



# Radverkehrskonzept

zur Entwicklung des Radverkehrs für Alltag,  
Freizeit und Tourismus im Landkreis  
Anhalt-Bitterfeld



**Dieses Projekt wird durch das Ministerium  
für Infrastruktur und Digitales des  
Landes Sachsen-Anhalt gefördert.**



**SACHSEN-ANHALT**

Ministerium für  
Infrastruktur und Digitales

**#moderndenken**

# Impressum

---

**Titel:** Radverkehrskonzept zur Entwicklung des Radverkehrs für  
Alltag, Freizeit und Tourismus im Landkreis Anhalt-Bitterfeld

**Auftraggeber:** Landkreis Anhalt-Bitterfeld  
Am Flugplatz 1  
06366 Köthen (Anhalt)

**Auftragnehmer:** ISUP - Ingenieurbüro für Systemberatung und Planung GmbH  
Leipziger Straße 120  
01127 Dresden

**Stand:** 04. März 2022

# Inhalt

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Einleitung</b>   | <b>5</b>  |
| 1.1      | Vorwort   | 5         |
| 1.2      | Aufgabe und Ziele   | 6         |
| 1.3      | Randbedingungen   | 7         |
| <b>2</b> | <b>Erarbeitungsprozess des Radverkehrskonzeptes</b>                           | <b>12</b> |
| 2.1      | Daten   | 12        |
| 2.2      | Beteiligungen   | 13        |
| <b>3</b> | <b>Bestandsaufnahme und Bewertung</b>   | <b>14</b> |
| 3.1      | Radverkehrsnetze  | 14        |
| 3.2      | Führungsformen des Radverkehrs  | 16        |
| 3.3      | Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln                                  | 17        |
| 3.4      | Wegweisung, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit                               | 18        |
| 3.5      | Schulbefragung  | 19        |
| 3.5.1    | Anteil der Radnutzer  | 19        |
| 3.5.2    | Qualität Radabstellanlagen  | 20        |
| 3.5.3    | Zufriedenheit   | 21        |
| <b>4</b> | <b>Konzept Radverkehrsnetz</b>  | <b>22</b> |
| 4.1      | Methodisches  | 22        |
| 4.2      | Netz Alltagsradverkehr  | 24        |
| 4.3      | Radtouristisches Netz   | 26        |
| 4.4      | Anforderungen an übergeordnete Netze  | 28        |
| 4.5      | Maßnahmen am Netz   | 29        |
| <b>5</b> | <b>Konzept Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrradparken</b> | <b>33</b> |
| 5.1      | Grundsätzliches   | 33        |
| 5.2      | Qualitätsstandards für Bike+Ride-Anlagen                                      | 34        |
| 5.3      | Standorte von Bike+Ride-Anlagen   | 34        |
| 5.4      | Fahrradmitnahme   | 35        |
| 5.5      | Fahrradparken   | 36        |
| <b>6</b> | <b>Konzept Wegweisung, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit</b>                | <b>37</b> |
| 6.1      | Standards der Wegweisung und Realisierung                                     | 37        |
| 6.2      | Wegweisungsnetz und zuweisende Ziele  | 39        |
| 6.3      | Umsetzungsprioritäten bei der Wegweisung                                      | 40        |
| 6.4      | Anforderungen und Aktivitäten zur Öffentlichkeitsarbeit                       | 40        |
| <b>7</b> | <b>Administrative Rahmenbedingungen</b>                                       | <b>42</b> |

|                                     |           |
|-------------------------------------|-----------|
| <b>7.1 Organisation und Abläufe</b> | <b>42</b> |
| <b>7.2 Finanzierung</b>             | <b>43</b> |
| <b>7.3 Zuständigkeiten</b>          | <b>47</b> |
| <b>8 Verzeichnisse und Quellen</b>  | <b>48</b> |
| <b>8.1 Abbildungsverzeichnis</b>    | <b>48</b> |
| <b>8.2 Tabellenverzeichnis</b>      | <b>49</b> |
| <b>8.3 Abkürzungsverzeichnis</b>    | <b>49</b> |
| <b>8.4 Quellenverzeichnis</b>       | <b>50</b> |

## Anlagen

---

|          |   |
|----------|---|
| Anlage 1 | Übersicht Zielnetz für den überörtlichen Alltagsradverkehr (A3-Karte) |
| Anlage 2 | Übersicht radtouristisches Zielnetz (A3-Karte)                        |
| Anlage 3 | Radverkehrsnetz, Wegweisungsnetz und Maßnahmen (AO-Karte)             |
| Anlage 4 | Maßnahmenliste Netz (Tabelle)   |
| Anlage 5 | Übersicht einzelne Radrouten des radtouristischen Zielnetz (Tabelle)  |
| Anlage 6 | Schülerströme im Landkreis Anhalt-Bitterfeld                          |

# 1 Einleitung

---

## 1.1 Vorwort

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld liegt im Osten Sachsen-Anhalts und erstreckt sich auf einer Fläche von 1.454 km<sup>2</sup>. Die Einwohnerzahl liegt bei 157.217 (Stand 31.12.2020). Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld umfasst zehn Kommunen. Das sind die Städte Bitterfeld-Wolfen, Köthen (Anhalt), Zerbst/Anhalt, Aken (Elbe), Raguhn-Jeßnitz, Sandersdorf-Brehna, Südliches Anhalt und Zörbig sowie die Gemeinden Muldestausee und Osternienburger Land, (vgl. Abb. 1.1).



Abbildung 1.1 Landkreis Anhalt-Bitterfeld mit kreisangehörigen Kommunen

Umschlossen wird der Landkreis Anhalt-Bitterfeld von den Landkreisen Jerichower Land (Norden), Potsdam-Mittelmark (Nordosten), Wittenberg (Osten), Nordsachsen (Südosten), Saalekreis (Südwesten) und Salzlandkreis (Westen) sowie der Stadt Dessau-Roßlau (Osten).

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld verfügte bisher über kein Radverkehrskonzept. Das Hauptaugenmerk des vorliegenden Radverkehrskonzeptes lag auf der Erfassung des IST-Zustandes auf Basis von Geodaten um die Defizite und Potenziale des Radverkehr im Landkreis herauszuarbeiten.

## 1.2 Aufgabe und Ziele

Die Förderung des Umweltverbundes ist ein wesentlicher Maßnahmenkomplex zur langfristigen und nachhaltigen Reduzierung der durch den Kfz-Verkehr erzeugten negativen Externalitäten, wie Unfälle, Lärm- und Luftverschmutzung, Ressourcen- und Flächenverbrauch. Insbesondere der Radverkehr nimmt dabei eine wichtige und zukünftig weiterwachsende Bedeutung ein. Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld sieht, vor dem Hintergrund erhöhter Kosten für den Öffentlichen Personennahverkehr und den daraus entstehenden Anbindungsengpässen in einzelnen Ortschaften sowie einer zunehmenden Staub- und Lärmbelastung durch den Kfz-Verkehr in den Mittelzentren, in der gezielten Förderung des Radverkehrs eine Maßnahme zur zukunftsorientierten und nachhaltigen Entwicklung des Landkreises und der Kommunen.

Das vorliegende Radverkehrskonzept für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld wurde in den Jahren 2020 und 2021 erarbeitet und am xx.xx.2022 durch den Kreistag beschlossen. Die Erstellung des Radverkehrskonzeptes wird durch das Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt gefördert. Das Radverkehrskonzept ist die Grundlage für die Förderung baulicher Maßnahmen von Radverkehrsanlagen und soll damit Verbesserungen der Infrastruktur ermöglichen.

Als übergreifende Ziele der Entwicklung des Radverkehrs verfolgt der Landkreis Anhalt-Bitterfeld und die kreisangehörigen Kommunen die nachfolgend benannten Punkte:

- **Verbesserung der Sicherheit und des Komforts für Radfahrende**  
Auf Grund des erwartbaren Zuwachses sowohl des Alltagsradverkehrs als auch des touristischen Radverkehrs innerhalb des Landkreises soll eine sichere und ansprechende Radverkehrsführung im Straßen- und Wegenetz geschaffen werden, die sowohl das Unfallrisiko senkt als auch die subjektive Verkehrssicherheit beim Radfahren verbessert. Die Sicherheit von Schulkindern soll dabei besondere Aufmerksamkeit erhalten.
- **Erleichterung der Erreichbarkeit**  
Wichtige Ziele des täglichen Radverkehrs (bspw. Bildungseinrichtungen, Arbeitsstätten, Versorgungseinrichtungen, ÖV-Haltestellen, Freizeiteinrichtungen) sollen besser erreichbar werden. Dabei ist auf die durchgängige Erkennbarkeit und Befahrbarkeit des Radverkehrsnetzes zu achten. Auch hierbei steht die Erreichbarkeit der Schulen sowie die Nutzbarkeit der Radinfrastruktur durch Schulkinder im Fokus.

- **Festigung des radtouristischen Marktes**  
Durch Qualitätsverbesserungen und eine bessere Verständlichkeit des radtouristischen Netzangebotes samt seiner Infrastruktur und entsprechendes Marketing sollen in Verbindung mit den durch Pedelecs und E-Bikes eröffneten neuen Möglichkeiten mehr Tages- und Übernachtungsgäste gewonnen und die Wettbewerbsfähigkeit der touristischen Unternehmen verbessert werden.
- **Verknüpfung mit Bus und Bahn**  
Das Radverkehrsnetz soll sowohl im Sinne der Förderung des Umweltverbundes als auch der Gewährleistung der Daseinsvorsorge, Übergänge zu den Angeboten des öffentlichen Personenverkehrs ermöglichen.

Das vorliegende Radverkehrskonzept dient der Umsetzung dieser Ziele. Mit dem Konzept soll der mittel- bis langfristig angestrebte Zustand der Komponenten des Systems Radverkehr (Infrastruktur, Service, Öffentlichkeitsarbeit) abgestimmt und festgelegt und damit eine Grundlage für den zielgerichteten Einsatz finanzieller Mittel bereitgestellt werden. Ein Schwerpunkt ist dabei die Infrastruktur. Die Maßnahmen der verschiedenen Baulastträger, insbesondere der Kommunen, des Landkreises und des Landes Sachsen-Anhalt, sollen zu durchgängig nutzbaren Angeboten führen. Das Radverkehrskonzept gilt gleichermaßen für den Landkreis und die Kommunen.

## 1.3 Randbedingungen

Die Aktivitäten des Landkreises Anhalt-Bitterfeld und der in ihm liegenden Gebietskörperschaften sind eingebettet in eine Reihe übergeordneter Rahmenbedingungen und Konzepte:

Der Bund hat mit dem **Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 3.0)** /5/ seinen Willen zur Radverkehrsförderung im Jahr 2021 erneuert und Maßnahmen in seinem Handlungsbereich ergriffen. Der Nationale Radverkehrsplan geht vom Leitbild des Radverkehrs als System aus. Radverkehrsförderung umfasst danach nicht nur die Bereitstellung des Weges vom Start bis zum Ziel, sondern auch viele weitere Komponenten wie Wegweisung, Abstellanlagen, Fahrradmitnahmemöglichkeiten in öffentlichen Verkehrsmitteln und ähnliches.



Abbildung 1.2 Fahrradland Deutschland 2030 - Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (Quelle: BMVI, 2021)

Der NRVP 3.0 setzt dafür bis 2030 konkrete Ziele:

- Die Anzahl der Wege nimmt von rund 120 im Jahr 2017 auf 180 Wege je Person und Jahr zu – ohne dass dies zu Lasten der übrigen Verkehrsarten des Umweltverbundes geht.
- Die durchschnittliche Länge der mit dem Rad zurückgelegten Wege erhöht sich von 3,7 Kilometer auf sechs Kilometer.
- Gegenüber 2019 reduziert sich die Zahl der im Verkehr getöteten Radfahrenden um 40 % – trotz deutlich mehr Radverkehr.
- Die finanzielle Förderung des Radverkehrs durch Bund, Länder und Kommunen soll sich perspektivisch an rund 30 Euro je Person und Jahr orientieren.

Der NRVP beinhaltet dafür unter anderem folgende relevanten Vorschläge und Handlungsempfehlungen:*Förderung einer sicheren und lückenlosen Radinfrastruktur:*

- Beim Neu- und Ausbau von Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen sollen grundsätzlich begleitende Radwege eingerichtet werden.
- Bund, Länder und Kommunen finanzieren und bauen Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen – insbesondere in allen Metropolregionen.
- Infrastruktur für Rad und Kfz werden möglichst getrennt.
- Kommunen setzen auf geschützte Radfahrstreifen (Protected Bike Lanes), sichere Knotenpunkte, Langsamfahrspuren und Fahrradstraßen, um Rad und Kfz im Straßenverkehr sicher zu trennen.
- Kommunen schaffen im öffentlichen Raum schrittweise Platz für den Radverkehr – auch durch die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen. Das begleiten sie mit dem erforderlichen Parkraummanagement und Konzepten für den Lade- und Lieferverkehr. Kfz-Stellplätze werden in Quartiersgaragen konzentriert.
- Bund und Länder entwickeln ein einheitliches „Corporate Design“ für Bodenmarkierungen und Beschilderung im Radnetz Deutschland.

*Fahrradparkplätze:*

- Der Bund erarbeitet ein Programm Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen und statet es mit Finanzierungsmöglichkeiten aus. Er weitet mit der DB AG die Bike&Ride-Offensive zum Bau sicherer Fahrradparksysteme aus.
- Der konkrete Bedarf für Fahrradparkplätze an Haltestellen und Bahnhöfen wird in den Nahverkehrsplänen beziffert. Die Nahverkehrspläne treffen verbindliche Aussagen zur Ausstattung der Haltestellen und Bahnhöfen mit Bike&Ride-Anlagen.
- Bund, Länder und Kommunen bauen an allen öffentlichen Einrichtungen in ausreichender Zahl Fahrradabstellanlagen. An hoch frequentierten Orten bauen die Kommunen v. a. Fahrradparkhäuser.

*Verkehrssicherheit:*

- Bund, Länder und Kommunen fördern einen Kulturwandel beim Umgang zwischen den Verkehrsteilnehmenden.

*Förderung von Dienstfahrten:*



- Behörden und öffentliche Unternehmen fördern die Nutzung des Fahrrads für Dienstfahrten, schaffen Dienstradflotten an und nutzen verstärkt Lastenrad-Sharing-Angebote.

*Verwaltung, (Aus-)Bildung und Fahrradkultur:*

- Der Radverkehr wird auf allen Verwaltungsebenen zur Querschnittsaufgabe. Bund, Länder und Kommunen schaffen Verwaltungsstrukturen, Personalstellen und feste Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner für die Aufgaben der Radverkehrsförderung. Sie qualifizieren Führungs- und Fachkräfte kontinuierlich weiter.

*Verknüpfung von Verkehrsträgern:*

- Der Bund setzt sich dafür ein, Fahrradmitnahmemöglichkeiten im Fernverkehr auszubauen.
- Die Länder fördern insbesondere in ländlichen Räumen Möglichkeiten zum Fahrradtransport an bzw. in Bussen.
- Die Deutsche Bahn unterstützt die Fahrradmitnahme in Zügen – auch von Spezialrädern. Dafür baut sie Bahnhöfe barrierefrei aus, insbesondere mit Rampen und Aufzügen.

*Logistik und Lastenräder:*

- Behörden und öffentliche Unternehmen schreiben Transportfahrten nach Möglichkeit vermehrt als Lasten-/Fahrradfahrten aus.
- Die Kommunen unterstützen den Einsatz von Lastenrädern z. B. über die Regulierung von Zufahrtsberechtigungen für Fahrräder.
- Der Bund und die Verbände setzen sich dafür ein, europäisch einheitliche Normen für Lastenräder zu schaffen, z. B. für Wechselcontainer, digitale Schnittstellen und Softwarelösungen.

Der im Jahr 2021 fortgeschriebene **Landesradverkehrsplan für Sachsen-Anhalt 2030 (LRVP 2030)** /4/ definiert sieben strategische Grundsätze:

- *1. Zeithorizont 2030:* Der LRVP 2030 gilt für die nächsten 10 Jahre. Die darin festgeschriebenen Maßnahmen sollen bis zum Jahr 2030 umgesetzt werden.
- *2. Radverkehr systematisch fördern:* Damit der Radverkehrsanteil steigt, soll der Radverkehr systematisch gefördert und noch stärker mit dem ÖPNV verknüpft werden.
- *3. Sachsen-Anhalt wird Fahrradpendlerland:* Die Maßnahmen des LRVP 2030 sollen neben dem touristischen Radverkehr vor allem im Alltag auf den Berufs- und Freizeitradverkehr wirken.
- *4. Sicherer Radverkehr für alle:* Die Maßnahmen des LRVP 2030 sollen dazu beitragen, dass die Nutzung des Radverkehrs als sicherer und günstiger Verkehrsträger allen Bevölkerungsgruppen jederzeit und landesweit ermöglicht wird.
- *5. Fahrradtourismus stärken:* Der Fahrradtourismus soll als Wirtschaftsfaktor gestärkt und ausgebaut und die Angebote im Fahrradtourismus weiter verbessert werden.

- *6. Radverkehr gemeinsam fördern:* Die Vernetzung, Kooperation und aktive Zusammenarbeit aller beteiligten Ebenen ist die Voraussetzung für die Verbesserung der Rahmenbedingungen des Radverkehrs.
- *7. Finanzierung und Förderung:* Die vorhandenen Finanzmittel müssen bei allen Baulastträgern effektiver und gezielter eingesetzt und der Zugriff auf Fördermittel muss erleichtert werden.



Abbildung 1.3 LRVP 2030 - Landesradverkehrsplan für Sachsen-Anhalt (Quelle: MLV Sachsen-Anhalt, 2021)

Aufbauend auf die strategischen Grundsätze legt der LRVP 2030 sechs Handlungsfelder fest:

- Radverkehrsplanung und Konzeption
- Infrastruktur
- Fahrradtourismus
- Kommunikation, Zusammenarbeit und Information
- Verkehrssicherheit, Mobilitäts- und Verkehrserziehung
- Finanzierung und Förderung

Die sechs Handlungsfelder bestehen aus 106 Einzelmaßnahmen, deren Umsetzung bis zum 2030 erfolgen soll.

Der LRVP 2030 legt für seine touristischen Radrouten eine neue Klassifizierung fest. Zukünftig werden diese in überregionale (in besonderem Landesinteresse), regionale und sonstige touristische Radrouten klassifiziert.

Mit dem **Landesradverkehrsnetz für Sachsen-Anhalt (LRVN 2020)** /11/ wurde im Zuge des LRVP 2030 erstmalig eine Netzplanung für den Alltags- und Freizeitverkehr erarbeitet.

Mit den **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen**, Ausgabe 2010 (ERA 2010) /2/ liegt ein bundesweites Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb der Infrastruktur des Radverkehrs vor. Es stellt den Stand der Technik dar und fügt sich in die übrigen von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen bundesweiten Regelwerke, wie z.B. die Richtlinien für die

Anlage von Stadtstraßen (RASt 06 /6/) und die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012 /7/), ein. Die 2009 novellierte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) weist hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen ausdrücklich auf die ERA hin.

Neben den konzeptionellen Planungen und fachlichen Regelwerken waren bei der Erstellung der Radverkehrskonzeption zudem folgende Entwicklungen und Tendenzen in der Gesellschaft zu beachten:

Die **Bevölkerungszahl** wird im Landkreis deutlich zurückgehen (vgl. Abbildung 1.4). Der Anteil der Älteren wird steigen.

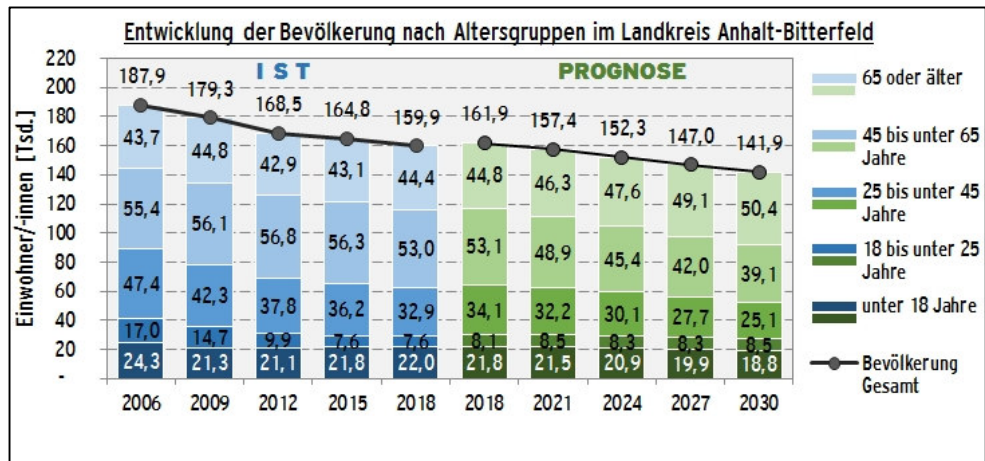


Abbildung 1.4 Bevölkerungsentwicklung und -prognose im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (Quelle: Regionaldatenbank Deutschland, Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose von 2014 bis 2030, Basisjahr 2014)

Als weitere Tendenzen sind die Entwicklungen im **Radtourismus** zu berücksichtigen. Die bundesweite Praxis zeigt, dass vor allem drei Arten von Angeboten besonders gut von der Zielgruppe angenommen werden. Unter anderem aus Zählungen des ADFC und aus Radverkehrszählungen in Brandenburg geht hervor, dass die beliebtesten Radrouten fast ohne Ausnahme Flussradrouten sind. Diese versprechen eine anregende Landschaft und auf Grund der Topographie eines Flusses, einen leicht zu bewältigenden Verlauf ohne größere Steigungen. Neben Flussradrouten können sich auch überregionale Radwege, die wichtige touristische Destinationen miteinander verbinden, über eine größere Beliebtheit freuen, sowie Wald- und Gebirgsregionen mit einem guten Angebot für Mountainbiker.

Durch das Aufkommen der **Pedelecs und E-Bikes**, d.h. von Fahrrädern mit Unterstützung durch einen Elektroantrieb, wird das Radfahren für alle Altersgruppen leichter, sind Steigungen deutlich einfacher zu bewältigen und größere Entfernungen möglich. Älteren Menschen ist es damit länger möglich, Fahrrad zu fahren und ihren Aktionsradius mit diesem Verkehrsmittel beizubehalten oder gar auszuweiten. Im Fahrradtourismus wächst das Potential der Zielgruppen für größere Touren oder solche mit Steigungen. Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld kann davon profitieren. Für die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel, z.B. zur Arbeit oder zum Ausbildungsort oder auch in der Freizeit, kommen für das Pedelec und das E-Bike längere Strecken in Betracht, was sich in der Netzplanung niederschlug.

# 2 Erarbeitungsprozess des Radverkehrskonzeptes

---

## 2.1 Daten

Im Oktober 2020 hat der Landkreis Anhalt-Bitterfeld die ISUP GmbH mit der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld beauftragt.

Die Bearbeitung basiert auf umfangreichen Daten, die durch den Landkreis selbst oder beteiligte Institutionen zur Verfügung gestellt wurden. Freizugängliche Daten (z.B. Offene Geodaten des Landes Sachsen-Anhalt und des offenen Projekts OpenStreetMap) wurden ebenfalls genutzt. Dazu gehören u.a.

- Verläufe und Daten zu den klassifizierten Straßen,
- georeferenzierte Daten des Straßennetzes (Bezeichnung, Geschwindigkeit) und für die Grundkarten (Höhenmodell, Landschaftsmodell, Topographische Karten, Gewässer- und Naturschutzgebiete),
- Verkehrsmengen auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen,
- georeferenzierte Daten zum LRVN 2020 des Landes Sachsen-Anhalt samt Informationen zum Bestand und Bedarf an Radverkehrsanlagen im Landkreis,
- touristische Radrouten auf dem Gebiet des Landkreises,
- Bestand an Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen,
- Standorte und Typen der Schulen,
- die Wohnorte und Schulen der Fahrschüler,
- Unfalldaten,
- Einwohnerzahlen nach Ortsteilen.

Diese Daten wurden durch bedarfsweise eigene Erhebungen der ISUP GmbH ergänzt, vorrangig für Strecken, bei denen Verlauf oder Zustand unklar waren. Die Ergebnisse flossen in die Konzeption der Maßnahmen mit ein.

Bereits vorhandene Planungen des Landkreises Anhalt-Bitterfeld (Nahverkehrsplan 2017-2026 /12/), der Regionalen Planungsgemeinschaft Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg (Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg /14/) und des Landes Sachsen-Anhalt (Landesentwicklungsplan 2010 /15/ und ÖPNV-Plan 2020-2030 /16/) wurden ebenfalls berücksichtigt.

## 2.2 Beteiligungen

Die Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurde durch Erörterungen von Zwischenergebnissen unterstützt. Neben Veranstaltungen mit größerem Teilnehmerkreis waren dies, insbesondere hinsichtlich der radtouristischen Ausrichtung, solche mit themenbezogener Auswahl der Teilnehmer.

Die Kommunen wurden im Oktober 2020 erstmals mittels einer Befragung beteiligt. Die Fragebögen enthielten Fragen zu eventuell vorhandenen Radverkehrskonzepten, zu wichtigen potentiellen Verbindungen im Alltagsradverkehr und zu weiteren Anregungen. Dabei machten alle Kommunen von der Beteiligung Gebrauch. Zwei Kommunen verfügen bereits über ein Radverkehrskonzept unterschiedlicher Bearbeitungstiefe und eine Kommune verfügt über ein Radwegkonzept. Die restlichen Kommunen betrachten den Radverkehr über integrierte Gemeindeentwicklungskonzepte bzw. Stadtentwicklungskonzepte (IGEK/ISEK).

Im April 2021 wurde den Kommunen und weiteren Akteuren (MLV, LSBB, Fachämter des Landkreises, AGFK, Nachbarlandkreise, ADFC) mittels eines Zwischenberichts und einer webbasierten Kartenanwendung (WebGIS) Gelegenheit gegeben, zum detaillierten Entwurf des Netzes für den Alltagsradverkehr Stellung zu nehmen und Hinweise auf Streckenmängel und Anregungen für Maßnahmen an diesem Netz zu geben. Wieder machten alle Kommunen sowie die Mehrheit der weiteren Akteure von dieser Möglichkeit Gebrauch.

Im Juni 2021 wurden gezielt touristische Akteure und Institutionen beim Tourismusworkshop beteiligt. Bei dieser Online-Videokonferenz wurden wichtige Entwicklungen infolge des LRVP 2030, der aktuelle Entwurf zum radtouristischen Netz, mögliche Weiterentwicklungen des Netzes und des Angebotes sowie das Wegweisungsnetz thematisiert. Hierzu hatten die Teilnehmenden im Nachgang mit Hilfe eines WebGIS die Möglichkeit Hinweise und Anmerkungen einzureichen.

In einer digitalen Öffentlichkeitsbeteiligung im Juli 2021 wurden die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises über den Arbeitsstand des Radverkehrskonzeptes informiert und die Möglichkeit gegeben, Mängel und Defizite am Radverkehrsnetz rückzumelden. Der Termin der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde im Vorfeld im Amtsblatt, in sozialen Medien sowie auf der Website des Landkreises veröffentlicht. Unabhängig von einer Teilnahme an der digitalen Veranstaltung bestand für Interessierte zusätzlich die Möglichkeit mithilfe des WebGIS (Übersendung des Zugangs nach vorheriger Anmeldung) sowohl im Vorfeld als auch im Nachgang der Veranstaltung Hinweise und Anmerkungen zu geben. Die Rückmeldungen umfassten 115 Hinweise zum Radverkehrsnetz. An der digitalen Veranstaltung zur Öffentlichkeitsbeteiligung nahmen ca. 25 Bürgerinnen und Bürger sowie auch einige Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen teil.

Eine weitere Beteiligung der Kommunen und von weiteren Akteuren betraf die Möglichkeit zur Stellungnahme zu den Maßnahmen am vorliegenden Gesamtkonzept im Januar 2022.

# 3 Bestandsaufnahme und Bewertung

## 3.1 Radverkehrsnetze

Eine flächendeckende Netzplanung speziell für den **Alltagsradverkehr** im Landkreis Anhalt-Bitterfeld gab es bislang, mit Ausnahme der Städte Bitterfeld-Wolfen und Köthen, nicht. Mit dem LRVN 2020 (vgl. Abbildung 3.1) wurde im Juni 2021 eine Netzplanung für den Alltagsradverkehr im Land Sachsen-Anhalt und damit auch erste Alltagsverbindungen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld erarbeitet. Diese Verbindungen wurden bei der Netzplanung für das vorliegende Radverkehrskonzept berücksichtigt.

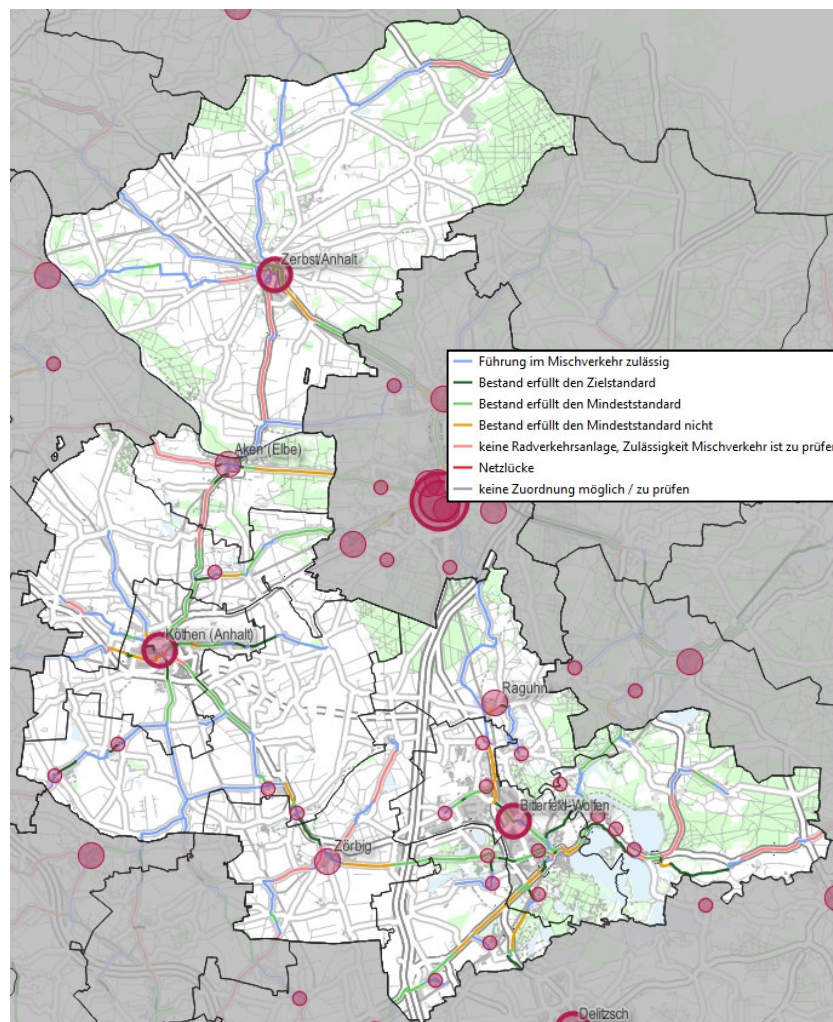


Abbildung 3.1

Landesradverkehrsnetz (LRVN 2020) im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (Quelle: In Anlehnung an MLV 2021 /11/)

Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld verfügt bereits über einige **touristischen Radrouten** unterschiedlicher Qualität. Nach der neuen Klassifizierung der touristischen Radrouten des LRVP 2030 /4/ verlaufen durch den Landkreis drei überregionale touristische Radrouten in besonderem Landesinteresse. Dazu zählen die Radfernwege Elberadweg, Europaradweg R1 und Mulderadweg. Weiterhin gibt es im Landkreis Anhalt-Bitterfeld 10 regionale und fünf sonstige touristische Radrouten, (vgl. Abbildung 3.2). Zu den regionalen Radrouten zählt auch Kohle-Dampf-Licht (zukünftig Kohle-Dampf-Licht-Seen), welche für den Landkreis und den Tourismusverband WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg e.V. auch von überregionaler Bedeutung ist.

Das touristische Radroutennetz (Bestand) im Landkreis Anhalt-Bitterfeld umfasst eine Länge von 390 km. Eine Übersicht je Route samt Routenkürzel und Klassifizierung zeigt Anlage 5.

Entsprechend dem LRVP 2030 /4/ weisen die überregionalen touristischen Radrouten einen festen Routenverlauf auf. Änderungen am Verlauf sind beim Landesverwaltungsamt zu beantragen. Für die Festlegung der regionalen touristischen Radrouten und deren Verläufe sind die Landkreise zuständig. Für die Einstufung als regionale touristische Radroute sind vom Land Sachsen-Anhalt Mindestkriterien definiert, (vgl. S.67 ff., LRVP 2030).

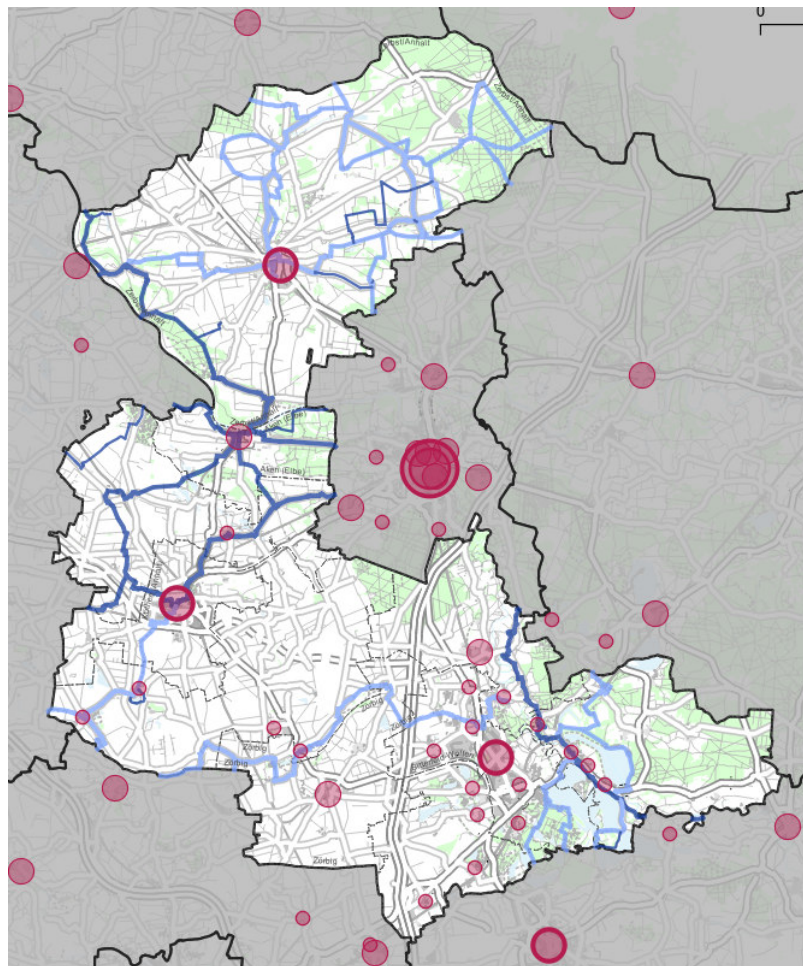


Abbildung 3.2

Bestand an touristischen Radrouten im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (dunkelblau dick: überregional; hellblau dick: regional; dunkelblau dünn: sonstige)

Hinweise auf mögliche Potentiale im Ausbildungsradverkehr geben die Wohnort-Schulort-Verflechtungen der Schüler. Sie wurden in Abbildung 3.3 und Anlage 6 visualisiert. Es sind die Luftlinienentfernungen bis 5 km (lila) und die Luftlinienentfernungen zwischen 5 km bis 10 km (orange) dargestellt. Die Strichbreite entspricht der Stärke des jeweiligen Verkehrsstroms. Die Schülerströme geben einen Hinweis auf mögliche Prioritäten.

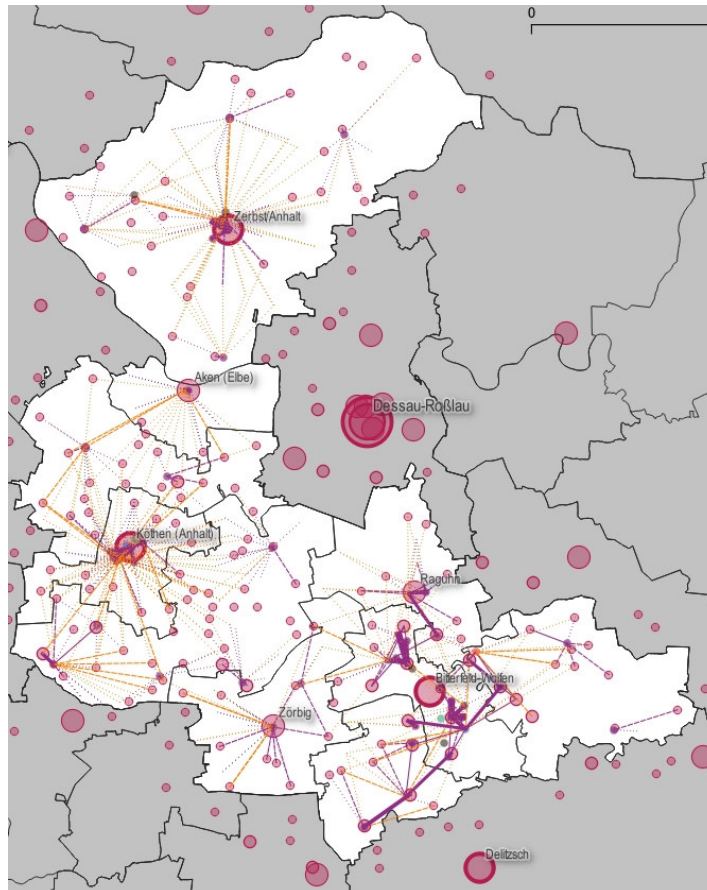


Abbildung 3.3 Wichtigste Schülerströme im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (Wohnort-Schule-Verflechtungen)

## 3.2 Führungsformen des Radverkehrs

Im Landkreis Anhalt-Bitterfeld sind auf dem geplanten Radverkehrsnetz bereits Radverkehrsanlagen mit einer Streckenlänge von ca. 221 km vorhanden (vgl. Abbildung 3.4). Davon entfallen ca. 213 km auf Radwege, Radfahr- oder Schutzstreifen und ca. 8 km auf Gehwege mit dem Zusatz „Fahrrad frei“ oder nichtbenutzungspflichtige Radwege. Von den ca. 213 km Radwegen und Schutzstreifen entfallen nach Baulastträger geordnet 65 km auf Kreisstraßen, 35 km auf Landesstraßen, 65 km auf Bundesstraßen und 49 km auf Gemeinde- und sonstige öffentliche Straßen.



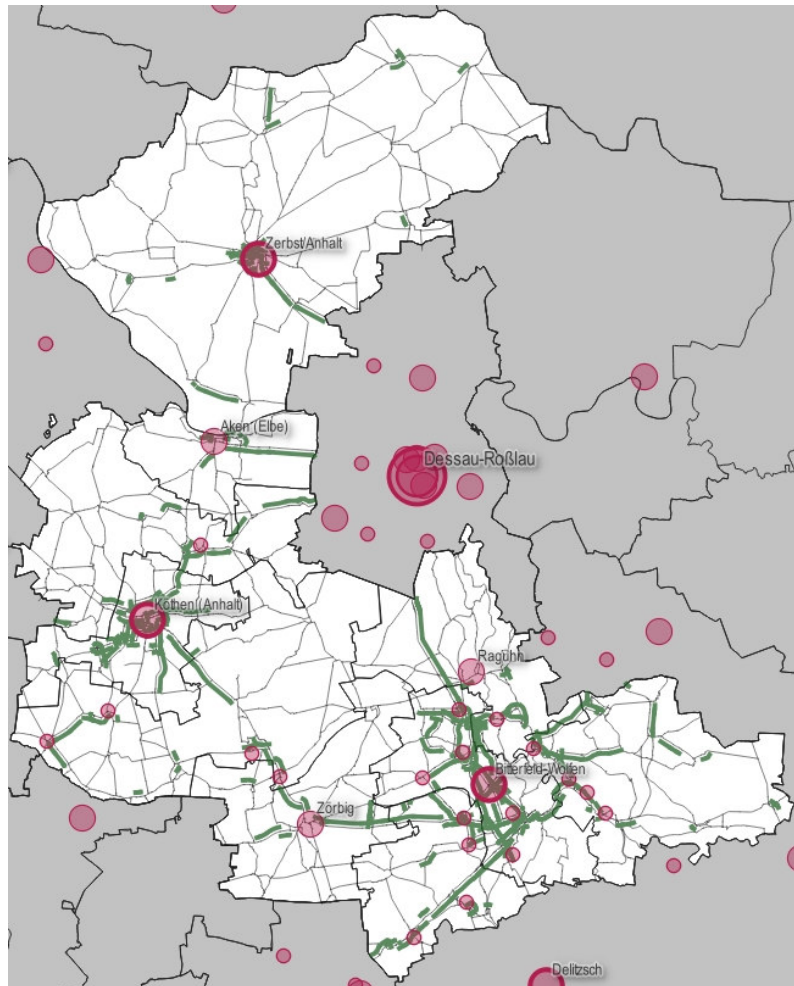


Abbildung 3.4 Übersicht zu Radverkehrsanlagen (grüne Linien) im geplanten Radverkehrsnetz des Landkreis Anhalt-Bitterfeld

### 3.3 Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln

#### Fahrradmitnahme

Die Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH (NASA) im Auftrag des Landes Sachsen-Anhalt betreut und initiiert Tarifkooperationen und Ticketangebote. Die NASA arbeitet eng zusammen mit den Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und der Verbundgesellschaft im MDV-Gebiet bei der Verkehrsgestaltung als auch bei Fahrplanauskunft INSA.

Fahrräder können entsprechend den Tarifbestimmungen in den Nahverkehrszügen sowie in ausgewählten Buslinien (Bahn-Bus-Landesnetz) kostenfrei mitgenommen werden. Aber dabei ist zu beachten, dass Fahrradmitnahme sich immer nach der Platzkapazität richtet, (vgl. S.62, LRVP 2030 /4/).

### Bike+Ride

Während die Fahrradmitnahme in den Öffentlichen Verkehrsmitteln gut geregelt ist, stellt das sichere Abstellen der Fahrräder an Bahnhöfen und Haltestellen des ÖPNV ein für die Nutzer noch nicht gelöstes Problem dar. Für P+R hingegen existieren bereits Konzepte, Anlagen, Informationen. Hier ist bereits ein relativ hoher Standard erreicht. Für B+R sind die Handlungserfordernisse wie Notwendigkeit, Sicherheit, Schließfach, Nachladung erkannt (NRVP 3.0 /5/, LRVP 2030 /4/). Prioritär soll zunächst die Kopplung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen und der vorgesehene Umbau der Bahnhöfe und die Schaffung von B+R-Anlagen behandelt werden. Weiterhin sollen vorhandene P+R-Anlagen um B+R erweitert werden.

## 3.4 Wegweisung, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Für die Radverkehrswegweisung existiert ein bundesweiter FGSV Standard (FGSV 1998 /3/). Das Land Sachsen-Anhalt hat im März 2021 das Touristische Leitsystem in Sachsen-Anhalt (MW 2021 /8/) herausgegeben, welche die bundesweiten Standards für Sachsen-Anhalt konkretisieren und Umsetzungshinweise geben. Diese Richtlinien sind zugleich die Grundlage für Fördermaßnahmen durch das Land.

Die Radverkehrswegweisung besitzt sowohl eine Informations- als auch eine Marketingfunktion. Deshalb ist ein einheitliches Erscheinungsbild im Landkreis wichtig. Im Landkreis wird der FGSV-Standard schon teilweise angewandt, (vgl. Abb. 3.5).

Da der Radtourismus für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld einen hohen Stellenwert besitzt, ist eine einheitliche Wegweisungsgestaltung zur Förderung des Radtourismus unabdingbar.



Abbildung 3.5 Wegweisung touristischer Radrouten in der Stadt Bitterfeld-Wolfen

### **Marketing und Öffentlichkeitsarbeit**

Ein gutes Marketing und ständige Öffentlichkeitsarbeit sind die tragenden Säulen für den Bekanntheitsgrad zur Nutzung des Radnetzes im Landkreis Anhalt-Bitterfeld. Mit dem LRVP 2030 und dem Radverkehrskonzept des Landkreises Anhalt-Bitterfeld sind die Informations- und Datengrundlagen für Marketing und Öffentlichkeitsarbeit gegeben.

Marketing und Öffentlichkeitsarbeit leben von Aktualität, Wiederholung, nutzerspezifischer Information und Attraktivität. Bisherige Maßnahmen sind auf ihre Aktualität zu prüfen und weiterzuführen, neue Maßnahmen und Aktionen sind vor allem mit der Fertigstellung der Wegweisung zu planen.

## **3.5 Schulbefragung**

Um die Anforderungen der Schulen und des Schülerradverkehrs besser berücksichtigen zu können, wurde eine Befragung der Schulen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld hinsichtlich radverkehrsrelevanter Themen vorgenommen. Gefragt wurde nach dem Anteil der Schüler, die das Rad auf dem Schulweg benutzen, eventuellen Verboten der Fahrradnutzung, Anzahl und Qualität der Fahrradabstellanlagen, der Qualität der Wege zur Schule und nach regelmäßigen Aktivitäten der Schule mit Fahrradbezug.

Der Fragebogen wurde im Oktober 2020 an 58 Schulen im Landkreis versendet. Insgesamt wurden 40 hinreichend ausgefüllte Fragebögen zurückgegeben, was einem Rücklauf von 70 % entspricht. Sind mehrere Schularten an einem Standort, erfolgt die Auswertung jeweils gemeinsam.

### **3.5.1 Anteil der Radnutzer**

Generell wird das Fahrrad an weiterführenden Schulen stärker genutzt als an Grundschulen (vgl. Abbildung 3.6). Die stärkste Radnutzung ist bei den Gymnasien zu verzeichnen, wobei auch einige Grundschulen bereits jetzt relativ hohe Nutzerzahlen haben. Wesentliche Einflussfaktoren sind die Topographie sowie die Entfernung zwischen Wohnort und Schule. Die durchschnittliche Entfernung beträgt 5 km.

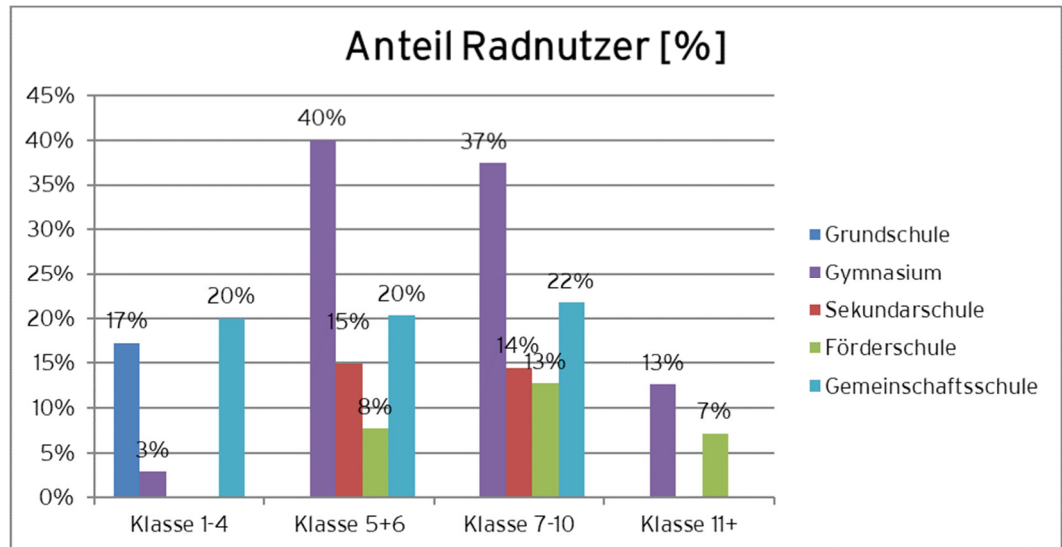


Abbildung 3.6 Anteil der Schüler, die das Fahrrad bei besten Wetterbedingungen auf dem Schulweg nutzen (Quelle: Schulbefragung)

Ein Verbot, das Fahrrad auf dem Schulweg zu benutzen, gibt es nach den Angaben aus der Befragung nur an einer Grundschule. Manche Schulen gestatten eine Fahrradnutzung erst nach Absolvierung der Prüfung in der 4. Klasse. Drei von 40 Schulen sprechen eine Verbotsempfehlung aus, an 34 Schulen bestehen keinerlei Einschränkungen. Gründe für ein Verbot oder eine Verbotsempfehlung sind insbesondere fehlende sichere Radwege und fehlende Fahrradabstellanlagen, aber auch kurze Entfernung zur Schule.

### 3.5.2 Qualität Radabstellanlagen

Während 24 Schulen Anzahl und Qualität der Abstellplätze als ausreichend finden, sehen 16 Schulen die Mängel (vgl. Abbildung 3.7). Dies betrifft insbesondere die Anzahl an Radabstellplätzen. Über alle Schularten sind nur rund 45 % der Abstellplätze für Schüler überdacht, dementsprechend wird die Überdachung auch als Mangel genannt. Außerdem werden bei diversen Schulen keine Fahrradständer für Schulpersonal ausgewiesen. Der größte Teil (etwa 87 %) von allen Fahrradständern sind Felgenklemmer.

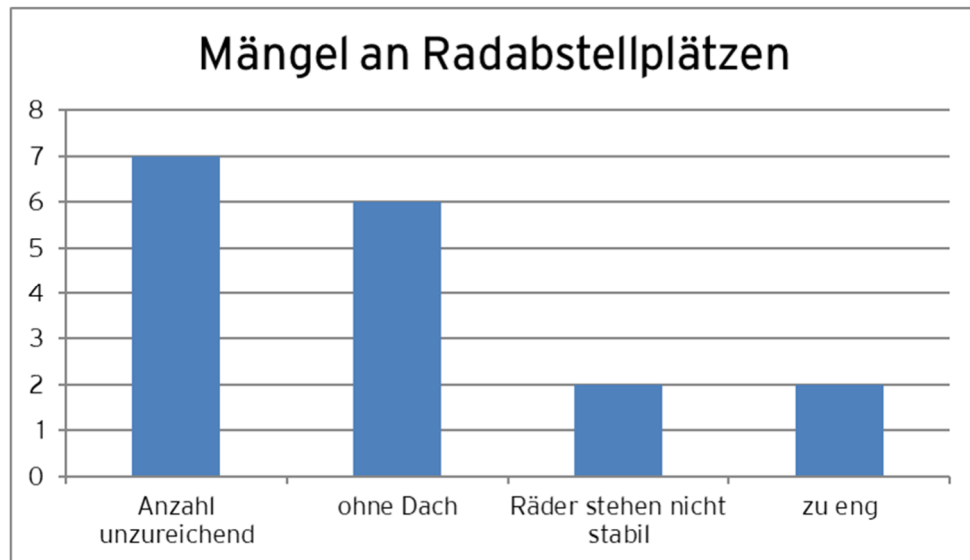


Abbildung 3.7 Mängel an Radabstellplätzen (Quelle: Schulbefragung)

### 3.5.3 Zufriedenheit

Zufriedenheit mit Sicherheit und Komfort für radfahrende Schüler ist bei den Befragten mittelmäßig (vgl. Abbildung 3.8). Die Auswahlmöglichkeit „sehr zufrieden“ wurde gar nicht markiert. Als Verbesserungsvorschläge werden vor allem allgemein mehr Radwege und konkrete Streckenverbesserungen benannt, gefolgt von Querungshilfen und Beschilderungen bzw. Markierungen der Radwege.

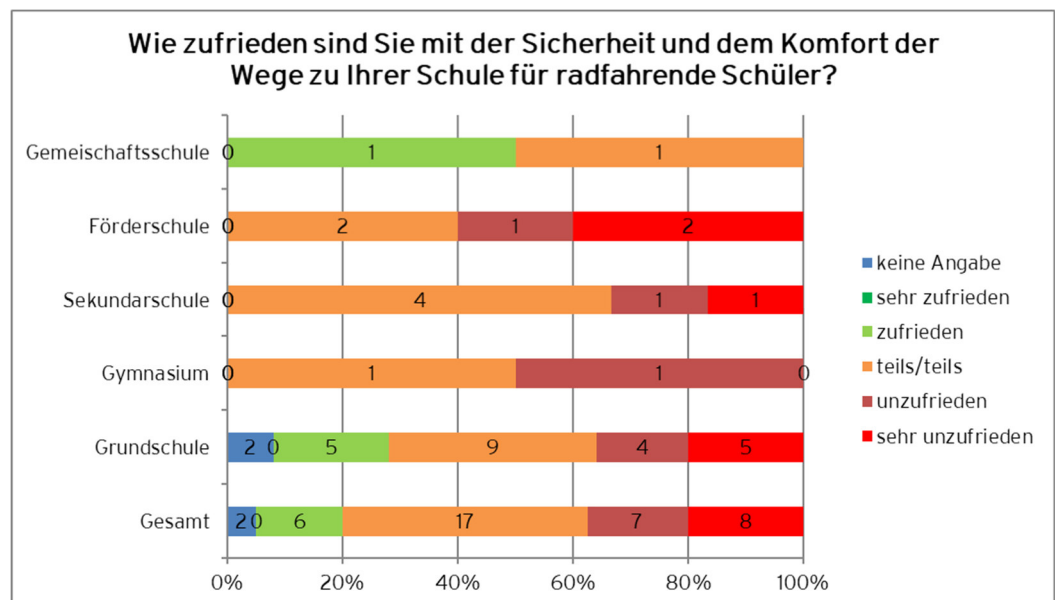


Abbildung 3.8 Zufriedenheit mit der Sicherheit der Wege für radfahrende Schüler (Quelle: Schulbefragung)

Bei den Aktivitäten der Schulen zum Radfahren spielt vor allem die Fahrradausbildung mit anschließender Prüfung (ganz überwiegend an Grundschulen) eine Rolle. Die Hälfte der Schulen bieten Projektstage oder -wochen an. Klassenradtouren, Reparaturkurse und Nachmittagsangebote werden jedoch seltener vorgeschlagen.

# 4 Konzept Radverkehrsnetz

## 4.1 Methodisches

Die Planung bzw. Überarbeitung der Netze im Landkreis Anhalt-Bitterfeld erfolgte aus methodischen Gründen zunächst getrennt nach Alltags- und touristischem Radverkehr, um den unterschiedlichen Zielgruppen möglichst gut zu entsprechen.

Für den **Alltagsradverkehr**, bei dem das Fahrrad als Verkehrsmittel genutzt wird, ist eine möglichst direkte Verbindung zwischen Startpunkt und Ziel erforderlich. Dem Ansatz der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008 /1/) folgend, wurden methodisch zunächst die Zentralen Orte und Schwerpunkte des Quell- und Zielverkehrs durch Zentrenpunkte repräsentiert, welche anschließend durch Luftlinien verbunden wurden (vgl. Abbildung 4.1).

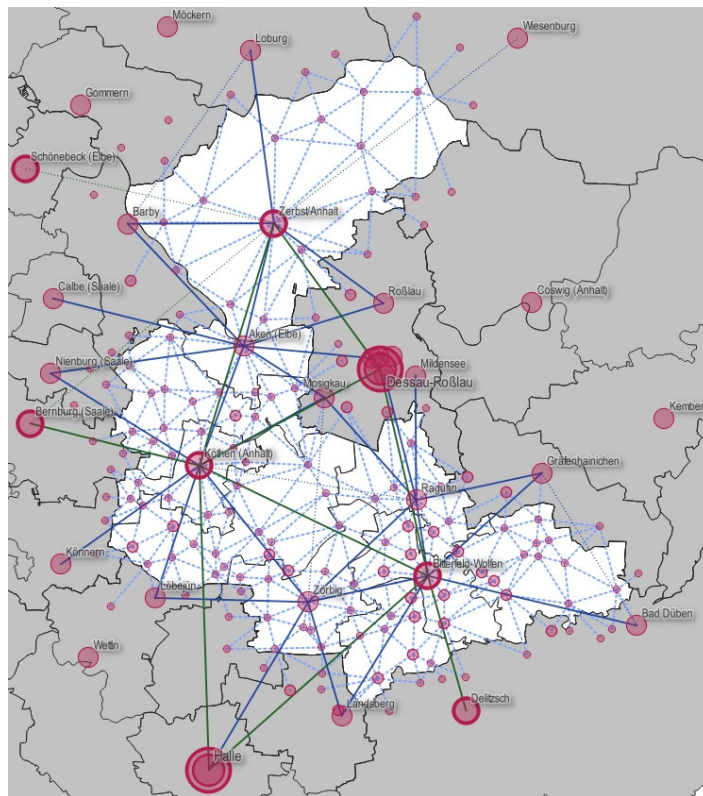


Abbildung 4.1 Luftlinienverbindung der zentralen Orte und Ortschaften (grün: RIN II; dunkelblau: RIN III; hellblau gestrichelt: RIN IV)

Durch die jeweilige Funktion der zentralen Orte ergeben sich unterschiedliche Netzhierarchien nach RIN /1/:

- 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.

Diese Luftlinien wurden auf konkrete Straßen und Wege umgelegt (vgl. Abbildung 4.2). Gab es dabei zwischen Ausgangs- und Zielpunkten mehrere Möglichkeiten, so wurden diese anhand der heutigen Bedingungen, zukünftig möglicher Verbesserungen, der Entfernung, der Lage in Bezug auf öffentliche Straßen wegen der sozialen Kontrolle und der Steignungsverhältnisse verglichen und ein möglichst optimaler Verlauf gesucht. Die Umlegung der Luftlinien ergab einen Entwurf des Netzes, welcher danach im schriftlichen Verfahren und anhand einer webbasierten Kartenanwendung mit den Kommunen und weiteren Beteiligten abgestimmt wurde. Da auch unter Berücksichtigung von Pedelecs und E-Bikes die im Alltagsradverkehr zurücklegbaren Entfernungen (in der Regel Hin- und Rückfahrt) begrenzt sind, wurde ein Richtwert von 20 km Luftlinie definiert. Wesentlich längere Verbindungen wurden nur bei entsprechender verkehrlicher Bedeutung in Betracht gezogen (Köthen - Bitterfeld-Wolfen, Köthen - Zerbst, Köthen - Halle, Bitterfeld-Wolfen - Halle, Bitterfeld-Wolfen - Dessau, Köthen - Dessau).

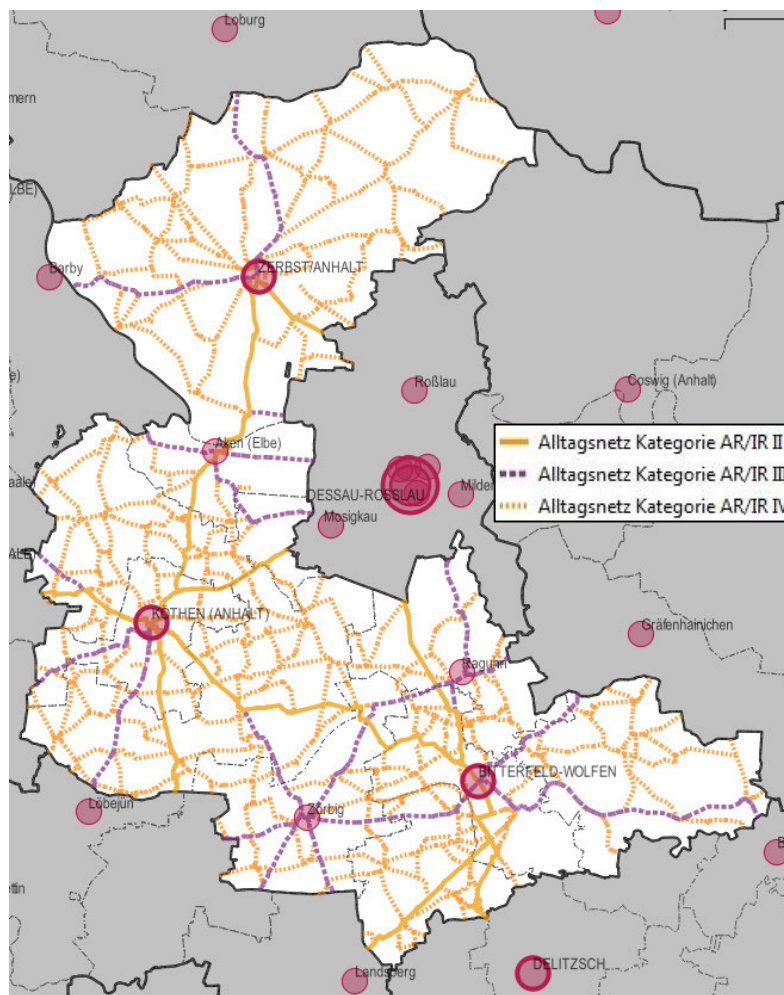


Abbildung 4.2

Umlegung der Luftlinien auf das Straßen- und Wegenetz

Für den **touristischen Radverkehr** ist das entscheidende Kriterium dagegen die Attraktivität des Weges, der durchfahrenen Landschaft und der tangierten Zielpunkte. Die Weiterentwicklung des bereits vorhandenen radtouristischen Netzes musste daher vor allem diese Punkte und mögliche Potentiale für das radtouristische Aufkommen berücksichtigen.

Zwischen den Netzen für den Alltagsradverkehr und den Radtourismus sollte es aus Effizienzgründen möglichst große **Synergien** geben. Dies wurde erreicht, indem bei der Planung des Alltagsnetzes geeignete vorhandene touristische Wege einbezogen wurden und bei der Überplanung des radtouristischen Netzes der Entwurf des Alltagsnetzes berücksichtigt wurde. Nach Vorliegen beider Netze wurde eine Überlagerung und Prüfung auf mögliche Synergieeffekte durchgeführt. Getrennte Führungen können dann sinnvoll sein, wenn der thematische Bezug der radtouristischen Verbindung einen Umweg erfordert (z.B. Führung am Ufer eines Flusses) oder die Alltagsverbindung über längere Abschnitte an einer vielbefahrenen Straße verläuft (auch wenn Radverkehrsanlagen vorhanden sind). Das Alltagsnetz sollte nicht auf einer touristischen Route geführt werden, wenn diese nicht asphaltiert werden kann bzw. einsam im Wald ohne soziale Kontrolle, winklig oder umwegig verläuft. Eine gebündelte Führung ist dagegen gut möglich, wenn die direkte Ortsverbindung über ruhige Straßen und Wege außerhalb eines Waldes, die befestigt sind oder werden können, führt.

*Lesehilfe: In den folgenden Abschnitten sind Festlegungen mit dem Buchstaben **F** gekennzeichnet und für die bessere Übersichtlichkeit nummeriert. Die jeweils nachgestellten Erläuterungen sollen zum vertieften Verständnis für die Zusammenhänge und Hintergründe beitragen.*

## 4.2 Netz Alltagsradverkehr

**F 4.2.1** Grundlage der Maßnahmen zur Verbesserung des alltäglichen überörtlichen Radverkehrs ist das in Anlage 3 detailliert und in Anlage 1 als Übersicht dargestellte Netz für den Alltagsradverkehr. Die allgemeine Nutzung der Straßen und Wege durch den Radverkehr bleibt davon unberührt.

Erläuterung: Das dargestellte Zielnetz für den überörtlichen Alltagsradverkehr ist in einem mehrstufigen Planungsprozess entstanden. Es bezieht sich nicht auf die Führung des innerörtlichen Binnenverkehrs, der den jeweiligen Kommunen obliegt. Vorhandene kommunale Netze wurden in Anlage 3 nachrichtlich mit dargestellt.

Aus der Hierarchie der miteinander verbundenen Zentren leitet sich auch die Netzhierarchie nach den RIN /1/ ab. Die höchste Stufe nach RIN (AR/IR II) bilden, angelehnt an das System der zentralen Orte, die Verbindungen zwischen Mittelzentren bzw. zum Oberzentrum Dessau-Roßlau. Verbindungen zwischen Grundzentren, Orten mit besonderer Funktion (z.B. Schulfunktion) oder von diesen zu Mittelzentren ergeben das Hauptnetz im Landkreis (RIN AR/IR III). Strecken des Alltagsnetzes zu allen Ortschaften ergänzen und verdichten dieses Hauptnetz (RIN AR/IR IV).

Das Zielnetz hat die Funktion, Prioritätensetzungen bei Maßnahmen für die Radverkehrsinfrastruktur zu ermöglichen und eine besondere Beachtung der Belange des Radverkehrs bei Maßnahmen und Veränderungen an den betroffenen Strecken und Knotenpunkten durchzusetzen. Es spielt damit für den wirtschaftlichen Einsatz der Finanzmittel eine wichtige Rolle.

Über das dargestellte Netz hinaus müssen alle Siedlungsgrundstücke und Einrichtungen mit dem Fahrrad erreichbar sein. Dies ist bei Maßnahmen an Straßen und Wegen zu berücksichtigen.



Das dargestellte überörtliche Netz der Stufe AR/IR II hat eine Länge von ca. 131 km, das der Stufe III von etwa 183 km und das der Stufe IV von etwa 758 km (vgl. Anlage 1).

**F 4.2.2** Die Qualität und Gestaltung des Netzes ist langfristig auf der Grundlage der in der Tabelle 2 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA /2/) enthaltenen Werte und Zusammenhänge zu entwickeln.

Erläuterung: Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV (ERA) stellen den aktuellen Stand der Technik dar. Die Verwaltungsvorschriften zu § 2 Absatz 4 Satz 2 der Straßenverkehrsordnung weisen ausdrücklich auf die ERA hin. Die geforderten Qualitätsmerkmale beziehen sich auf langfristig zu erreichende Zielgrößen. Die wesentlichsten Zielgrößen in Bezug auf überörtliche Netze sind:

- angestrebte Fahrgeschwindigkeiten inklusive der Zeitverluste an Knotenpunkten: 20 bis 30 km/h
- maximale Zeitverluste durch Anhalten und Warten je km: 15 bis 35 s (abhängig von Netzkategorie)
- Anbindung von 90 % der Einwohner im 200-m-Bereich der Haupttrouten als Kriterium für die Netzdichte
- Umwegfaktoren max. 1,2 gegenüber der kürzestmöglichen Verbindung, max. 1,1 gegenüber parallelen Hauptstraßen und keine zusätzlichen Steigungen
- Einhaltung grundlegender Entwurfsanforderungen zu Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität nach ERA
- Winterdienst bei AR-II-Verbindungen
- Gewährleistung sozialer Kontrolle

**F 4.2.3** Bei der Erarbeitung des vorliegenden Radverkehrsnetzes wurden ebenfalls Radverkehrskonzepte und vorhandene Netzplanungen der Nachbarlandkreise berücksichtigt.

Erläuterung: Zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes verfügten die Landkreise Nordsachsen, Saalekreis, Salzlandkreis und die Stadt Dessau-Roßlau über ein Radverkehrskonzept oder befanden sich in Planung dessen. Diese Radverkehrskonzepte und die zugehörigen Radverkehrsnetze wurden bei der Netzplanung berücksichtigt.

**F 4.2.4** Bei allen baulichen und organisatorischen Maßnahmen von Straßenbaulastträgern und weiteren Akteuren ist zu überprüfen, ob das dargestellte Radverkehrsnetz davon direkt oder indirekt betroffen ist, um dessen bestehende Qualitäten nicht zu beeinträchtigen bzw. bestehende Mängel soweit möglich mit zu beheben. Dies betrifft z.B. allgemeine Verkehrsbaumaßnahmen, Oberflächenverbesserungen, Tiefbauarbeiten und die Ausstattung des Straßenraumes.

Erläuterung: Erfahrungsgemäß kann ein gewisser Teil von Verbesserungen für den überörtlichen Radverkehr im Zuge anderer, sowieso anstehender Maßnahmen mit erreicht werden, wenn dies von vornherein berücksichtigt wird. Daher kommt der guten planerischen Vorbereitung und Abstimmung dieser "Sowieso-Maßnahmen" im Sinne eines effektiven Mitteleinsatzes eine große Bedeutung zu.

**F 4.2.5** Es sind mögliche Radschnellverbindungen im Landkreis Anhalt-Bitterfeld zu prüfen und ggf. genauere Betrachtungen des Potentials in Form von Machbarkeitsstudien durchzuführen.

Erläuterung: In den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021 /13/ der FGSV sind Radschnellverbindungen Routen des Alltagsradnetzes, die insbesondere Potentiale für Strecken im Bereich von mindestens 5 bis über 20 km haben sollen. Voraussetzung dafür sind einheitliche Qualitätsstandards, wie eine direkte Führung, die Trennung von anderen Verkehrsarten, keine oder wenige Halte an Knotenpunkten und eine Mindestbreite von 4 m. Empfohlen wird der Einsatz für Quelle-Ziel-Verbindungen mit mindestens 2.000 Radfahrenden im Querschnitt, (vgl. H RSV 2021 /13/). Im Landkreis Anhalt-Bitterfeld existieren bisher die Überlegungen die Verbindungen Dessau-Roßlau - Bitterfeld-Wolfen

und Leipzig - Bitterfeld-Wolfen über Delitzsch als mögliche Radschnellverbindungen näher zu betrachten. Diese Verbindungen sowie die Verbindungen Bitterfeld-Wolfen - Halle, Köthen - Halle, Bitterfeld-Wolfen - Köthen, Bitterfeld-Wolfen - Wittenberg, Zerst- Dessau, Zerst-Köthen und Köthen - Dessau sollten für eine weitere Prüfung als mögliche Radschnellverbindungen in Betracht gezogen werden.

## 4.3 Radtouristisches Netz

**F 4.3.1** Im Landkreis Anhalt-Bitterfeld soll das in Anlage 2 in der Übersicht und in Anlage 3 detaillierter dargestellte radtouristische Zielnetz realisiert und unterhalten werden. Es besteht aus überregionalen, regionalen und sonstigen touristischen Routen. Auf diesem Netz können einzelne Routen themenbezogen oder für die Bedürfnisse der jeweiligen Zielgruppen vermarktet werden.

Erläuterung: Statt einzelner Routen steht beim Angebot das Netz im Vordergrund, weil es die Möglichkeit der Neukombination der Streckenabschnitte entweder durch den Nutzer selbst oder durch das Marketing bietet.

Der Vorschlag für das Zielnetz des Radtourismus im Landkreis Anhalt-Bitterfeld orientiert sich weitgehend am bereits vorhandenen Netz, welches punktuell verbessert und z.T. neu verknüpft wird. Mit dem Begriff Zielnetz wird verdeutlicht, dass dieses Netz gegenwärtig noch nicht an allen Stellen nutzbar ist, sondern noch entsprechender Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen bedarf, die in dem Radverkehrskonzept für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld konkret benannt werden.

**F 4.3.2** Um gut vermarktungsfähige Angebote zu erreichen, soll in Gebieten mit touristischen Routennetz und vielen Routen die Anzahl der mit Logo und eigenem Namen versehenen Routen tendenziell reduziert werden. Auf bestimmten Routen sowie im gesamten Netz soll zukünftig eine Umsetzung des Knotenpunktsystems der Wegweisung geprüft werden.

Erläuterung: Für den Nutzer ist die Unterscheidbarkeit ab einer gewissen Vielzahl von Routen schwierig. Deshalb sollen die Strecken nach Möglichkeit künftig anders vermarktet werden. Das Knotenpunktsystem der Wegweisung bietet dem Nutzer die Möglichkeit, auf einer selbst zusammengestellten oder vorgeschlagenen Route nach Zahlen zu radeln (vgl. Abschnitt 6.1).

**F 4.3.3** Für das radtouristische Zielnetz im Landkreis Anhalt-Bitterfeld sollen die zu erarbeitenden Qualitätsstandards für überregionale touristische Radrouten in Sachsen-Anhalt (HF III/ M2, LRVP 2030 /4/) die Grundlage sein. Bei regionalen und sonstigen Routen und Strecken, die keine Radfernwege sind, sind Unterschreitungen des Standards möglich, wenn räumliche Gegebenheiten keine sinnvolle andere Möglichkeit zulassen.

Erläuterung: In anderen Bundesländern (z.B. Sachsen) existieren bereits Standards für Radfernwege und überregionale Routen. Sie definieren eine bundesweit etablierte Übersicht zu angestrebten Zielgrößen hinsichtlich der tolerierbaren Umwege, der sicheren und komfortablen Befahrbarkeit, der sicheren Überquerbarkeit von Straßen, des alltagstauglichen Belages, der konsistenten Wegweisung, der ausreichenden Breite von Radverkehrsanlagen, der touristischen Infrastruktur und der attraktiven Routenführung. Auch für regionale und sonstige Routen sollten solche Standards mit der nötigen Flexibilität als Orientierung genutzt werden.

**F 4.3.4** Die aktuellen Planungen zur neuen „Energieroute Köthen“ sind unter dem Routenkürzel „ERK“ in den Anlagen 2, 3 und 5 als neue touristische Route in Planung vermerkt.

Erläuterung: Die Stadt Köthen hat im Juli 2021 im Programm „Klimaschutz durch Radverkehr“ einen Antrag auf Förderung des Maßnahmenbündels „Energieroute Köthen“ gestellt. In diesem Zusammenhang ist der Neu- und Ausbau der Wegstrecke Köthen-Edderitzer Straße bis Pilsenhöhe als Radwegverbindung ge-

plant, (vgl. Stellungnahme der Stadt Köthen zum Alltagsnetz). Die geplante Route soll mehrere „Energieorte“ im Stadtgebiet Köthen verbinden. Weiterhin sind Ladestationen für E-Bikes entlang der Route geplant.

**F 4.3.5** Die Ergänzung des Lutherweges als Radroute im radtouristischen Netz ist zu prüfen.

Erläuterung: Der Lutherweg als Wander- und Pilgerweg wird auf einzelnen Streckenabschnitten bereits mit dem Rad befahren und als Radroute von Touristen wahrgenommen. Der Lutherweg ist jedoch nicht durchgängig als Radroute nutzbar. Es ist zu prüfen, welche Umverlegungen und Instandsetzung von Wegen für eine Umsetzung als Radroute notwendig wären. Die Vermeidung von Konflikten mit Radfahrern und Pilgern ist unter diesem Aspekt ebenfalls zu berücksichtigen.

**F 4.3.6** Die sich momentan in Planung befindenden E-Bike-Radrouten in der Dübener Heide sind für das radtouristische Netz des Landkreis Anhalt-Bitterfeld zu berücksichtigen.

Erläuterung: Im Rahmen der Maßnahme Radgerechte Naturparkregion des Pflege- und Entwicklungskonzept 2030 (PEK) des Naturpark Dübener Heide befindet sich aktuell die Umsetzung von vier E-Bike-gerechten Radrouten in Planung. Nach der Abstimmung zum Verlauf der Routen sind die das Gebiet des Landkreises Anhalt-Bitterfeld betreffenden Routen sowie die entsprechende Begleitinfrastruktur (Ladestationen etc.) in das radtouristische Netz des Landkreises zu integrieren.

**F 4.3.7** Die Alternativroute des R1 ist weiter instand zu halten.

Erläuterung: Die Gemeinde Osternienburger Land, der Landkreis Anhalt-Bitterfeld und der Tourismusverband Welt-erbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg e.V. vertreten die Absicht die Alternativroute des R1 (vgl. Anlage 2 und 3) weiter instand zu halten und mit einer durchgängigen Wegweisung auszustatten.

**F 4.3.8** Die Planung der „Kulturerlebnisroute Wettiner Weg“ der Stadt Zörbig und der angrenzenden Gemeinden Petersberg, Landsberg, Wettin-Löbejün sind im radtouristischen Netz des Landkreises Anhalt-Bitterfeld zu berücksichtigen.

Erläuterung: Nach Abschluss des Projektes ist der Routenverlauf der „Kulturerlebnisroute Wettiner Weg“ in das radtouristische Zielnetz des Landkreises zu integrieren und ggf. die aktuellen Vorschläge der Öffentlichkeit zu den Wettiner Weg Rundkursen 1-3 entsprechend anzupassen.

**F 4.3.9** Die Radroute Kohle-Dampf-Licht (KDL) wird umbenannt in Kohle-Dampf-Licht-Seen (KDLS).

Erläuterung: Die Beschilderung der KDL soll zukünftig ausgetauscht werden in die aktuelle Beschilderung der KDLS. Der KDLS hat eine sehr hohe Bedeutung im Landkreis und soll in Zukunft als Qualitätsprodukt aufgebaut und weiter ertüchtigt werden. Ein Ziel soll dabei auch die Anhebung der Klassifizierung als über-regionale Route sein.

**F 4.3.10** Für die Weiterentwicklung des radtouristischen Netzes im Landkreis Anhalt-Bitterfeld sind die in den Anlagen 2 und 3 vermerkten Ideen und Vorschläge für neue touristischen Routen zu prüfen.

Erläuterung: Verfügten die Ideen und Vorschläge für neue touristische Routen bereits über einen Namen oder ein Kürzel wurden diese ebenfalls in Anlage 5 vermerkt.

**F 4.3.11** Die Kommunen und sonstigen Straßenbaulastträger und Akteure wirken darauf hin, dass die im radtouristischen Netz genutzten Strecken die erforderliche Widmung und Wegesicherung aufweisen.

Erläuterung: Nicht in jedem Fall gehören alle Strecken, die gegenwärtig Teil des Netzes sind, zum öffentlichen Straßen- und Wegenetz, da auch Waldwege bzw. private Wege einzubeziehen waren. In diesen Fällen sind

u. U. die widmungsrechtlichen Voraussetzungen anzupassen und ggf. Gestattungsverträge abzuschließen.

**F 4.3.12** Die radtouristische Nutzung von stillgelegten Bahntrassen ist im Landkreis Anhalt-Bitterfeld zu prüfen.

Erläuterung: Im Landkreis befinden sich einige ehemalige Bahntrassen in gutem Zustand. Das landkreisübergreifende Netz der ehemaligen Bahntrassen stellt ein bisher wenig genutztes Potential (thematisch wie infrastrukturell) für neue touristische Routen dar. In diesem Bereich sollte die ehemalige Bahntrasse zwischen Berlin Charlottenburg und Blankenheim, die „ehemalige Kanonenbahn“, betrachtet werden. Die Strecke führt in der Kommune Zerbst über die Orte Nedlitz, Deetz, Lindau, Güterglück, Flötz, Waltarnienburg nach Barby. Es besteht die Möglichkeit einer direkten Verbindung des Elberadweges mit dem Fläming, (vgl. Stellungnahme der Stadt Zerbst/Anhalt zur Kommunenbefragung). Die Strecke wurde im radtouristischen Zielnetz berücksichtigt und mit entsprechenden Maßnahmen zur Instandsetzung versehen. Es wurden zudem weitere Bahntrassen einer ersten Betrachtung unterzogen. Dabei handelte es sich u. a. um die Zörbiger Saftbahn zwischen Stumsdorf und Bitterfeld, die Industriebahnstrecke zwischen Bitterfeld und Petersroda, die Strecke Aken-Köthen und die Bahntrasse Burgkernitz-Muldenstein. Aufgrund von teilweise noch aktiver Nutzung für Güter- oder touristischen Verkehr oder kompletter Vereinnahmung durch die Natur ergab sich nach jetzigem Informationsstand für keine der genannten Bahnstrecken eine Empfehlung zu weiteren Prüfung einer möglichen radtouristischen Nutzung.

In diesem Zusammenhang ist auch auf ehemalige Wirtschaftswege der Bahn entlang dieser Bahnstrecken hinzuweisen. Diese eignen sich ebenfalls nur Nutzung für den Radverkehr.

**F 4.3.13** Für touristische Routen sind die Zuständigkeiten für die allgemeine Routenbetreuung und die Vermarktung zu klären.

Erläuterung: Die überregionalen Routen befinden sich in Zuständigkeit des Landes Sachsen-Anhalt. Die regionalen Routen sollen nach aktuellem LRVP 2030 durch die Landkreise vorgehalten werden. Es existieren einige regionale und sonstige Routen, denen ein Routenbetreiber fehlt, der den aktuellen Zustand der gesamten Route und der Wegweisung unterhält. Die Vermarktung ist bei einigen touristischen Routen ebenfalls ungeklärt.

## 4.4 Anforderungen an übergeordnete Netze

**F 4.4.1** Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld erbittet beim Land Sachsen-Anhalt in seiner Zuständigkeit für die Bundes- und Landesstraßen eine zügige Abarbeitung der als notwendig erkannten Maßnahmen für Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen. Er wird weitere Bedarfe beim Land Sachsen-Anhalt entsprechend vorliegendem Radverkehrskonzept anmelden und für die Prioritätensetzung auf das vorliegende Netzkonzept hinweisen.

Erläuterung: Das Land Sachsen-Anhalt hat mit seinem Landesradverkehrsplan von 2010 (LRVP 2010) /17/ die Bedarfsmeldungen der Kreise und anderer Akteure erstmalig registriert. Diese Radwegebedarfspläne wurden im Jahr 2015/16 fortgeschrieben. Bestandteil der Fortschreibung war eine Priorisierung der Bedarfe anhand einer Multikriterienanalyse. Die Gewichtung der Bedarfe erfolgte in vordringlichem Bedarf (Umsetzung 2015-2030) und weiterer Bedarf (Umsetzung nach 2030). Infolge der Erarbeitung des LRVN 2020 sollen die Radwegebedarfspläne überarbeitet und in die Umsetzungsstrategie des LRVN 2020 überführt werden, (vgl. LRVN 2020 - Kurzdokumentation, MLV 2021 /11/). Die Umsetzung der Radwegebedarfsvorhaben wird voraussichtlich viele Ressourcen binden und deren Geschwindigkeit ist von zahlreichen Faktoren (Personal, Genehmigungsprozess und Mitwirkung Betroffener) abhängig. Die des vorliegenden Radverkehrskonzeptes zugrundeliegenden Untersuchungen zeigten zusätzlichen Be-

darf für Radwege an Bundes- und Landesstraßen (vgl. Anlage 4). Für einen funktionierenden Radverkehr im Landkreis Anhalt-Bitterfeld ist deren Realisierung im Verantwortungsbereich des Landes Sachsen-Anhalt sehr wichtig. Das Land bezieht das Vorliegen einer beschlossenen Alltagsradverkehrsnetzplanung bei der Bewertung der Bedarfe ein, was im Landkreis Anhalt-Bitterfeld mit vorliegendem Konzept gegeben ist.

**F 4.4.2** Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld bringt für die Weiterentwicklung des touristischen Radnetzes im Land Sachsen-Anhalt das radtouristische Zielnetz ein. Er stellt für die Ergänzung und Anpassung des LRVN 2020 das konzipierte Netz für den überörtlichen Alltagsradverkehr zur Verfügung.

Erläuterung: Das Land Sachsen-Anhalt unterstützt die Erstellung von Radverkehrsnetzen auf Ebene der Landkreise und Kommunen. Auf diese Weise kann das Landesradverkehrsnetz auf regionaler und lokaler Ebene weiter verdichtet und um wichtige Verbindungen des Radverkehrs ergänzt werden. (vgl. LRVP 2030 /4/)

## 4.5 Maßnahmen am Netz

**F 4.5.1** Zur Verbesserung der Sicherheit an den konzipierten Netzen und der generellen Bedingungen für den überörtlichen Radverkehr sind die in Anlage 3 dargestellten und in Anlage 4 einzeln beschriebenen Mängel abzustellen und Maßnahmen umzusetzen, soweit diese in die Zuständigkeit des Landkreises Anhalt-Bitterfeld fallen. Andere Baulastträger sind mit vorliegendem Radverkehrskonzept aufgefordert, im Sinne eines durchgehenden Netzes für ihren Bereich ebenfalls für eine Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen zu sorgen. Soweit es sich um Radwegebaumaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen mit sehr geringem Verkehrsaufkommen handelt, wird eine vertiefte Einzelfallprüfung der Notwendigkeit empfohlen.

Erläuterung: Die Darstellung der Maßnahmen in den Anlagen erfolgt zunächst baulastträgerunabhängig. Die den Landkreis Anhalt-Bitterfeld betreffenden Maßnahmen beziehen sich vorrangig auf solche an Kreisstraßen. Dazu gehören insbesondere der Bau von straßenbegleitenden Radwegen sowie die Realisierung von Querungshilfen z.B. dort, wo Zweirichtungsradswege die Fahrbahnseite wechseln, enden oder beginnen. Die Sicherung dieser Stellen ist nach den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung vorgeschrieben.

Bei den Maßnahmen handelt es sich um folgende Gruppen:

- Bau eines neuen Radweges (Bedarf beim Land anmelden)
- Bau eines neuen Radweges (Bedarf beim Land anmelden; DTV unter 4.000 Kfz/Tag, 100 km/h)
- Bau eines neuen Radweges (Bedarf beim Land anmelden; DTV unter 4.000 Kfz/Tag, 70 km/h)
- Bau eines neuen Radweges (Bedarf beim Land anmelden; DTV unter 2.500 Kfz/Tag)
- Bau eines neuen Radweges
- Bau eines neuen Radweges (DTV unter 4.000 Kfz/Tag)
- Bau eines neuen Radweges (DTV unter 2.500 Kfz/Tag, 100 km/h)
- Bau eines neuen Radweges (DTV unter 2.500 Kfz/Tag)
- Instandsetzung Fahrbahn
- Instandsetzung eines Radweges
- Instandsetzung Feld-, Wald- oder Wirtschaftsweg
- Bau einer Querungshilfe

- Korrigieren von Poller bzw. Umlaufsperr
- Radverkehrsführung in Ortsdurchfahrt verbessern
- Radverkehrsführung am Knotenpunkt verbessern
- Widmung für den Radverkehr vornehmen

Flächeninanspruchnahmen für die Errichtung von Radverkehrsanlagen stellen ausgleichspflichtige Eingriffe in Natur und Landschaft dar. Bei der Vorbereitung und Umsetzung straßenbegleitender Radwege sollen Wald- und landwirtschaftlich genutzte Flächen sparsam in Anspruch genommen werden. Dazu sind u.a. auch die Möglichkeiten der Nutzung örtlicher Gegebenheiten wie in Straßennähe verlaufende Waldwege oder noch vorhandene Wundstreifen entlang von Hauptstraßen zu prüfen. Das individuelle Sicherheitsgefühl künftiger Nutzergruppen ist dabei als wichtiger sozialer Aspekt in die Betrachtungen einzubeziehen.

**F 4.5.2** Der Ausbaustandard und der Einsatzbereich von Radverkehrsanlagen am Straßen- und Wegenetz im Landkreis Anhalt-Bitterfeld orientiert sich an den Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Sachsen-Anhalt (MLV 2021) /18/ und den ERA 2010 /2/. Eine Radverkehrsanlage ist erforderlich, sofern folgende Kriterien zutreffen:

- außerorts:
  - an Bundes-, Landes-, Kreis-, Gemeinde und sonstigen öffentlichen Straßen
    - a) bis einschließlich 70 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit und einer Verkehrsbelastung (DTV) ab 2.500 Kfz/Tag
    - b) bis einschließlich 100 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit und einem DTV ab 1.000 Kfz/Tag
  - ergänzend an Kreisstraßen
    - a) Bedeutung als Schulweg
    - b) Begründete Gefährdungslage durch Kommune, Öffentlichkeit oder weitere Akteure
  - ergänzend an Gemeinde- und sonstigen öffentlichen Straßen
    - a) Begründete Gefährdungslage durch Kommune, Öffentlichkeit oder weitere Akteure
- innerorts:
  - an Bundes-, Landes-, Kreis-, Gemeinde und sonstigen öffentlichen Straßen
    - a) ab einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40-60 km/h und einem DTV von mind. 3000 Kfz/Tag
  - ergänzend an Kreisstraßen
    - a) Bedeutung als Schulweg
    - b) Begründete Gefährdungslage durch Kommune, Öffentlichkeit oder weitere Akteure
  - ergänzend an Gemeinde- und sonstigen öffentlichen Straßen
    - a) Begründete Gefährdungslage durch Kommune, Öffentlichkeit oder weitere Akteure

Erläuterung: Das Erfordernis einer Radverkehrsanlage hängt im Wesentlichen von der Lage (innerorts, außerorts), der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Verkehrsbelastung (DTV) ab. Jedoch können dabei auch weitere Faktoren wie geringe Fahrbahnbreiten, hoher Schwerverkehrsanteil, Steigungen, hohes Radverkehrsaufkommen, Unübersichtlichkeit, hohes Aufkommen vulnerabler Personengruppen (bspw. Schulkinder) und Unfallhäufungen relevant sein (vgl. Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Sachsen-Anhalt 2021, S.11). Speziell im außerörtlichen Radverkehr an Landstraßen sind die Grenzwerte der Verkehrsbelastung als Anhaltswerte zu verstehen. Bei Auftreten der obengenannten Faktoren sollten ggf. auch niedrigere Grenzwerte in Betracht gezogen werden. (vgl. ERA 2010, S.67)

**F 4.5.3** Zur Unterstützung der Prioritätensetzung für die Realisierung der Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Kooperationspartner sind die in Tabelle 4.2 benannten Bewertungskriterien Verkehrsbelastung (DTV), Schulweg, Netzbedeutung Alltag (RIN-Stufe) und radtouristische Route, Erreichbarkeit zentraler Orte sowie Lückenschluss zu berücksichtigen. Die hier ermittelte Bewertung der einzelnen Maßnahmen basiert auf einer begrenzten Anzahl an vergleichbaren Kriterien.

Erläuterung: Die Maßnahmenbewertung orientiert sich an den Kriterien der Multikriterienanalyse zu straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen (LRVP 2010, Fortschreibung der Radwegebedarfspläne, Stand 2016 /21/), die wie folgt an die lokalen Bedingungen angepasst wurde: Die Bewertung der Maßnahmen erfolgte mittels der Kriterien Verkehrsbelastung (für Bundes- und Landesstraßen), Schulweg, Netzbedeutung für den Alltagsradverkehr (RIN-Stufe) und den touristischen Radverkehr, Einzugsbereich eines zentralen Ortes (Maßnahme befindet sich in max. 5 km Entfernung des Zentrums eines Grund-, Mittel- oder Oberzentrums) sowie Lückenschluss. Die gewählte Ordnung der Maßnahmen dient den Baulastträgern - unter Berücksichtigung weiterer nicht pauschal quantifizierbarer Kriterien - zur Differenzierung und Wichtung der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen. Da Daten zur Verkehrsstärke nur für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen (nicht vollständig) vorliegen, kann für Gemeindestraßen dieses Kriterium nicht verwendet werden. Eine Vergleichbarkeit des berechneten Prioritätswerts zwischen verschiedenen Straßenklassen ist deshalb nicht gegeben. Die Bestimmung der Priorisierung wird nach Straßenbaulastträger getrennt durchgeführt, ein Vergleich von Prioritätswerten ist nur innerhalb dieser Gruppen möglich.

| Gewicht   | Kriterium   | Definition              | Punkte |
|-----------|---|-------------------------|--------|
| 30 %      | Gefährdung durch den Kfz-Verkehr: Verkehrsstärke Kfz (Kfz/24 h)                               | unbekannt               | 2      |
|           |   | < 1.000                 | 0      |
|           |   | 1.000 ... 2.499         | 2      |
|           | Datengrundlage: Verkehrsmengenkarte 2015; Verkehrszählungen 2009-2020                         | 2.500 ... 3.999         | 4      |
|           |   | 4.000 ... 9.999         | 6      |
|           |   | 10.000 ... 19.999       | 8      |
| ab 20.000 |   | 10                      |        |
| 20 %      | Bedeutung als Schulweg: Radfahrende Schüler pro Tag und Richtung (Anzahl Schüler/Tag)         | kein Schulweg           | 0      |
|           |   | 1 ... 9                 | 2      |
|           |   | 10 ... 49               | 4      |
|           | Datengrundlage: Wohnort-Schulort-Verflechtung des Schülerverkehrs im Landkreis                | 50 ... 99               | 6      |
|           |   | 100 ... 199             | 8      |
|           |   | ab 200                  | 10     |
| 20 %      | Netzbedeutung im Alltagsradverkehr  | keine Bedeutung         | 0      |
|           |   | AR IV                   | 6      |
|           |   | AR III                  | 8      |
|           |   | AR II                   | 10     |
| 10 %      | Bedeutung im radtouristischen Netz: Überdeckung mit radtouristischen Routen und Schwerpunkten | mit keiner              | 0      |
|           |   | mit sonstiger Route     | 4      |
|           |   | mit regionaler Radroute | 6      |

| Gewicht | Kriterium  | Definition  | Punkte     |
|---------|--|---|------------|
|         | Datengrundlage: touristisches Zielnetz des Landkreises   | mit überregionaler Radroute (Radfernweg)  | 8          |
|         |  | mit touristischem Schwerpunkt   | 10         |
| 5 %     | Bedeutung für das Erreichen Zentraler Orte: Teil einer Verbindung von max. 5 km Länge zwischen einer Ortschaft und einem zentralen Ort | Grundzentrum / Stadt mit mind. 5.000 Einwohnern   | 2          |
|         |  | Mittelzentrum   | 6          |
|         |  | Oberzentrum   | 10         |
| 15 %    | Datengrundlage: Auswertung der Lage der Zentralen Orte   | Lückenschluss: Schließt die Maßnahme Lücken bei bereits vorhandenen Radverkehrsanlagen? | Nein<br>Ja |
|         |  |   | 0<br>10    |

Tabelle 4.1: Kriterien für die Punktevergabe zur Prioritätensetzung der Maßnahmen am Netz

**F 4.5.4** Bei der Umsetzung und Realisierung von Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes in besonders schutzbedürftigen Gebieten sind notwendige Prüfungs- und Genehmigungsverfahren zu beachten.

Erläuterung: In Natur-, Wasser-, Boden- oder sonstigen Schutzgebieten sind bei der Umsetzung von baulichen Maßnahmen entsprechende Prüfungen (FFH-Verträglichkeitsvorprüfung, Strategische Umweltprüfung etc.) durchzuführen. Es empfiehlt sich frühzeitig bei der Umsetzung mit den beteiligten Fachämtern in Abstimmung zu gehen.



# 5 Konzept Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrradparken

---

## 5.1 Grundsätzliches

Radverkehr und öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) können sich durch Verknüpfung sinnvoll ergänzen. Der Radverkehr hat eine relativ beschränkte Reichweite, insbesondere im Vergleich zum Auto. Bus- oder Bahnlinien, deren Fahrzeit und Bedienungshäufigkeit zum Autoverkehr konkurrenzfähig sind, erreichen im fußläufigen Einzugsbereich oft nur ein begrenztes Potential. Attraktive integrierte Angebote zur Kombination von Fahrrad und ÖPNV können daher beide Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärken und somit einen Beitrag zum Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschutz leisten (Umweltverbund bezeichnet die Gruppe der „umweltverträglichen“ Verkehrsmittel). Die Kombination kann gemäß Nahverkehrsplan des Landkreises Anhalt-Bitterfeld /12/ auf verschiedene Weisen realisiert werden.

- Die Fahrradmitnahme im ÖPNV ermöglicht die Benutzung des eigenen Fahrrads sowohl im Vor- als auch im Nachlauf zur ÖPNV-Fahrt, hat als Nachteil jedoch die relativ große Beanspruchung des teilweise knappen Raumes im Fahrzeug, (vgl. § 11 Beförderungsbedingungen für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld).
- Fahrradabstellanlagen an Haltepunkten und Bahnhöfen ermöglichen „Bike+Ride“, d.h. die Benutzung des eigenen Fahrrads zwischen Wohnort und Startbahnhof/ Startort. Wenn Fahrtziele vom Zielbahnhof/Zielort aus gut fußläufig, mit einem Zweitfahrrad oder mit städtischen Verkehrsmitteln zu erreichen sind, reicht diese Art der Verknüpfung bereits aus, ohne Raum für ein Fahrrad im Fahrzeug zu beanspruchen. Dem willkürlichen Abstellen von Fahrrädern wird durch ein geordnetes, öffentliches Angebot entgegengewirkt. (vgl. Nahverkehrsplan /12/, S.32)
- Insbesondere zwischen Zielbahnhof und Zielort kommt außerdem die Nutzung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems als Alternative zur Fahrradmitnahme in Frage. Ein solches System existiert noch nicht im Landkreis Anhalt-Bitterfeld.
- Im touristischen Bereich ist vor allem die Fahrradmitnahme wichtig. Sie dient der An- und Abreise von Radtouristen und kann während einer Tagestour helfen, topographische Unterschiede und längere Distanzen zu überwinden oder einen nicht vorgesehenen vorzeitigen Abbruch zu ermöglichen.

## 5.2 Qualitätsstandards für Bike+Ride-Anlagen

Um das Radverkehrspotential aus der intermodalen Verknüpfung Fahrrad und ÖPNV abzuschöpfen, sollten die B+R-Anlagen bestimmten Anforderungen genügen. Zu den Grundanforderungen zählen Standsicherheit, Diebstahlschutz sowie ein ausreichendes Platzangebot. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs werden gesicherte Abstellmöglichkeiten immer wichtiger. Darüber hinaus gelten nachfolgende Anforderungen und Empfehlungen (Leitfaden B+R 2020 /10/):

- Lage & Erreichbarkeit:
  - Zugang ebenerdig oder über Rampe (ohne Absteigen)
  - Kurze Wege zum Haltepunkt (näher als P+R)
  - Verkehrssichere Zuwegung, nach Möglichkeit ohne Kreuzung des Hauptzugsweges für Fußverkehr
  - Gute Sichtbarkeit, ggf. Ausschilderung, insbesondere bei unterschiedlichen Standards der Abstellanlagen
  - Aufteilung der Abstellmöglichkeiten, wenn Haltestelle oder Bahnhof von mehreren Seiten zugänglich (insbesondere, falls keine fahrbare Verbindung besteht)
- Ausstattung:
  - Anlehnbügel als Mindeststandard, bei geringem Platz auch doppelstöckige Anlagen
  - Fahrradboxen, Fahrradsammelanlagen, Fahrradparkhäuser, automatische Parksysteme oder Fahrradstationen (auch in Kombination) für eine gesicherte Abstellung
  - Witterungsschutz für einen Großteil der Stellplätze (bei Kleinanlagen ggf. mit Fahrgastunterstand kombinierbar)
  - Dynamisch, bedarfsgesteuerte Beleuchtung

Die Empfehlungen zu Größenklassen und Nutzergruppen sowie ein Verfahren zur Ermittlung des Bedarfs an Stellplätzen können dem Leitfaden (Leitfaden B+R 2020 /10/) entnommen werden.

## 5.3 Standorte von Bike+Ride-Anlagen

**F 5.3.1** Im Landkreis Anhalt-Bitterfeld sind in Abstimmung mit der NASA die Errichtung von B+R-Anlagen an den Haltepunkten und Bahnhöfen zu prüfen, entsprechend des Bedarfs Abstellanlagen zu errichten oder ggf. Erweiterung des bestehenden Angebots vorzunehmen.

Erläuterung: SPNV-Zugangsstellen mit niedriger Nachfrage sollen jedoch mit einem Mindestangebot von fünf standardgerechten Fahrradbügeln (möglichst überdacht) ausgestattet werden. Das Mindestangebot soll es

ermöglichen, dass sich eine Nachfrage nach dieser Verkehrsmittelkombination entwickeln kann, z.B. auch für gelegentliche Nutzung.

Insbesondere die Lage ist ein wichtiger Faktor für die Akzeptanz durch die Nutzenden. Mit zunehmender Entfernung der Radabstellanlage vom Bahnsteigzugang sinkt die Bereitschaft, das Fahrrad in der Anlage abzustellen, sondern diese „wild“ näher am Bahnsteig abzustellen. Der Leitfaden des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg /22/ konkretisiert dies mit der Definition folgender Richtwerte hinsichtlich der maximalen Entfernung zum Bahnhofszugang in Abhängigkeit der Ausstattung der Radabstellanlage:

- |  |           |
|--|-----------|
| ▪ nicht überdachte Anlagen                 | 20 Meter  |
| ▪ überdachte Anlagen                       | 50 Meter  |
| ▪ überdachte Anlage mit gesichertem Zugang | 100 Meter |

**F 5.3.2** Bei der Ausstattung der B+R-Anlagen an Haltepunkten und Bahnhöfen des Landkreises Anhalt-Bitterfeld ist auf die oben angegebenen Anforderungen und Empfehlungen für B+R-Anlagen zu achten, insbesondere auf die Installation standardgerechter Fahrradbügel sowie einer Überdachung der Abstellanlagen.

Erläuterung: Die Kriterien für geeignete Radabstellanlagen werden nach DIN 79008 „Stationäre Fahrradparksysteme“ und den „Hinweisen zum Fahrradparken“ der FGSV /9/ geregelt. Hierin werden insbesondere Anforderungen hinsichtlich eines ausreichenden Abstandes geregelt, welche den Nutzenden das einfache Ein- und Ausparken ermöglicht sowie das Fahrrad einfach anzuschließen und zu beladen. Um das Fahrrad sicher abstellen zu können, sollte der Fahrradrahmen an einem festen Gegenstand angeschlossen werden können. Der ADFC<sup>1</sup> empfiehlt diesbezüglich fahrradgerechte Vorderradhalter oder Anlehnbügel, wo die Möglichkeit des Anschließens beider Räder und des Rahmens besteht. Weitere zentrale Erfolgsfaktoren für B+R-Stellplätze sind darüber hinaus ein Witterungsschutz sowie die Zugänglichkeit zum Bahnsteig. Aus Gründen des subjektiven Sicherheitsempfindens ist zudem eine Beleuchtung der Abstellanlage und der Zuwegung zum Bahnsteig empfehlenswert. Eine Überdachung der Abstellanlage wird vom ADFC empfohlen, um einerseits das geparkte Fahrrad vor Witterungseinwirkungen zu schützen. Andererseits wird dadurch der Komfort für den Radfahrenden erhöht; es ist komfortabler, auf einen trockenen Sattel zu steigen und auch das Be- und Entladen ist im Trockenen oder nicht in der prallen Sonne angenehmer.

## 5.4 Fahrradmitnahme

**F 5.4.1** Die kostenlose Fahrradmitnahme im öffentlichen Personennahverkehr ist nach Möglichkeit beizubehalten, (vgl. Kapitel 3.3).

Erläuterung: Die kostenlose Fahrradmitnahme macht den Tarif für die Fahrgäste einfacher. Falls weder der Startpunkt noch der Zielpunkt einer Fahrt in fußläufiger Entfernung zur jeweiligen ÖPNV-Haltestelle liegt, kann sie gewährleisten, dass der Umweltverbund eine attraktive Option bleibt. Bei akuten Kapazitätsengpässen kann eine kostenpflichtige Fahrradmitnahme im Berufsverkehr eingeführt werden.

---

<sup>1</sup> <https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle> (zuletzt abgerufen am 06.01.2022)

## 5.5 Fahrradparken

**F 5.5.1** Der Bau zusätzlicher und der Ersatz bestehender Fahrradabstellanlagen mit einfachem Vorderradhalter an Schulen und anderen Einrichtungen des Landkreises durch Anlehnbügel bzw. andere Abstellanlagen, die dem Stand der Technik entsprechen, wird empfohlen. Außerdem soll der Anteil überdachter Stellplätze ausgebaut werden. Der Investitionsbedarf soll in den weiteren Haushaltsplanungen berücksichtigt werden.

Erläuterung: Wie in Kapitel 3.5 aufgezeigt, besteht an Schulen ein deutlicher Nachholbedarf bei Anzahl und Qualität von Fahrradabstellplätzen. Der Stand der Technik zum Fahrradparken ist in den „Hinweisen zum Fahrradparken“ der FGSV /9/ dokumentiert. Wichtig ist, dass auf Fahrradständer, in denen lediglich das Vorderrad fixiert werden kann, verzichtet wird, weil dies die Felgen verbiegen und das Fahrrad nicht mit seinem Rahmen angeschlossen werden kann.

**F 5.5.2** An die Abstellung der Fahrräder werden infolge der steigenden Gebrauchswerte der Fahrräder erhöhte Sicherheitsanforderungen (verschießbare Fahrradboxen) gestellt.

Erläuterung: Die Aufstellung der Fahrradboxen kann auf privatwirtschaftlicher Basis z.B. durch ein Startup-Unternehmen erfolgen. Bei positiven Erfahrungen sollte weiterer Bedarf analysiert werden. Um eine möglichst umfassende Mobilitätsdienstleistung anzubieten, können Fahrradboxen und andere gesicherte Abstellmöglichkeiten für Abokunden oder alle ÖPNV-Kunden ohne Zusatzkosten angeboten werden.

**F 5.5.3** Beim Bau oder der Erneuerung von Fahrradabstellanlagen sind Abstellanlagen für Lastenfahrräder oder Fahrrädern mit Anhängern zu berücksichtigen. Hierfür sind entsprechende Zugangsmöglichkeiten sowie Abstell-, Bewegungs- und Rangierflächen einzuplanen.

Erläuterung: Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger erhöhen die Transportkapazität des Fahrrades und tragen damit wesentlich zu einer Flexibilisierung der Fahrradnutzung bei. Zusätzlich übernehmen Lastenräder zunehmend Transporte im gewerblichen Bereich und substituieren Fahrten mit motorisierten Fahrzeugen. Diese Entwicklung ist zu unterstützen und zu fördern. Gute Abstellanlagen, die ein unkompliziertes und sicheres Abstellen der Lastenräder unterstützen, sind dabei ein wesentlicher Baustein.

# 6 Konzept Wegweisung, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

---

## 6.1 Standards der Wegweisung und Realisierung

**F 6.1.1** Für die Planung, Realisierung und Ausführung der Radverkehrswegweisung im Landkreis Anhalt-Bitterfeld ist der FGSV-Standard zugrunde zu legen, wie er sich aus dem entsprechenden bundesweiten Merkblatt /3/ ergibt. Sofern sich konkretisierende Festlegungen aus der Fortschreibung dieses FGSV-Merkblatts ergeben, sind diese zu berücksichtigen.

Erläuterung: Für die Radverkehrswegweisung gibt es seit 1998 mit dem entsprechenden Merkblatt der FGSV /3/ einen bundesweiten Standard. An Entscheidungspunkten werden Zielwegweiser in Form von Fahnen- oder Tabellenwegweisern gesetzt. Die Logos von (touristischen) Routen werden auf Einschüben mitgeführt. Die Wegweisung entspricht damit den Anforderungen sowohl zielorientiert als auch routenorientiert fahrender Nutzer. Zwischenwegweiser ohne Zielangabe werden nur außerhalb von Entscheidungspunkten zur Verdeutlichung des Routenverlaufes eingesetzt (vgl. Abbildung 6.1).

Das Land Sachsen-Anhalt hat 2021 das touristische Leitsystem in Sachsen-Anhalt für die Wegweisung überregionaler Radfernwege (TL-ST 2021) /8/ herausgegeben, welches den bundesweiten Standard für Sachsen-Anhalt konkretisiert und Umsetzungshinweise gibt. Diese Richtlinien sind zugleich die Grundlage für Fördermaßnahmen durch das Land. Ihre Anwendung wird auch für die Wegweisung von Freizeit- und Alltagsrouten empfohlen.

Radverkehrswegweisung hat sowohl Informations- als auch Marketingfunktion. Daher sind ein einheitlicher Standard und eine einheitliche Erscheinungsweise wichtig. Die Standardisierung ermöglicht zugleich Kosteneinsparungen. Im Landkreis Anhalt-Bitterfeld wird der FGSV-Standard heute schon teilweise angewandt.

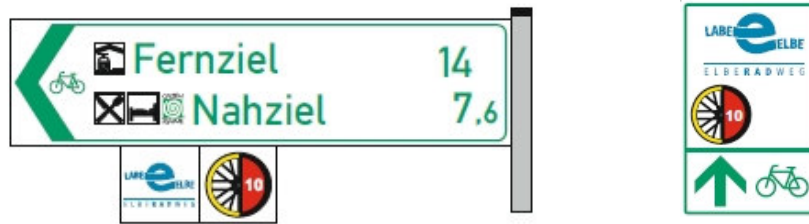


Abbildung 6.1 Fahnenwegweiser (links) und Zwischenwegweiser mit Routenlogos (rechts) der Radverkehrswegweisung (Quelle: Touristisches Leitsystem in Sachsen-Anhalt 2021)

### F 6.1.2 Für die Radverkehrswegweisung im Landkreis Anhalt-Bitterfeld ist eine zusätzliche Ausstattung mit dem Knotennummernsystem entsprechend Abbildung 6.2 zu prüfen.

Erläuterung: Mit einem derartigen Knotenpunktnummernsystem als Ergänzung zur klassischen Zielwegweisung liegen flächendeckend aus den Niederlanden und aus einzelnen Regionen in Deutschland (z.B. Brandenburg und Sachsen) positive Erfahrungen vor. Es ist geplant, das Knotenpunktnummernsystem künftig in den bundesweiten FGSV-Standard der Radverkehrswegweisung zu integrieren. Mit dem System kann eine Route durch unbekanntes Gebiet sehr einfach durch die Abfolge der Knotenpunktnummern beschrieben und beim Befahren verfolgt werden. Die Information über eine ganze Tagestour findet damit auf einem kleinen Zettel Platz, der z.B. am Fahrradlenker befestigt werden kann. Damit das System funktioniert, sollte es für ein Gebiet in einem Zug realisiert werden. Zudem ist eine Information über das Gesamtnetz an den Knotenpunkten, über Faltpäne und im Internet sinnvoll (vgl. Abschnitt 6.4).

Die Verwendung zweistelliger Knotennummern ist für den Nutzer gut überschaubar. Bei größeren Netzen oder einer gleichartigen Ausweisung in den Nachbarregionen werden die gleichen Knotennummern mehrfach verwendet. Dies ist unproblematisch, da über die Nachbarknoten und die Zielwegweisung eine eindeutige Zuordnung möglich ist.

In der Stadt Zerbst befindet sich momentan ein Projekt zur Knotenpunktwegweisung in der Planung. Dies geschieht zusammen mit dem angrenzenden Landkreis Jerichower Land. Es ist angedacht, dass nach Abschluss des Projektes das Knotenpunktwegweisungsnetz in das radtouristische Zielnetz des Landkreises Anhalt-Bitterfeld zu integrieren.

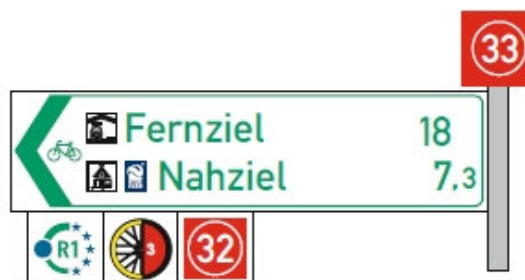


Abbildung 6.2 Ergänzung der Zielwegweiser durch Knotenpunktnummern (Weiß auf rotem Grund): Knotenpunktnummer des Standortes über den Wegweisern, benachbarte Knotenpunktnummern als Einschub (Quelle: Touristisches Leitsystem in Sachsen-Anhalt 2021)

**F 6.1.3** An den Standorten der Wegweiser soll eine Kontaktmöglichkeit (Telefonnummer, Internet-Adresse, QR-Code) angegeben werden, über welche Mängelmeldungen vor Ort ermöglicht werden.

Erläuterung: Da beschädigte, verdrehte oder fehlende Wegweiser die Informationskette unterbrechen können und dies als sehr unbefriedigend erlebt wird, ist eine rasche Instandsetzung nötig. Erfahrungsgemäß werden Mängelmeldemöglichkeiten auch genutzt und tragen so zur Qualitätssicherung bei. Die Angabe von Kontaktmöglichkeiten erleichtert außerdem die Abstimmung von Wegweisungsplanungen mit Bestandswegweisungen. Weitergehend ist ebenfalls eine Einrichtung einer eigenen Mängelmeldeplattform auf der Homepage des Landkreises zu prüfen. Diese könnte bspw. über einen QR-Code am Pfosten verknüpft sein.

**F 6.1.4** Für die mit Radverkehrswegweisung versehenen Strecken sind die Wegweisungsdaten vom Betreiber oder einer von dieser beauftragten Stelle in einem georeferenzierten Kataster vorzuhalten. Die Daten sind so zu strukturieren, dass sie einfach mit anderen Beteiligten ausgetauscht werden können.

Erläuterung: Wegweisungskataster spielen für die Planung und Unterhaltung der Radverkehrswegweisung eine zentrale Rolle. Im Landkreis Anhalt-Bitterfeld gibt es mehrere Akteure der Wegweisung. Daher ist der Datenaustausch zwischen diesen und mit zentralen Systemen wichtig.

**F 6.1.5** Wenn Wegweisungsstrecken z.B. wegen Baumaßnahmen gesperrt werden müssen oder durch umgeleiteten Verkehr stark belastet werden, ist durch die für die Unterhaltung bzw. örtlich Zuständigen eine entsprechende Umleitung für den Radverkehr auszuschildern und gegebenenfalls die Befahrbarkeit herzustellen.

Erläuterung: Damit soll die Nutzbarkeit des Netzes auch bei temporären Sperrungen oder temporär starkem Verkehr gewährleistet werden. Die Umleitungsbeschilderung richtet sich nach dem FGSV-Standard und dem touristischen Leitsystem in Sachsen-Anhalt 2021 /8/.

## 6.2 Wegweisungsnetz und zuweisende Ziele

**F 6.2.1** Das in Anlage 3 entsprechend gekennzeichnete Netz soll schrittweise mit Radverkehrswegweisung ausgestattet werden. Es besteht aus Strecken des radtouristischen Zielnetzes und den Strecken des Alltagsnetzes der RIN-Kategorien II und III.

Erläuterung: Im Sinne eines Gesamtnetzes sollen ausgewählte Strecken für den alltäglichen und touristischen Radverkehr um verbindende Strecken ergänzt und nach einheitlichen Gesichtspunkten gestaltet werden.

**F 6.2.2** Die Auswahl der Fernziele der Radverkehrswegweisung im Landkreis Anhalt-Bitterfeld richtet sich nach Anlage 3. Als Nahziele werden, wie im Regelwerk (TL-ST 2021 /8/) vorgesehen, jeweils größere Orte mit einem Angebot (z.B. Bahnhof, Gastronomie, Beherbergung, Sehenswürdigkeit) ausgewiesen. Touristische Sehenswürdigkeiten und gastgewerbliche Einrichtungen können ebenfalls als Nahziele ausgewiesen werden.

Erläuterung: Ein grundlegendes Merkmal einer funktionierenden Wegweisung ist die Zielkontinuität, d.h., ein einmal gezeigtes Ziel wird bis zu seinem Erreichen beibehalten. Daher bedarf es einer gemeinsamen Grundlage der Beteiligten über die Zielauswahl. Diese muss auch kreisübergreifend beachtet werden, da die Radverkehrsverbindungen nicht an der Kreisgrenze abbrechen.  
Da in der Bestandswegweisung noch nicht überall die einheitlichen Zielortvorgaben umgesetzt sind, ist dies im Zuge erforderlicher Erneuerungen der Wegweisung schrittweise anzupassen.

## 6.3 Umsetzungsprioritäten bei der Wegweisung

**F 6.3.1** Erste Priorität bei der Umsetzung der Radverkehrswegweisung hat auf Landkreisebene die überregionalen und regionalen touristischen Routen. Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld koordiniert darüber hinaus die Umsetzung der Wegweisung auf den entsprechenden Strecken des Alltagsnetzes. Dabei soll mit der höchsten Netzkategorie nach RIN begonnen werden.

Erläuterung: Das Land Sachsen-Anhalt strebt die Umsetzung des touristischen Leitsystems für die überregionalen touristischen Radrouten an (vgl. LRVP 2030 /4/, HF III/ M3). Zugleich sollten durch den Landkreis Vorbereitungen für die Ausweisung des Alltagsnetzes getroffen werden. Weil im Alltagsnetz noch Maßnahmen umzusetzen sind, ist die Wegweisung an vielen Stellen erst später möglich.

**F 6.3.2** Die Aktualisierung oder Umsetzung der Wegweisung sonstiger touristischer Routen richtet sich nach den Zeitplanungen der jeweiligen Routenbetreiber.

Erläuterung: Einzelne sonstige touristische Routen weisen bereits Wegweisung auf. Hier stellt sich daher lediglich die Frage einer eventuellen Anpassung der Wegweisung nach dem neuen touristischen Leitsystem in Sachsen-Anhalt und einer möglichen Integration in das Knotennummernsystem, wie in Abschnitt 6.1 dargelegt.

**F 6.3.3** Die Radverkehrswegweisung soll regelmäßig kontrolliert werden, um Mängel zeitnah erkennen und beseitigen zu können.

Erläuterung: Wenn Wegweisung nicht regelmäßig unterhalten wird, tritt rasch ein Werteverlust der Investition ein. Schon ein einzelner fehlender Wegweiser kann die Informationskette unterbrechen. Wünschenswert wären mehrere unterjährige Kontrollen (März, Juni und September). Es ist ein abgestimmtes Optimum für geeignete Kontrollfristen zu finden, wobei fachplanerische und üblicherweise anzuwendende sonstige Normen zu beachten sind. Dabei sind aus wirtschaftlichen und tatsächlichen Erfordernissen erwachsende Anforderungen zu berücksichtigen (beispielsweise jahreszeitlich bedingte Gegebenheiten). Es empfiehlt sich eine Inventur aller fünf Jahre. Punktuell sind bei Bedarf anlassbezogene Kontrollen in kürzeren Abständen zusätzlich möglich.

## 6.4 Anforderungen und Aktivitäten zur Öffentlichkeitsarbeit

**F 6.4.1** Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld strebt eine regelmäßige Information der Öffentlichkeit über das infrastrukturelle und sonstige Angebot für den Radverkehr und über aktuelle Maßnahmen zu dessen Verbesserung an. Er wird sich dazu vielfältiger Mittel der Öffentlichkeitsarbeit bedienen und mit Partnern zusammenarbeiten.

Erläuterung: Marketing und Öffentlichkeitsarbeit spielen erfahrungsgemäß eine wesentliche Rolle für das Erreichen der Ziele des vorliegenden Radverkehrskonzeptes und für die verbesserte Wahrnehmung von Maßnahmen. Daher sollen sie ein regelmäßiger Bestandteil der Aktivitäten sein. In vielen Fällen ist der Landkreis Anhalt-Bitterfeld jedoch nicht selbst Akteur, sondern z.B. die Routenbetreiber. Daher übernimmt der Landkreis Anhalt-Bitterfeld auch eine Koordinierungsfunktion.



**F 6.4.2** Wesentliche Informationen und Kartenmaterialien zum Radfahren im Landkreis sollen bedarfsgerecht im Internet präsentiert werden. Wünschenswert sind Downloadmöglichkeit von Routenverläufen und die Verfügbarkeit der Daten für übergreifende Routenplaner. Die Gemeinden und weitere Akteure sollen die ihnen vorliegenden Informationen für ein zentrales geografisches Informationssystem (GIS) bereitstellen.

Erläuterung: Damit die Informationen aktuell sind, ist es wichtig, dass möglichst alle Akteure auf eine zentrale Datenbasis zugreifen und ihre Informationen dafür zur Verfügung stellen. Das beim Landkreis Anhalt-Bitterfeld betriebene und gepflegte GIS ist dafür als Datenbasis und hinsichtlich der Datenstruktur die Grundlage.

**F 6.4.3** Die Informationen der Wegweisung sind durch solche auf Informationstafeln an den radtouristischen Routen und den mit Knotennummern versehenen Strecken zu ergänzen.

Erläuterung: Informationstafeln verfeinern die Informationskette und bieten einen Mehrwert z.B. hinsichtlich der touristischen Ziele, der Einkehr und Übernachtungsmöglichkeiten, abzweigender touristischer Routen und der Lage der Knotenpunktnummern im Netz.

**F 6.4.4** Für das mit Wegweisung versehene Netz für Tourismus und Alltag ist ein anschaulicher Netzplan zu entwickeln, welcher die Knotenpunktnummern der Wegweisung zeigt und für die Tourenplanung geeignet ist. Dieser ist in geeigneter Weise bereit zu stellen.

Erläuterung: Eine wichtige Voraussetzung für die volle Nutzbarkeit der Knotenpunktwegweisung ist die Bekanntheit des Netzes vor Fahrtantritt. Dann kann es für die Routenplanung genutzt werden. Die Verfügbarkeit des schematischen Netzplans im Internet und eine gedruckte Version spielen hier eine wichtige Rolle. Ähnlich wie ein Liniennetzplan an Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs soll der Netzplan auch vor Ort an den wichtigen Knotenpunkten sichtbar sein.  
Die Veröffentlichung des Netzplanes als Faltblatt kann zugleich dazu genutzt werden, weitere Informationen (z.B. zu Verkehrsregeln) zu veröffentlichen. Die vom Nutzer gesuchte Information (Netzplan) kann somit kombiniert werden mit Informationen, die zusätzlich an den Nutzer herangetragen werden sollen.

**F 6.4.5** Das Marketing der radtouristischen Routen soll die Kombinationsmöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln bei der An- und Abreise hervorheben.

Erläuterung: Mit dem SPNV/ÖPNV bieten sich im Landkreis Anhalt-Bitterfeld vielfältige Kombinationsmöglichkeiten, die gerade bei topografisch anspruchsvollen Strecken eine gute Option darstellen.

**F 6.4.6** Hinsichtlich notwendiger, länger andauernder Umleitungen sind geeignete Strukturen zur Informationserfassung und -weiterleitung zu schaffen.

Erläuterung: Damit soll die Planungsmöglichkeit für Radtouren verbessert werden, weil z.B. eine größere Streckenlänge der Umleitung eingerechnet werden kann. Die Information ist bei Sperrungen von über zwei Wochen Dauer unbedingt erforderlich.

# 7 Administrative Rahmenbedingungen

---

## 7.1 Organisation und Abläufe

**F 7.1.1** Für die Koordination der radverkehrsbezogenen Aktivitäten des Landkreises Anhalt-Bitterfeld sollte eine Fachstelle im Landkreis zuständig sein. Diese soll eng mit der Straßenbauverwaltung des Landkreises und den über- und untergeordneten Straßenbauverwaltungen des Landes und der Kommunen zusammenarbeiten. Eine wichtige Aufgabe ist dabei die Koordinierung der Maßnahmen an den Routen der Kategorien II und III nach RIN, die Fortschreibung und ein jährlicher Kurzbericht zum Stand der Umsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes.

Erläuterung: Erfahrungen zeigen, dass eine Koordination der vielfältigen Aktivitäten zur Radverkehrsförderung notwendig ist. Die LRVP 2030 /4/ empfiehlt den Landkreisen unter Handlungsfeld IV/M6 die Benennung von Zuständigen für den Radverkehr.

**F 7.1.2** Zur Weiterentwicklung der radtouristischen Routen auf Kreisebene sollen regelmäßige Beratungen aller Akteure stattfinden. Bedarfsorientiert soll eine Beratung mit allen Kommunen zu aktuellen Themen des Radverkehrs stattfinden. Thematisiert werden anstehende Maßnahmen, aktuelle rechtliche Änderungen und Problemstellungen der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes. Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld arbeitet dabei aktiv mit der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Sachsen-Anhalt (AGFK LSA) und dem Tourismusverband WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg e.V. zusammen.

Erläuterung: Damit soll, wie zum Teil schon praktiziert, für eine Abstimmung der Aktivitäten, die Vernetzung der Akteure und einen regelmäßigen Informationsfluss gesorgt werden.

**F 7.1.3** Die Verkehrsnachfrage auf den wichtigen touristischen und alltäglichen Routen des Radverkehrs soll regelmäßig erhoben werden, um Erkenntnisse über Erfolge und Handlungsbedarfe zu gewinnen. Sie sind Teil des Radverkehrs-Monitorings im Landkreis.

Erläuterung: Daten der Verkehrsnachfrage sind grundlegend für die Planung des Angebots und die Ermittlung von Effekten. Die Einrichtung von Dauerkontrollstellen ist dazu eine Möglichkeit. Der fünfjährige Zählzeitraum entspricht der für Straßenverkehrserhebungen üblichen Zeitspanne.

**F 7.1.4** Maßnahmen auf dem Gebiet des Radverkehrs sind nach dem sich ständig fortentwickelnden Stand der Technik zum Radverkehr auszurichten. Um den jeweils aktuellsten Stand der Technik für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld nutzbar machen zu können, sollen die mit Radverkehr befassten Mitarbeiter regelmäßig an Schulungen, Konferenzen und Fortbildungen teilnehmen.

Erläuterung: Die Erschließung des jeweils aktuellsten Standes des Wissens ist eine wesentliche Grundlage für eine effektive Arbeit. Ein Beispiel ist die sichere und akzeptable Radverkehrsführung an Baustellen. Über die Mitarbeit in überregionalen Gremien kann viel vom Erfahrungsaustausch profitiert werden.

**F 7.1.5** Die Kommunen und sonstigen Akteure der Netzplanung arbeiten Änderungen an Wegeverläufen der Radverkehrsnetze dem Landkreis Anhalt-Bitterfeld zu, damit diese in das Geoportal des Landkreises eingepflegt werden können.

Erläuterung: Der Landkreis Anhalt-Bitterfeld unterhält in seinem Geoinformationssystem ein Wegekataster mit dem Verlauf aller Radrouten auf seinem Gebiet. Die Anforderungen hinsichtlich Koordinierung, Planung, Unterhaltung und Vermarktung von Radrouten kann dieses System nur erfüllen, wenn alle Wegeverläufe stets aktuell und in der erforderlichen Genauigkeit vorgehalten werden.

## 7.2 Finanzierung

**F 7.2.1** Der für die Umsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes notwendige und durch die Haushaltsplanung abzusichernde Finanzbedarf kann Tabelle 7.1 entnommen werden. Die Höhe des einmaligen Mittelbedarfs ist mit ca. 50.653 TEUR zu veranschlagen. Nicht dargestellt sind die Unterhaltung von Strecken, bei denen der Landkreis Anhalt-Bitterfeld bereits heute Baulastträger ist, sowie der Personalkostenaufwand bei laufenden Aufgaben. Teilweise betreffen die Maßnahmen andere Baulastträger oder sind die Kosten erst nach weiteren Planungen bzw. Untersuchungen zu beziffern. Der Finanzbedarf dieser Maßnahmen ist in Tabelle 7.2 dargestellt.

Erläuterung: Die dargestellten Kosten stellen den planerischen Bedarf dar und können für die politische Entscheidung über die zur Verfügung zu stellendem Haushaltsmittel zugrunde gelegt werden. Es handelt sich hierbei um eine grobe Kostenschätzung, die auf Erfahrungswerten sowie auf Angaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur beruhen /19/. Nach Angaben des Nationalen Radverkehrsplans /5/ sollen in etwa 30 Euro pro Einwohner und Jahr durch Bund, Länder und Kommunen in den Radverkehr investiert werden. Für eine Reihe von Maßnahmen ist die Nutzung von Fördermitteln möglich. Eine aktuelle Darstellung dazu ist in der bundesweiten Förderfibel Radverkehr unter [www.nrvp.de/foerderfibel](http://www.nrvp.de/foerderfibel) zu finden. Ein Auszug einiger Finanzierungen und Förderung zeigt die Festlegung 7.2.2.

| lfd. Nr. | Maßnahme   | Mittelbedarf (TEUR) | Anmerkungen   |
|----------|--|---------------------|---------------|
|          |  | einmalig            |               |
| 1        | Maßnahmen an Kreisstraßen (Bau und Instandsetzung von Radwegen, Rekonstruktion der Fahrbahnoberfläche)       | 50.572              | 222 Maßnahmen |
| 2        | Punktuelle Maßnahmen an Kreisstraßen (Bau von Querungshilfen und Korrigieren von Poller bzw. Umlaufsperrern) | 81                  | 6 Maßnahmen   |
|          | <b>Summe</b>   | <b>50.653</b>       |               |

Tabelle 7.1 Mittelbedarf für die Umsetzung der Maßnahmen des vorliegenden Radverkehrskonzeptes (Kosten für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld)

| Ifd. Nr. | Maßnahme  | Mittelbedarf (TEUR) | Anmerkungen   |
|----------|---|---------------------|---------------|
|          |   | einmalig            |               |
| 1        | Land Sachsen-Anhalt: Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen (Bau und Instandsetzung von Radwegen) | 54.074              | 143 Maßnahmen |
| 2        | Land Sachsen-Anhalt: punktuelle Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen (Bau von Querungshilfen)   | 160                 | 9 Maßnahmen   |
| 3        | Kommunen: bauliche Maßnahmen an nichtklassifizierten Straßen und Wegen                            | 19.161              | 60 Maßnahmen  |
| 4        | Kommunen: punktuelle Maßnahmen an nichtklassifizierten Straßen und Wegen                          | 131                 | 4 Maßnahmen   |
|          | <b>Summe</b>  | <b>73.526</b>       |               |

Tabelle 7.2 Sonstiger Finanzierungsbedarf: Maßnahmen mit noch nicht abschätzbaren Kosten bzw. Maßnahmen anderer Baulastträger

### F 7.2.2 Eine Auswahl einiger Finanzierungen und Förderungen zum Radverkehr im Land Sachsen-Anhalt stellt die Tabelle 7.3 dar.

Erläuterung: In der bundesweiten Förderfibel Radverkehr sind die aktuellen Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes und der Länder zum Radverkehr zu finden. Dies betrifft u.a. Radwege an Bundes- und Landesstraßen, die Städtebauförderung, Landesbauordnungen, EFRE-Mittel und Fördermöglichkeiten im Rahmen der ländlichen Entwicklung. Die Förderfibel stellt für jedes Bundesland und die entsprechende Situation die vorhandenen Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten sowie deren Rahmenbedingungen dar. (vgl. [www.nrvp.de/foerderfibel](http://www.nrvp.de/foerderfibel))

Die Tabelle 7.3 zeigt eine Auswahl einiger dieser Möglichkeiten für das Land Sachsen-Anhalt. Neben der Bezeichnung und dem Typ der Finanzierung sind ebenfalls damit finanzierbare Radverkehrsmaßnahmen abgebildet. Für Radverkehrsmaßnahmen, die in Klammern stehen, bestehen deutliche Einschränkungen. Die Auflistung der so finanzierbaren Radverkehrsmaßnahmen in Tabelle 7.3 stellt einen Auszug dar. Weitere finanzierbare Radverkehrsmaßnahmen, Details und Rahmenbedingungen der jeweiligen Förderung oder Finanzierung sind unter [www.nrvp.de/foerderfibel](http://www.nrvp.de/foerderfibel) auffindbar.

| Bezeichnung  | Finanzierungstyp | Finanzierbare Radverkehrsmaßnahmen   |
|--|------------------|--|
| Finanzausgleichsgesetz (FAG)   | Finanzierung     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• (Netzplanungen, Wegweisungsplanungen und Konzepte Öffentlichkeitsarbeit)</li> <li>• innerorts: Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen, Projektbestandteil Straßenbau und eigenständig</li> <li>• innerorts: Instandsetzung Fahrbahnen</li> <li>• (außerorts: Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen, Projektbestandteil)</li> <li>• (außerorts: Selbständige Radwege)</li> <li>• außerorts: Betrieb/Unterhaltung</li> </ul>  |
| Förderung der Regionalentwicklung  | Förderung        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• (Netzplanungen und Konzepte Öffentlichkeitsarbeit)</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit für den Radtourismus</li> </ul>   |
| Förderung des Alltagsradverkehrs mit dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ | Förderung        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Netzplanungen,</li> <li>• innerorts: Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen, Projektbestandteil Straßenbau als auch eigenständig</li> <li>• innerorts: Maßnahmen an Nebenstraßen (Fahrradstraßen u.ä.)</li> <li>• innerorts: selbständige Radwege</li> <li>• außerorts: Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen, Projektbestandteil und eigenständig</li> <li>• außerorts: Selbständige Radwege</li> <li>• außerorts: Querungshilfen, Unter-/Überführungen eigenständig</li> <li>• B+R an Bahnhöfen / Haltepunkten</li> </ul> |

| Bezeichnung   | Finanzierungstyp | Finanzierbare Radverkehrsmaßnahmen   |
|---|------------------|--|
| Förderung nachhaltiger Mobilität, Radverkehrsanlagen und -infrastruktur | Finanzierung     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• innerorts: Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen, Projektbestandteil Straßenbau und eigenständig</li> <li>• innerorts: selbständige Radwege</li> <li>• innerorts: Wegweisung, Projektbestandteil und eigenständig</li> <li>• innerorts: Querungshilfen, Unter-/Überführungen eigenständig</li> <li>• innerorts: Instandsetzung Fahrbahnen</li> <li>• B+R an Bahnhöfen / Haltepunkten / sonstigen Haltestellen</li> <li>• Errichtung von Fahrradstationen</li> <li>• Abstellanlagen (nicht B+R), Projektbestandteil und eigenständig</li> </ul>   |
| Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv)                 | Förderung        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• (Netzplanungen, Wegweisungsplanungen und Konzepte Öffentlichkeitsarbeit)</li> <li>• innerorts: Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen, Projektbestandteil Straßenbau als auch eigenständig</li> <li>• innerorts: Maßnahmen an Nebenstraßen (Fahrradstraßen u.ä.)</li> <li>• innerorts: selbständige Radwege</li> <li>• außerorts: Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen, Projektbestandteil und eigenständig</li> <li>• außerorts: Selbständige Radwege</li> <li>• außerorts: Querungshilfen, Unter-/Überführungen eigenständig</li> <li>• außerorts: Radwanderwege</li> <li>• außerorts: Wegweisung, Projektbestandteil und eigenständig</li> <li>• außerorts: Bestandsverbesserungen</li> <li>• außerorts: Umnutzung von Bahntrassen</li> <li>• B+R an Bahnhöfen / Haltepunkten / sonstigen Haltestellen</li> <li>• Errichtung von Fahrradstationen</li> <li>• Abstellanlagen (nicht B+R), Projektbestandteil und eigenständig</li> </ul> |

| Bezeichnung  | Finanzierungstyp | Finanzierbare Radverkehrsmaßnahmen   |
|--|------------------|--|
| Klimaschutz durch Radverkehr - Förderauftrag -                         | Förderung        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• (innerorts: Radverkehrsanlagen in Hauptverkehrsstraßen, eigenständig (Nachrüstung))</li> <li>• (innerorts: selbständige Radwege)</li> <li>• (innerorts: Querungshilfen, Unter-/Überführungen eigenständig)</li> <li>• (außerorts: Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen, eigenständig)</li> <li>• (außerorts: Selbständige Radwege)</li> <li>• (Errichtung von Fahrradstationen)</li> <li>• (Ertüchtigung von Nahverkehrsfahrzeugen für die Fahrradmitnahme)</li> <li>• (Öffentlichkeitsarbeit für den Alltagsradverkehr)</li> <li>• (Aufbau von Serviceangeboten)</li> </ul> |
| Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" | Förderung        | siehe <a href="https://www.nrvp.de/de/foerderfibel">https://www.nrvp.de/de/foerderfibel</a>  |
| Richtlinie RELE: Dorferneuerung  | Förderung        | siehe <a href="https://www.nrvp.de/de/foerderfibel">https://www.nrvp.de/de/foerderfibel</a>  |
| Richtlinie RELE: ländlicher Wegebau                                    | Förderung        | siehe <a href="https://www.nrvp.de/de/foerderfibel">https://www.nrvp.de/de/foerderfibel</a>  |

Tabelle 7.3 Finanzierung- und Fördermöglichkeiten zum Radverkehr im Land Sachsen-Anhalt (Stand Januar 2022, eigene Darstellung in Anlehnung an <https://www.nrvp.de/de/foerderfibel>)

## 7.3 Zuständigkeiten

**F 7.3.1** Für die Umsetzung der Maßnahmen des vorliegenden Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld ist eine fachbereichsübergreifende Projektgruppe zu bilden.

Erläuterung: Die Projektgruppe soll die Umsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes koordinieren und dazu regelmäßig zusammenkommen. Die Abstimmungen sollen bewirken, dass die beteiligten Fachbereiche in ihrem Zuständigkeitsbereich für eine erfolgreiche Umsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes sorgen und Umsetzungsprobleme, die einer politischen Nachsteuerung bedürfen, rechtzeitig an die Verwaltungsspitze kommuniziert werden.

Die ausgewählten Fachbereiche sollen den Kern der Projektgruppe bilden, jedoch themenbezogen weitere Akteure einbinden. Dies können auch externe Stellen sein, z.B. das MLV, LSBB, AGFK, ADFC, Tourismusverbände und einzelne kommunale Vertreter.

# 8 Verzeichnisse und Quellen

## 8.1 Abbildungsverzeichnis

|               |  |    |
|---------------|--|----|
| Abbildung 1.1 | Landkreis Anhalt-Bitterfeld mit kreisangehörigen Kommunen  | 5  |
| Abbildung 1.2 | Fahrradland Deutschland 2030 - Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (Quelle: BMVI, 2021)   | 7  |
| Abbildung 1.3 | LRVP 2030 - Landesradverkehrsplan für Sachsen-Anhalt (Quelle: MLV Sachsen-Anhalt, 2021)  | 10 |
| Abbildung 1.4 | Bevölkerungsentwicklung und -prognose im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (Quelle: Regionaldatenbank Deutschland, Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 6. Regionalisierte Bevölkerungsprognose von 2014 bis 2030, Basisjahr 2014)    | 11 |
| Abbildung 3.1 | Landesradverkehrsnetz (LRVN 2020) im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (Quelle: In Anlehnung an MLV 2021 /11/)   | 14 |
| Abbildung 3.2 | Bestand an touristischen Radrouten im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (dunkelblau dick: überregional; hellblau dick: regional; dunkelblau dünn: sonstige)  | 15 |
| Abbildung 3.3 | Wichtigste Schülerströme im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (Wohnort-Schule-Verflechtungen)  | 16 |
| Abbildung 3.4 | Übersicht zu Radverkehrsanlagen (grüne Linien) im geplanten Radverkehrsnetz des Landkreis Anhalt-Bitterfeld  | 17 |
| Abbildung 3.5 | Wegweisung touristischer Radrouten in der Stadt Bitterfeld-Wolfen  | 18 |
| Abbildung 3.6 | Anteil der Schüler, die das Fahrrad bei besten Wetterbedingungen auf dem Schulweg nutzen (Quelle: Schulbefragung)  | 20 |
| Abbildung 3.7 | Mängel an Radabstellplätzen (Quelle: Schulbefragung)   | 21 |
| Abbildung 3.8 | Zufriedenheit mit der Sicherheit der Wege für radfahrende Schüler (Quelle: Schulbefragung)   | 21 |
| Abbildung 4.1 | Luftlinienverbindung der zentralen Orte und Ortschaften (grün: RIN II; dunkelblau: RIN III; hellblau gestrichelt: RIN IV)  | 22 |
| Abbildung 4.2 | Umlegung der Luftlinien auf das Straßen- und Wegenetz  | 23 |
| Abbildung 6.1 | Fahnenwegweiser (links) und Zwischenwegweiser mit Routenlogos (rechts) der Radverkehrswegweisung (Quelle: Touristisches Leitsystem in Sachsen-Anhalt 2021)   | 38 |
| Abbildung 6.2 | Ergänzung der Zielwegweiser durch Knotenpunktnummern (Weiß auf rotem Grund): Knotenpunktnummer des Standortes über den Wegweisern, benachbarte Knotenpunktnummern als Einschub (Quelle: Touristisches Leitsystem in Sachsen-Anhalt 2021) | 38 |



## 8.2 Tabellenverzeichnis

|              |   |    |
|--------------|---|----|
| Tabelle 4.1: | Kriterien für die Punktevergabe zur Prioritätensetzung der Maßnahmen am Netz  | 32 |
| Tabelle 7.1  | Mittelbedarf für die Umsetzung der Maßnahmen des vorliegenden Radverkehrskonzeptes (Kosten für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld)   | 44 |
| Tabelle 7.2  | Sonstiger Finanzierungsbedarf: Maßnahmen mit noch nicht abschätzbaren Kosten bzw. Maßnahmen anderer Baulastträger   | 44 |
| Tabelle 7.3  | Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten zum Radverkehr im Land Sachsen-Anhalt (Stand Januar 2022, eigene Darstellung in Anlehnung an <a href="https://www.nrvp.de/de/foerderfibel">https://www.nrvp.de/de/foerderfibel</a> ) | 47 |

## 8.3 Abkürzungsverzeichnis

|        |   |
|--------|---|
| ADAC   | Allgemeiner Deutscher Automobil-Club                  |
| ADFC   | Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club                    |
| AGFK   | Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen       |
| DTV    | Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke             |
| ERA    | Empfehlungen für Radverkehrsanlagen                   |
| FGSV   | Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen |
| GIS    | Geoinformationssystem                                 |
| IGEK   | Integriertes Gemeindeentwicklungskonzept              |
| ISEK   | Integriertes Stadtentwicklungskonzept                 |
| LRVN   | Landesradverkehrsnetz                                 |
| LRVP   | Landesradverkehrsplan                                 |
| LSBB   | Landesstraßenbaubehörde                               |
| MIV    | Motorisierter Individualverkehr                       |
| MLV    | Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr         |
| NASA   | Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt                     |
| NRVP   | Nationaler Radverkehrsplan                            |
| ÖV     | Öffentlicher Verkehr                                  |
| RIN    | Richtlinien für integrierte Netzgestaltung            |
| WebGIS | Webbasiertes Geoinformationssystem                    |

## 8.4 Quellenverzeichnis

- /1/ Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN, Ausgabe 2008),  
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2008
- /2/ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010),  
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2010
- /3/ Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr,  
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 1998
- /4/ Landesradverkehrsplan für Sachsen-Anhalt (LRVP 2030), Ministerium für  
Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Magdeburg  
2021
- /5/ Fahrradland Deutschland 2030 - Nationaler Radverkehrsplan 3.0,  
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Berlin  
2021
- /6/ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06),  
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2006
- /7/ Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2012),  
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2012
- /8/ Touristisches Leitsystem in Sachsen-Anhalt - Wegweisung überregionale  
Radfernwege, Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung  
des Landes Sachsen-Anhalt, Magdeburg 2021
- /9/ Hinweise zum Fahrradparken (Ausgabe 2012), Forschungsgesellschaft für  
Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2012
- /10/ Leitfaden Bike+Ride (Stand: November 2019), NVBW -  
Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH
- /11/ Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt (LRVN 2020) - Kurzdokumentation, Minis-  
terium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Magde-  
burg 2021
- /12/ Nahverkehrsplan für den Landkreis Anhalt-Bitterfeld 2017 - 2026, Landkreis An-  
halt-Bitterfeld, Köthen 2016
- /13/ Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV 2021), For-  
schungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2021
- /14/ Regionaler Entwicklungsplan für die Planungsregion Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg  
mit den Planinhalten „Raumstruktur, Standortpotenziale, technische Infrastruktur  
und Freiraumstruktur“, Regionale Planungsgemeinschaft Anhalt-Bitterfeld-Witten-  
berg, Köthen 2019
- /15/ Landesentwicklungsplan 2010 des Landes Sachsen-Anhalt, Land Sachsen-Anhalt,  
Magdeburg 2011
- /16/ ÖPNV-Plan 2020-2030 - Plan des öffentlichen Personennahverkehrs, Ministerium  
für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Magdeburg 2018
- /17/ Radverkehrsplan des Landes Sachsen-Anhalt (LRVP) 2010, Ministerium für Lan-  
desentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Magdeburg 2010
- /18/ Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Sachsen-Anhalt, Ministerium für  
Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, Magdeburg 2021

- /19/ Finanzierung des Radverkehrs bis 2030. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin 2019
- /20/ Leitsystemkonzept Stadt Aken (Elbe), Stadt Aken (Elbe) 2018
- /21/ Radverkehrsplan des Landes Sachsen-Anhalt, 2010 - Fortschreibung der Radwegebedarfspläne „Multikriterienanalyse zur Maßnahmenreihung“ 2016
- /22/ Leitfaden Parken am Bahnhof, Abstellen von Fahrrad (B+R) und Auto (P+R) leicht gemacht im Land Brandenburg, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Berlin 2020

# Anlage 1: Übersicht Zielnetz für den überörtlichen Alltagsradverkehr (A3-Karte)

---

# Anlage 2: Übersicht radtouristisches Ziel- netz (A3-Karte)

---

# **Anlage 3: Radverkehrsnetz, Wegweisungs- netz und Maßnahmen (AO-Karte)**

---

# Anlage 4: Maßnahmenliste Netz (Tabelle)

---

|             |   |
|-------------|---|
| Anlage 4.1: | Maßnahmenliste: Bundes- und Landesstraßen (sortiert nach Straße)                                  |
| Anlage 4.2: | Maßnahmenliste: Kreisstraßen (sortiert nach Straße)   |
| Anlage 4.3: | Maßnahmenliste: nichtklassifizierte Straßen (sortiert nach Maßnahmennr.)                          |
| Anlage 4.4: | Maßnahmenliste: punktuelle Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen (sortiert nach Straße)          |
| Anlage 4.5: | Maßnahmenliste: punktuelle Maßnahmen an Kreisstraßen (sortiert nach Straße)                       |
| Anlage 4.6: | Maßnahmenliste: punktuelle Maßnahmen an nichtklassifizierten Straßen (sortiert nach Maßnahmennr.) |

# Anlage 5: Übersicht einzelne Radrouten des radtouristischen Zielnetz (Ta- belle)

| Kürzel   | Routenname                                       | Klassifizierung |
|----------|--|-----------------|
| D3, R1   | Europaradweg R1                                  | überregional    |
| D10, ERW | Elberadweg                                       | überregional    |
| R1-A     | Alternativroute Europaradweg R1                  | überregional    |
| MRW      | Mulderadweg                                      | überregional    |
| FKT      | Feldsteinkirchen-Tour                            | regional        |
| FLR      | Flämingradweg                                    | regional        |
| FUR      | Fuhneradweg                                      | regional        |
| GRW      | Goitzsche-Rundweg                                | regional        |
| HPK      | Halle-Petersberg-Köthen                          | regional        |
| KDLS     | Kohle-Dampf-Licht-Seen                           | regional        |
| MSRW     | Muldestausee-Rundweg                             | regional        |
| RV       | Radroute Vorfläming                              | regional        |
| SEV      | Schlösser- und Burgentour Elbe-Vorfläming        | regional        |
| SEF      | Schlösser- und Burgentour Elbe-Hoher Fläming     | regional        |
| 3FT      | 3-Fähren-Tour                                    | sonstige        |
| AK       | elbnaher Rad- und Wanderweg Aken-Kornhaus        | sonstige        |
| EST      | ELSA-Tour  | sonstige        |
| RuE      | Rund um den Edderitzer See                       | sonstige        |
| TKir     | Themenkirchen-Rundweg                            | sonstige        |
| ERK      | Energieroute Köthen (in Planung)                 | sonstige        |
| A-MRW    | Mulderadweg-Alternativroute (neuer Vorschlag)    | sonstige        |
| EW       | Energiewende Köthen-Petersberg (neuer Vorschlag) | sonstige        |
| MaZ      | Muldeauenweg/ Zesengedenkweg (neuer Vorschlag)   | sonstige        |
| WW1      | Wettiner Weg Rundkurs 1 (neuer Vorschlag)        | sonstige        |
| WW2      | Wettiner Weg Rundkurs 2 (neuer Vorschlag)        | sonstige        |
| WW3      | Wettiner Weg Rundkurs 3 (neuer Vorschlag)        | sonstige        |



# **Anlage 6: Schülerströme im Landkreis An- halt-Bitterfeld**

---