



Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordneter Matthias Büttner (AfD)

Radwegebau in Sachsen-Anhalt

Kleine Anfrage - **KA 7/663**

Vorbemerkung des Fragestellenden:

Der Landtag von Sachsen-Anhalt hat in einer seiner letzten Sitzungen eine Mittelerhöhung auf 8 % für den Radwegebau, sowie die Schaffung einer Stelle Radweg Koordinator beschlossen.

Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr

1. Was beinhaltet die genaue Stellenbeschreibung der neu geschaffenen Stelle Radweg Koordinator?

Die Stellenbeschreibung der/des Radverkehrskordinatorin/Radverkehrskordinators umfasst folgende Aufgaben:

Bearbeitung von Grundsatzangelegenheiten des ressortübergreifenden Radverkehrs (ganzheitliches Radverkehrssystem) auf EU-, Bundes- und Landesebene

- Vertretung des Landes beim Bund/Länder-Arbeitskreis Fahrradverkehr
- Leitung der Interministeriellen Arbeitsgruppe (IMAG) Radverkehr
- Entwicklung von Strategien zur Weiterentwicklung und Akzeptanzförderung des Radverkehrs
- fachliche und administrative Begleitung von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben

Landesradverkehrsplan des Landes Sachsen-Anhalt (LRVP)

- Koordinierung der Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans des Bundes (NRVP) in Sachsen-Anhalt

- Evaluierung und Fortschreibung des ressortübergreifenden LRVP (u. a. Radschnellwege)
- Koordinierung und Steuerung der Umsetzung des ressortübergreifenden LRVP

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs/Öffentlichkeitsarbeit

- Initiierung und Begleitung von Konzepten und Modellprojekten zur Stärkung des Radverkehrs
- Initiierung und Leitung von Fachveranstaltungen und Workshops zum Thema Radverkehr im Rahmen des Wissenstransfers
- Konzeptionierung eines zentralen Internetauftritts (Fachportal) des Landes zur ressortübergreifenden Bündelung des Themas Radverkehr/Rad-tourismus

Initiierung und begleitende Unterstützung einer Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK)

- Beförderung der Netzwerkbildung auf kommunaler Ebene und Unterstützung kommunaler Radverkehrsbeauftragter
- Unterstützung der Landkreise/kreisfreien Städte und Kommunen bei der Erstellung von Radverkehrskonzeptionen für den Alltags- und Freizeitradverkehr sowie der Akquise von Fördermitteln

Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

- Vertretung der Belange des Radverkehrs im ÖPNV und bei der Neuaufstellung und Umsetzung des ÖPNV-Plans
- Unterstützung der Landkreise/kreisfreien Städte und Kommunen bei der Errichtung von Schnittstellen mit dem ÖPNV (Fahrradabstellanlagen und Fahrradstationen) im Zuge des Bike-&-Ride-Konzeptes

2. Gibt es für den Radwegbau in Sachsen-Anhalt eine Prioritätenliste? Wenn ja, wie lautet diese und welche konkreten Kriterien mit ihrer zu nennenden Gewichtung führen zur Prioritätenreihenfolge?

Die Planung und der Bau von unselbstständigen Radwegen an Bundes- und Landesstraßen außerhalb von Ortschaften erfolgt auf Basis der Bedarfspläne für straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen (Radwegebedarfspläne Bund und Land), welche erstmalig im Rahmen der Erarbeitung des ressortübergreifenden Landesradverkehrsplanes (LRVP) 2010 aufgestellt wurden. Diese beiden Radwegebedarfspläne sind gemäß LRVP alle 5 Jahre fortzuschreiben. Die Fortschreibung der RBP erfolgte in den Jahren 2015/2016.

Das Ergebnis der Fortschreibung ist eine Prioritätenreihung der Radwegvorhaben im Land Sachsen-Anhalt anhand eines einheitlichen Bewertungsverfahrens (Multikriterienanalyse), bei dem auf der einen Seite das Maß der Gefährdung (z. B. die vorhandene und prognostizierte Verkehrsbelastung) und auf der anderen Seite das Maß der Betroffenheit (z. B. die Bedeutung der Strecke als Schulweg oder das Erreichen von Ortschaften) als Kriterien berücksichtigt wurden. Die Anbindung der Grundzentren wurde ebenso betrachtet wie die Überdeckung mit touristischen Radrouten.

Der Aufbau einschließlich der Kriterien der im Rahmen der Fortschreibung verwendeten Multikriterienanalyse zu straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen ist in der Anlage beigefügt.

In den RBP sind die Radwegevorfhaben in zwei Kategorien - einen Vordringlichen Bedarf, dessen Umsetzung innerhalb der Gültigkeit der Radwegebedarfspläne (2017 bis 2030) vorgesehen ist, und einen weiteren Bedarf - eingeordnet.

Die Abschneidegrenze zwischen dem Vordringlichen Bedarf und dem Weiteren Bedarf im Radwegebedarfsplan Bund liegt bei einer Punktzahl von 4,2 (von maximal 10,0 Punkten) und im Radwegebedarfsplan Land bei einer Punktzahl von 4,0 (von maximal 10,0 Punkten).

Die Radwegebedarfspläne bilden die Entscheidungsgrundlage der Landesstraßenbaubehörde hinsichtlich der Neuaufnahme von Planungen für außerörtliche straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen in der Zuständigkeit des Landes Sachsen-Anhalt.

3. Ist der Landesregierung die vorherrschende prekäre Situation durch einen fehlenden Radweg auf der Bundesstraße L 72 zwischen Staßfurt und Förderstedt bekannt?

Ja.

4. Wann ist mit dem Beginn der Baumaßnahme für die Schaffung eines Radweges zwischen Staßfurt und Förderstedt (L 72) zu rechnen?

Das Radwegevorfhaben L 72, Staßfurt - Förderstedt ist im Radwegebedarfsplan Land in der Priorität Vordringlicher Bedarf eingeordnet.

Gegenwärtig werden Abstimmungen zur Vorbereitung einer Planungsvereinbarung zwischen der Stadt Staßfurt und dem Land geführt. Dies ist notwendig, da im Rahmen der Gesamtmaßnahme auch Bereiche kommunaler Zuständigkeit betroffen sind.

Es besteht die Zielstellung, die Planung für das Radwegevorfhaben in 2018 aufzunehmen. Über die Dauer der Planung sowie der notwendigen Baurechtschaffung und des davon abhängigen Beginns der Baumaßnahme können zum jetzigen Zeitpunkt noch keine belastbaren Aussagen getroffen werden.

Anlage zur Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage KA 7/663 (Frage 2)

Aufbau und Kriterien der Multikriterienanalyse zu straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen

| Gewicht | Unterkriterium | Definition | Punkte |
|---|---|--|--------|
| Hauptkriterium Maß der Gefährdung (Gesamtgewicht 55 %) | | | |
| 40 % | Gefährdung durch den Kfz-Verkehr: Verkehrsstärke Kfz (Kfz/24 h) Datengrundlage: Prognoseverkehrsstärke 2025 | < 1.500 | 0 |
| | | 1.500 ... 2.499 | 2 |
| | | 2.500 ... 4.999 | 4 |
| | | 5.000 ... 9.999 | 6 |
| | | 10.000 ... 19.999 | 8 |
| | | ab 20.000 | 10 |
| 5 % | Besondere Gefährdung durch den Schwerverkehr: Verkehrsstärke Schwerverkehr (Fzg/ 24 h) Datengrundlage: Prognoseverkehrsstärke 2025 | < 250 | 0 |
| | | 250 ... 499 | 2 |
| | | 500 ... 999 | 4 |
| | | 1.000 ... 1.499 | 6 |
| | | 1.500 ... 1.999 | 8 |
| | | ab 2.000 | 10 |
| 10 % | Gefährdung durch kurvigen Streckenverlauf: Kurvigkeit der Straße (gon/km Streckenlänge) Datengrundlage: Straßendatenbank TT-SIB | bis 50 | 0 |
| | | bis 150 | 2 |
| | | bis 250 | 6 |
| | | über 250 | 10 |
| Hauptkriterium Maß der Betroffenheit (Gesamtgewicht 45 %) | | | |
| 5 % | Gegenwärtige Streckennutzung durch den Radverkehr: Radverkehrsstärke (Fahrräder/ 24 h) Datengrundlage: Straßendatenbank TT-SIB und/oder Angaben LK | <25 | 0 |
| | | 25 ... 49 | 2 |
| | | 50 ... 74 | 4 |
| | | 75 ... 99 | 6 |
| | | 100 ... 124 | 8 |
| | | ab 125 | 10 |
| 15 % | Bedeutung als Schulweg: Rad fahrende Schüler heute oder potenziell pro Tag und Richtung (Anzahl Schüler/ Tag) Datengrundlage: Angaben LK und Kommunen zu Schülerzahlen im Erhebungsbogen Hinweis: Ist lediglich belegt, dass die Strecke für Schüler-radverkehr im 5-km-Einzugsbereich einer Schule dient, ohne dass die Anzahl Rad fahrender Schüler bekannt ist, so werden 2 Punkte vergeben. | kein Schulweg | 0 |
| | | 1 ... 9 | 2 |
| | | 10 ... 49 | 4 |
| | | 50 ... 99 | 6 |
| | | 100 ... 199 | 8 |
| | | ab 200 | 10 |
| 10 % | Bedeutung im radtouristischen Netz: Überdeckung mit radtouristischen Routen Datengrundlage: LEP 2010; REP und/oder aktualisiertes Netz aus LRVP | mit keiner | 0 |
| | | mit Kat. 4 (lokale Bedeutg.) | 1 |
| | | mit Kat. 3 (region. Bedeutg.) | 2 |
| | | mit Kat. 2 (landesw. Bedeutg.) | 6 |
| | | mit Kat. 1 (europa- und bundesweite Bedeutung) | 10 |
| 10 % | Bedeutung für das Erreichen zentraler Orte: Teil einer Verbindung von max. 5 km Länge zwischen einer Ortschaft und dem Siedlungsrand eines Zentralen Ortes Datengrundlage: Auswertung der Lage der Zentralen Orte (LEP2010, REP), Angaben LK | Grundzentrum/ Stadt mind. 5.000 Einw.(GZ) | 2 |
| | | Mittelzentrum | 6 |
| | | Mittelzentrum mit Teilfunktion eines OZ | 8 |
| | | Oberzentrum (OZ) | 10 |
| 5 % | Bedeutung der Nähe eines Großobjektes in Einzellage (Gewerbegebiet, Freizeiteinrichtung) Datengrundlage: Auswertung des LEP 2010 und der REP, Angaben LK | landesbedeutsame Freizeiteinrichtung außerorts | 2 |
| | | Objekt > 20 ha | 4 |
| | | Objekt > 50 ha | 10 |