

Dezernat  
Planen und Bauen

Ministerium für  
Landesentwicklung und Verkehr  
des Landes Sachsen-Anhalt  
z. Hd. Herrn Rösch  
Turmschanzenstraße 30  
39114 Magdeburg

Dienstgebäude: Hansering 15

Auskunft erteilt: Herr Bucher  
Telefon: (0345) 221- 62 63  
Telefax: (0345) 221- 48 59  
Sprechzeiten: Di. 9.00 - 12.00 Uhr und  
13.00 - 18.00 Uhr

Sie erreichen uns: Straßenbahn 1, 2, 5, 6, 10  
Haltestelle J.-Curie-Platz

Internet: [www.halle.de](http://www.halle.de)  
E-Mail: [ralf.bucher@halle.de](mailto:ralf.bucher@halle.de)

Halle (Saale), 15. September 2009

**Landesradverkehrsplan Sachsen-Anhalt (LRVP)  
Anhörung zum Planentwurf der Landesregierung  
Ihr Schreiben vom 29.07.2009**

Sehr geehrter Herr Rösch,

mit Ihrem o. g. Schreiben baten Sie uns um unsere Stellungnahme im Rahmen der Anhörung zum Entwurf des Landesradverkehrsplanes Sachsen-Anhalt (LRVP). Dieser Bitte kommen wir hiermit gerne nach.

Grundsätzlich begrüßen wir die Initiative des Landes zur Erstellung eines Landesradverkehrsplanes, da auf diese Weise ein wichtiger Beitrag für eine systematische Weiterentwicklung des in vielerlei Hinsicht vorteilhaften Verkehrsmittels Fahrrad geleistet wird. Wie dies konkret erfolgen soll, wird im Entwurf zum LRVP ausführlich und eingehend beschrieben.

Den grundsätzlichen Aussagen des LRVP zur künftigen Entwicklung des Radverkehrs im Land Sachsen-Anhalt können wir daher nur zustimmen. Bei einigen konkreten Inhalten sehen wir allerdings noch Klärungs- bzw. Änderungsbedarf und darüber hinaus haben wir auch eine Reihe von Hinweisen und Anregungen. Auf all dies wird im Folgenden eingegangen.

Zu Kapitel 3, Herausforderungen und Rahmenbedingungen für die Radverkehrsplanung in Sachsen-Anhalt

Bei den Ausführungen zu den Radverkehrsanteilen (S. 10) werden Zahlen aus dem Jahr 2003 verwendet. Nach unserer Auffassung sind diese Zahlen bereits sehr veraltet. Wir möchten in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, dass im Jahr 2008 eine aktuellere SrV-Befragung

durchgeführt würde, auf deren Zahlen zugegriffen werden sollte. Nach dieser neueren Befragung liegt der Radverkehrsanteil in der Stadt Halle bei nunmehr 14,0 % (Anteil beim Gesamtverkehr) bzw. 15,4 % (Anteil beim Binnenverkehr) statt wie im Entwurf des LRVP angegeben bei 9,2 %.

Hinsichtlich der Aussagen zur Entwicklung der Verunglückten bei Radverkehrsunfällen sehen wir einen Widerspruch zwischen den Aussagen auf Seite 10 (letzter Absatz) und Seite 6 (4. Absatz). Wir bitten um eine Überprüfung und ggf. Änderung.

Zur Aussage auf Seite 12, dass beim Ländlichen Wegekonzept (LWK) der Schwerpunkt im Bau und Ausbau von Wegen mit Mehrfachnutzung lag, möchten wir feststellen, dass dies in der Praxis nur bedingt der Fall war und ist. So haben wir die Erfahrung gemacht, dass im Falle von landwirtschaftlichen Wegen, die gleichzeitig den Status einer überregionalen touristischen Radroute (z. B. Saale-Radwanderweg) haben, keine Wegebauförderung durch das Landwirtschaftsministerium erfolgte und statt dessen auf den mit einer geringeren Förderquote versehenen Fördertopf der GA-Mittel (Wirtschaftsministerium) verwiesen wurde. Insbesondere aufgrund dieser geringeren Förderquote wurden dann weniger Fördermittelanträge gestellt als ursprünglich geplant.

Die tabellarische Übersicht zum Rechtsrahmen des Radverkehrs in Sachsen-Anhalt (S. 16) sollte unserer Auffassung nach auch um die Verwaltungsvorschrift zur StVO ergänzt werden. Außerdem sollte auf die einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen der FGSV verwiesen werden (ERA, RAST etc.).

#### Zu Kapitel 5, Radverkehr in Sachsen-Anhalt – Handlungsfelder für die Koordination der Radverkehrsgestaltung bis 2012/2017

##### Zu Punkt 5.1, Bestimmung des Landesradverkehrsnetzes

##### Zu Punkt 5.1.1, Radrouten der Klassen 1 - 4

Bei den Routen der Klasse 4 besteht der grundsätzliche Mangel, dass aufgrund der formulierten Prämissen nur vereinzelte örtliche Netze geplant sind, jedoch kein flächenhaftes Netz zu Stande kommt. Dies wird am Beispiel der Stadt Halle (Saale) und dem Saalekreis besonders deutlich. Während in der Stadt Halle (Saale) ein relativ dichtes Netz mit Routen der Klasse 4 geplant ist, sind im Saalekreis fast gar keine Routen der Klasse 4 vorgesehen (s. entsprechende Übersichtskarte Radrouten der Klassen 1 - 4). Allein mit dem Argument des Unterschieds zwischen Großstadt und ländlichem Umfeld kann ein solch grobes Missverhältnis nicht begründet werden, zumal auch im Saalekreis Städte wie z. B. Merseburg oder Leuna liegen.

Besonders problematisch ist dabei aus unserer Sicht, dass einige Routen der Klasse 4 aus der Stadt Halle (Saale) herausführen und dann unmittelbar hinter der Stadtgrenze „im Nichts“ enden (z. B. zwischen Halle-Neustadt und Bennstedt, zwischen Halle-Dölau und Salzmünde, zwischen Halle-Trotha und Morl, zwischen Halle-Tornau und Oppin, zwischen Halle-Reideburg und Queis). Hier ist es unbedingt erforderlich, im Sinne einer mittelfristigen Planung sinnvolle Verknüpfungen herzustellen.

Nicht nachvollziehbar ist in diesem Zusammenhang auch die praktizierte Vorgehensweise einer eigenständigen Betrachtung und Behandlung der straßenbegleitenden Radwege an Bundes- und Landesstraßen. Die Übersichtskarten mit den Radrouten der Klassen 1 – 4 und den straßenbegleitenden Radwegen zeigen dabei sehr deutlich, dass die straßenbegleitenden Radwege häufig nur fragmentarisch und ohne sinnvolle Verknüpfungen mit den Radrouten der

Klassen 1 bis 4 vorhanden sind. Hier sollte der LRVP klare Visionen aufzeigen, wie eine sinnvolle Einbindung der straßenbegleitenden Radwege an Bundes- und Landesstraßen in das Landesradverkehrsnetz mittel- und langfristig erfolgen kann. Dabei wäre es aus unserer Sicht am zielführendsten, wenn nahezu **alle straßenbegleitenden Radwege an Bundes- und Landesstraßen in das Routennetz der Klasse 4** (im Einzelfall auch höher) aufgenommen werden. Selbstverständlich wäre es dann erforderlich, im Sinne eines Plankonzeptes die notwendigen Lückenschlüsse im Netzplan darzustellen.

Zur Aussage auf Seite 25 (3. Absatz), wonach bei den Radrouten der Klasse 3 und 4 von den Qualitätsanforderungen der Klassen 1 und 2 abgewichen werden kann, vertreten wir die Auffassung, dass dies nicht in Hinsicht auf Belagsqualität und Wegebreite gelten sollte. Dies, da auch die Radrouten der Klassen 3 und 4 in den meisten Fällen Haupt-Radrouten insbesondere auch für den Alltags-Radverkehr darstellen und deshalb dort keine geringeren Qualitätsmaßstäbe als bei den wichtigen touristischen Radrouten zur Anwendung kommen sollten. Im Übrigen geben auch die einschlägigen FGSV-Richtlinien und Empfehlungen sowie die StVO-VwV Qualitätsstandards insbesondere in Hinsicht auf Wegebreiten vor, von denen nicht ohne weiteres (z. B. aus Kostengründen) abgewichen werden darf.

Die Aussage auf Seite 25 (vorletzter Absatz), wonach es für jede touristische Radroute mit überregionaler Bedeutung eine Koordinierungsstelle gibt, ist unserer Meinung nach irreführend. In den meisten Fällen (abgesehen z. B. vom Saale-Radwanderweg) existieren lediglich Anlaufstellen, über die man Informationen über die jeweilige Route erhalten kann. Koordinierende Tätigkeiten wie z. B. ständiges Überprüfen des Wegezustandes und der Beschilderung auf gesamter Route, Einflussnahme auf die einzelnen zuständigen Stellen (Baulastträger, Fremdenverkehrsbüros etc.), Einladungen zu regelmäßigen Abstimmungsrunden usw. werden von diesen Stellen in der Regel nicht durchgeführt.

Auf Seite 27 (1. Absatz) wird ausgesagt, dass zu den Radrouten der Klasse 3 ebenfalls alltagsorientierte Hauptrouten gehören, die den Anforderungen insbesondere des Schüler- und Berufsverkehrs genügen. Hierzu sollten Erläuterungen gemacht werden, womit diesen Anforderungen entsprochen werden kann.

Die Definition der Radrouten der Klasse 3 sollte auch zusammen mit dem Landesbetrieb Bau erfolgen, da dieser insbesondere in Hinsicht auf die gewünschten Schnellverbindungen für Radfahrer (S. 27, 2. Abs.) eine wichtige Rolle spielt. Gerade die straßenbegleitenden Radwege stellen oftmals die schnellste, weil direkteste Verbindung zwischen 2 Orten dar.

Zu den **Radrouten der Klasse 4** (Aussagen auf Seite 27) betonen wir nochmals die Notwendigkeit der **Einbeziehung nahezu aller straßenbegleitenden Radwege an Bundes- und Landesstraßen** in diese Kategorie. Nur so wird es möglich, dass auch die straßenbegleitenden Radwege an Bundes- und Landesstraßen in ein lückenloses Radverkehrsnetz eingebunden werden und nicht die Eigenschaft von Insellösungen haben.

Die Aussage auf Seite 28 (3. Anstrich), wonach bei den Routen der Klasse 3 die Schnittstellen mit benachbarten Landkreisen und Planungsregionen abgestimmt werden, sollte auch für die Routen der Klasse 4 gelten, da auch diese über Landkreisgrenzen hinaus gehen können (vor allem im Falle der kreisfreien Städte).

Zur Aussage auf Seite 28 (7. Anstrich), wonach Parallelführungen auf längeren Streckenabschnitten vermieden werden sollten, bitten wir zu berücksichtigen, dass Parallelführungen insbesondere dann sinnvoll sind, wenn tagsüber eine landschaftlich reizvollere Strecke angeboten werden kann, die bei Dunkelheit nicht zu empfehlen ist. Dies trifft

insbesondere für Routen zu, die sowohl für den Freizeitverkehr, als auch den Alltagsverkehr von Bedeutung sind (Klassen 3 und 4).

Eine alleinige Bestimmung einer Parallelführung an der Elbe (offensichtlich aufgrund der großen Flussbreite) ist dagegen nicht nachvollziehbar, zumal auch andere Flüsse aufgrund größerer Brücken- oder Fährenabstände eine starke Barrierewirkung haben können.

Bei den Anforderungen bzw. Prüfkriterien der Radrouten (S. 28 f.) sollten bestimmte Mindeststandards in Hinsicht auf die Wegebeschaffenheit benannt werden. Danach ist unserer Ansicht nach eine „gute Wegebeschaffenheit“ dann gegeben, wenn der Weg bei allen Witterungen gut befahrbar ist, was i. d. R. vor allem durch Beton- oder Asphaltoberflächen gewährleistet wird.

Bei der **Bestimmung des Landesradverkehrsnetz** wird deutlich, dass dies vor allem auf Grundlage des Bestandes und der Meldungen durch die Gebietskörperschaften erfolgt ist. Aus unserer Sicht wäre es eine wichtige Aufgabe eines LRVP, für dieses Netz Entwicklungsziele aufzuzeigen, die sich losgelöst von den einzelnen Zuarbeiten darstellen. Insbesondere für die Routen der Klassen 1 bis 3 (evt. auch Klasse 4) wäre dazu ein **Wunschliniennetz** hilfreich, in dem die aus planerischer Sicht wünschenswerten Verbindungen im Land aufgezeigt werden. Hierdurch würde es auch möglich sein, bislang noch nicht angebundene Grundzentren in das Landesradverkehrsnetz einzubeziehen.

Die Dichte des Landesradverkehrsnetz sollte sich unbedingt an der jeweiligen Bevölkerungsdichte orientieren, wobei nicht immer die jeweilige Grenze der Verwaltungseinheit zur Entscheidungsgrundlage gemacht werden sollte. Dies gilt insbesondere für das unmittelbare Umfeld der Oberzentren, welches in der Regel räumlich und strukturell stark an die jeweilige Stadt angelehnt ist. Eine Empfehlung im Sinne von **Radroutenlänge pro Einwohner auf einer bestimmen Fläche** wäre aus unserer Sicht sehr sinnvoll.

Bei der Betrachtung des Landesradverkehrsnetzes, Klassen 1 bis 3 (Seite 38), sehen wir im Sinne des oben angesprochenen Wunschliniennetzes noch Bedarf für **direkte Radrouten der Klasse 3** zwischen Halle, Zörbig und Dessau sowie zwischen Eisleben, Gerbstedt, Könnern und Gröbzig.

#### Zu Punkt 5.1.2, Straßenbegleitende Radwege an klassifizierten Straßen

Wie bereits mehrfach erwähnt, sollten die Radwege an Bundes- und Landesstraßen konsequent in das Routennetz der Klassen 1 bis 4 aufgenommen werden. Nur so wird es möglich, diese Radwege perspektivisch in ein lückenloses Radverkehrssystem einzubinden und Bedarfe aus Netzsicht festzustellen. In diesem Zusammenhang sollte aber auch geprüft werden, ob es in einzelnen Fällen parallele Alternativführungen, z. B. auf nahen Bahntrassen, Damm- oder Feldwegen gibt. Ausbau und Unterhaltung dieser Wege müssen dann allerdings auch **in Regie des Landesbetriebes Bau** erfolgen, da es sich ja dann um einen Ersatz für ansonsten erforderliche straßenbegleitende Wege handelt.

Zur Aussage auf Seite 40 (letzter Absatz), wonach die Verkehrsstärke ein wesentliches, aber nicht allein bestimmendes Kriterium bei der Entscheidung zur Planung getrennter Radverkehrsführungen ist, ist zu sagen, dass wir dies grundsätzlich zwar auch so sehen, jedoch das Kriterium der Verkehrsstärke insbesondere aus Gründen der **Verkehrssicherheit** gegenüber anderen Kriterien eine herausragende Stellung haben muss. Gleiches gilt auch für das Kriterium der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit. In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf Erfahrungen aus der Schweiz, wo an Landstraßen ohne Radverkehrsanlagen die

zulässige Höchstgeschwindigkeit aus Gründen der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer auf 70 oder 60 Km/h herabgesetzt wurde.

Zum Thema der Bedarfspläne für Radwege an Bundes- und Landesstraßen (S. 41) ist aus unserer Sicht zu sagen, dass diese im Wesentlichen durch den Landesbetrieb Bau aufgestellt wurden und die Mitsprache- bzw. Einflussmöglichkeiten der betroffenen Kommunen relativ gering sind. Dies führte in der Vergangenheit häufig dazu, dass für Vorhaben, die aus unserer Sicht sehr wichtig wären, von Seiten des Landes kein Bedarf gesehen wurde. Beispiele hierfür sind straßenbegleitende Radwege entlang der B 80 zwischen Halle-Neustadt und Bennstedt oder auch entlang der L 50 (ehemals B 6) zwischen Halle-Trotha und Morl.

Der Landesradverkehrsplan sollte daher auch in dieser Hinsicht einen wichtigen Beitrag dazu leisten, dass derartigen **Belangen der Kommunen künftig ein höherer Stellenwert bei der Aufstellung der Bedarfspläne** durch die Landesbauverwaltung beigemessen wird.

Bei der Tabelle zur Ausstattung der Straßen mit straßenbegleitenden Radwegen in Sachsen-Anhalt sollte eine Unterscheidung in Landkreise oder aber Zuständigkeitsbereiche der Niederlassungen des Landesbetriebes Bau vorgenommen werden. Bei einer solchen Unterteilung würde deutlich werden, dass zurzeit eine deutliche Diskrepanz beim Ausstattungsgrad der Bundes- und Landesstraßen mit Radwegen existiert. So ist insbesondere im südlichen Sachsen-Anhalt ein deutlich geringerer Ausstattungsgrad festzustellen als beispielsweise im Raum Dessau – Bitterfeld oder im nördlichen Sachsen-Anhalt. Allein durch topographische Unterschiede ist dies nicht zu begründen, wie das Beispiel der **fehlenden Radwege an vielen Ausfallstraßen der Stadt Halle (Saale)** zeigt (s. oben).

In der Tabelle zur Empfehlung für Bewertungsfaktoren und Gewichtungen bei der Dringlichkeitsreihung (S. 42) sollte „Funktion der Ortsteilerschließung“ durch den Begriff „Erschließungsfunktion“ ersetzt werden, da ansonsten das Problem entstehen könnte, dass die Beurteilung der Erschließung nur innerhalb bestimmter Verwaltungseinheiten erfolgt.

Zur Thematik der Einbeziehung anderer Wege (S. 42, unten), sollte eine **klare Empfehlung** ausgesprochen werden, wie weit diese maximal von der Straße entfernt sein soll (z. B. maximal 500 m oder „in Sichtweite“). In diesem Zusammenhang möchten wir nochmals betonen, dass auch ein solcher Wegebau und die Unterhaltung dieser Wege in Regie des Landesbetriebes Bau erfolgen müsste, da es sich ja dann um einen Ersatz für ansonsten erforderliche straßenbegleitende Wege handelt.

#### Zu Punkt 5.2, Bewertung von Eisenbahntrassen hinsichtlich des Ausbaus als Radweg

Den diesbezüglichen Ausführungen können wir grundsätzlich nur zustimmen. Hinweisen möchten wir in diesem Zusammenhang jedoch auf einen aktuellen Vorgang in der Stadt Halle (Saale), bei dem eine geplante Umnutzung einer ehemaligen Bahntrasse (zwischen Nietleben und Dölau) zum Radweg dadurch verhindert wurde, dass einem Museumsbahnverein vom Land Sachsen-Anhalt eine Betriebserlaubnis für die nächsten 50 Jahre erteilt wurde. Insbesondere aufgrund der Länge dieser Betriebserlaubnis mussten wir uns leider von der Idee der Umnutzung der Bahntrasse zum Radweg verabschieden und sind jetzt gezwungen, auf eine straßenbegleitende Radwegführung zu orientieren.

Sofern stillgelegte Bahntrassen eine Alternativführung zu straßenbegleitenden Führungen darstellen, sollte auch hier eine **Empfehlung für eine maximale Entfernung** von der Straße benannt werden. Außerdem sollte auch in diesem Fall die Baulast durch den Baulastträger der Straße übernommen werden (vgl. Ausführungen zum Punkt 5.1.2).

Ergänzend zu den Inhalten der Tabelle 5.2-2 (S. 48) möchten wir noch folgende ehemalige Bahntrassen benennen, für die wir Potentiale einer Umnutzung als Alternative zu straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- oder Landesstraßen sehen:

1. Bahntrasse zwischen Wallendorf und Kötschlitze als Alternative zu einem straßenbegleitenden Radweg entlang der B 181 zwischen Wallendorf und Günthersdorf (Saalekreis),
2. Bahntrasse zwischen Salzmünde-Benkendorf und Polleben als Alternative zu einem straßenbegleitenden Radweg entlang der L 159 zwischen Salzmünde und Polleben (Saalekreis und LK Mansfeld-Südharz).

#### Zu Punkt 5.3, Wegemanagement touristischer Radrouten

Auch den diesbezüglichen Ausführungen können wir grundsätzlich nur zustimmen. Hinsichtlich der Koordinierungsstellen an Radrouten der Klassen 1 und 2 (S. 53 oben) verweisen wir auf unsere diesbezüglichen Aussagen zum Punkt 5.1.1.

Für die **Radrouten der Klasse 3** sollte nach unserer Auffassung angestrebt werden, zumindest **Anlaufstellen mit festen Ansprechpartnern** einzurichten. In der Regel würde es sich dabei um Ämter in den Kreisverwaltungen oder kreisfreien Städten handeln.

#### Zu Punkt 5.4, Wegweisungssystem und Beschilderungsmanagement

Auch den diesbezüglichen Ausführungen stimmen wir grundsätzlich zu. Bei der Beschreibung des Status-Quo müssen wir allerdings kritisch bemerken, dass die diesbezüglichen Abstimmungen zwischen dem Land und uns als Träger der Routen in unserem Gebiet äußerst dürftig waren. Dies hatte zur Folge, dass unsere konzeptionellen Vorstellungen zur Realisierung der Wegweisung (insb. in Hinsicht auf Zielwegweiser) im entsprechenden Konzept des Landes unbeachtet blieben. So etwas sollte künftig unbedingt vermieden werden.

In Hinsicht auf eine langfristige Gewährleistung eines hohen Standards bei der landesweiten Fahrradwegweisung möchten wir im Übrigen anregen, dem Beispiel des Landes Nordrhein-Westfalen zu folgen. Nach unseren Informationen sind dort die Landesbauverwaltungen für die komplette Wegweisung entlang des landesweiten Routennetzes sowohl in Hinsicht auf die Errichtung, als auch die Unterhaltung der Wegweiser zuständig. Auf das Land Sachsen-Anhalt übertragen würde dies bedeuten, dass der **Landesbetrieb Bau** die Verantwortung für die **Wegweisung aller Routen der Klassen 1 bis 3** übernimmt.

#### Zu den Punkten 5.5, Vernetzung mit dem ÖPNV und 5.6, Mobilitätserziehung und Verkehrssicherheitsarbeit

(keine Hinweise)

#### Zu Punkt 5.7, Koordinierung und Öffentlichkeitsarbeit

Im Sinne einer möglichst kontinuierlichen und systematischen Förderung des Radverkehrs von Landesebene und auch im Sinne eines koordinierten, ressortübergreifenden Vorgehens, sollte auf Landesebene eine **zentrale Anlaufstelle für den Radverkehr** eingerichtet werden. Entsprechend Vorbildern aus Nordrhein-Westfalen oder auch Thüringen sollte dazu unbedingt die Stelle eines **Landes-Radverkehrsbeauftragten** geschaffen werden.

### Zu Kapitel 6, Radwegeinformationsdatenbank

Unserer Auffassung nach ist Präsenz dieses Thema im LRVP zu groß. Da sich dieses Kapitel zu einem großen Teil mit technischen Details beschäftigt, sollten im Textteil des LRVP nur die wichtigsten Aspekte angesprochen werden und die Details als Anhang beigefügt werden.

### Zu Kapitel 7, Finanzierung und Förderung

Wie auf Seite 41 des vorliegenden Entwurfs festgestellt wurde, ist der Ausstattungsgrad der Bundes- und vor allem der Landesstraßen mit straßenbegleitenden Radwegen im Vergleich zum Bundesdurchschnitt noch relativ gering. Auch unter Beachtung unserer Ausführungen zum Thema der Vernetzung der straßenbegleitenden Radwege an Bundes- und Landesstraßen bzw. der Einbindung dieser Radwege in das Landesradverkehrsnetz denken wir, dass der mittelfristige **Finanzbedarf für den Bau weiterer Radwege an Bundes- und Landesstraßen** in Sachsen-Anhalt noch weitaus höher ist als auf Seite 80 (2. Absatz, 1. Anstrich) beziffert.

Zur Thematik der Finanzierung des Baus und der Unterhaltung von Wegen, die im örtlichen Zusammenhang mit Bundes- oder Landesstraßen stehen, möchten wir nochmals unseren Standpunkt bekräftigen, wonach wir die Zuständigkeit bzw. Federführung für derartige Vorhaben eindeutig **beim Baulastträger der jeweiligen Bundes- oder Landesstraße** sehen, da diese dann den Ersatz für die erforderlichen straßenbegleitenden Radwege darstellen.

Auf Seite 83 (2. Anstrich) wird ausgesagt, dass das Land Zuwendungen für Fahrradwegweisungen mit FGSV-Standard gewährt. Nach unseren Informationen sind jedoch nicht die Inhalte des entsprechenden FGSV-Merkblattes, sondern die der Broschüre „Touristisches Leitsystem in Sachsen-Anhalt“ verbindlich.

### Zu Anlage 5.1-2, Radrouten Klassen 1 und 2 („Überregionale Radwege“) nach Gebietskörperschaften

Hierzu ist anzumerken, dass der Elster-Radweg nicht nur durch den Burgenlandkreis, sondern auch durch den Saalekreis und die Stadt Halle (Saale) verläuft.

### Zu Anlage 5.1-4, Radrouten Klasse 3 nach Gebietskörperschaften

Hierzu ist anzumerken, dass auch die Radroute Halle - Bad Lauchstädt – Mücheln - Freyburg/Unstrut durch die Stadt Halle (Saale) und den Saalekreis verläuft.

### Zu Anlage 5.1-8, Bedarfspläne für Radwege an Bundesstraßen 2009

Wie bereits erwähnt, fehlen aus unserer Sicht einige wichtige Maßnahmen wie z. B. der Bau von straßenbegleitenden Radwegen entlang der B 80 zwischen Halle-Neustadt und Bennstedt, entlang der B 6 zwischen Halle-Bruckdorf und dem Abzweig Dieskau oder auch der Bau eines straßenunabhängig zur B 100 geführten Radweges zwischen Peißen und Hohenthurm.

### Zu Anlage 5.1-9, Bedarfspläne für Radwege an Landesstraßen 2009

Wie bereits erwähnt, fehlen aus unserer Sicht einige wichtige Maßnahmen wie z. B. der Bau von straßenbegleitenden Radwegen entlang der L 165 zwischen Halle-Reideburg und Queis, entlang der L 50 (ehemals B 6) zwischen Halle-Trotha und Morl, entlang der L 171 zwischen Halle-Neustadt und Angersdorf, entlang der L 167 zwischen Halle-Reideburg und Zwintschöna sowie zwischen Dieskau und Döllnitz.

Zum geplanten Radweg entlang der L 141 zwischen Stadtgrenze Halle und Oppin ist zu sagen, dass an dieser Straße Stadtgrenze und OD-Grenze nicht identisch sind. Sofern nicht bereits vorgesehen, möchten wir an dieser Stelle betonen, dass wir auch für den Bereich zwischen Stadtgrenze und OD-Grenze (nahe Einmündung Posthornweg) einen Bedarf für einen straßenbegleitenden Radweg sehen.

#### Anregung zur Änderung des Rechtsrahmens

In Hinsicht auf eine perspektivische Herstellung von **anspruchsgerechten Fahrradabstellanlagen** auch abseits des öffentlichen Straßenraums sollte angestrebt werden, dass analog dem Beispiel des Landes Berlin über die Landesbauordnung vorgeschrieben wird, dass bei Neu- und Umbaumaßnahmen auch anspruchsgerechte Fahrradständer (z. B. in Form von Anlehnbügel) errichtet werden.

Sollte es für eine solche Änderung der Landesbauordnung keine politische Mehrheit geben, so sollte den Kommunen zumindest (wieder) die Möglichkeit gegeben werden, **Fahrradabstellsatzungen**, in denen ähnliches geregelt werden könnte, einzuführen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thomas Pohlack  
Bürgermeister