

- Entwurf -

Radverkehrskonzeption der Stadt Landsberg

(Fortschreibung 2013)

Inhaltsverzeichnis:

1.	Veranlassung.....	2
2.	Ausgangssituation und daraus resultierende Strategieziele.....	2
3.	Ergebnisse des Ortschaftsräte sowie Inhalte des Landesradverkehrsplans.....	3
3.1.	Ergebnisse des Ortschaftsräte.....	3
3.2.	Landesradverkehrsplan.....	4
4.	Bestandteile des Radverkehrsnetzes und Maßnahmen zu dessen Herstellung.....	4
4.1.	Grundsätze.....	4
4.2.	Förderungen	
4.3.	Stadtteilverbindende Radrouten.....	5
4.3.1.	„Radrouten mit Priorität“.....	5
4.4.	Verbindungen in angrenzende Städte.....	7
4.5.	Freizeitrouten und touristische Radrouten.....	7
4.6.	Prioritäten der Maßnahmen zur Herstellung des Radverkehrs-Hauptnetzes.....	8

1. Veranlassung

Es soll deutlich gemacht werden, dass einerseits zwar vieles zur Verbesserung der Radverkehrsbedingungen in der Stadt Landsberg unternommen wurde, andererseits aber auch noch größerer Handlungsbedarf in Hinsicht auf das angestrebte Ziel einer fahrradfreundlichen Stadt Landsberg besteht.

Vor diesem Hintergrund wird nunmehr eine aktualisierte Fassung der Radverkehrskonzeption der Stadt Landsberg vorgelegt, die als Handlungsgrundlage für die kommenden Jahre dienen soll.

2. Ausgangssituation und daraus resultierende Strategieziele

Ausgebaute Radwege

1. Landsberg OT Gütz durch die B 100 nach Petersberg
2. Petersdorf nach Spickendorf
3. Spickendorf nach Schwerz
4. Landsberg nach Gollma
5. Landsberg nach Schwätz
6. Landsberg nach Reinsdorf
7. Landsberg ins Gewerbegebiet bis Pennykreuzung
8. Landsberg ins Gewerbegebiet bis Klärwerk
9. Gollma bis Bahnhofsteilpunkt Landsberg Süd
10. Bahnhofsteilpunkt Süd bis Lohnsdorf
11. Sietzsch nach Lohnsdorf
12. Queis nach Klepzig
13. Hohenthurm nach Zwebendorf
14. Peißen nach Klepzig (über Erschließungsgebiet)
15. Stichelsdorf zur Metro
16. Zöberitz zum Halle-Center
17. Zöberitz parallel zur a14 zur Autobahnüberführung
18. Braschwitz nach Plößnitz
19. Oppin nach Obermaschwitz
20. Obermaschwitz nach Untermaschwitz
21. Oppin nach Wulp
22. Niemberg nach Eismannsdorf
23. Eismannsdorf nach Hohen

Die konkreten Routenverläufe sowie die noch erforderlichen und wünschenswerten Maßnahmen sind in Anlage 1 und 2 dargestellt

3. 2

Ortschaftsrat Hohenthurm

- der Radwegausbau Hohenthurm – Rabatz hat höchste Priorität
- der geplante Radweg Peißen Rabatz Hohenthurm sollte entgegen der im Konzept vorgeschlagenen Trassierung entlang der Bahnlinie nach Rabatz geführt und gleichzeitig der im Rahmen des grundhaften Ausbaues

Ortschaftsrat Sietzsch

- Lohnsdorf nach Reußen (Feldweg am Sportplatz)
- Lohnsdorf nach Klepzig

Ortschaftsrat Landsberg

- Förderung des Tourismus als Nord-Süd-Achse für Radwanderer, z.B. von Leipzig nach Wittenberg, wäre eine Verbindung der vorhandenen Radwege
- Schutz der Landsberger Fußgänger und Radfahrer

Die konkreten Niederschriften der Sitzungen der Ortschaftsräte sind in Anlage 3 dargestellt.

3.4. Landesradverkehrsplan

unter Federführung des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr wurde der Landesradverkehrsplan des Landes Sachsen-Anhalt aufgestellt und im Juni 2010 vom Landeskabinett beschlossen. In diesem Konzeptpapier werden u. a. Grundsätze und Ziele für die Radverkehrsplanung in Sachsen-Anhalt, Leitlinien der Radverkehrsgestaltung und Handlungsfelder für die Koordination der Radverkehrsgestaltung bis 2012/2017 benannt¹. Ein zentraler Inhalt bei den Handlungsfeldern ist dabei die Bestimmung des Landesradverkehrsnetzes (LRVN), das sich aus Routen der Klassen 1 bis 4 und straßenbegleitenden Radwegen an klassifizierten Straßen zusammensetzt.

4. Bestandteile des Radverkehrsnetzes und Maßnahmen zu dessen Herstellung

4.1. Grundsätze

Da Radverkehr grundsätzlich auf allen Straßen (Ausnahme: reine Kfz-Straßen, Autobahnen) und Wegen stattfindet, sind **all diese Straßen und Wege auch Teil des Radverkehrsnetzes**. Aufgrund dessen ist insbesondere unter den Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit und Attraktivität des Radverkehrs anzustreben, dass alle Straßen und Wege einen fahrradfreundlichen Zustand aufweisen.

Dies bedeutet jedoch keinesfalls, dass alle Straßen möglichst mit separaten Radwegen zu versehen sind. Statt dessen ist in Abhängigkeit von der jeweils konkreten Straßensituation zu entscheiden, welche Führungsform im Einzelfall für den Radverkehr die günstigste bzw. sinnvollste ist. Objektive Kriterien für diese Entscheidung werden dabei in den technischen Regelwerken zum Radverkehr und dabei insbesondere den „**Empfehlungen für Radverkehrsanlagen**“ (ERA 2010) aufgezeigt.

Hierin wird beispielsweise empfohlen, den Radverkehr in Straßen mit einer Kfz-Verkehrsstärke unter 400 Kfz pro Spitzenstunde im Mischprinzip mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn zu führen. Gleiches gilt grundsätzlich auch für Straßen in Tempo-30-Zonen, wo separate Radverkehrsanlagen generell nicht empfohlen werden. „Fahrradfreundlich“ sind diese Straßen jedoch erst, wenn der Fahrbahnbelag für Radfahrer gut befahrbar ist, was insbesondere bei Asphalt-, aber auch anderen ebenen Oberflächen (Betonpflaster, gesägtes Natursteinpflaster etc.) der Fall ist. Darüber hinaus sollten im untergeordneten Straßennetz generell **alle Einbahnstraßen für den Radverkehr in beiden Richtungen nutzbar sein**, damit Radfahrer dort keine unnötigen Umwege fahren müssen bzw. zu Verkehrsregelverstößen verleitet werden. An Sackgassen ist zudem anzuzeigen, ob für Radfahrer eine Weiterfahrtmöglichkeit existiert.

In Straßen mit einer höheren Kfz-Frequentierung sollte bei der Wahl der geeigneten bzw. optimalen Führungsform für den Radverkehr in Abhängigkeit von den jeweiligen Rahmenbedingungen sorgfältig abgewogen werden, **welche der möglichen Führungsformen den Ansprüchen der Radfahrer am meisten gerecht wird**, ohne aber dabei die Interessen anderer (insbesondere auch Fußgänger) nennenswert zu beeinträchtigen. Auch hierbei bietet die ERA 2010 die optimale Orientierung dafür, ob im jeweiligen Einzelfall ein separater, benutzungspflichtiger Radweg erforderlich ist oder aber die Markierung eines Schutzstreifens oder auch das Angebot eines nichtbenutzungspflichtigen Radweges (bzw. eines für Radfahrer

¹ s. www.radverkehr.halle.de, Punkt: „Landesradverkehrsplan“

freigegebenen Fußweges) die beste Lösung für die Führung des Radverkehrs ist. Dabei ist auch zu beachten, dass sich durch aktuelle Trends im Bereich der Fahrradtechnik (Stichwort: Pedelects) das Geschwindigkeitsniveau des Radverkehrs sukzessive immer weiter erhöhen wird.

Im Hinblick auf eine **systematische Entwicklung des Radverkehrsnetzes** wird in der ERA 2010 für Bereiche innerhalb bebauter Gebiete eine Einteilung in folgende Netzkategorien empfohlen:

- innergemeindliche Radschnellverbindung – IR II (Verbindung für Alltagsradverkehr auf größeren Entfernungen),
- innergemeindliche Radhauptverbindung – IR III (Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum und zwischen Stadtteilzentren),
- innergemeindliche Radverkehrsverbindung – IR IV (Verbindung von Stadtteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen) sowie
- innergemeindliche Radverkehrsanbindung – IR V (Anbindung aller Grundstücke und potentiellen Quellen und Ziele).

Die Kategorie IR V macht dabei erneut deutlich, dass grundsätzlich alle Straßen und Wege eine Bedeutung im Radverkehrsnetz haben und somit fahrradfreundlich zu gestalten sind. Dies aber auch deshalb, da im Stadtgebiet zahlreiche Alltags-Radfahrten kürzer als 2 km sind und die Radfahrer in diesem Entfernungsbereich die jeweils direkteste bzw. schnellste oder komfortabelste Route wählen, die dann häufig nicht einer definierten Haupt-Radverkehrsbindung (entsprechend Kategorien IR II bis IR IV) entspricht.

Um aber dennoch eine notwendige Schwerpunktsetzung bei der Maßnahmenplanung vornehmen zu können, wird im Rahmen dieser Fortschreibung der Radverkehrskonzeption ein **Hauptnetz des Radverkehrs** bestimmt, welches sich an den Netzkategorien IR II bis IR IV orientiert. Da neben den notwendigen Alltagsverbindungen auch eine Reihe von Freizeitrouten und touristischen Radrouten hergestellt werden sollen, wird in Abhängigkeit von der hauptsächlichen Funktion der jeweiligen Verbindung eine Einteilung in:

- stadtteilverbindende Radrouten,
- Verbindungen in angrenzende Städte sowie
- Freizeitrouten und touristische Radrouten

vorgenommen. Die jeweiligen Verläufe dieser Radverkehrsverbindungen sowie die erforderlichen Maßnahmen zur Herstellung durchgängig gut befahrbarer und verkehrssicherer Bedingungen für den Radverkehr werden im Folgenden dargestellt.

4.2. Ortschaftsverbindende Radrouten

Der Bedarf für stadtteilverbindende Radrouten wird aus dem **Wunschliniennetz** ermittelt, bei welchem relevante Quellen (zumeist Wohngebiete bzw. Stadtteilzentren) und Ziele (Stadtzentrum, Hauptbahnhof, Universitätsstandorte, andere Wohngebiete bzw. Stadtteilzentren u. a.) direkt miteinander verbunden werden (s. Plan in Anlage 4). Anhand des vorhandenen bzw. mittelfristig geplanten Straßen- und Wegenetzes erfolgt darauf hin unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten und der Ansprüche des Radverkehrs (insbesondere möglichst direkte und sichere Routenführung) die **Festlegung der konkreten Routenverläufe**. Entsprechend der Bedeutung und Wichtigkeit der jeweiligen Verbindungen (insbesondere der Menge der zu erwartenden Radfahrer) werden diese erfolgt schließlich eine **Einteilung in Prioritäten**.

4.2.1. „Radrouten mit Priorität“

In der Radverkehrskonzeption der Stadt Landsberg wurden folgende „Radfahrrouten mit Priorität“ bestimmt:

- Hohenthurm nach Rabatz
- Peißen nach Rabatz
- Landsberg nach Hohenthurm
- Braschwitz nach Niemberg
- Braschwitz nach Zöberitz
- Oppin nach Plößnitz
- Niemberg nach Schwerz
- Reußen nach Klepzig
- Reußen nach Sietzsch

Weiterhin soll auch das Ziel einer entsprechenden Realisierung dieser Routen bestehen, da es bis zum heutigen Zeitpunkt leider noch nicht gelungen ist.

4.3. Verbindungen in angrenzende Städte

Es sollen folgende Verbindungen, die größtenteils auch Bestandteil des Landes-Radverkehrsnetzes (LRVN) sind, hergestellt werden:

- Verbindung Tornau – Oppin,
- Verbindung Tornau – Maschwitz,
- Verbindung Mötzlich – Braschwitz,
- Verbindung Mötzlich – Zöberitz (– Halle-Center – Peißen),
- Verbindung Dautzsch – Zöberitz,
- Verbindung Reideburg – Dautzsch – Zöberitz,
- Verbindung Reideburg – Stichelsdorf (– Peißen),
- Verbindung Reideburg – Queis,

Die konkreten Routenverläufe sowie die noch erforderlichen und wünschenswerten Maßnahmen sind in Anlage 7 dargestellt und benannt.

4.4 Anlage 4

4.5. Freizeitrouten und touristische Radrouten

Für das Stadtgebiet Landsberg ist momentan folgende offizielle Freizeit- bzw. touristische Radroute relevant:

- Radroute Halle – Goitzsche – Dübener Heide

Der konkrete Routenverlauf sowie die noch erforderlichen und wünschenswerten Maßnahmen sind in Anlage 5 dargestellt und benannt.

Anlagen: