

Landkreis Anhalt-Bitterfeld

Der Kreistag



Drucksache-Nr.: BV/0504/2022

aus öffentlicher Sitzung

Einreicher: Grabner, Andy

Verantwortlich für die Umsetzung: 80 FB Mobilität, ÖPNV, Tourismus und Heimatpflege

Beratungsfolge:

Gremium	Termin	einstimmig	J	N	E
Bau-, Wirtschafts- und Verkehrsausschuss	22.03.2022				
Bildungs- und Sportausschuss	05.04.2022				
Kultur- und Tourismusausschuss	06.04.2022				
Kreis- und Finanzausschuss	07.04.2022				
Kreistag	21.04.2022				

Bezeichnung des TOP: Radverkehrskonzept des Landkreises Anhalt-Bitterfeld

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag beschließt das Radverkehrskonzept zur Entwicklung des Radverkehrs für Alltag, Freizeit und Tourismus im Landkreis Anhalt-Bitterfeld.

Sachdarstellung:

Einleitung:

Der Radverkehr stellt eine wichtige und zukünftig wachsende Verkehrsart in Deutschland und damit auch im Landkreis Anhalt-Bitterfeld dar. Um diese Verkehrsart weiter zu fördern, beschloss der Bau-, Wirtschafts- und Verkehrsausschuss am 21.08.2018 die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld.

Für die Anfertigung des Konzeptes beantragte der Landkreis im Rahmen des Sachsen-Anhalt REGIO-Programms Fördermittel bei der Investitionsbank Sachsen-Anhalt, wobei sich die Förderquote auf 80% der förderfähigen Aufwendungen beläuft.

Im Rahmen des Förderprogrammes stellte der Landkreis am 25.03.2019 den ersten Antrag bei der Investitionsbank Sachsen-Anhalt. Der entsprechende Antrag erwies sich

grundsätzlich als genehmigungsfähig, jedoch laut Aussage der Investitionsbank aufgrund des begrenzten Förderbudgets als wenig zielversprechend.

Mit Beginn des neuen Fördermittelzeitraumes beantragte der Landkreis mit Antrag vom 09.03.2020 erneut Fördermittel im Rahmen des Sachsen-Anhalt Regio-Programmes, welcher mit Zuwendungsbescheid vom 29.06.2020 bewilligt wurde.

Nach Bewilligung der Fördermittel, erfolgte im Rahmen der Vergabe einer freiberuflichen Leistung die Auftragserteilung an die ISUP GmbH aus Dresden. Im Ergebnis belaufen sich die Gesamtkosten auf insgesamt 41.826,14 Euro, wobei davon 33.460,91 Euro durch Fördermittel und 8.365,23 Euro durch Eigenmittel realisiert wurden.

Die fertige Konzeption betrachtet die verschiedenen Ansprüche der Freizeit- und Alltagsradler und stellt im Ergebnis eine Arbeitsgrundlage für die weitere Förderung und Umsetzung des Radverkehrs dar. Das entwickelte Radverkehrsnetz dient dabei als Vorlage für künftige Planungsschritte.

Es bezieht sich beim Alltagsradverkehr vorrangig auf die zwischenörtlichen Verbindungen, wobei der innerörtliche Radverkehr dabei den Planungen der Städte und Gemeinden vorbehalten ist.

Da das Vorhaben gemeinde- und baulastträgerübergreifend mitgetragen werden soll, stand die Beteiligung unterschiedlicher Akteure von Anfang an im Vordergrund. Insbesondere die kreisangehörigen Kommunen leisteten dazu einen erheblichen Beitrag.

Geoinformationssystem (GIS):

Ein Hauptaugenmerk lag in der Netzerstellung auf Geodaten-Basis. Damit lassen sich im Ergebnis die Daten grafisch in georeferenzierter Form visualisieren und das Hinterlegen von Datentabellen sowie das Generieren von Karten werden ermöglicht.

Der Landkreis verfügt bereits über ein eigenes GIS-verknüpftes System.

Vorteil dieses Systems ist, dass auch nach Abschluss der Planung weitere Ergänzungen, Erweiterungen oder Fortschreibungen am vorhandenen Netz möglich sind. Es erleichtert zudem die Integration in vorhandene Systeme, u.a. in das vom Land im Aufbau befindliche Amtliche Landes-Radverkehrsinfrastruktur-Informationssystem (ALRIS).

Neben dem Radverkehrsnetz für Alltagsradverkehr und des radtouristischen Zielnetzes erfolgt die Darstellung der bestehenden Radverkehrsanlagen und der daraus resultierenden Maßnahmen an einzelnen Streckenabschnitten sowie den Verbesserungen der Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrten.

Ebenso werden die festgelegten touristischen Ziele, die Schulstandorte (mit Darstellung der jeweiligen Schulform), die Gewerbestandorte sowie die Ortschaften als Zielpunkte dargestellt.

Der entsprechende Zugang zum Web-GIS ist der Anlage 1 zur Beschlussvorlage zu entnehmen.

Nach Abschluss des Konzeptes werden die Daten für die Übernahme in das System des Landkreises und des Landes Sachsen-Anhalt aufbereitet und dem Landkreis Anhalt-Bitterfeld entsprechend übergeben.

Verfahren und Ergebnis:

Die Kernpunkte des Verfahrens bildeten die Bestandserfassung und -analyse, eine Bedarfsprüfung sowie die Erarbeitung konkreter Handlungsempfehlungen.

Anhand der Leistungsbeschreibung sowie der Abklärung erster wichtiger Eckpunkte begann das Planungsbüro im Oktober 2020 mit der Erarbeitung des Konzeptes.

Im ersten Schritt fand zunächst die Sichtung der vorhandenen und übergebenen Unterlagen statt, woraus zeitnah die erste umfangreiche Befragung aller kreisangehörigen Kommunen sowie aller öffentlichen Schulen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld resultierte.

Die Beteiligungen erfolgten mittels Fragebogens. Das Hauptaugenmerk der Kommunalbefragung lag dabei auf der Erhebung von Grundlagendaten und der Ermittlung der Anforderungen an das Radverkehrskonzept. Die öffentlichen Schulen hingegen wurden u.a. zur Anzahl der Radnutzer zur Schule, zur Anzahl und Qualität der Fahrradabstellanlagen sowie der Beschaffenheit der Wege zur Schule befragt. Die dazugehörige Auswertung ist dem Punkt 3.5. des Konzeptes zu entnehmen.

Im Anschluss der Befragungen folgte die Entwicklung des Zielnetzes (ab November 2020), d.h. es wurden die Verbindungen angezeigt, die künftig eine besondere Rolle für den Radverkehr spielen sollen.

Die Grundlagen der Netzplanung liegen bei der angegebenen Methodik der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN). Die Basis für die Netzplanung bildete das Zentrale-Orte-Konzept der Raumplanung.

Netzhierarchien:

Netzkategorie II: Verbindung der Mittelzentren untereinander und zu Oberzentren

Netzkategorie III: Verbindung der Grundzentren untereinander und zu Mittelzentren

Netzkategorie IV: Verbindung der Ortschaften untereinander und zu Grundzentren

Die entwickelten Verbindungen erschienen zunächst als Luftlinien. Ergänzend zu den vorhandenen Mittel- und Grundzentren im Landkreis wurden alle Ortsteile als zentraler Punkt aufgenommen, die eine Mindesteinwohnerzahl von 200 aufweisen. Da im Alltagsradverkehr, auch unter Berücksichtigung von Pedelecs und E-Bikes, die zurückgelegten Entfernungen

begrenzt sind, erfolgte die Definition eines Richtwertes von 20 km Luftlinie. Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung fand eine abweichende Aufnahme der Verbindungen Bitterfeld/Wolfen – Bad Döbeln, Bitterfeld/Wolfen – Dessau-Roßlau, Bitterfeld/Wolfen – Halle, Bitterfeld/Wolfen - Köthen, Köthen – Halle, Köthen – Zerbst/Anhalt statt.

Eine besondere Bedeutung liegt ebenfalls bei den Verbindungen zwischen Wohn- und Schulstandorten. Dazu wurden anhand der bestehenden Schulbezirke und Schuleinzugsbereiche - in Kombination mit den aktuellen Schülerzahlen je Ortschaft - die vorhandenen Schulwege sowie dessen mögliche Radverkehrsfrequenz ermittelt.

Um jedoch auch der ländlichen Struktur des Landkreises Rechnung zu tragen, aber im Gegenzug das entstehende Netz nicht zu kleinteilig zu gestalten bzw. eine mögliche Umsetzbarkeit zu gewährleisten, erfolgte zu jedem Ort, unabhängig von seiner Einwohnerzahl, eine Netzanbindung zur nächsten Ortschaft.

Weitere Streckenergänzungen, die infolge der Kommunalbefragung zum Vorschein kamen, wurden hinsichtlich ihrer Wichtigkeit geprüft und ggf. ergänzt.

Im Anschluss erfolgte die Umverlegung der Luftlinien auf existierende oder zu ergänzende Straßen und Wege. Sofern es Alternativen gab, berücksichtigte das Planungsbüro bei der Entscheidung weitere Aspekte (z.B. Umwegigkeit, Steigerung, Qualität des Ist-Zustandes, Aufwand).

Im Zuge der ersten Arbeitsschritte der Netzplanung wurden neben den Kommunen das Ministerium für Infrastruktur und Digitales (MID), der Geschäftsführer der AGFK Sachsen-Anhalt, Vertreter/Verbände aus dem Tourismusbereich, der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) sowie Vertreter aus den Fachbereichen des Landkreises in den Prozess mit eingebunden. Dazu informierte das Planungsbüro gemeinsam mit dem Landkreis Ende Februar 2021 in Form einer digitalen Auftaktveranstaltung über den gegenwärtigen Stand der Planung sowie die weiteren Arbeitsschritte.

Nach Fertigstellung des ersten Entwurfes für das Alltagsnetz fand im April/Mai 2021 eine nochmalige Beteiligung der Kommunen statt. Dazu erhielten alle Kommunen einen ersten Zugang zum GIS, wobei diese ihre ersten Hinweise und Anregungen zum konkreten Netz vorbringen konnten.

In diesem Zusammenhang wurden ebenfalls die benachbarten Landkreise/kreisfreien Städte über das Vorhaben im Landkreis informiert und gebeten, ihre ersten Hinweise und Anregungen zum Entwurfsnetz mitzuteilen.

Parallel begann das Planungsbüro bereits seit Februar 2021 mit der Erstellung des Netzentwurfes für das radtouristische Netz, wobei die Hinterlegung bzw. Festlegung bestehender Routen sowie touristischer Ziele erfolgte.

Zu Beurteilung des radtouristischen Netzes wurden hausinterne Vertreter aus dem Bereich des Tourismus sowie der Koordinierungsstellen radtouristisch bedeutsamer Radrouten hinzugezogen (z.B. Europaradweg R1, Elberadweg, Mulderadweg).

Über den Stand der Planung informierte die ISUP GmbH während eines touristischen Workshops Anfang Juni 2021. Im Nachgang der Veranstaltung bestand die Möglichkeit, Hinweise und Anregungen zu übermitteln.

Nach Fertigstellung des touristischen Netzes erfolgte aufgrund von Effizienzgründen die Überlagerung der beiden Netzentwürfe.

Um auch die Bürgerinnen und Bürger im Landkreis in den Erarbeitungsprozess mit einzubeziehen, eröffnete man ihnen die Möglichkeit, Hinweise und Anregungen im Rahmen einer digitalen Öffentlichkeitsbeteiligung Anfang Juli 2021 einzubringen.

Von der Möglichkeit, direkt an der Veranstaltung teilzunehmen, machten ca. 25 Bürgerinnen und Bürger Gebrauch. Die Rückmeldungen beliefen sich auf insgesamt 115 Hinweise und Anregungen.

Im Ergebnis erfolgte seitens des Planungsbüros sowie des Landkreises die Bewertung und Aufnahme der zahlreichen Informationen und Hinweise.

Nach abschließender Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung vollzog sich die entsprechende Maßnahmeplanung.

Fachliche Grundlage für das Erfordernis von Radverkehrsanlagen und der daraus

resultierenden Planung von Maßnahmen bildeten die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) sowie die vom Land festgelegten Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Sachsen-Anhalt für Neu-, Um- und Ausbau von Radverkehrsanlagen.

Die Erstellung des Konzeptes entstand unter Berücksichtigung des Landesradverkehrsnetzes des MID, dessen Netz im GIS ebenfalls ersichtlich ist.

Ebenso wurden im Rahmen der Bewertung der Strecken in allen Regionen des Landkreises teilweise Streckenbefahrungen am Netz vorgenommen.

Im Ergebnis erfolgten für das geplante Alltags- und radtouristische Netz die Identifizierung und Ableitung der entsprechenden Maßnahmen.

Die resultierenden Veränderungen wurden verschiedenen Maßnahmetypen zugeordnet.

Ein Großteil der Typen beläuft sich dabei auf den Bau neuer Radwege, die Instandsetzung von Fahrbahnen/Radwegen/sonstigen Wege und auf Verbesserungen der Ortsdurchfahrten (4.5 des Radverkehrskonzeptes).

Die punktuellen Verbesserungen beziehen sich größtenteils auf den Bau einer Querungshilfe.

Nach Identifizierung der umfangreichen und erforderlichen Veränderungen erfolgte die Festlegung einer Priorisierung.

Zur Unterstützung der Prioritätensetzung orientiert sich die Maßnahmebewertung an den Kriterien der Multikriterienanalyse zu straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen, die an die lokalen Bedingungen angepasst wurden.

Die berücksichtigten Bewertungskriterien sind der Tabelle 4.2 des Konzeptes zu entnehmen.

Um eine Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wurde die Priorisierung nach Straßenbaulastträgern getrennt durchgeführt. Die Maßnahmen sind der Anlage xxx zu entnehmen, dessen Zugehörigkeit sich wie folgt verteilt:

Bundes- und Landstraßen	143 Maßnahmen (55 Bundesstraßen; 88 Landesstraßen)
Kreisstraßen	222 Maßnahmen
Nichtklassifizierte Straßen	60 Maßnahmen
Punktuelle Maßnahmen	19 Maßnahmen (9 Bundes- und Landesstraßen, 6 Kreisstraßen, 4 nichtklassifizierte Straßen)

Neben der Erarbeitung der notwendigen Maßnahmen werden im Konzept zudem Hinweise zu Verknüpfungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln, der Fahrradmitnahme und dem Fahrradparken aufgenommen.

Weitere Themen sind notwendige Qualitätsstandards sowie sinnvolle Standortbedingungen für Bike & Ride-Anlagen.

Ebenso ist bei der Ausführung auf eine einheitliche Radverkehrswegweisung zu achten. Dazu sind bestehende FGSV- Standards heranzuziehen, wobei die Heranziehung eines Knotenpunktsystem als sinnvoll erachtet wird.

Um die Bedeutung des Radverkehrs auch künftig mehr nach außen zu tragen, sind weitere

umfangreiche Vorhaben im Rahmen von Marketingmaßnahmen notwendig (Punkt 6.4).

Das Konzept bietet zudem unter Punkt 7.2 einen Überblick zu möglichen Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten für Maßnahmen im Rahmen des Radverkehrs.

Nach Entwicklung des Entwurfskonzeptes einschließlich des Netzes erfolgte im Januar/Februar 2022 eine nochmalige Beteiligung der maßgeblichen Akteure (alle kreisangehörigen Kommunen, die Nachbarlandkreise, die AGFK, der ADFC, Vertreter der Fachbereiche 66 und 68 und der Tourismusverbände). Alle Beteiligten konnten dabei erneut das fertige Netz im GIS einsehen und über eine Cloud das dazugehörige Entwurfskonzept inklusive der Maßnahmelisten einsehen.

Weitere Hinweise, Ideen und Anregungen wurden entsprechend geprüft und ggf. ergänzt.

Das fertige Radverkehrskonzept dient nun gleichermaßen für den Landkreis und für die Kommunen als künftige Arbeitsgrundlage. Die erkannten Maßnahmen an Bundes- und Landstraßen werden im Nachgang an das Land gemeldet.

Nach Beschlussfassung wird das Konzept entsprechend veröffentlicht.

Finanzielle Auswirkungen:

Hinsichtlich der konzeptionellen Erstellung ergeben sich damit keine weiteren finanziellen Auswirkungen.

In weiteren Prüfungsschritten ist jedoch zu prüfen, inwieweit die baulichen Maßnahmen in Baulastträgerschaft des Landkreises umgesetzt und realisiert werden. Bei einem Teil der aufgeführten Maßnahmen wurde seitens des Planungsbüros eine Grobkostenschätzung vorgenommen. Die Schätzungen beziehen sich auf die baulichen Maßnahmen, die bei Bau eines neuen Radweges bzw. Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche zustande kommen. Hierbei handelt es sich lediglich um Orientierungshilfen.

Für die Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung in der Ortsdurchführung kann eine Schätzung nicht erfolgen, da in der konkreten Umsetzung eine Vielzahl an Eventualitäten besteht und somit kein repräsentativer Wert beziffert werden kann.

Es ist weiterhin zu untersuchen, inwieweit eine Fortschreibung des Konzeptes innerhalb der nächsten Jahre notwendig erscheint. Gleichzeitig sind die Weiterführung, Entwicklung und Pflege des georeferenzierten Netzes von großer Bedeutung.

Aufgrund des Beitrittes zur Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommune Sachsen-Anhalt (AGFK) und der stetig wachsenden Wichtigkeit des Radverkehrs ist dringend anzuraten, die Stelle eines Radverkehrsverantwortlichen für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld zu schaffen.

Ein Radverkehrsverantwortlicher könnte die künftige Schnittstelle für alle Belange des Radverkehrs darstellen. Zu dessen Aufgaben gehören - neben der Umsetzung des Konzeptes - die Unterstützung der Kommunen, die Akquise von Fördermitteln im Bereich Radverkehr, die Betreuung einer fachbereichsübergreifenden Projektgruppe und die Förderung der Öffentlichkeitsarbeit. Er wäre gleichzeitig Ansprechpartner für die AGFK beim Landkreis Anhalt-Bitterfeld.

Anlagen:

- Zugang WEB GIS (Anlage 1 zur Beschlussvorlage)
- Radverkehrskonzept des Landkreises Anhalt-Bitterfeld inklusive den dazugehörigen Anlagen 1- 6

Radverkehrskonzept des Landkreises ABI
Zugang WEB GIS (Anlage 1 zur Beschlussvorlage)

Unterschrift:

Grabner
Landrat