1. Einleitung

1.1. Zielstellung und weiteres Vorgehen

Lebensqualität, Verkehrssicherheit, Umwelt

Das sind nur drei von vielen Argumenten, um den geneigten Autofahrer auf das Fahrrad umsteigen zu lassen. Distanzen und örtliche Gegebenheiten verlieren immer mehr an Bedeutung, bei der Entscheidungsfindung, ob man mit dem Fahrrad oder dem Kraftfahrzeug fährt. Ein wichtiges Kriterium ist dabei die Verkehrssicherheit jedes Einzelnen, die durch markierungstechnische, eigenständige und straßenbegleitende Radverkehrsführungen erhöht wird. Ziel ist die Realisierung und Erhöhung der qualitativ hochwertigen Radverkehrsverbindungen. Durch das Priorisieren auf unterschiedlicher Straßenbaulastträgerschaft und das Aufzeigen von Radverkehrslücken soll der Ausbau und die Verwirklichung von weiteren Bauvorhaben durchgeführt werden. Der Ausbauzustand der Radweggestaltung muss im Einzelfall betrachtet werden, da durch unterschiedliche geografische Gegebenheiten sowie weiteren Parametern, die Ausgestaltung der Radverkehrsform vielfältig sein kann. Daher soll sich in Anlehnung an den im Anhang Nr. 3 beigefügten „Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Sachsen- Anhalt“ orientiert werden. Final soll die Schließung der Netzlücken, um somit die Verkehrssicherheit, Umwelt, aber auch die Lebensqualität zu verbessern, im Fokus stehen. Im Zuge der Umstrukturierung zum Anfang des Jahres 2021 konnte der Landkreis Harz, das Amt für Kreisstraßen (nunmehr: Amt für Hoch- und Tiefbau), den komplexen Aufgabenbereich des Radverkehrs für sich gewinnen. Besonders wichtig ist das Aufzeigen von Defiziten in Hinblick von Netzlücken. Im Laufe dieser Arbeitsgrundlage wurden Beratungen mit den Städten, Gemeinden und Verbandsgemeinden durchgeführt, wodurch sich vorab örtliche Radverkehrslücken aufzeigten, aber auch Priorisierungen auf Bundes, Landes, Kreis- und kommunaler Ebene diskutiert und aufgenommen wurden. Zur Weiterentwicklung und Weiterverarbeitung der aufgeführten Linienführungen von vorhandenen und nicht vorhandenen Radverkehrsverbindungen, soll das befindliche Landesradverkehrsnetz (LRVN) für Sachsen-Anhalt als Grundlage dienen. Seit November 2019 haben sich an dem Planungsfortgang die Fachreferate der Ressorts, die nachgeordneten Bereiche, die Landkreise und kreisfreien Städte an der Entwicklung des Prozesses beteiligt. Weiterhin wurden alle Kommunen, Planungsverbände und Interessenverbände bei einer Vorbeteiligung im Zuge einer Online-Beteiligung befragt. Im Ergebnis liegt nun erstmalig eine übergeordnete Planungsgrundlage für die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes vor. Aufgrund vieler Anregungen der Involvierten in diesem Verfahren, wird sich das LRVN in den nächsten Jahren stetig verändern und weiterentwickeln. Die Weiterentwicklung des LRVN soll durch regionale und kommunale Netzkonzepte und entsprechenden Datenmaterialien ergänzt werden und somit zu einer Bündelung der Zuständigkeiten und einer koordinierten Zusammenarbeit des Landes und der Kommunen beitragen. Durch die Bereitstellung des anliegenden Kartenmaterials sollen durch die Kommunen und weiteren externen Beteiligten die Linienführungen überprüft werden, um somit eine Grundlage zu schaffen, diese Linienführungen in das LRVN einzuarbeiten.

Die in der Zuständigkeit des Landes liegenden priorisierten „Radbedarfspläne 2016“, die bisher Grundlage für Planung und Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen waren, sollen von der übergeordneten und neuen Arbeitsgrundlage abgelöst und eingearbeitet werden. Zusätzlich sind weitere Daten wie Verkehrsbelastungen, Zustandserfassungen u. v. m. von existentieller Bedeutung.

1.2. Qualitätsstandards

Um eine entsprechende Qualität und die Sicherheit des Radverkehrs ganzjährlich zu gewährleisten, ist es von wesentlicher Bedeutung, im gesamten Land einheitliche Qualitätsstandards zu verwenden. Diese Qualitätsstandards, die sich auf den im Jahr 2020 geltenden gesetzlichen Grundlagen und technischen Regelwerken beziehen, beinhalten ein breites Spektrum an Führungsformen für den Radverkehr mit den entsprechenden Einsatzbedingungen und Breiten. Ebenso wird darauf hingewiesen, ab wann das Erfordernis einer Radverkehrsanlage notwendig ist. Darüber hinaus beinhalten diese Unterlagen Empfehlungen zur Oberflächengestaltung, den Einsatz von Markierungselementen, die Beleuchtung und Querungsstellen. Die Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Sachsen-Anhalt sind im Anhang 3 beigefügt.

2. Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Grundlage zur Bestimmung der jeweiligen Zuständigkeiten ist im Straßengesetz des Landes Sachsen-Anhalt (StrG LSA) verankert. Gemäß § 2 Absatz 1 StrG LSA versteht man unter einer öffentlichen Straße: „diejenigen Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind.“. Die Zugehörigkeit der Radverkehrsanlagen wird im § 2 Absatz 2 Nummer 1 StrG LSA konkretisiert, wonach „Rad- und Gehwege, auch wenn sie ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang im Wesentlichen mit der für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn gleichlaufen (unselbstständige Rad- und Gehwege)“ den öffentlichen Straßen zuzuordnen sind.

Aufgrund der eindeutigen Definition, dass „Rad- und Gehwege“ zu den öffentlichen Straßen gehören, richtet sich die Zuständigkeit der Baulast nach ihrer Verkehrsbedeutung, gemäß § 3 StrG LSA. Demnach sind Radverkehrsanlagen (auch straßenbegleitende) je nach Straßenbaulast dem Bund, dem Land, dem Landkreis oder der Kommune zuzuordnen.

2.1. Beschilderungsvorgaben

Zwingend erforderlich für den Radverkehr ist die wegweisende Beschilderung. Im nachfolgenden werden bindende Handlungsvorgaben aufgeführt, die für ein gemeinsames Leitsystem unabdingbar sind.

Handlungsvorgaben wurden aus nachstehend rechtlichen Grundlagen entnommen:

- Richtlinie für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen (RWB 2000)

- Richtlinie für die touristische Beschilderung (RTB 2008)

- Straßenverkehrsordnung (StVO)

- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)

- Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein- Westfalen

- Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (Ausgabe 2024)

Hinweis: Bereits vorhandene regionale Bestandsbeschilderungen, die nicht den konkreten o. g. Vorgaben entsprechen, sollen im Zuge der Schaffung neuer Beschilderungen ersetzt werden.

2.2. Farben, Schriften, Wegweisung

Grundsätzlich ist die Primärfarbe der wegweisenden Beschilderung weiß. Rahmen, ISO-Pfeil, Ziel- und Entfernungsangaben sind in grün (RAL 6024) dargestellt. Zielsymbole werden nach der Richtlinie der wegweisenden Beschilderung 2000 kausal farblich nach der RWB 2000 dargelegt und durch einen Rahmen begrenzt.

Um den Aufbau einer systematischen Wegweisung für den Alltags- und touristischen Radverkehr Rechnung zu tragen wird zwischen zielorientierten und routenorientieren Wegweisern unterschieden.

2.3. Ziel- und routenorientierte Wegweisung

Die zielorientierte Wegweisung ist an den Knotenpunkten zu errichten, bei der eine Entscheidungsfindung durchgeführt werden muss. Bei längeren Streckenabschnitten ist zu empfehlen, an bestimmten Standorten weitere Wegweiser aufzustellen.

Zur Veranschaulichung der zielorientierten Wegweisung dient folgende Abbildung:

Abbildung 1: Zielorientierte Wegweisung[1]



[1] Eigene Darstellung.

Im Rahmen der zielorientierten Wegweisung sind der Pfeilwegweiser und der Zwischenwegweiser zuzuordnen, die im nachstehenden dargestellt sind:

Abbildung 2: Pfeilwegweiser[2]



Abbildung 3: Zwischenwegweiser[3]



Die zielorientierten Wegweiser versuchen den kürzesten Weg, unter Beachtung der Radverkehrssicherheit zum Erreichen des Zielpunktes, anzuzeigen.

[2] Ebd.
[3] Ebd.

Dahingehend fokussiert sich die routenorientierte Wegweisung auf den touristischen Mehrwert. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass Hinweise auf touristische Routen kein Bestandteil der wegweisenden Beschilderung sind. Daher sollen diese in Form von Zusatzplaketten angebracht werden.

Zur Veranschaulichung dienen die folgenden Abbildungen:

Abbildung 4: Tabellenwegweiser mit Zusatzplakette[4]



Abbildung 5: Pfeilwegweiser mit Zusatzplakette[5]



[4] Ebd.
[5] Ebd.

Abbildung 6: Zusatzplakette als Zwischenwegweiser[6]



Im Rahmen der routenorientierten bzw. touristischen Wegweisung zählt das Knotenpunktsystem als eine Art Sonderform, bei der sich Routen zwischen Knotenpunkten mithilfe von Einschüben in die zielorientierte wegweisende Beschilderung (kombinierte Wegweisung von ziel- und routenorientierte Wegweisung) integrieren (siehe 2.9.).

Abbildung 7: Kombination von zielorientierter und routenorientierter Wegweisung[7]



[6] Ebd.
[7] Ebd.

2.4. Entfernungsangaben

Alle Entfernungsangaben werden immer vom Standort der Tabellen- oder Pfeilwegweiser bis zur Ortsmitte des Zieles berechnet. Bei Knotenpunkten von Radrouten sind immer diese zu verwenden. Befindet sich der Zielort weiter als 10 Kilometer entfernt, dann wird lediglich auf jeden vollen Kilometer gerundet. Bei Entfernungen unter 10 Kilometer wird auf eine Nachkommastelle gerundet.

2.5. Zielpiktogramme und Streckenpiktogramme

Die in den Abbildungen dargestellte wegweisende Beschilderung ist in Sachsen-Anhalt zu verwenden. Weiterhin ist die Verwendung der gängigen Beschilderungen der Straßenverkehrsordnung, Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung und Richtlinie zur touristischen Beschilderung, zulässig. Bei Verwendung der touristischen Markensäulen (z. B.: Straße der Romanik, Gartenträume, Blaues Band) ist dies nur mit Genehmigung der Deutschen UNESCO-Kommission möglich.

Die Streckenpiktogramme geben Hinweise auf die Beschaffenheit des Streckenabschnittes und erfolgen nur in begründeten Einzelfällen (z.B.: zur Unterscheidung von Alternativrouten). Dabei sind die in der Anhangsnummer 4 beigefügten Streckenpiktogramme zu verwenden. Bei Verwendung weiterer Wegweisungen sind diese entsprechend beim Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung, Referat Tourismus zu beantragen.

2.6. Maßvorgaben

- Schild Länge/Höhe 800/200 mm
- Höhe und Breite ISO-Pfeil: 77 mm
- Höhe Fahrradpiktogramm: 35 mm
- Schrifthöhe der Zielangaben und Kilometer vor dem Komma (inkl. Komma): 49 mm
- Schrifthöhe der Kilometerangabe nach dem Komma: 35 mm
- Abstand zwischen den Zeilen: 32 mm
- Höhe der Piktogramme: 49 mm
- Rand /Kontraststreifen: 3-5 mm (Abstand Rand zum Schildrand 6mm)

Abbildung 8: Standardmaße für Zielwegweiser[8]



2.7. Ziel- und Richtungsangaben

Je Zielwegweiser ist nur ein Fern- und Nahziel gestattet. Für den Hinweis der Vernetzung von Radfernwegen (z. B. Europaradweg R 1) ist darauf zu achten, dass die Beschriftung auf den Wegweisern wie folgt dargestellt wird:

„Zum Radweg“
„Zu den Radwegen“
„Zum (Name Radweg)“[9]

Abbildung 9: Darstellung von Fern- und Nahziel i. V. mit einem Radfernweg[10]



[8] Touristisches Leitsystem in Sachsen-Anhalt: Wegweisung überregionale Radfernwege.
[9] Ebd.
[10] Ebd.

2.8. Routenplaketten

Überregionale Radwege werden mit den entsprechenden Logos dargestellt. Bei notwendiger Zielwegweisung werden diese entsprechend angepasst.

Abbildung 10: Routenplaketten für überregionale Radwege[11]



Standardgröße 125 x 125 mm

Die Reihenfolge der Plaketten ist wie folgt einzuhalten:

1. Klasse 1 und D-Netz
2. Klasse 2
3. Regionale Radrouten
4. alle anderen Routen und Wege

Abbildung 11: Tabellenwegweiser mit Routenplaketten[12]



[11] Ebd.
[12] Eigene Darstellung.

2.9. Knotenpunktwegweisung

Eine weitere zielorientierte Wegweisung ist das bereits erwähnte Knotenpunktsystem, welches durch Einschübe in die Zielwegweisung der überregionalen Radrouten und durch das Anbringen von Knotenpunkthüten dargestellt wird. Sinnvoll ist auch die zusätzliche Montage von Übersichtstafeln an den Pfosten der Zielwegweiser. Jeder Netzknoten ist mit einer anderen Nummer dargestellt. An den entsprechenden Netzknoten werden Übersichtskarten errichtet, die den Standort in Bezug zum Umgebungsnetz zeigen und dem Radverkehr vor Ort eine individuelle Routenwahl ermöglicht. Der Landkreis Oberhavel verfährt nach folgendem Verfahren: An jeder Kreuzung von mindestens zwei Radrouten befindet sich jeweils ein gut sichtbarer Knotenpunkt in rot mit weißer Schrift, der an der Spitze des Wegweisers angebracht ist. Die nächsten Knotenpunkte sind entsprechend aller Richtungen unter den Wegweisern angebracht. An jedem Netzknoten ist eine Netzknotenkarte, die dem Radfahrer eine Information und Orientierung über die anliegenden Knotenpunkte aufzeigt.

Durch das Anbringen von Knotenpunkthüten, den Zielwegweisern mit den entsprechenden Zusatzplaketten und den Übersichtstafeln bietet es dem Radverkehr freien und flexiblen Gestaltungsfreiraum und soll somit individuelle Routenführungen ermöglichen. Aus diesen Gründen wird dieses Beschilderungsverfahren seitens des Landkreises favorisiert. Um die Wegweisung im Landkreis Harz deutlich zu verbessern und perspektivisch die Knotenpunktwegweisung einzuführen, soll ausgehend vom Europaradweg R 1 die Wegweisung als ersten Schritt durchgeführt werden. Da sich der Europaradweg R 1 auf einer Länge von etwa 78 Kilometern durch den ganzen Landkreis Harz streckt, ist die Ausweisung von Tabellen-, Pfeil- und Zwischenwegweisern geplant. Diese wegweisende Beschilderung soll so ausgestattet sein, dass die Anbringung zusätzlicher Knotenpunkthüte inklusive notwendiger Plaketten sowie Übersichtstafeln der Knotenpunktwegweisung zukünftig einfacher realisierbar ist. Die Planung der wegweisenden Beschilderung, ohne Knotenpunkthüte, ist für das Jahr 2023 vorgesehen. Vorbehaltlich der Inanspruchnahme von Fördermitteln, ist eine bauliche Realisierung danach beabsichtigt.

Abbildung 12: Knotenpunktwegweisung[3]



[3] Landkreis Oberhavel, zu finden unter: https://www.oberhavel.de/Freizeit-und-Tourismus/Radfahren/).

3. Finanzierungsmöglichkeiten

Grundsätzlich stehen dem Landkreis, den Städten, Gemeinden und Verbandsgemeinden viele Förderprogramme beim Neu-, Um- und Ausbau von Radverkehrsanlagen zur Verfügung. Jedoch ist bei der Auswahl des richtigen Förderprogramms einiges zu beachten. Beispielsweise muss überprüft werden, ob die zu fördernde Radverkehrsanlage dem Alltagsradverkehr oder dem touristischen Radverkehr zu dienen bestimmt ist. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit auch multifunktional ländliche Wege zu fördern. All diese Sachverhalte sind bei der Entscheidungsfindung des richtigen Förderprogramms von Bedeutung.

Grundsätzlich sind bei den Förderprogrammen Landkreise, Städte und Kommunen antragsberechtigt.

Im nachfolgenden erhalten Sie einen kleinen Überblick über einige ausgewählte Förderprogramme, über die verschiedene Förderungen des Radverkehrs in Anspruch genommen werden können.

3.1. „Stadt und Land“

Im Rahmen dieser Förderung ist das **Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt**, Referat 36.3 – Radverkehrskoordination zuständig.

Mit einer Förderquote von 90 Prozent subventioniert der Bund im Rahmen dieses Förderprogramms bis zum 31.12.2030 folgende Sachverhalte:

- der Neu-, Um- und Ausbau von Radverkehrsanlagen für den Alltagsradverkehr,
- der Neu-, Um- und Ausbau von Anlagen des ruhenden Verkehrs für Fahrräder und Lastenräder,
- betriebliche Maßnahmen, wie die Optimierung des Verkehrsflusses oder die Koordinierung aufeinander folgender Lichtsignalanlagen für den Radverkehr und getrennte Ampelphasen zur Verbesserung der Sicherheit des Radverkehrs oder des Verkehrsflusses für den Radverkehr
- die Erstellung von Radverkehrskonzepten durch Dritte, soweit das Konzept eine erforderliche Grundlage für die Umsetzung einer daraus folgenden investiven Maßnahme ist[14]

Weitere förderfähige Sachverhalte finden Sie auf dem im Anhang 5 beigefügten Merkblatt des Landes Sachsen-Anhalt.

3.2. Gemeinschaftsaufgabe zur „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW-Mittel)

Die Förderung touristischer Radrouten und Infrastruktur liegt in der Zuständigkeit des Ministeriums für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung, Referat 34 – Tourismus. Grundsätzlich beträgt die Förderquote 60 Prozent. In begründeten Ausnahmefällen kann

[4] Merkblatt des Landes Sachsen-Anhalt zum Förderprogramm „Stadt und Land“.

unter nachstehenden Voraussetzungen bis zum 31.12.2023 eine Förderquote bis zu 95 Prozent erreicht werden:

- die geförderte Infrastrukturmaßnahme wird im Rahmen einer interkommunalen Kooperation durchgeführt **oder**
- die geförderte Infrastrukturmaßnahme fügt sich in eine regionale Entwicklungsstrategie ein[15]

Im Rahmen dieser Unterstützung wird die Förderung des Radverkehrs durch folgenden Themenbereich abgedeckt: **Errichtung und Erweiterung öffentlicher Einrichtungen des Tourismus sowie Geländeerschließung**.

Konkrete förderfähige Maßnahmen können Sie der im Anhang 6 beigefügten Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ entnehmen.

3.3. Radnetz Deutschland

Durch das Bundesamt für Güterverkehr werden die drei Säulen: Infrastruktur, Marketing und Digitalisierung gefördert. Dies betrifft die 12 D-Routen in Deutschland und im Landkreis Harz den Europaradweg R 1. In der nachstehenden Darstellung[17] enthalten diese folgende Maßnahmen:

Infrastruktur:

- Zuwenundungen für Ausbau und Erweiterung des Radnetzes Deutschland
- qualitative Verbesserungen
- Zustandserfassung der Infrastrukturen

Marketing:

- Entwicklung Dachmarketing Radnetz Deutschland
- Zertifizierung der Routen
- Vermarktung im In- und Ausland

Digitalisierung:

- Radroutenplaner Deutschland: Digitales Instrument für die Planung von länderübergreifenden Radtouren / Radreisen
- Schaffung eines Datenangebots im Radverkehr[4]

[4] Merkblatt: Förderprogramm „Radnetz Deutschland“.

[5] Richtlinie: Gemeinschaftsaufgabe zur „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur".

Somit sind förderfähige **investive** infrastrukturelle Maßnahmen:

- Maßnahmen zur Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit und der Ausbaubreite,
- Sicherheitsmaßnahmen: z. B.: Beseitigung von Gefahrenstellen, Schaffung von sicheren Querungsmöglichkeiten, Vermeidung von Mischverkehren mit Kraftfahrzeugen, erforderliche Streckenverlegungen,
- Fahrradabstellanlagen, Bau von Raststätten mit neuen modernen Standards aus dem Bereich Digitales und der E-Mobilität,
- Schaffung einer einheitlichen Wegweisung, mindestens gemäß dem FGSV-Standard sowie vergleichbare Maßnahmen

Zu den **nicht investiven** förderfähigen Maßnahmen zählen:

Zustandserfassungen der vorhandenen Infrastruktur, Marketingmaßnahmen, z. B. Klassifizierung/Zertifizierung der Routen, Zählstellen, sofern an eine konkrete Verwendung bzw. weiterführende Maßnahmen gekoppelt sowie

Grundsätzlich beträgt die Förderquote für Anträge bis zum 31.12.2021 bis zu 80 %, in strukturschwachen Regionen nach dem Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen vom 13.08.2020 bis zu 90 % und in finanzschwachen Kommunen bis zu 100 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben.

Bei Förderanträge, die ab 01.01.2022 gestellt werden, beträgt die Förderquote grundsätzlich bis zu 75 %, in strukturschwachen Regionen nach dem Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen vom 13.08.2020 und finanzschwachen Kommunen bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Gesamtausgaben.
Im Zuge des Förderprogrammes wurde eine 2. Förderperiode gestartet. Die Finanzierung der Vorhaben erfolgt für den Zeitraum 2024 bis 2028.

3.4. Förderung des Alltagsradverkehrs mit EFRE-Mitteln

Sachsen-Anhalt fördert in der Förderperiode 2021 – 2027 über die „Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer nachhaltigen, multimodalen Mobilität in den Städten und ihrem Pendlerraum im Rahmen des EFRE Programm“.

Gegenstand der Förderung sind:

- Investive Maßnahmen für ein stärkeres öffentliches Verkehrsnetz sowie einfachere und attraktivere Möglichkeiten für aktive Mobilität wie Gehen und Radfahren im Alltagsverkehr,
- Investive Maßnahmen für eine bessere Steuerung der Mobilitätsströme durch multimodale Knotenpunkte und digitale Lösungen,
- Effiziente emissionsfreie Stadtlogistik,
- Lieferungen auf der letzten Meile,
- Mobilitätspläne und -konzepte

Fördersatz:

Der Fördersatz beträgt bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bei Kommunen. Der Fördersatz beträgt bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Ausgaben bei allen anderen Antragstellern.

Ansprechpartner beim Landesverwaltungsamt sind:

Frau Hoffmeister
Tel.: +49 345 514 1804
E-Mail: Sabine.Hoffmeister(at)lvwa.sachsen-anhalt.de

Frau Toth
Tel.: +49 345 514 1615
E-Mail: Susanne.Toth(at)lvwa.sachsen-anhalt.de

Weitere Hinweise können Sie der im Anhang beigefügten Richtlinie entnehmen.

4. Auflistung der Prioritäten von Radwegen

4.1. Bundes- und Landesstraßen

Mit Bezug auf das Schreiben der Landesstraßenbaubehörde zur „Schaffung des Arbeitsprogrammes für den RB West der LSBB durch Prioritätensetzung der zu bearbeitenden Radwegvorhaben an Bundes- und Landesstraßen“, wurden durch den Landkreis Harz die Städte, Gemeinden und Verbandsgemeinden um die Nennung von Prioritäten an Bundes- und Landesstraßen gebeten. Im Schreiben der LSBB wurde darauf hingewiesen, dass bis 2030 neun Vorhaben realisiert werden sollen. Im Laufe der Abfrage durch den Landkreis Harz wurde festgestellt, dass die zu benennenden neun Radverkehrsvorhaben um eine Vielzahl übertroffen wurde. Im Ergebnis der Auswertung wurden über 75 Bedarfe angemeldet.

Im Zuge dieser Erstellung wurden folgende zu realisierenden Prioritäten übermittelt:

**Die Auflistung ist nicht priorisiert dargestellt.*

Gemarkungsbereich	Streckenabschnitt
Gemeinde Nordharz	L 86 Reddeber – Heudeber
Gemeinde Nordharz und Gemeinde Huy	B 244 Langeln – Zilly und Dardesheim – Badersleben
Verbandsgemeinde Vorharz	L 66 Wedderstedt – Hedersleben
Verbandsgemeinde Vorharz	L 24 Harsleben – Wegeleben
Verbandsgemeinde Vorharz und Stadt Halberstadt	B 245 Knoten B 81 / B 245 – Schwanebeck
Stadt Blankenburg (Harz) und Stadt Thale	L 92 Blankenburg – Thale
Oberharz am Brocken	B 27 Rübeland – Neuwerk und Neuwerk – Hüttenrode
Stadt Halberstadt	B 81 (L 85, Pfeifenkrug – Halberstadt)
Stadt Blankenburg (Harz), Stadt Thale, Welterbestadt Quedlinburg	B 27 Blankenburg – Knoten A 36 / B 27 L 85 Knoten A 36 / B 27 – Westerhausen / Quedlinburg

Bei der Prüfung der eingereichten Bauvorhaben wurden dem LSBB auch Vorhaben übermittelt, die nur im Zuge einer Gemeinschaftsmaßnahme realisiert werden können. Stellt der Bau und Ausbau einer Ortsdurchfahrt beispielsweise eine Gemeinschaftsmaßnahme des Bundes (hinsichtlich der Fahrbahn einschließlich der Radwege) und der Gemeinde (hinsichtlich der Gehwege und/oder Parkplätze) dar, hat grundsätzlich jeder Baulastträger die Kosten des Um- und Ausbaus der ihm zugeordneten Anlagen allein zu tragen. Es kann auch vereinbart werden, dass Kosten für Maßnahmen und Leistungen, die für beide Baulastträger gemeinsam erbracht werden und sich nicht eindeutig nach den Baulastgrenzen teilen lassen, zwischen Bund und Gemeinde im Verhältnis der Breiten ihrer Straßenteile geteilt werden.

**Die Auflistung ist nicht priorisiert dargestellt.*

Gemarkungsbereich	Streckenabschnitt
Stadt Ilsenburg	Lückenschluss in der Ortslage Drübeck entlang der L 85
	L 82 Ortseinfahrt Silstedt – Schmiedestraße L 85 Ortsdurchfahrt Benzingerode B 244 Kreisverkehr Johann-Sebastian-Bach Str. / Westerstr. – Westerntorkreuzung B 244 / L 85 Ilsenburger Str.
Stadt Wernigerode	L 86 Dornbergsweg

Weiterhin wurden der LSBB die folgenden in der Planung befindlichen Streckenabschnitte benannt:

Gemarkungsbereich	Streckenabschnitt
Falkenstein (Harz)	B 185 Ermsleben – Aschersleben B 185 Ermsleben – Ballenstedt
Welterbestadt Quedlinburg	L 239 Ortsdurchfahrt Bad Suderode L 241 Bad Suderode – Gernrode

4.2. Kreisstraßen

Im nachstehenden erhalten Sie einen Überblick über die von den Städten, Gemeinden und Verbandsgemeinden genannten Prioritäten von Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen. Dahingehend handelt es sich bei der Übersichtstabelle um eine Liste, die nicht prioritär geordnet ist. Es ist zu sagen, dass alle auf der Übersichtstabelle genannten Radverkehrsanlagen geprüft werden.

Kreisstraße	Streckenabschnitt
K 1313	Pabstorf - Aderstedt
K 1314	Aderstedt - Schlanstedt
K 1315	Schlanstedt - Eilsdorf
K 1318	Nienhagen – Gröningen
K 1325	Halberstadt – Sargstedt
K 1327	Danstedt - Ströbeck
K 1329	Kn. L 82 - Minsleben
K 1329	Minsleben - Heudeber
K 1330	Langeln - Heudeber
K 1332	Stapelburg - Veckenstedt
K 1332	Veckenstedt - Wasserleben - Berßel
K 1336	Abbenrode - Lüttgenrode
K 1346	Benzingerode - Silstedt - Minsleben - Reddeber
K 1347	"Am Lindenberg", Blankenburg
K 1347	Stadtgebiet Blankenburg
K 1355	Veckenstedt - Ilsenburg
K 1356	Hagenstraße in der OL Schierke
K 1357	Königerode – Dankerode
K 1358	Neudorf – Grube Glasebach
K 1359	Harzgerode - Schielo
K 1360	Timmenrode – Warnstedt
K 1363	Mägdesprung - Meisdorf
K 1364	Bad Suderode - Stecklenberg
K 1366	Gartenhaus - Landschaftspark Degenershausen
K 1366	Friederikenstr. - Harzgerode - Wilhelmshof - Gartenhaus
K 1368	Kn. Kirschweg bis Radisleben

Darin enthalten, befinden sich die nachstehenden Radverkehrsvorhaben an Kreisstraßen in prioritärer Planungs- und Realisierungsabsicht (Tabelle kann sich stetig ändern):

Kreisstraße	Streckenabschnitt
K 1318	Nienhagen – Gröningen
K 1325	Halberstadt – Sargstedt
K 1329	Kn. L 82 – Minsleben
K 1357	Könige rode – Dankerode
K 1360	Timmenrode - Warnstedt
K 1368	Kn. Kirschweg bis Radisleben

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Planungsvorhaben stetig geprüft und aktualisiert werden. Dahingehend kann es sein, dass Radverkehrsvorhaben aufgenommen werden oder festgestellt wird, dass diese aus bestimmten Gründen nicht absehbar realisierbar sind. Demnach sollte bei nicht realisierbaren Vorhaben nach Alternativrouten gesucht werden.

4.3. Gemeindevorhaben

Gemarkungsbereich	Streckenabschnitt
Stadt Ballenstedt	Verbindung zum OT Badeborn Ertüchtigung Harzvorlandradweg Verbindung zum OT Radisleben Ertüchtigung Kirschweg + K 1368 bis Radisleben
Stadt Blankenburg (Harz)	Lückenschluss K 1347 „Am Lindenberg“ K 1347 (KN MLK – Stadtgebiet) Hasentalweg (Timmenrode – Cattenstedt) Holtemmenradweg (Mahndorf – Derenburg – Silstedt – zusätzlich Gemarkung Wernigerode, Halberstadt) Anbindung Derenburg über Wald- und Wiesenweg Anbindung Blankenburg – Hüttenrode – Elbingerode (zusätzlich Oberharz am Brocken) Ausbau Europaradweg R 1: Verlängerter Bastweg (Blankenburg Oesig) Blankenburg Eichenberg bis Tunnel Rübelandbahn Cattenstedt – Vogelherd bis Durchlass Jordansbach Wienrode - Gemeinde Büro (Richtung L 93)
Stadt Falkenstein/Harz	Pansfelde - Krim - Stangerode
Gemeinde Huy	Rohrsheim - Westerburg Vogelsdorf - Westerburg Pabstorf - Großer Graben (Landesgrenze)
Stadt Halberstadt	"Sargstedter Weg" (K 1325) Radweg zu den Spiegelsbergen
Stadt Harzgerode	K 1363 - Schiebecksbach - Harzgerode - Aluminiumallee K 1358 Neudorf - Grube Glasebach
Welterbestadt Quedlinburg	Boderadweg (Ausbau Stadtweg / Neinstedter Feldweg i.V.m. Europaradweg R 1 Boderadweg Ritterweg / Lagerweg Schillerstraße / Weststraße (L 85) Halberstädter Straße (L 85) Wipertistraße (K 1360)
Stadt Thale	Europaradweg R 1 (Stecklenberger Waldrand) Boderadweg (Stadtweg / Neinstedter Feldweg)
Verbandsgemeinde Vorharz	Deesdorf - Ditfurt
Stadt Wernigerode	K 1356 Hagenstraße in der OL Schierke

5. Fazit

Beschilderungsvorgaben, Hinweise zu Qualitätsstandards von Radverkehrsanlagen sowie Förderprogrammen sollen dem Landkreis, den Städten, Gemeinden und Verbandsgemeinden als Handlungsleitfaden sowie Orientierungshilfe für die Entwicklung des Radverkehrs dienen. Ebenso ist zu sagen, dass das im theoretischen Textteil verankerte Knotenpunktsystem im Landkreis Harz eingeführt werden soll. Durch das Anbringen von Knotenpunkthüten, den Zielwegweisern mit den entsprechenden Zusatzplaketten und den Übersichtstafeln bietet es dem Radverkehr freien und flexiblen Gestaltungsfreiraum und soll somit individuelle Routenführungen ermöglichen. Die Idee dieses Systems soll zukünftig forciert und im Landkreis Harz eingeführt werden. Die Realisierung des Vorhabens mit entsprechend geeigneten Wegeführungen und Standortmöglichkeiten ist daher nur mit der Hilfe der Städte, Gemeinden und Verbandsgemeinden zu leisten.

Der Landkreis Harz nimmt nicht nur in seiner Funktion eigene in Straßenbaulastträgerschaft Radverkehrsvorhaben als Aufgabe wahr, sondern unterstützt und koordiniert darüber hinaus die Städte, Gemeinden und Verbandsgemeinden bei eigenen Vorhaben und Ideen, die dazu dienen sollen, den Radverkehr im Landkreis Harz zu stärken und zu verbessern. Um die Verwaltungstransparenz und die Vorgehen sowie prioritären Baumaßnahmen im Landkreis Harz, unabhängig der Straßenbaulastträgerschaft zu erhöhen, zu gewährleisten und auf dem aktuellen Stand der Vorhaben zu bleiben, soll diese Arbeitsgrundlage stetig verändert werden. Der Aufgabenbereich des Radverkehrs ist vielfältig und komplex. Nur durch die kontinuierliche Weiterplanung sowie Inanspruchnahme von Fördermitteln kann die Entwicklung des Radverkehrs im Landkreis Harz stetig verbessert werden. Daher werden durch den Landkreis Harz jährliche Sachstandsabfragen zu den Vorhaben gemacht, Tabellen aktualisiert sowie die Arbeitsgrundlage fortgeschrieben.

Weiteres Vorhaben:

Um die Wegweisung im Landkreis Harz deutlich zu verbessern und perspektivisch die Knotenpunktwegweisung einzuführen, wurde ausgehend vom Europaradweg R 1 die Wegweisung als erster Schritt durchgeführt. Da sich der Europaradweg R 1 auf einer Länge von etwa 90 Kilometern durch den ganzen Landkreis Harz streckt, wurde die Ausweisung von Tabellen-, Pfeil- und Zwischenwegweisern realisiert. Diese wegweisende Beschilderung wurde so ausgestattet, dass die Anbringung zusätzlicher Knotenpunkthüte inklusive notwendiger Plaketten sowie Übersichtstafeln der Knotenpunktwegweisung zukünftig einfacher realisierbar ist.