



Sachstandsbericht

Entwicklung Radverkehr - fahrradfreundliche Stadt



1. Übergeordnetes Radnetz



LRVN 2020

Landesradverkehrsnetz

Sachsen-Anhalt

Auftraggeber:

Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr
des Landes Sachsen-Anhalt



Ziel des Projektes

- Die Planung eines Landesradverkehrsnetzes ist eins der zentralen Projekte des Landesradverkehrsplanes 2030.
- Statt wie bisher hauptsächlich touristischer Radverkehr soll verstärkt der Alltagsverkehr Beachtung finden.
- In die Planung sollen, unabhängig von der Baulastträgerschaft, alle bestehenden Infrastrukturen und Wegeverbindungen einfließen.



Das neue Landesradverkehrsnetz soll perspektivisch

- alle Gemeinden miteinander vernetzen und zur Daseinsvorsorge im ländlichen Raum beitragen,
- den Radfahrenden ohne Netzlücken und durch Einhaltung von Qualitätsstandards mehr Sicherheit bieten
- in Kooperation geplant, umgesetzt und unterhalten werden.



Einbindung der Kommunen

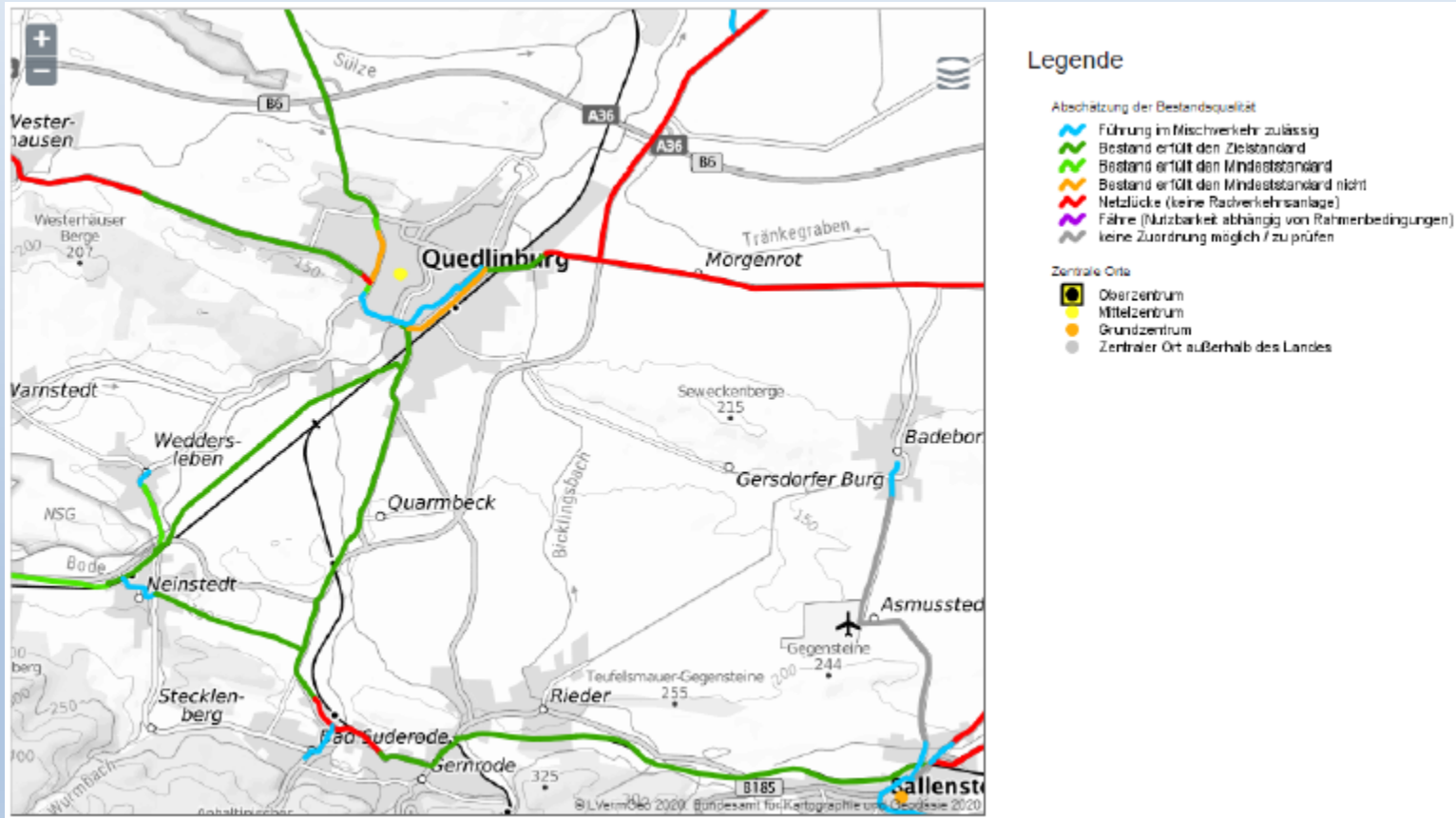
- Radverkehrsnetze der Landkreise und Gemeinden sollen das Landesradverkehrsnetz regional und lokal weiter verdichten.
- Entscheidend sind die baulastträgerübergreifende Planung und das Fachwissen in den Kreis- und Gemeindeverwaltungen.
- Die Gemeinden wurden um Stellungnahmen gebeten, damit diese in die Netzplanung einfließen können.



Stellungnahme der Welterbestadt Quedlinburg

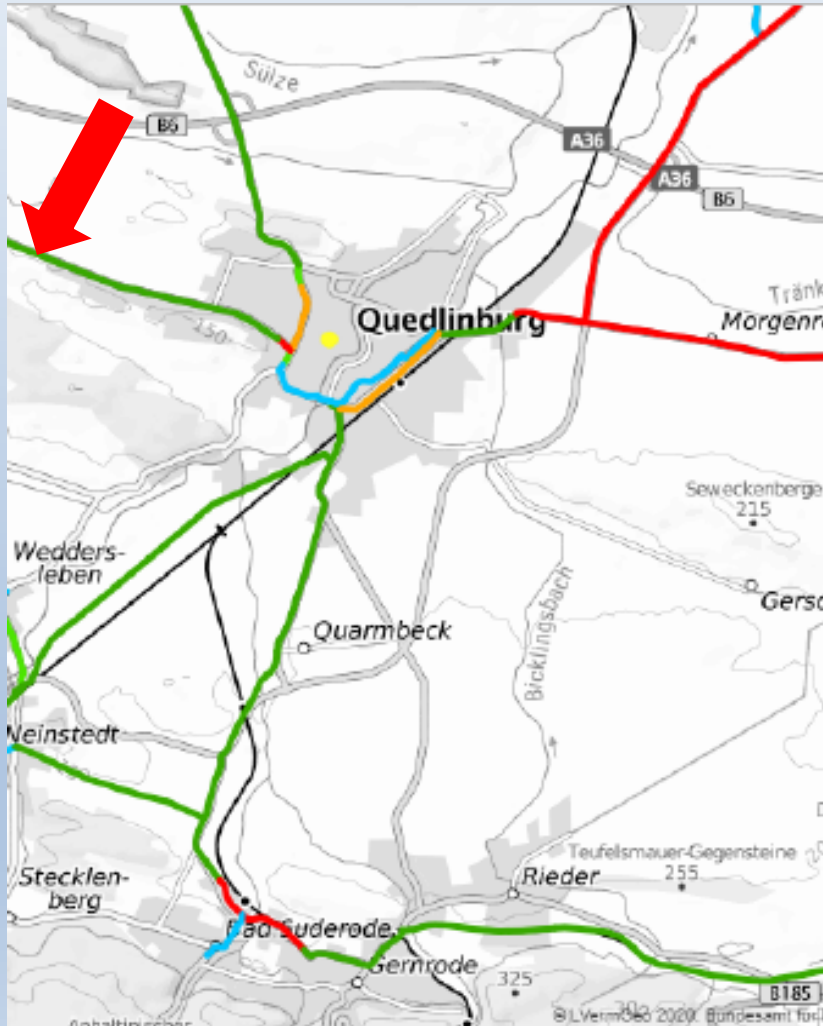


Entwurf des LRVN – Bereich QLB



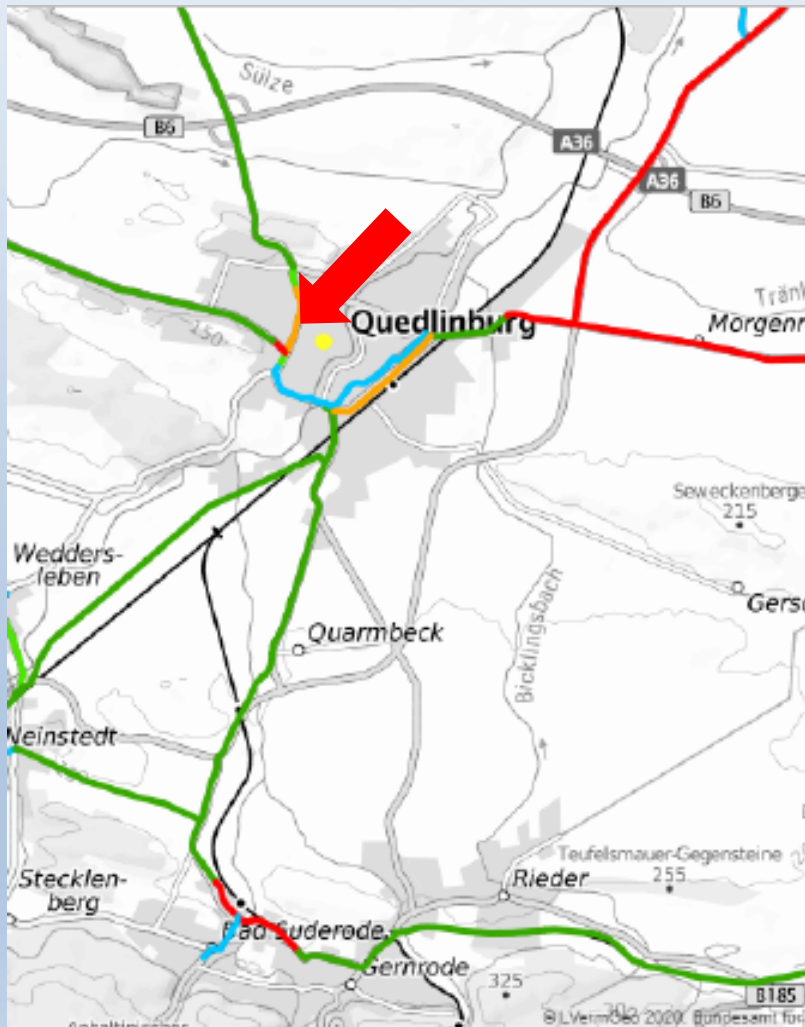


Hinweis 1



Der Radweg an der
L 85 endet mit der
Bebauung auf der
Straßensüdseite.

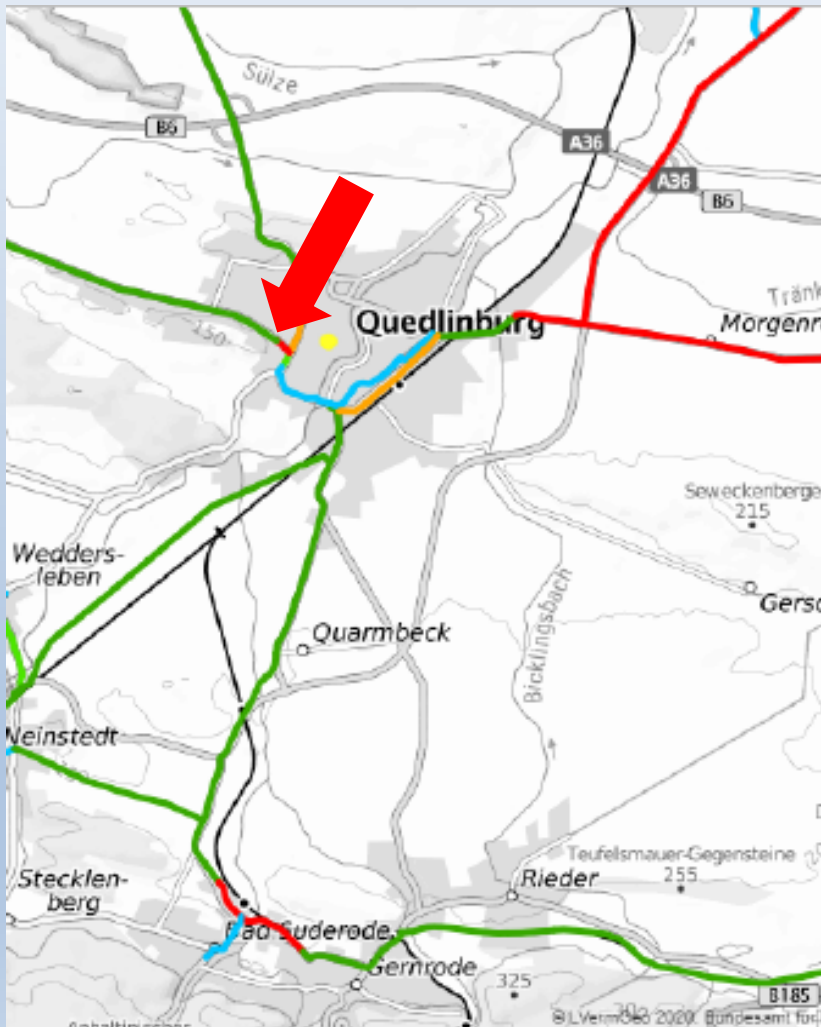
Hinweis 2



Die Radweg an der
L 85 ist im Bereich
Schillerstraße ist nur
einseitig vorhanden

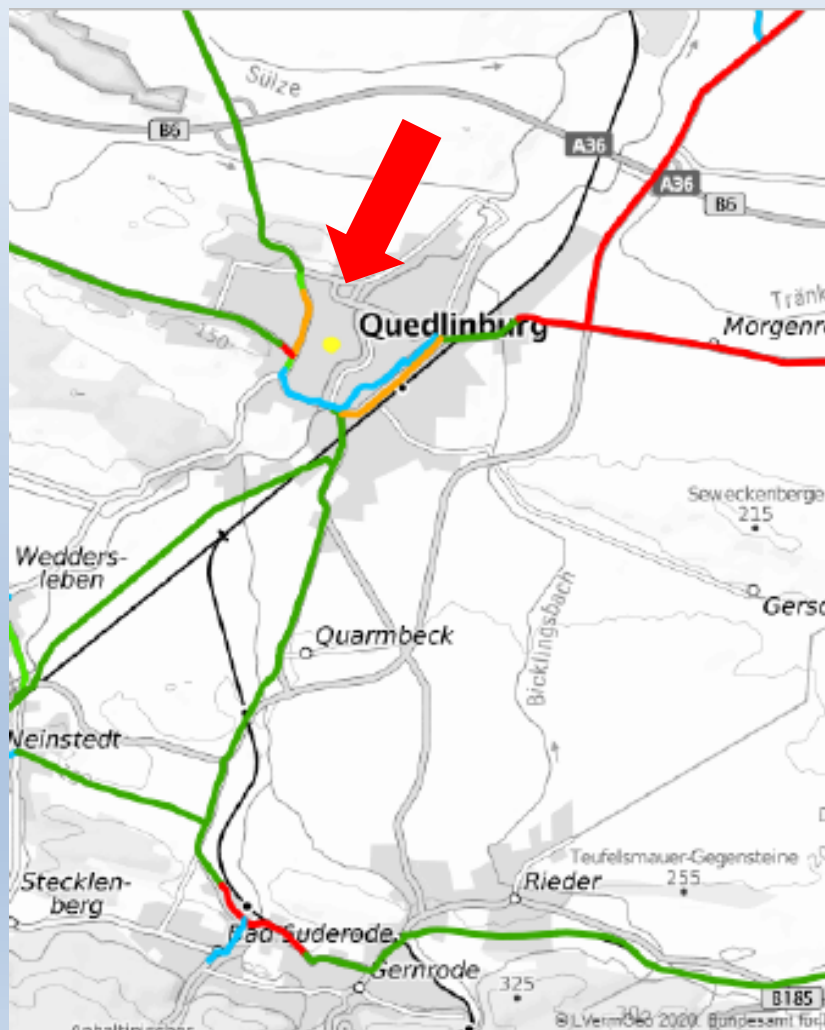


Hinweis 3



An der L 85 ist in der
Westerhäuser Straße eine
Netzlücke ausgewiesen.
Hier bestehen aber
Radverkehrsanlagen, die
allerdings zum Teil
verbesserungsbedürftig sind.

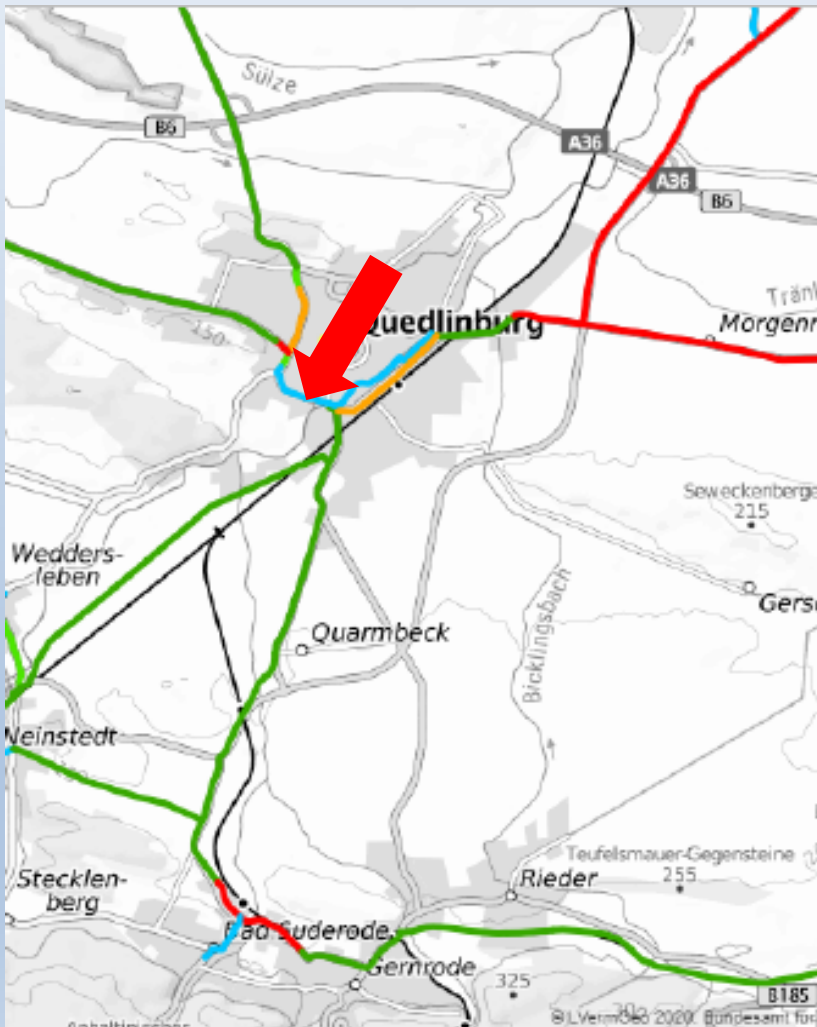
Hinweis 4



Die Radverkehrsanlage an der der L 85 (Nordring) ist nicht als Verbindung aufgenommen und muss ergänzt werden. Der Bestand ist nur teilweise regelkonform und die Benutzungspflicht müsste aufgehoben werden, z.T. fehlt sie ganz (Einbahnstraßen)

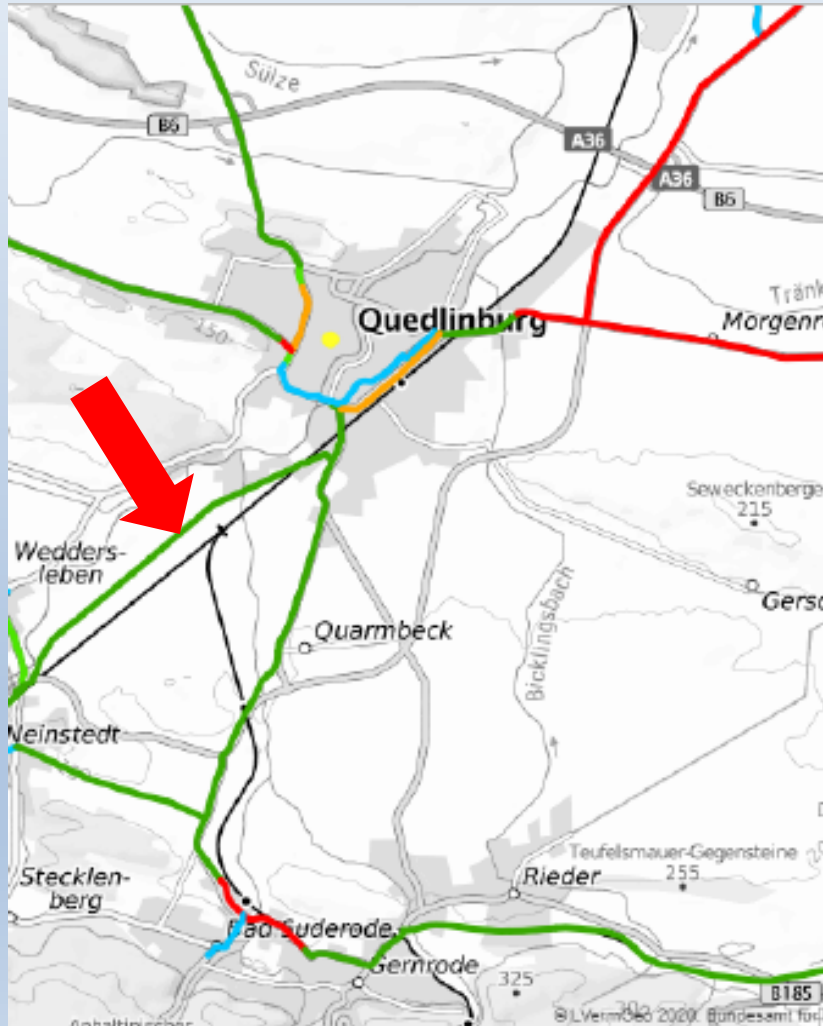


Hinweis 5



Die auf dem südlichen Altstadtring dargestellte Führung im Mischverkehr ist nicht regelgerecht. Auf der Kaiser-Otto-Straße ist die Verkehrsbelastung dafür zu stark. Weiterhin ist der Straßenverlauf kurvig und unübersichtlich.

Hinweis 6



Auf dem Neinstedter Feldweg gibt es keine Radverkehrsverbindung, die dem Zielstandard entspricht.

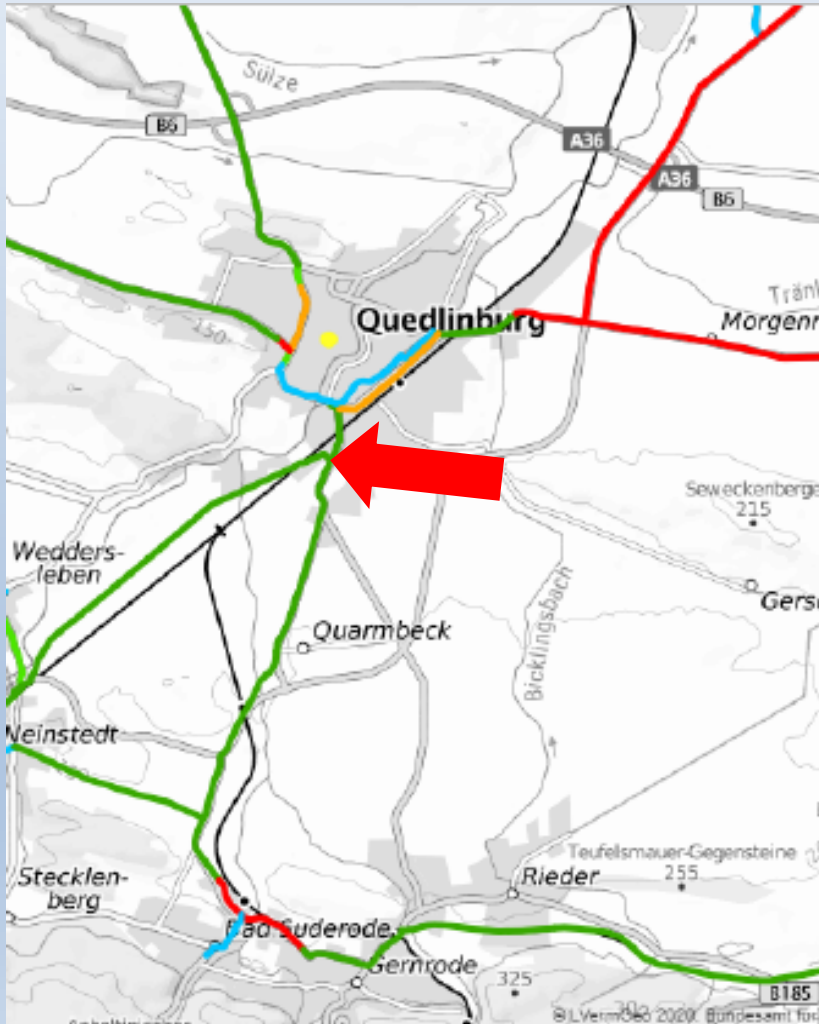


Hinweis 7



Der Verlauf des Aller-Harz-Radweges ist nicht dargestellt. Da hier keine regelgerechte Radwege bestehen, ist das als Netzlücke zu werten.

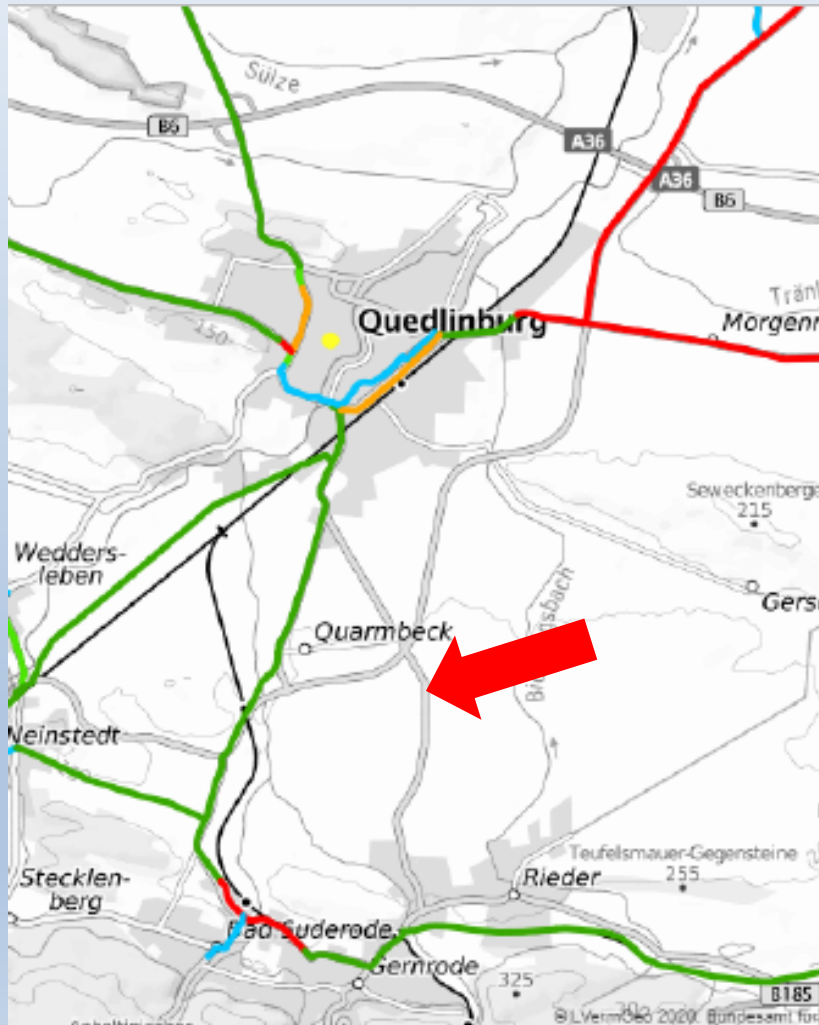
Hinweis 8



An der L 242 gibt es nur einseitig einen Radweg. Für Radfahrer aus Richtung Gernrode ist der schwer erkenn- und erreichbar. Die Querungen sind gefährlich. Der Zielstandard ist hier nicht erreicht.

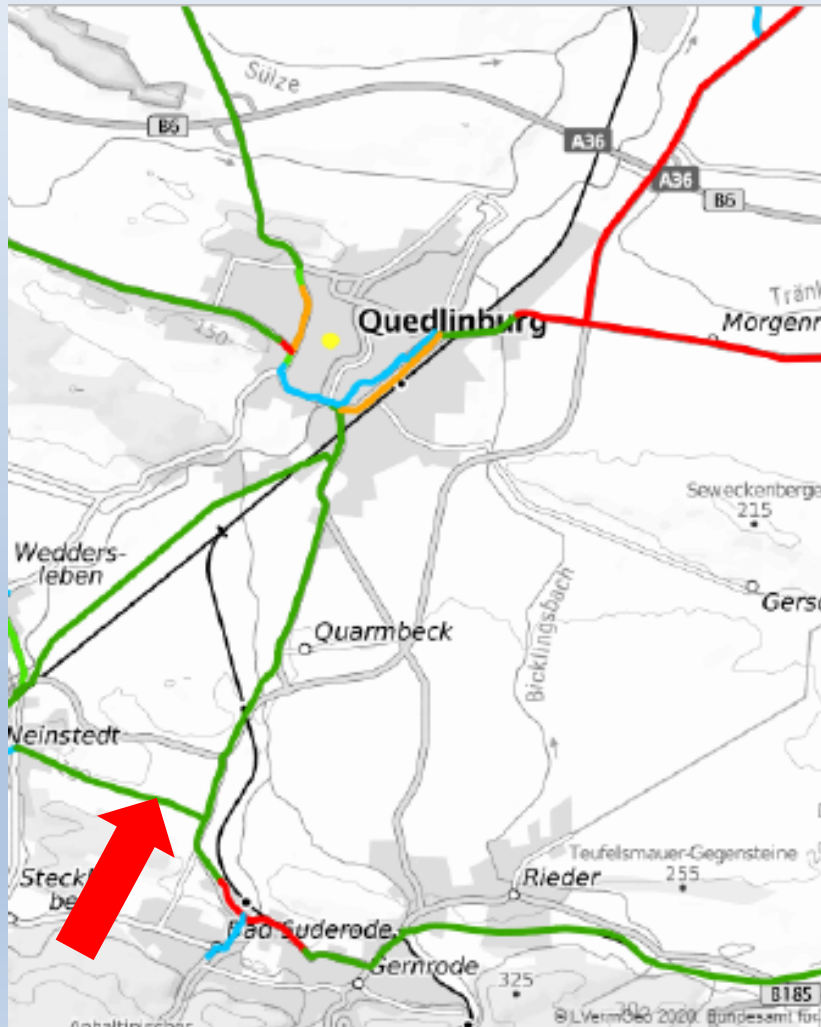


Hinweis 9



An der L 242 gibt es keine Radverkehrsanlage, so dass hier eine Netzlücke besteht.

Hinweis 10



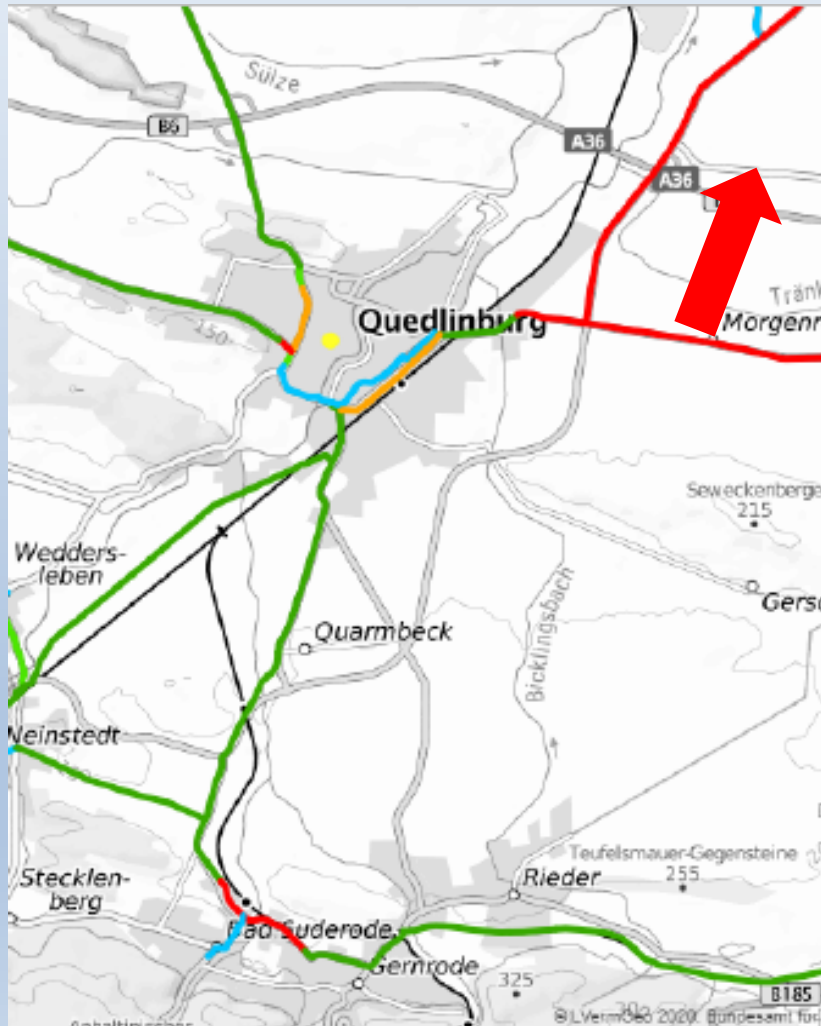
Ein Teilstück des
Europaradweges R1
(Hessweg) soll demnächst
ausgebaut werden, so dass
aktuell der Zielstandart hier
noch nicht erreicht ist.

Hinweis 11



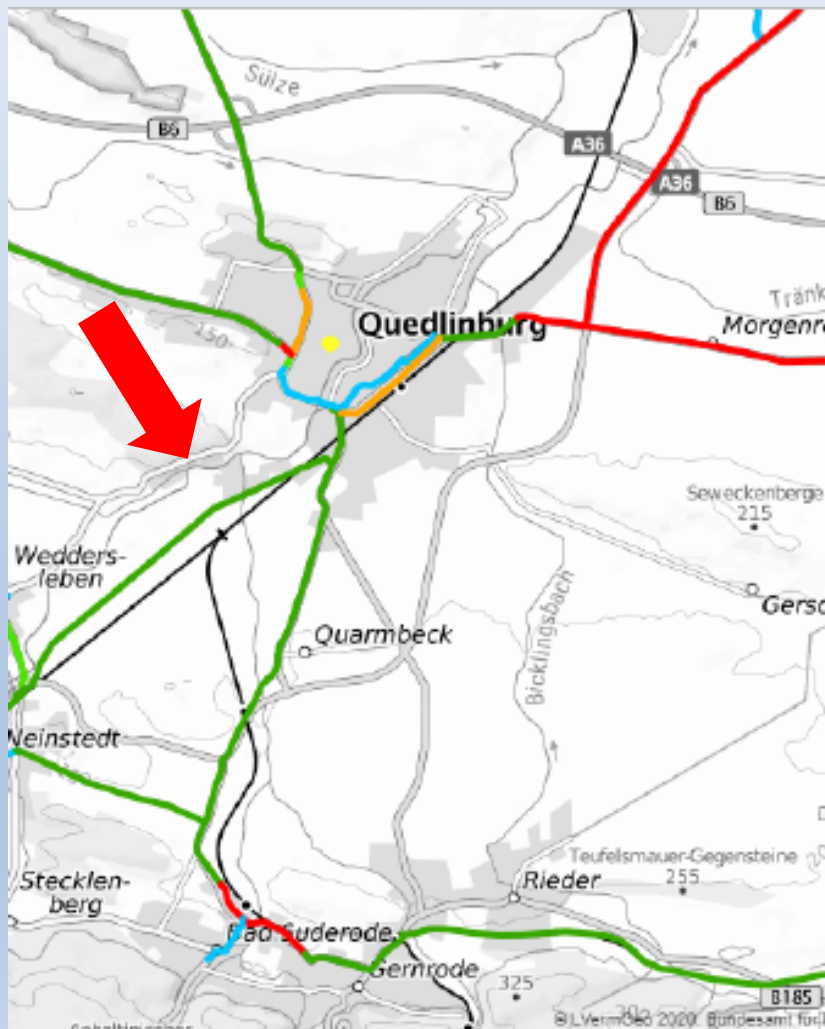
An der Querung L 66 über die A 36 ist eine Netzlücke dargestellt. Es besteht aber eine den Mindestanforderungen entsprechende Radverkehrsanlage.

Hinweis 12



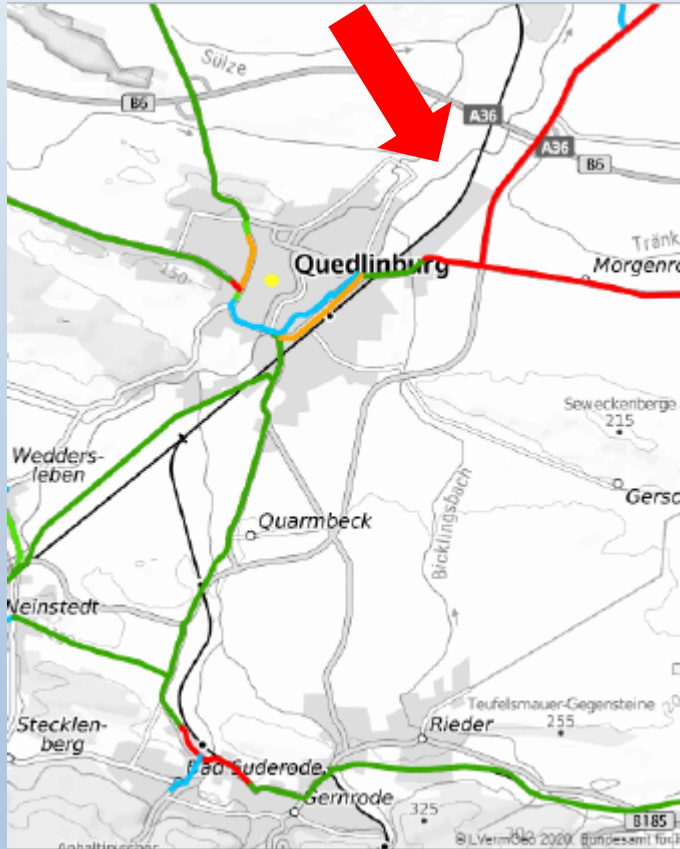
An der K 1361 nach Gatersleben ist keine Radwegeverbindung vorgesehen. Es besteht aber ein dokumentierter Bedarf u.a. zum Biotechzentrum, so dass hier eine Netzlücke besteht.

Hinweis 13



Entlang der K1361 gibt es keine Radverkehrsanlage. Die Strecke ist sehr kurvig und unübersichtlich. Alternativrouten gibt es nicht, so dass hier eine Netzlücke besteht.

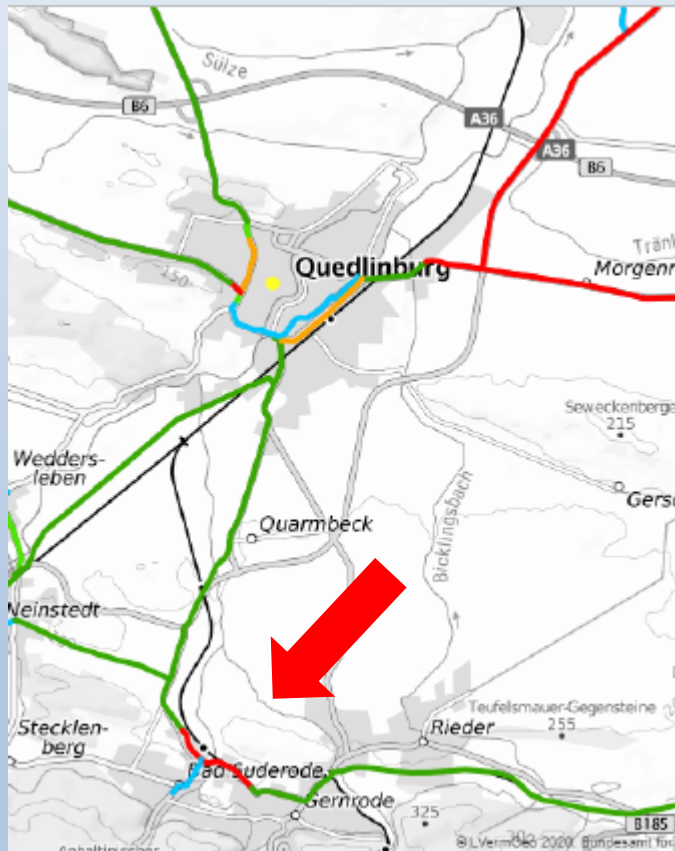
Hinweis 14



Richtung Ditfurt führt eine stark befahrene Alltags- und Freizeitroute, die bisher nicht dem Zielstandard entspricht und die in das Landesradverkehrsnetz aufgenommen werden sollte.



Hinweis 15



Der Verlauf des
Europaradweges R1 ist im
Bereich Gernrode bisher
nicht LRVN enthalten. Auf
Grund der teilweise
schlechten Oberflächen und
topografischen Verhältnisse
ist ggf. eine Verlegung
sinnvoll.



Hinweis 16

Von den Ortsteilen Gernrode und Bad Suderode sind keine Radverbindungen Richtung Harzhöhenlagen vorgesehen. Auf Grund der zunehmenden E-Mobilität wird die Topografie aber in den Hintergrund treten, so dass auch hier ein Bedarf an Radverbindungen anzunehmen ist.



Nächster Schritt im Verfahren

- Zustandserfassung aller straßenbegleitenden Radwege an Landesstraßen und im Bestand des LRVN 2020 durch das Land
- die WES stimmt als Baulastträger der Erhebung zu
- die Kosten trägt das Land
- die Erfassung erfolgt im Jahr 2022 mit einem Erfassungsfahrzeug geringer Breite

Sachstandsbericht
Umsetzung des Landesradverkehrsnetzes, des
StR-Beschlusses „Fahrradfreundlichen Stadt“





2. Berichtspunkt



Akkuladestation

bereitgestellt von der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen

LEW Akkuladestation



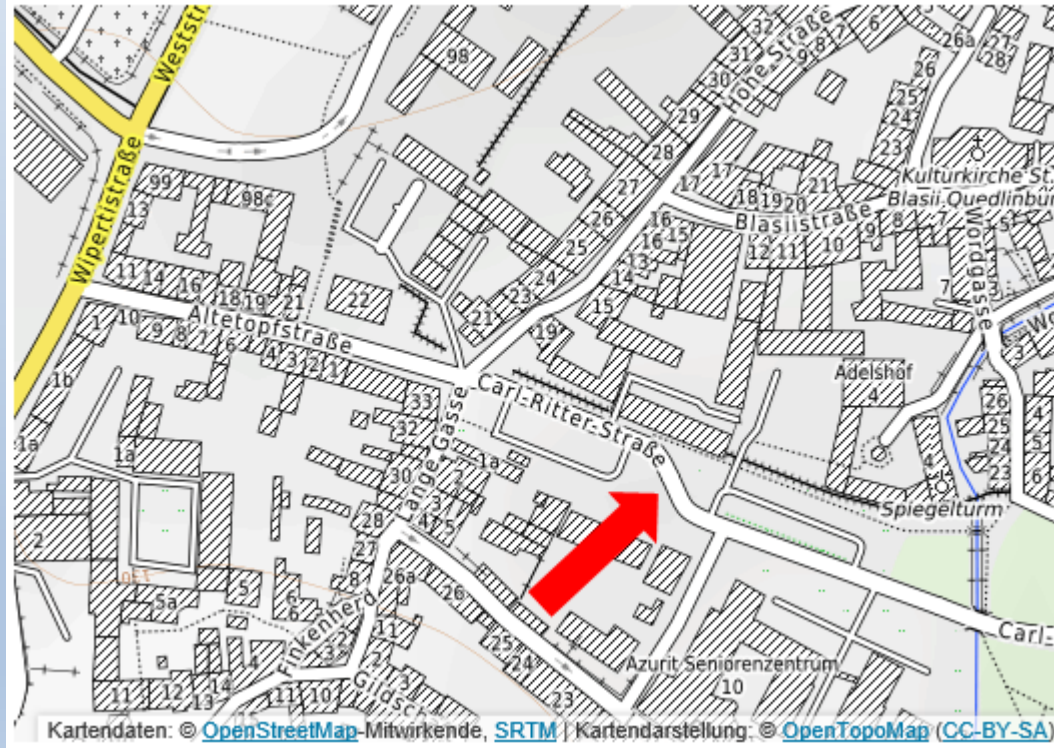


- Die Abmessungen sind ca. 1,80 x 0,30 x 0,55 m.
- Eine Überdachung ist nicht erforderlich.
- Zum Laden müssen die Akkus vom Rad genommen werden.
- Es können auch Mobiltelefone in den Fächern geladen werden.
- Eine Bezahlung des verbrauchten Stroms ist nicht vorgesehen.



Standort: Carl-Ritter-Straße

Fläche neben der bestehenden PKW-Ladesäule





Vorteile:

- zentral zwischen Innenstadt und Schlossberg gelegen
- Erschließungsmedien im Umfeld vorhanden
- viele Passanten, dadurch gute Sozialkontrolle und auch von Nichtradfahrern zum Handyladen nutzbar

Die Ladesäule ist geliefert und wird aufgestellt, sobald die Anschlussvoraussetzungen geschaffen sind.



3. Berichtspunkt



Ausbau Europaradweg R1 (Hessweg)

Zusätzliche Gelder für den Ausbau und die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind angemeldet, da noch PMO-Mittel zur Verfügung stehen.

Die Umsetzung der Maßnahme ist in diesem Jahr vorgesehen.



4. Berichtspunkt



Sachstandsbericht

- I. Innerstädtischer Radverkehr, Städtebaulicher Rahmenplan und Verkehrskonzept, fahrradfreundliche Stadt – aktueller Stand und Planung
- II. Berücksichtigung der Belange der Radfahrer bei aktuellen und geplanten Tiefbaumaßnahmen
- III. Förderprogramme/Finanzierungen



I. Innerstädtischer Radverkehr, Städtebaulicher Rahmenplan und Verkehrskonzept, Fahrradfreundliche Stadt aktueller Stand und Planung



Übergeordnetes Ziel

→ MEHR VERKEHRSBERUHIGUNG

- Äußere Erschließung über Außenring mit durchgängigem Radweg (50 km/h)
- Im Welterbegebiet max. 20 km/h mit gemeinsamer, gleichgestellter Verkehrsführung für PKW + Rad + Fußgänger. Zusätzliche Spielstraßen
- Im Gründerzeitgürtel (außerhalb der Stadtmauer bis zum Außenring) 30 km/h



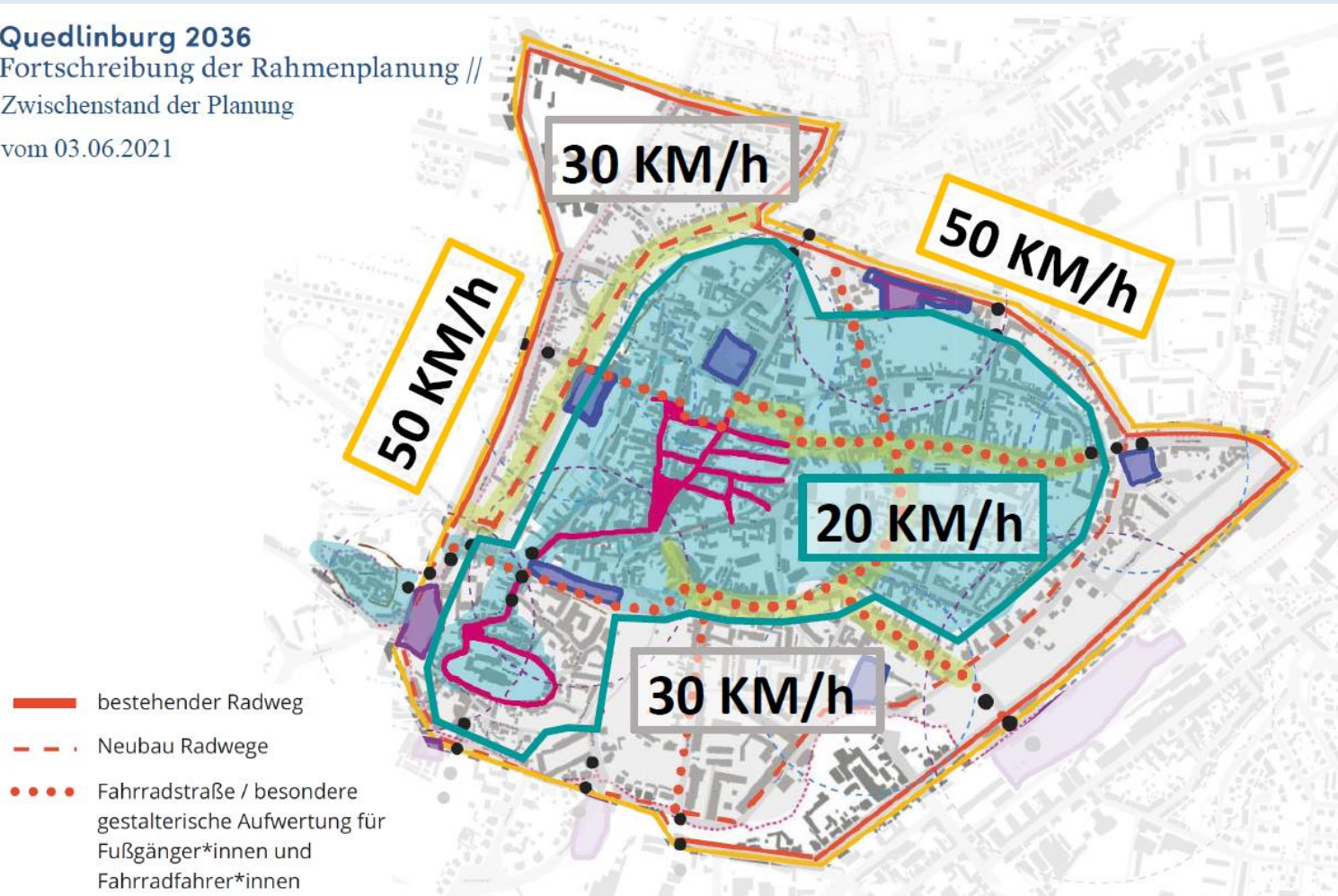
Zwischenstand im Rahmenplan

Quedlinburg 2036

Fortschreibung der Rahmenplanung //

Zwischenstand der Planung

vom 03.06.2021





II. Berücksichtigung der Belange der Radfahrer bei aktuellen und geplanten Tiefbaumaßnahmen



- Im Zuge der Neugestaltung des Straßenraums mit Berücksichtigung des Radverkehrs muss zwischen der Lage der Straße (Historische Altstadt/ Sanierungsgebiet/ Ortsteile/ Landstraßen) differenziert werden, um passgenaue Lösungen zu finden (auch hinsichtlich des Bestandschutzes im Denkmalsbereich)
- Bereits in den jetzigen Straßenbauarbeiten werden gesonderte Radfahrbereiche hergerichtet, z.B. in der Reichenstraße mit einem glatteren Bodenbelag seitlich gelegen
- Anschließend an die Rahmenplanung soll ein Mobilitätskonzept erstellt werden, welches neue Lösungen für den Radverkehr in der Einheitsgemeinde findet



Derzeit wird innerhalb der Stadtverwaltung geprüft, welche innerstädtischen Grün- und Parkanlagen in Quedlinburg und den Ortsteilen Stadt Gernrode und Bad Suderode für den Radverkehr geöffnet werden können.

Dabei sind folgende Belange zu berücksichtigen:

- Wege für die gemeinsame Nutzung durch Radfahrer und Fußgänger sollen im mindestens 2,50 m breit sein. Bei geringer Frequentierung bzw. wenn ein Ausweichen gefahrlos möglich ist, können auch geringere Querschnitte ausreichend sein.
- Es sollte eine Klarstellung erfolgen, dass die Grünanlagen von Kindern mit Rädern oder Rollern befahrbar sind (z.B. im Rahmen des Spiels), da nach §2 StVO Kinder bis 10 Jahren auch auf Gehwegen fahren dürfen.



III. Förderprogramme/Finanzierungen



- Die Thematik Mobilität und Ausbau des nicht motorisierten Verkehrs wird immer stärker mit Förderprogrammen ausgebaut
- Die Förderhöhe kann bis zu 90% betragen



- Aus dem Programm „Stadt und Land“ sind die Errichtung von E-Bike-Ladestationen förderfähig.
Geprüft wird ein Standort am Bahnhof in Quedlinburg
- GRW-Mittel (Gemeinschaftsaufgabe zur „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur,“) könnten für den Ausbau der Alternativroute des R 1 über Quedlinburg-Neinstedt nach Thale eingesetzt werden.



Anhang: Bestehende Verkehrsplanungen

- Verkehrskonzept **2005**
- Welterbemanagementplan **2013** mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept mit dem Thema Verkehr **2012**
- Städtebaulicher Rahmenplan,
 Erste Fortschreibung **2008**
 Zweite Fortschreibung **2021**
- Bericht Kreistag, Protokoll KA zur 6. Sitzung vom **15.04.2015** "Gemeinsames Regionales Radverkehrskonzept"
- PPP innerstädtischer Radverkehr FB 3 - **2018**