



Kommunale Spitzenverbände Sachsen-Anhalt



Kommunale Spitzenverbände Sachsen-Anhalt

Ministerium für Landesentwicklung und
Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt
Turmschanzenstraße 30
39104 Magdeburg

Per E-Mail an: radverkehrskoordination@mlv.sachsen-anhalt.de

Städte- und Gemeindebund
Sternstraße 3, 39104 Magdeburg
Postfach 4009, 39015 Magdeburg

Telefon: 0391 5924-300
Telefax: 0391 5924-444
E-Mail: post@sgsa.info

Landkreistag
Albrechtstraße 7, 39104 Magdeburg
Postfach 3663, 39011 Magdeburg

Telefon: 0391 56531-0
Telefax: 0391 56531-90
E-Mail: verband@landkreistag-st.de

Gemeinsame Homepage
[http:// www.kommunales-sachsen-anhalt.de](http://www.kommunales-sachsen-anhalt.de)

Magdeburg, 5. Oktober 2020

Entwurf einer Neuaufstellung des Landesradverkehrsplan für Sachsen-Anhalt (LRVP 2030)

Expertenbeteiligung zur Entwurfsfassung vom 01.09.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Lübke,

wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Entwurfsfassung der Neuaufstellung des Landesradverkehrsplans für Sachsen-Anhalt (LRVP 2030) Stellung nehmen zu können.

Hierzu verweisen wir zunächst auf unsere Hinweise zum Eckpunktepapier „Neuaufstellung des Landesradverkehrsplan Sachsen-Anhalt“.

Ergänzend nehmen wir wie folgt Stellung:

Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ist ein wichtiges Anliegen der Kommunen in Sachsen-Anhalt. Insoweit begrüßen die Weiterentwicklung des Landesradverkehrsplan 2010 und verbinden damit die Erwartung eines Konzeptes zum Aufbau eines ganzheitlichen Radverkehrssystems. Die vorgelegte Entwurfsfassung des LRVP 2030 bleibt allerdings hinter diesen Erwartungen zurück.

Bereits der Koalitionsvertrag enthält Aussagen zur Verbesserung der Radinfrastruktur im Land, die sich auch im LRVP 2030 wiederfinden.



Wir halten es für sachgerecht, die vereinbarten Punkte im Rahmen einer Stufenplanung zu einer konkreten Strategie zu entwickeln.

Hierfür ist auch aufgrund der unterschiedlichen Straßenbaulastträger zuerst eine solide Planungsgrundlage erforderlich. Es bietet sich daher an, den LRVP nicht nur in unterschiedliche Bereiche zu unterteilen, sondern innerhalb dieser Bereiche stufenweise realistische Ziele zu formulieren, die begleitenden Maßnahmen einzuordnen und eine Finanzierungsgrundlage zu schaffen. Auf dieser Basis können weitere Handlungsfelder definiert und entsprechende Maßnahmen zur Zielerreichung umgesetzt werden.

1. Erfassung des Radverkehrsnetzes

Als erster Schritt sollte eine Datengrundlage geschaffen werden. Das Landesradverkehrsnetz (LRVN) als eine Maßnahme des LRVP muss als flächendeckende Infrastruktur dem Alltagsradverkehr dienen. Hierfür kann auf landesseitig bestehendes Datenmaterial (insbes. L Verm-Geo) zurückgegriffen werden. Diese Datengrundlage ist mit der kommunalen Ebene abzustimmen und ggf. durch diese zu ergänzen.

2. Lückenschluss

Zentrales Problem im Radverkehrsnetz des Landes ist die fehlende Vernetzung von Radwegen. Das geplante LRVN soll der gezielten Beseitigung von Lücken im gegenwärtigen Radverkehrsnetz dienen. Hier müssen die Kommunen direkt eingebunden, Bedarfe erfasst, fehlende Radinfrastruktur analysiert und Lösungen entwickelt werden. Vor dem Hintergrund gleichwertiger Lebensverhältnisse bedarf es insbesondere im ländlichen Raum zielgerichteter Anbindungen an den öffentlichen Personennahverkehr sowie attraktiver Lösungen, um das eine mit dem anderen sinnvoll zu verknüpfen.

Zu klären bleibt das Verhältnis zwischen den Bedarfsplänen für Radwege an Bundes- und Landesstraßen und dem LRVN. Es ist davon auszugehen, dass ein gemeinsam mit der kommunalen Ebene entwickeltes LRVN eine bedarfsgerechte Grundlage für den Radwegbau an Bundes- und Landesstraßen abbildet. Insoweit ist der LRVP 2030 zu konkretisieren.

3. Aufbau einer Clearingstelle

Unsere Mitglieder beklagen in der Praxis regelmäßig Probleme bei der Abstimmung der unterschiedlichen Baulastträger. Es erscheint hilfreich, wenn das Land die bestehende Radverkehrskoordination als Clearingstelle auf Landesebene ausbaut oder Planstellen für die AGFK finanziert.

4. Konzentration auf den Alltags- und Freizeitradverkehr

Wir begrüßen ausdrücklich die Fokussierung des LRVP 2030 auf den Alltags- und Freizeitverkehr. Die Zielrichtung, ein durchgängiges Wegenetz für Alltag und Freizeit zu schaffen, ist besonders bedeutsam, weil wesentliche Ziele des Landesradverkehrsplan 2010 zum Alltagsradverkehr nicht umgesetzt worden sind. Der Schwerpunkt muss jedoch gegenwärtig der Alltagsradverkehr sein. Sukzessive müssen dann Freizeit-, Schülerverkehr, Radtourismus und Radsport in die Planung aufgenommen werden.

5. Unterhaltung und Weiterentwicklung

Ein wichtiger Baustein zur Erhöhung des Radverkehrsanteils ist die konsequente Investition in die Radinfrastruktur. Mit steigender Qualität und Quantität der Radverkehrsinfrastruktur steigt nachweislich auch die Zahl der Radfahrer. Insoweit begrüßen wir die Forcierung einer einheitlichen Qualität neuer Fahrradinfrastruktur.

Dies darf allerdings nicht zu einer Verpflichtung führen, bestehende Radwege einem neuen Standard anzupassen zu müssen. Über den Ausbau kommunaler Radwege entscheiden die Städte, Gemeinden und Landkreise im Rahmen der kommunalen Finanz- und Planungshoheit eigenständig.

6. Finanzierung

Um jedem Planungsschritt konkrete Maßnahmen zuordnen zu können, ist ein begleitendes Finanzierungskonzept erforderlich, was der vorgelegte Entwurf vermissen lässt. Beispielfhaft gibt der Nationale Radverkehrsplan 2020 an, dass ein jährlicher Mitteleinsatz von mindestens 8 – 19 Euro in den Gemeinden und bei den Landkreisen von 1 – 6 Euro pro Einwohner und Jahr erforderlich ist, um den Bedarf an Infrastrukturausbau, Betrieb und Unterhaltung usw. zu sichern. Die Leitlinien des ADFC für eine zukunftsfähige Radinfrastruktur benennen sogar einen Bedarf von 30 Euro pro Einwohner und Jahr. Um den Radverkehr langfristig zu stärken und als Alternative anbieten zu können, muss den Städten, Gemeinden und Landkreisen eine Finanzierungsgrundlage durch das Land angeboten werden.

Wir hatten bereits im Rahmen des Eckpunktepapiers, das pauschal auf die Folgeregelung zum Entflechtungsgesetz verwiesen hatte, kritisiert, dass die Landeszuweisungen für den kommunalen Straßenbau nicht einmal ausreichen, um jährliche Abschreibungen auf das Straßenvermögen auszugleichen. Der tatsächliche Bedarf im Bereich des kommunalen Straßen- und Wegenetzes ist weit höher. Von einer Folgeregelung zum Entflechtungsgesetz hat der Landesgesetzgeber leider trotz des umfänglichen Bedarfs Abstand genommen.

Es ist daher dringend erforderlich, dass Landeszuweisungen in Höhe von mindestens 20 Mio. EUR/Jahr für den kommunalen Radwegebau bereitgestellt werden.

Für ein Gespräch stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Leindecker
Landesgeschäftsführer
Städte- und Gemeindebund
Sachsen-Anhalt



Heinz-Lothar Theel
Geschäftsführendes Präsidialmitglied
Landkreistag Sachsen-Anhalt