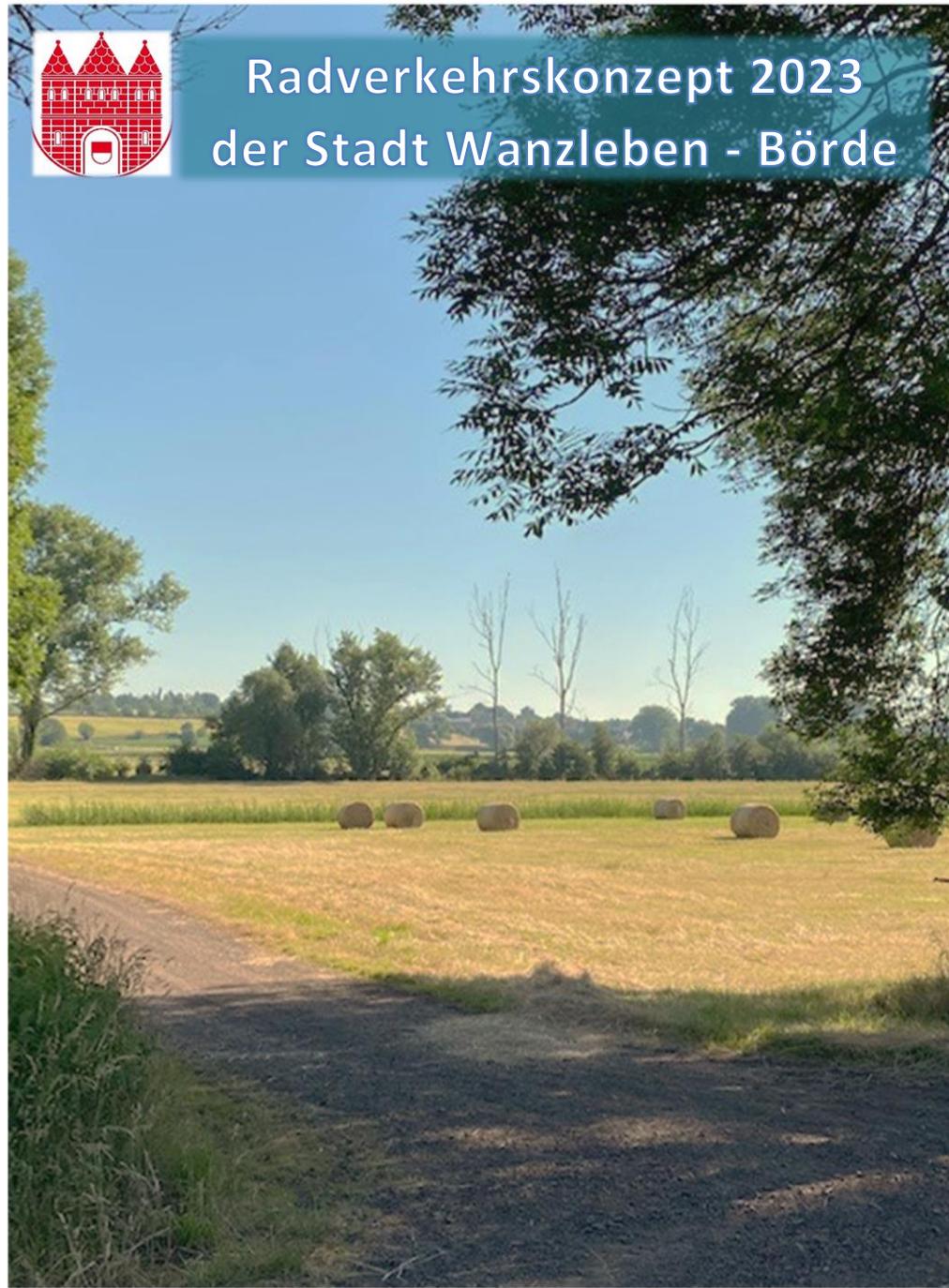




Radverkehrskonzept 2023 der Stadt Wanzleben - Börde



Erarbeitet durch die

Stadt Wanzleben – Börde

Markt 1-2

39164 Wanzleben-Börde

Sachbearbeiterin Alina Große

Alina.Grosse@wanzleben-boerde.de

Tel. 039209 447 43



Inhaltsverzeichnis

I Einleitung in das Radwegekonzept

1. Einführung	1
1.1 Anlass und Aufgabenstellung	1
1.2 Vorgehensweise	1
2. Aktuelle Entwicklungen	2

II Grundlagen und Rahmenbedingen

3. Rechtliche Grundlagen	2
4. Bedeutung der Radwege im Stadtgebiet Wanzleben-Börde	3
4.1 Städtebauliche Bedeutung	3
4.2 Bedeutung für die Entwicklung	3
4.3 Ökologische Bedeutung	4

III Bestandsanalyse und Bewertung der Radwege und Multifunktionswege

5. Bestandssituation und –analyse des Radwegenetzes	4
5.1 Aktuelle Bestandssituation	4
5.2 Merkmale der Anlagen	5
5.3 Eigentumsverhältnisse	5
5.4 Altersstrukturen der Nutzer	6
5.5 Ansprüche der verschiedenen Altersgruppen an das Radwegenetz	6
5.6 Nutzbare Anlagen für den Radwegeverkehr	6

IV Entwicklungskonzept

6. Ziele und Leitlinien zur Entwicklung des Radwegenetzes	7
7. Maßnahmenkonzept	7
7.1 Maßnahmen mit übergeordneter Bedeutung	8
7.2 Maßnahmen mit örtlicher Bedeutung	10
8. Zusammenfassung und Ausblick	10

Anlagen:

1. Auswertung der Bürgerumfragen
2. Umfragebogen
3. Unfallanalyse
4. vorhanden Radverkehrsverbindungen
5. Verbindungen innerorts und außerorts mit fehlenden straßenbegleitenden Radwegen
6. Ausbauarten der Radverkehrverbindungen
7. beschriebene Prioritäten mit Kartenauszug
8. Auszug aus dem Bedarfsplan straßenbegleitender Radwege an Landesstraßen
9. Prioritätenliste straßenbegleitender Radwege

I. Einleitung in das Radwegekonzept

1. Einführung

Die Radwege in Deutschland nehmen immer mehr an Bedeutung zu. Um das Rad zu fördern ist ein dichtes Radwegenetz notwendig. Vor allem in unserer ländlichen Region bekommt das Rad immer mehr Ansehen. Die Fahrten zu zentralen Standorten wie Schulen und Schwimmbädern der Einheitsgemeinde sind gerade für die jüngeren Generationen von besonderer Wichtigkeit. Es soll eine individuelle und auch sichere unabhängige Mobilität ermöglicht werden, ohne dass man auf den PKW zurückgreifen muss.

1.1. Anlass und Aufgabenstellung

In der Stadt Wanzleben-Börde wird in den kommenden Jahren durch die zu erwartende Entwicklung des HighTech – Parks Intel der Bedarf an Radverbindungen weiter steigen. Die Zunahme von E-Bikes erhöht das Radfahraufkommen deutlich, da auch ein neuer Personenkreis erschlossen wird.

Es wurde eine umfangreiche Bestandsaufnahme durchgeführt in Form eines Netzkonzeptes (MutSave, QGis) und die Abwägung einzelner Maßnahmen. Um den Vorgang nachhaltig und bedarfsgerecht zu gestalten, passiert dies in einer sukzessiven Vorgehensweise.

1.2 Vorgehensweise

Es wird zuerst eine Bestandsanalyse durchgeführt und darauf aufbauend ein Netzkonzept entwickelt. Dieses hat den Zweck die Maßnahmen nach Wichtung festzulegen und bei gesicherter Finanzierung die Maßnahmen umzusetzen.

a) Bestandsanalyse

Für die Bestandsanalyse wurde die vorhandene Infrastruktur analysiert und dokumentiert. Das Ziel ist es, den Status quo zu erfassen und strukturiert darzustellen. Es wurden die vorhandenen Radwege abgefahren um u.a. Erkenntnisse über den Ausbauzustand, der Lage und der Oberfläche zu erlangen. Dies betraf vor allem die multifunktionalen ländlichen Wege, da diese überwiegend im Eigentum der Stadt Wanzleben-Börde sind und somit eine schnellere Errichtung möglich ist. Es gab eine Befragung in unseren Einrichtungen, was für sie am Radfahren wichtig ist.

b) Netzkonzept

Die Vorschläge zur Verbesserung erfolgt auf Grundlage der Bestandsanalyse. Dabei wurden bestimmte Radverkehrsanlagen berücksichtigt und auch die Verbindungen zu den Nachbargemeinden mit einbezogen. Das Netzgerüst ist gegliedert in überregionale Routen, die Schließung der Netzlücken und touristische Haupttrouten.

Das Ziel ist eine Maßnahmeerstellung unter Berücksichtigung des Bedarfs und der größtmöglichen Effizienz der Finanzmittel.

Für die Einzelmaßnahmen erfolgen Kostenschätzungen sowie die Recherche und Darstellung geeigneter Förderprogramme. Neben der Beschreibung der Maßnahme und der Benennung der wesentlichen Lösungsansätze wurden die Möglichkeiten nach Dringlichkeit und Realisierbarkeit priorisiert.

2. Aktuelle Entwicklungen

Die Stadt Wanzleben-Börde ist eine Einheitsgemeinde im Landkreis Börde. Die Stadt liegt ca. 15 km südwestlich von der Landeshauptstadt Magdeburg entfernt. Sie ist somit nicht nur ein wichtiger Knotenpunkt für den Pendler-Verkehr, sondern auch für die Kultur und Freizeit ein wichtiger Standpunkt. Die Einheitsgemeinde besteht aus elf Ortschaften mit 19 Ortsteilen.

In der Stadt sind alle Schulformen vertreten, fünf Grundschulen, eine Gemeinschaftsschule und ein Gymnasium. Es gibt elf Kindertagesstätten und eine Stadt- und Kreisbibliothek. Weiterhin besitzt die Stadt zwei Freibäder. Die Personenkreise in den benannten Einrichtungen sind besonders auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Deshalb kommt der Radverkehrsförderung eine besondere Bedeutung zu, die zu einer Erhöhung der Mobilität im gesamten Gebiet führen kann. Darüber hinaus haben sich drei Ortschaften der Stadt rauskristallisiert, die auch für die kleineren Ortsteile eine Bedeutung zur Versorgung haben. Es handelt sich um die Stadt Wanzleben, die überwiegend den Bedarf des täglichen Lebens aufgreift. Aber auch die Ortschaften Stadt Seehausen und Zuckerdorf Klein Wanzleben sind hier zu berücksichtigen. Die Vernetzung dieser Ortsteile mit den umliegenden Ortsteilen über Radverkehrsverbindungen ist zurzeit nur bedingt vorhanden. Das Potenzial für die Nutzung durch BürgerInnen zu den Ortsteilen ist vorhanden und wird da, wo eine Verbindung bereits besteht, auch regelmäßig genutzt.

Die Ideen, Erfahrungen und Belange der BürgerInnen wurden in die Überlegungen zum Konzept miteinbezogen. Es wurden Umfragebögen zu der derzeitigen Radverkehrssituation erstellt und in den Einrichtungen der Gemeinde verteilt. Weiterhin gab es die Möglichkeit, an der Umfrage des ADFC teilzunehmen. Die Bedürfnisse der Zielgruppen wurden in der Bestandsanalyse erfasst. Dabei fließen verschiedene Modelle in die Auswertung mit ein. Die Wünsche und Vorstellungen waren, wie zu erwarten, in den Zielgruppen sehr unterschiedlich. Die meisten Befragten wohnen in der Einheitsgemeinde, sind weiblich (über 75%) und zwischen 30-49 Jahre alt (über 60%). Die größten Probleme werden im Autoverkehr gesehen. Deutlich daraus wird, dass man das Fortbewegungsmittel Rad und den KFZ-Verkehr trennen sollte. Dies wird u.a. erreicht durch straßenbegleitende Radwege und die Herstellung der multifunktionalen Radwege. Aus wirtschaftlichen und rechtlichen Gründen sind die multifunktionalen Wege, auch als Wirtschaftswege bezeichnet, zu erneuern, die beste Lösung. Bereits jetzt existiert ein vorhandenes Wegenetz über das schon jetzt mehr als 70% aller Ortsteile miteinander verbunden sind. Fast 90% aller Befragten haben vor, zukünftig mehr mit dem Rad zu fahren. In der Anlage 1 sind die Auswertungen der Umfrage weiter erläutert.

II Grundlagen und Rahmenbedingen

3. Rechtliche Grundlagen

Grundlagen der Planung sind bereits vorhandene Unterlagen der Stadt Wanzleben – Börde und selbstverständlich geltende Richtlinien für den Ausbau sowie das Straßengesetz des Landes Sachsen-Anhalt.

- Radverkehrskonzept 2019 Wanzleben-Börde
- Radverkehrskonzept der Nachbargemeinde
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010
- LEADER-Entwicklung

- Integriertes Handlungs- und Entwicklungskonzept (ILEK)
- Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)
- Klimaverträgliche Entwicklung in der Kommune „Eine Handreichung für Gemeinderäte“
- Landesradverkehrsplan 2030 Sachsen-Anhalt

4. Bedeutung der Radwege im Stadtgebiet Wanzleben-Börde

4.1 Städtebauliche Bedeutung

Die geringen Entfernungen zwischen den Ortsteilen sowie zur Landeshauptstadt Magdeburg in einer flachen Landschaft bieten grundsätzlich beste Voraussetzungen für den Radverkehr. Allerdings ist die verkehrspolitische Zielstellung des Landes, den Radverkehr gleichberechtigt gegenüber den anderen Verkehrsarten zu gestalten, noch nicht erreicht. Die größten Defizite werden in einer Vernetzung der Ortsteile untereinander sowie dem Fehlen sicherer Verbindungen zur Landeshauptstadt Magdeburg gesehen. Insbesondere fehlt eine sichere Verbindung vom Grundzentrum Wanzleben über Schleibnitz nach Magdeburg entlang der Landesstraße 50. Für den ca. 3,4 km langen Abschnitt zwischen dem Ortsteil Schleibnitz und dem Anschluss an den vorhandenen Radweg zum Anschluss der Auffahrt zur A 14 gibt es bereits planerische Vorarbeiten. Für die zwei Kilometer lange Strecke zwischen Schleibnitz und Wanzleben gibt es keine Vorplanungen. Beide Streckenabschnitte sind im Bedarfsplan für straßenbegleitende Radwege an Landesstraßen des Landes Sachsen-Anhalt aufgenommen. Es gibt jedoch noch keinen Termin für die Projektumsetzung.

Der Ausbau eines kommunalen Radwegenetzes ist mit hohen Bau- und Unterhaltungskosten verbunden. Die wichtigste Bedeutung hat der Radverkehr für Fahrten im Freizeitbereich, sowohl für sportlich motivierte Ausflüge als auch zur Bewältigung von Wegstrecken, wie beispielsweise zum eigenen Garten oder zum Sportverein. Hier bedarf es weiterer baulicher Verbesserungen. Eine Schwachstelle für den Radverkehr wird im Fehlen sicherer Fahrradabstellplätze an den Übergangsstellen zum Öffentlichen Personennahverkehr gesehen. Die Stadt strebt an, den Anteil der Abstellanlagen am Gesamtverkehrsaufkommen unter Beachtung der zunehmenden Zahl von E-Bikes zu erhöhen.

Weiterhin setzt sich die Stadt Wanzleben - Börde im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür ein, dass die Radverkehrsverbindungen für Freizeitnutzung und Tourismus qualifiziert werden.

4.2 Bedeutung für die Entwicklung

Die Stadt gestaltet proaktiv das Radverkehrskonzept mit dem Ziel, die Radwegernetzungen zwischen den Ortsteilen im Gemeindegebiet zu verbessern und die Radverkehrsverbindungen zu den Nachbargemeinden zu stärken. Im Rahmen unserer Möglichkeiten setzen wir uns dafür ein, Anbindungen an die touristischen Radwander Routen zu schaffen oder zu verbessern (u. a. Holunderradweg, Sülzetal-Radwanderweg, Aller-Harz-Radweg).

Die Ausstattung der wichtigsten Zugangspunkte zum Öffentlichen Personennahverkehr mit diebstahlsicheren und witterungsgeschützten Radabstellanlagen nach Prioritätenliste gilt es zu verbessern. Das zunehmende Bewusstsein in der Bevölkerung zu Klimaschutz, Gesundheitsvorsorge und Energiekosteneinsparung wird von den Radwegen unterstützt. Als weiterer Bestandteil den Standort Wanzleben als Wohnstandort zukünftig attraktiv zu halten, ist ein gut ausgebautes Radwegenetz notwendig, um u. a. junge Familien anzusiedeln. Die eintretende Entwicklung durch die Ansiedlung des Chipherstellers Intel, wird diesen Prozess weiter befeuern. Insbesondere die Radverbindung zwischen Wanzleben und Magdeburg nimmt erheblich an Bedeutung zu.

4.3 Ökologische Bedeutung

Der Klimaschutz ist eine der tragenden Säulen einer nachhaltigen Entwicklung. Nachhaltig heißt, ökonomisch, ökologisch und sozial dauerhaft tragfähige Lösungen für Menschen und die Umwelt zu finden. Um der globalen Erwärmung entgegenzuwirken, dürfen keine weiteren Emissionen entstehen. Dazu kann auch ein gut ausgebautes Radwegenetz beitragen. Radverkehr belastet die Umwelt nur sehr wenig. Er benötigt wenig Straßenraum und ist, wie der Fußverkehr, gesundheitsfördernd. Im Durchschnitt besitzt jeder Bürger im Land ein Fahrrad. Mit der immer mehr steigenden Beliebtheit der E-Bikes sind selbst hügelige Topografien auch von weniger trainierten Personen gut erschließbar und längere Radpendlerstrecken überwindbar. Daraus ergibt sich ein erhebliches Einsparungspotenzial an CO₂. Da die Zahl der Radfahrer bei einem gut ausgebauten und sicheren Radwegenetz deutlich steigt, ist jede neu errichtete Verbindung auch ein Beitrag zum Klimaschutz. Das Radfahren ist eine Mobilität ohne schädigende Abgase. Der Verkehrsträgervergleich des Umweltbundesamtes zeigt, dass durch Rad- und Fußverkehr rund 140 g Treibhausgas-Emissionen pro Personenkilometer gegenüber dem PKW eingespart werden können. In der Praxis bedeutet das beispielsweise, dass eine Berufspendlerin oder ein Berufspendler, die oder der je 5 km mit dem Rad zur Arbeit hin und zurückfährt, durch Verzicht auf die Autonutzung im Jahr rund 300 kg CO₂-Emissionen einsparen kann. Der Radverkehr ist somit gemeinsam mit dem Fußverkehr die umweltschonendste Fortbewegungsart. Wenn man berücksichtigt, dass das Auto in mehr als 40 % aller Fälle für Fahrten genutzt wird, die kürzer als 5 km sind, kann man genau auf diesen Distanzen das Rad als ideales Alltagsverkehrsmittel nutzen. Demnach lässt sich ein deutliches Umstiegspotenzial erkennen.

III Bestandsanalyse und Bewertung der Radwege und Multifunktionswege

5. Bestandssituation und Analyse des Radwegenetzes

5.1. Aktuelle Bestandssituation

Die aktuellen nutzbaren Radverkehrsverbindungen erfolgen hauptsächlich über ländliche Multifunktionswege. Durch die Stadt Wanzleben – Börde verlaufen auch touristische Radrouten, die auch als Alltagsradwege kompatibel sind. Der Telegraphenradweg, der Börderadweg, der Aller-Harz-Radweg und einen Abschnitt vom Städtepartnerschaftsradweg Magdeburg – Braunschweig im Ortsteil Dreileben sind hier zu erwähnen.

Die aktuell vorhandenen außerörtlichen Verbindungen haben eine Länge von insgesamt ca. 77 km. Davon sind 40 km als Radweg gut geeignet, ca. 16 km sind bedingt geeignet und 15 km sind als Verbindung ungeeignet. Die restlichen 6 km sind innerörtliche Radverkehrsanlagen.

An wichtigen Knotenpunkten sind Fahrradabstellanlagen vorhanden, zum Beispiel an den Kindertageseinrichtungen, den Grundschulen und an den weiterführenden Schulen. Hier haben Abstellanlagen eine hohe Bedeutung, da viele Kinder oder auch ErzieherInnen oder LehrerInnen mit dem Fahrrad ankommen. Zudem gibt es Fahrradabstellanlagen an den Kultureinrichtungen, wie der Bibliothek, den Freibädern und an verschiedenen Spielplätzen.

Es fanden auch Gespräche zum Ausbau der stillgelegten Bahnverbindung von Seehausen – Klein Wanzleben statt. Allerdings kann das Vorhaben nicht in den Maßnahmenkatalog mitaufgenommen werden, da die Stadt nicht Eigentümer der Flächen ist. Der Eigentümer sieht den Fokus eher auf der Errichtung von PV-Anlagen. Die Stadt versucht hier an einem Kompromiss zu arbeiten, dass hier beide Seiten profitieren können.

Eine Detailkarte über die vorhandenen Verbindungen ist als Anlage 4 angefügt.

5.2. Merkmal der Anlagen

Die außerörtlichen Radverkehrsanlagen sollen es ermöglichen sich sicher zwischen den Ortsteilen mit dem Fahrrad zu bewegen. Größtenteils existieren Verbindungen über multifunktionale Wirtschaftswege. Trotzdem gibt es weiterhin Netzlücken zwischen den Ortsteilen. Die Befahrung des Straßennetzes mit dem Rad ist oftmals sehr gefährlich. Als Führungsform der außerörtlichen Anlagen eignet sich am besten ein straßenbegleitender Radweg, weil dieser oft ohne größere Umwege verläuft. Dies betrifft vor allem die Landes- und Bundesstraßen. Leider kommen die Baulastträger ihrer Verpflichtung nur unzureichend nach. Die **Alternative** ist die **Nutzung der Multifunktionswege**. Die subjektive Bewertung der Sicherheit von BürgerInnen spielt eine große Rolle bei der Nutzung des Rades. Auch die Oberflächenbeschaffenheit des Radverkehrsnetzes kehrt damit einher. Die Radverkehrsanlagen sollten für den Alltagsradverkehr ganzjährig befahrbar sein. Die Oberflächen sind deshalb so zu gestalten, dass sie wintertauglich und auch bei Nässe geeignet sind. Im Bestand sind wassergebundene Decken in guter Qualität als Übergangslösung tolerierbar.

Es sollen bevorzugt folgende Oberflächen zum Einsatz kommen:

- Asphalt oder Beton
- Pflaster / Platten ohne Fase
- Geschnittener Naturstein
- Gebrochener Naturstein auf kurzen Abschnitten

5.3. Eigentumsverhältnisse

Das Eigentum von multifunktionalen Wirtschaftswegen obliegt im Wesentlichen der Stadt Wanzleben – Börde. Vereinzelt existieren Abschnitte von nicht ermittelten Eigentümern und von Separationsinteressenten. Der Ausbau von straßenbegleitenden Radwegen erfolgt überwiegend an Landes- und Bundesstraßen, teilweise auch an Kreisstraßen. In der Regel verbleibt die Baulast beim Straßenträger. Die untenstehende Tabelle zeigt die Eigentumsverhältnisse der 6 prioritären Maßnahmen.

Verbindung	Länge	Eigentumsverhältnis
1 Teilstück der Verbindung von Seehausen nach Meyendorf (multifunktionaler Wirtschaftsweg)	ca. 1,5 km	Nicht ermittelte Eigentümer, Stadt Wanzleben - Börde
2 Teilstück der Verbindung von Wanzleben-Domersleben	ca. 4,3 km	Stadt Wanzleben - Börde
3 straßenbegleitender Radweg an der Kreisstraße K1700	ca. 1,5 km	Im Wesentlichen wurde der Grunderwerb an der Kreisstraße durch die Stadt Wanzleben – Börde erreicht
4 Teilstück Aller-Harz-Radweg - Eggenstedt(multifunktionaler Wirtschaftsweg)	ca. 3,1 km	Stadt Wanzleben - Börde
5 straßenbegleitender Radweg Groß Rodensleben – Klein Rodensleben an der Landesstraße (L 49)	ca. 3,2 km	Land Sachsen-Anhalt, Separationsinteressenten
6 straßenbegleitender Radweg Hohendodeleben – Niederndodeleben an der Kreisstraße K1163	ca. 1,3 km	Landkreis Börde

Tabelle 1 Eigentumsverhältnisse

5.4. Altersstrukturen der Nutzer

Die Altersstruktur der Nutzer ist variabel. Den größten Anteil haben die 30-49-jährigen. Gerade bei dieser Generation ist vor allem das E-Bike von hoher Bedeutung. Aber auch die normalen Citybikes sind in der Kommune stark vertreten. Es gibt auch viele Kinder, die im Ort mit dem Fahrrad zur Schule fahren. Eine Übersicht zu den Altersstrukturen und den verschiedenen Fahrradtypen ist als Diagramm in der Anlage 1 angefügt.

unter 18	18-29	30-49	50-69	über 70
10,77%	9,23%	58,46%	16,92%	4,62%

Tabelle 2 Altersstrukturen

5.5. Ansprüche der verschiedenen Altersgruppen an das Radverkehrsnetz

Die Ansprüche sind trotz unterschiedlicher Altersgruppen relativ identisch. Die meisten wünschen sich sichere Verbindungen zu zentralen Orten. Auch die Ausbauart ist von entscheidender Bedeutung, da es für ein sicheres Fahren eine Voraussetzung ist. Somit ist für alle Gruppen die Aufwertung der Verbindungen von besonderer Bedeutung. Details können in der Anlage 1 vertieft werden.

5.6. Nutzbare Anlagen für den Radverkehr

Die nutzbaren Anlagen wurden unter den Voraussetzungen der Nummer 5.2. festgestellt.

Die Verteilung der Verbindungsarten wird in Prozent wie folgt aufgeschlüsselt:

Netztypen	Länge in km	In Prozent
fehlende straßenbegleitende Radwege an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen	45,74 km	37,10%
Außerorts	70,74 km	57,37%
Innerorts	6,82 km	5,53%

Tabelle 3 Netztypen in der Einheitsgemeinde

Der **Fokus** liegt weiterhin bei den außerörtlichen Verbindungen auf **Multifunktionswegen** als Wegenetz. Die Oberflächenbeschaffenheit der außerörtlichen Verbindungen sind der unterstehenden Tabelle zu entnehmen.

Beschaffenheit	Länge in km	In Prozent
Bitumen	10,75 km	15,20%
Beton	8,93 km	12,62%
Spurbahn	24,74 km	34,29%
Schotter	19,97 km	37,89%

Tabelle 4 Beschaffenheit der Radverbindungen

In der Tabelle entnimmt man die Eignung als Radweg, der außerörtlichen Verbindungen.

Eignung als Radweg	Länge in km	In Prozent
Ja	39,97 km	56,50%
Bedingt	16,22 km	22,93%
Nein	14,56 km	20,58%

Tabelle 5 Eignung der Radwege

Ziel ist es, die mittelmäßig bis schlecht befahrbaren Strecken zu erneuern und Netzlücken zu schließen. Um den Alltagsradverkehr zu fördern, muss die Infrastruktur familienfreundlich, barrierefrei und verkehrssicher sein sowie einheitliche Qualitätsstandards aufweisen. Von den insgesamt 70,74 km Multifunktionswegen sind nur 14,56 km für Radfahrer völlig ungeeignet.

IV Entwicklungskonzept

6. Ziele und Leitlinien zur Entwicklung des Radwegenetzes

In diesem Kapitel werden die Empfehlungen für die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur im Planungsgebiet erläutert. Die Empfehlungen setzen sich aus punktuellen und streckenbezogenen Maßnahmen für das Radverkehrsnetz zusammen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen orientieren sich zum einen daran, was von der Stadt als umsetzbar angesehen wird, zum anderen an den Zielen der Sicherheit, Leichtigkeit und Attraktivität des Radverkehrs.

Die Maßnahmen werden in Form eines Maßnahmenkatalogs aufbereitet. Insgesamt wurden 6 Maßnahmen zur mittelfristigen Verbesserung formuliert.

7. Maßnahmenkonzept

Auf Grundlage der Bestandsanalyse und der zu realisierenden Konzeption des integrierten Alltages und Freizeitnetzes ergeben sich unterschiedliche Ausbauanforderungen.

- Neubau Radwege
- Oberflächen sanieren und/oder verbreitern
- Verkehrsorganisation und –sicherheit
- Abstellanlagen/Rastplätze/Ladeinfrastruktur für E-Bikes
- Ausbau stillgelegter Bahnverbindung als Radwege

Die Priorisierungen orientieren sich u. a. an der Netzkategorie. So sind relevante Hauptrouten (Priorität 1) frühzeitiger zu ertüchtigen als Nebenrouten (Priorität 2). Zudem erfolgte eine Abwägung hinsichtlich der Dringlichkeit. Die Dringlichkeit setzt sich zusammen aus der Gefährdung durch den KFZ-Verkehr sowie ihrer Wirksamkeit und ihrem Nutzungspotential. Hierfür spielen insbesondere die Angaben aus der Öffentlichkeitsbefragung eine wichtige Rolle. Zudem wurden insbesondere punktuelle Maßnahmen, welche geringe Kosten verursachen und zügig realisiert werden können, mitunter höher priorisiert.

7.1. Maßnahmen mit übergeordneter Bedeutung

Priorität	Verbindungen	Bedeutung für die Bevölkerung
1	Teilstück des Multifunktionswegs von Seehausen nach Meyendorf. Die Verbindung ist größtenteils ausgebaut und in einem guten Zustand mit Spurbahnplatten. Bei dem fehlenden Teilstück handelt sich um ca. 1,5 km groben Schotter. Es gibt eine gute Verbindung von Meyendorf nach Klein Wanzleben in Form von Bitumen.	Durch den Ausbau des Multifunktionsweges erreicht man die Verbindung der Zentren über 4 Ortsteile: Seehausen-Meyendorf-Klein Wanzleben-Wanzleben. Somit bekommt die Verbindung auch in Zukunft eine hohe Bedeutung für den Alltag, da man hier eine Ost-West-Verbindung erreicht.
2	Lückenschluss Multifunktionsweg Domersleben-Wanzleben. Die Verbindung ist auch eine Radroute des Telegraphenradweges und besteht bei diesem Abschnitt überwiegend aus Schotter.	Durch die Aufbereitung erweitert man den Einzugsbereich zu den Zentren. Man erweitert die Verbindung von Priorität 1, um einen Ortsteil weiter. Es gibt von Domersleben gut ausgebaute Multifunktionswege in Form von Spurbahnplatten nach Groß Rodensleben und Klein Rodensleben, somit werden die Orte auch an das Radnetz angeschlossen.
3	Sarreradweg von Wanzleben nach Bottmersdorf und Fortführung nach Klein Germersleben. Es handelt sich hierbei um einen straßenbegleitenden Radweg an der K1170. Ein ausgebauten Bitumenweg gibt es von Bottmersdorf nach Wanzleben.	Man würde durch die Errichtung der Verbindung zwischen Bottmersdorf und Klein Germersleben einen weiteren Ort an das Radnetz anbinden. Da es aber einen gut ausgebauten Multifunktionsweg von Klein Germersleben nach Bottmersdorf gibt, ist diese Priorität nachrangig zu behandeln.
4	Aller-Harz-Radweg nach Eggenstedt. Es gibt weiterführend eine gut ausgebaute Verbindung nach Altbrandsleben bis zur Gemarkung des Gemeindegebietes. Der andere Teil ist größtenteils Schotter.	Durch die Aufwertung des Abschnittes würde man die touristische Route aufwerten und gleichzeitig mit dem Ausbau die Nachbargemeinde verbinden
5	straßenbegleitender Radweg von Groß Rodensleben nach Klein Rodensleben.	Im Zuge des Flurbereinigungsverfahrens besteht die Möglichkeit diese Verbindung in den Wege- und Gewässerplan aufzunehmen. Die Neugestaltungsgrundsätze passieren im Laufe des Jahres.
6	straßenbegleitender Radweg von Hohendodeleben nach Niederndodeleben	Im Zuge des Flurbereinigungsverfahrens besteht die Möglichkeit diese Verbindung zu schaffen. Man würde eine Verbindung zur Nachbargemeinde erreichen, die bis zum Wirtschaftsstandort HT Park führt und dann weiter zur Landeshauptstadt. Die Neugestaltungsgrundsätze wurden bereits eingeplant, aber das Flurbereinigungsverfahren ist noch nicht eingeleitet.

Tabelle 4 Darstellung des Maßnahmenkatalogs

Kostenschätzung ohne Grunderwerb (lediglich Baukosten pro Kilometer): Dabei wurden die Annahmen getroffen, dass die Verkehrsanlage nur für Radfahrer und Fußgänger ausgelegt ist. Die Ausbauart ist Asphaltbauweise. Die Beispielbreite ist hier 1,5 m plus jeweils 0,5 m Bankett.

Kurzbeschreibung der Maßnahme	Menge	Einheit	EP	Gesamtpreis auf 1000 m
Pflanzliche Bodendecke abräumen, entsorgen	2500	m ²	3,60€	9.000,00€
Oberbodenabtrag laden, entsorgen 15 cm	2500	m ²	4,50€	11.250,00€
Bodenausschachtung für Belagsflächen ca. 40 cm	1500	m ²	11,86€	17.790,00€
Unterbau ohne Deckschicht ca. 38 cm	2500	m ²	14,80€	37.000,00€
Geotextil	1500	m ²	3,60€	5.400,00€
Lastplattendruckversuch alle 100 m	10	Stück	180,00€	1.800,00€
Asphalt 2-lagig	1500	m ²	35,00€	52.500,00€
Rohplanum Massenausgleich	1000	m ²	1,18€	1.180,00€
Planungshonorar	20	%		27.184,00€
Nettosumme				163.104,00€
Bruttosumme	19	%		194.093,76€

Tabelle 5 Darstellung der Kosten

Die einzelne Kostenschätzung wurde jeweils für die einzelnen Prioritäten des Maßnahmenkatalogs aufgeschlüsselt.

Maßnahme	Länge	Gesamtpreis	Erklärung
Priorität 1	ca. 1,5 km	291.140,64€	da ein Teilstück schon eine Betonspurbahn aufweist, müsste man nicht den gesamten Streckenabschnitt erneuern, es würde sich um einen Multifunktionsweg handeln
Priorität 2	ca. 4,3 km	834.603,17€	der gesamte Abschnitt besteht aus Schotter, es handelt sich um einen Multifunktionsweg
Priorität 3	ca. 1,5 km	291.140,64€	ein asphaltierter Wirtschaftsweg kann als Umweg derzeit genutzt werden, es würde sich um einen straßenbegleitenden Radweg handeln
Priorität 4	ca. 3,1 km	601.690,66€	einige Abschnitte besitzen Spurbahnplatten, es handelt sich um einen Multifunktionsweg
Priorität 5	ca. 3,2 km	621.100,03€	es würde sich um einen straßenbegleitenden Radweg handeln
Priorität 6	ca. 2,0 km	388.187,52€	es würde sich um einen straßenbegleitenden Radweg handeln

Tabelle 6 Darstellung der Kosten für die einzelnen Maßnahmen

Da alle beschriebenen Ausbaumaßnahmen grundsätzlich förderfähig sind, ist eine Finanzierung nicht vollkommen unmöglich. Voraussetzung für die Förderung des ländlichen Wegebbaus über ELER, ist eine Aufnahme in das LEADER-Programm. Dabei ist lediglich der Ausbau förderfähig. Die Unterhaltungskosten sind im Förderprogramm nicht inbegriffen. Der Fördersatz **kann** bei finanzschwachen Kommunen bis zu 90% betragen. Eine derzeitige Aufnahme in das Förderprogramm Stadt und Land ist derzeit ausgeschlossen, da das Förderprogramm ausgeschöpft ist. Die Verbindung zum Ministerium für Infrastruktur und Digitales besteht und setzt die Stadt über neue Förderprogramme in Kenntnis.

7.2. Maßnahmen mit örtlicher Bedeutung

Die Maßnahmen mit örtlicher Bedeutung sind die Verbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen, um das Netz in der Gemeinde zu verdichten.

Es soll dadurch verstärkt möglich sein, dass Rad für den Alltag zu nutzen ohne auf den PKW zurück zu greifen. Hier sind Verbindungen zwischen einzelnen Ortsteilen zu verstehen, die keine weiterführenden Funktionen besitzen. Ein verdichtetes Radwegenetz ist als Anlage 5 aufgeführt. Neben den oben priorisierten Maßnahmen sind weitere Verbindungen in der Stadt Wanzleben-Börde zu erwähnen:

- Die Verbindung von Seehausen nach Eggenstedt (überwiegend grober Schotter, teilweise auch Spurbahnplatten vorhanden)
- Die Verbindung von Klein Rodensleben zum Bahnhof Wellen (Netzlücke als straßenbegleitender Radweg entlang der L46)
- Die Verbindung von Buch nach Langenweddingen (Führung über die Feldlage. Die Stadt Wanzleben-Börde betrifft hier ein Wegestück von ca. 330m mit einer Oberflächenbeschaffenheit von Schotter.)

Da die prioritären Maßnahmen nicht überlaufen, werden diese genannten Verbindungen auf eine Art „Warteliste“ gesetzt. Sobald sich Maßnahmen in Richtung Planung bewegen, werden diese Maßnahmen detaillierter aufgeführt und berücksichtigt. Im Vergleich zu den anderen Maßnahmen ist Wichtung geringer und ist deshalb als nachrangig zu bewerten.

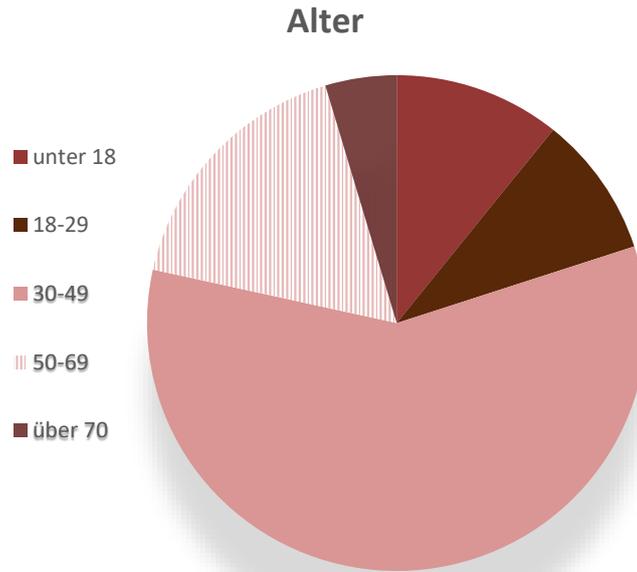
8. Zusammenfassung und Ausblick

Zusammenfassend kann man festhalten, dass die Stadt Wanzleben – Börde ein gutes Grundgerüst an Radverkehrsverbindungen aufgebaut hat. Nun geht es darum dieses zu erweitern und qualitativ schlechte Verbindungsstücke zu verbessern. Das Ziel ist ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz mit einer guten Oberflächenbeschaffenheit, das den Mindeststandard erfüllt. Dabei ist eine sukzessive Vorgehensweise empfehlenswert. So werden erst die Hauptachsen errichtet und später die Nebenachsen, um so ein dichtes Netz zu errichten.

Eine Karte von Radverbindungen wird es auch auf der Homepage geben, die die Ausbauart und Qualität der Verkehrsflächen aufzeigt. Mit den aufgezeigten 6 Maßnahmen kommt man dem Ziel deutlich näher. Die Finanzierung über das ALFF lässt die Kosten der Stadt nicht ins unmögliche steigen. So würde sich der Abschnitt Seehausen – Meyendorf mit nur rund 60.000,00€ finanzieren lassen. Weiterhin besteht die Möglichkeit den Ausbau über die Einnahmen aus dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) zu finanzieren. Man kann davon ausgehen, dass pro Windkraftanlage ca. 30.000 € zusätzlich in den Haushalt fließen. Bei den straßenbegleitenden Radwegen sind vor allem die Landesstraßen von großer Bedeutung. Insgesamt weist die Bedarfsplanung des Landes hier 12 Radwege aus. Davon befinden sich nur 2 Wege unter den ersten 50 der Prioritätenliste. Bei dem zurzeit bestehenden Ausbautempo könnten diese Abschnitte noch erlebbar sein. Es reichen eben nicht nur große Worte unserer Landesregierung. Manchmal benötigt man auch monetäre Mittel, um seine Aufgaben erfüllen zu können. Umso bedenklicher ist die Praxis des Landesstraßenbaubetriebes, die ihre Aufgaben an die Kommunen abgeben. Hier ist der bekannte Ferkeltaxenradweg ein Beispiel: für die Baukostenübernahme dieses Weges entfallen 2 straßenbegleitende Radwege und die Baulast des Ferkeltaxenradweges geht an die Kommune über.

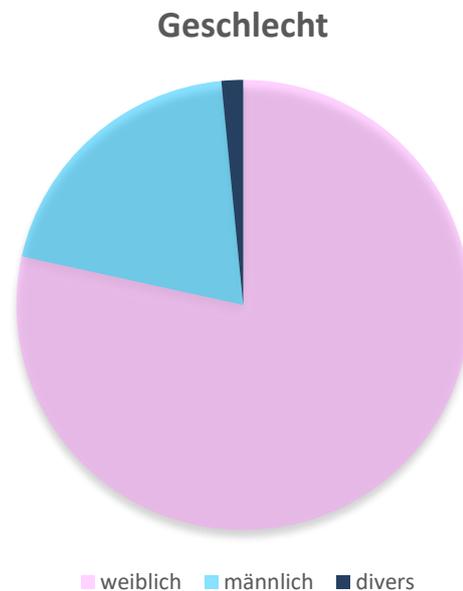
Es ist positiv festzuhalten, dass die Stadt Wanzleben – Börde ein Flächennetz an Radverkehrsanlagen von insgesamt 71 km besitzt, wovon nur 8 km völlig ungeeignet sind. Auch die Unfälle im Zusammenhang mit den Fahrradfahrern sind im Gemeindegebiet relativ gering. Im Ergebnis des Konzeptes zeigt sich ein gutes Wegenetz, welches in der Zukunft zu verbessern und zu erweitern ist.

Anlage 1 Auswertung der Bürgerumfrage

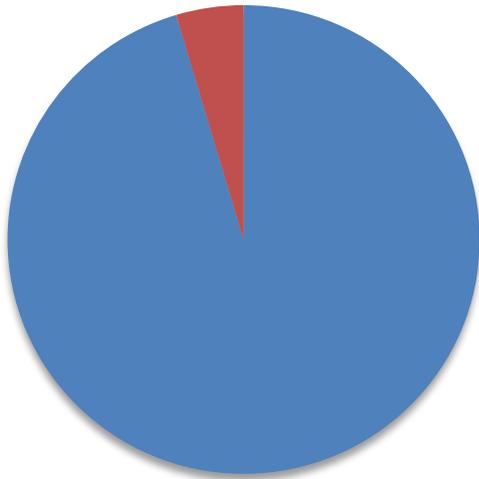


Im Kreisdiagramm wird zuerst das Alter ausgewertet. Der größte Teil der Befragten ist zwischen 30-49 Jahre alt (58,46%). Danach kommen die zwischen 50 -69-Jährigen, gefolgt von den 18-29-Jährigen und den unter 18-Jährigen. Die über 70-Jährigen haben am wenigsten an der Umfrage teilgenommen.

Die meisten der Befragten sind weibliche Teilnehmer, wie man aus dem Kreisdiagramm entnehmen kann. Danach folgen männliche Teilnehmer mit 20%. Diverse Teilnehmer sind nicht so stark vertreten.



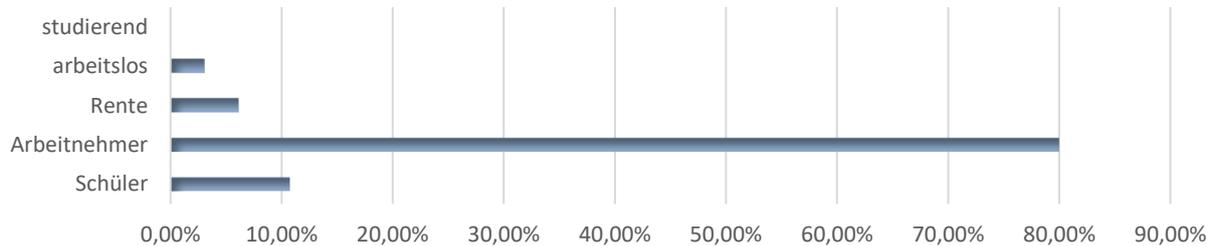
Wohnort



■ ja ■ im nahen Umfeld (bis 10km) ■ weitere Entfernung (über 10 km)

Tatsächlich wohnen über 90% der Befragten innerhalb der Einheitsgemeinde Wanzleben-Börde. Im nahen Umfeld (weniger bis zu 10 km Entfernung) wohnen ca. 5% der Befragten. Von weiterer Entfernung (über 10 km) hat keiner an der Umfrage teilgenommen. Das kann einerseits bedeuten, dass von weiterer Entfernung niemand in der Einheitsgemeinde vertreten ist, der an der Umfrage teilgenommen hat. Andererseits lässt sich daraus auch ableiten, dass den Einwohnern der Gemeinde das Thema Radverkehr viel bedeutete und dadurch die Teilnahme hier stark überwiegt. Dies ist positiv zu werten und kommt dem Radverkehrskonzept zu Gute.

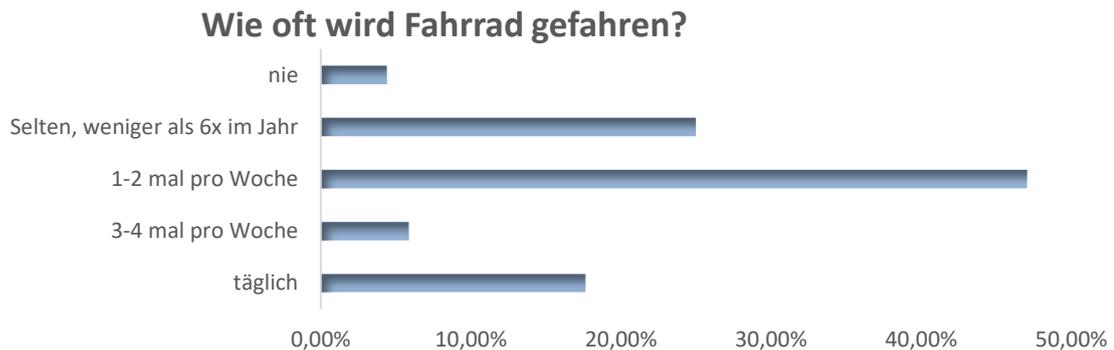
Beruflicher Status



Die meisten Befragten sind ArbeitnehmerInnen. Die SchülerInnen, RentnerInnen und Arbeitslose sind mittelmäßig vertreten. Somit sind für ArbeitnehmerInnen vor allem Verbindungen zur Arbeitsstätte von erheblicher Bedeutung. Aber auch der Weg zur Schule ist hier wichtig.

Bei den Antworten auf die spezifischen Fragen rund um das Thema Radfahren und dem Radverkehrsnetz sind auch Mehrfachantworten möglich gewesen. Diese wurden nach dem Verhältnis zur Gesamtabgabe aufgeschlüsselt und analysiert.

Bei der Frage, wie oft Fahrrad gefahren wird, haben 3 Personen die Antwortmöglichkeit „nie“ angegeben. Die weiteren Antworten wurden nicht weiter betrachtet, da dort auch teilweise keine aussagekräftigen Meinungen getroffen wurde. Die 3 wurden in den nachfolgenden Prozentangaben rausgerechnet und fließen nicht weiter in die Bewertung mit ein, da dies zu einer ungenauen Bewertung des Radverkehrskonzeptes führt. Das Ziel ist weiterhin ein positives und verknüpftes Radnetz aufzustellen.



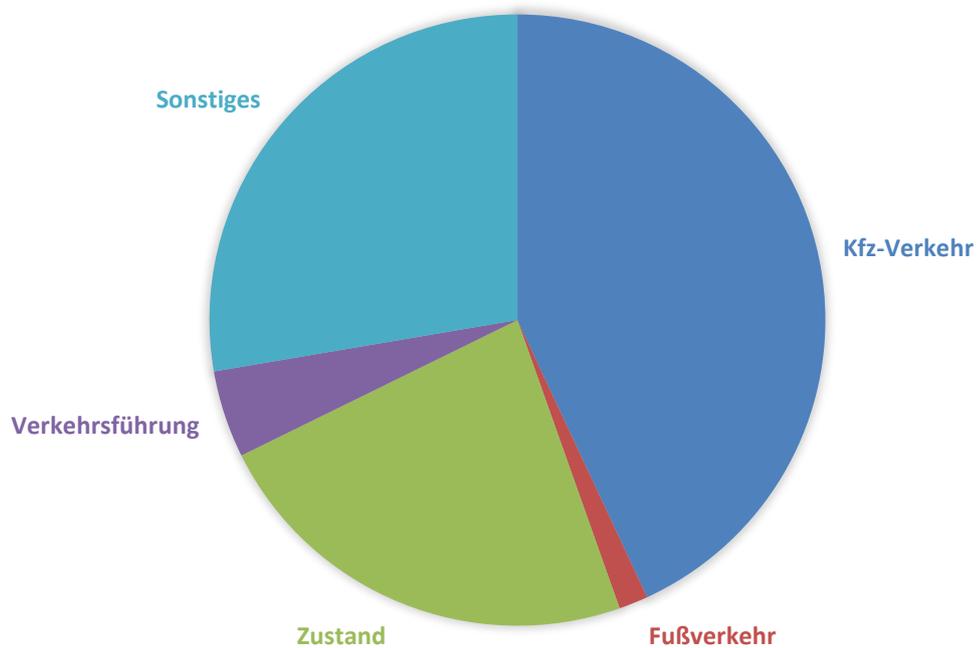
Aus der Abbildung ist zu entnehmen, dass ca. die Hälfte 1-2 Mal in der Woche mit dem Fahrrad fahren. Nur 4,41 % fahren nie mit dem Fahrrad. Wie oben erläutert fließen weitere Angaben der TeilnehmerInnen nicht weiter ein.

25 % der Befragten fahren selten mit dem Fahrrad. Mögliche Gründe sind hierfür die schlechten Radverkehrsverbindungen oder aber auch die Beschaffenheit der Oberfläche, was das Radfahren erschwert. Es gibt aber auch Teilnehmer die täglich mit dem Fahrrad fahren. Das sind ganze 17,65%.

Die Häufigkeit von 3-4 Mal pro Woche ist mit ca. 5% am wenigsten vertreten. Die Tendenz wie oft die Befragten Radfahren bildet eine relativ hohe Tendenz zwischen *täglich bis häufig* und *selten bis gar nicht*. Die Gründe des wenigen Radfahrens sind, wie bereits erläutert, das fehlende Radverkehrsnetz oder aber auch die fehlende Sicherheit auf den stark befahrenen Straßen. Es ist aber auch positiv festzustellen, dass 17,65% täglich mit dem Rad fahren.

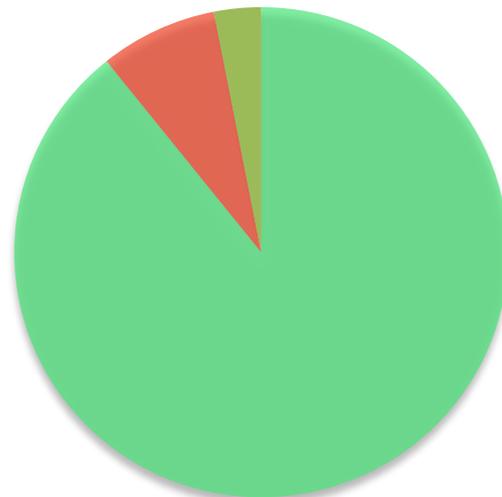
Auf die Gründe warum Befragte nicht so häufig mit dem Rad fahren wurde auch eingegangen. Ziemlich oft ist der KFZ-Verkehr ein Hauptproblem, gefolgt von Sonstiges und dem Zustand der Radverkehrsanlagen. Bei Sonstiges, haben die Befragten meistens, die fehlenden Verbindungen angegeben. Damit einher kommt die fehlende Sicherheit, vor allem auch für die Kinder. Weitere Gründe waren u.a. zu wenige Radwege und die Doppelnutzung der Feldwege. Die Verkehrsführung und der Fußverkehr stellen die geringsten Probleme beim Radfahren dar. Deutlich wird aus der Auswertung, dass man das Fortbewegungsmittel Rad und den KFZ-Verkehr trennen sollte. Dies wird u.a. erreicht durch straßenbegleitende Radwege und als „Ersatzlösung“ die Herstellung der multifunktionalen Radwege. So wird der KFZ-Verkehr vom Radverkehr getrennt und es entsteht mehr Sicherheit für RadfahrerInnen. Zusätzlich entstehen mehr Verbindungswege und möglich Lücken werden geschlossen.

PROBLEME BEIM RADFAHREN



Interessant ist die Frage, ob die befragten Personen in Zukunft gerne mehr mit dem Fahrrad fahren möchten. Fast 90% haben vor in Zukunft mehr mit dem Rad zu fahren, wenn die nötigen Verbindungen oder Aufwertungen vorgenommen worden. Dadurch würden sie sich sicherer fühlen und öfter auf das Verkehrsmittel Fahrrad zurückgreifen. Die Präferenz in Zukunft mehr Fahrrad zu fahren liegt bei 7,69 % und 3,08 % sind sich unsicher, ob sie in Zukunft mehr Fahrrad fahren.

Willst du in Zukunft mehr Fahrrad fahren?



ja nein unsicher

Bei der erstellten Umfrage zur Fahrradsituation wurden auch die verschiedenen Fahrradtypen einbezogen. Dabei habe ich mich auf das City- bzw. Trekkingrad, Rennrad, Mountainbike und das E-Bike beschränkt, da diese Typen in der Gemeinde am meisten vertreten sind. Aus der unteren Abbildung lässt sich erkennen, dass ein wenig über der Hälfte das City-/Trekkingrad benutzt. Das Mountainbike und das E-Bike sind in gleichen Anteilen vertreten und mache zusammen fast ein Drittel aus. Der Typ Rennrad ist beschränkt vertreten. Der richtige Rennradspport ist demnach nicht so stark in der Gemeinde ausgeprägt.

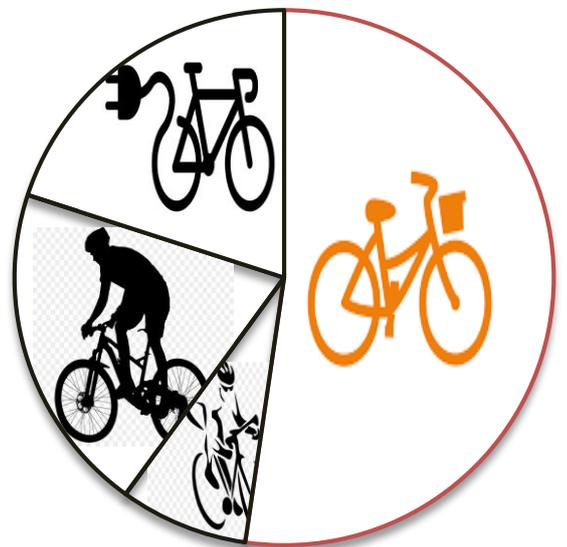
Was ist dein Fahrradtyp?

City/Trekkingrad

Rennrad

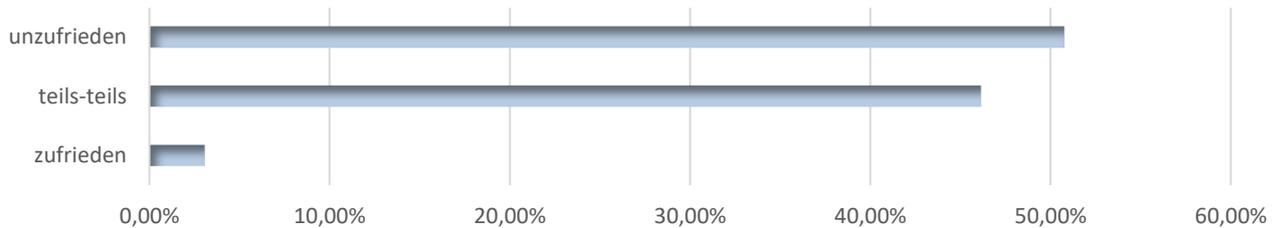
Mountainbike

E-Bike



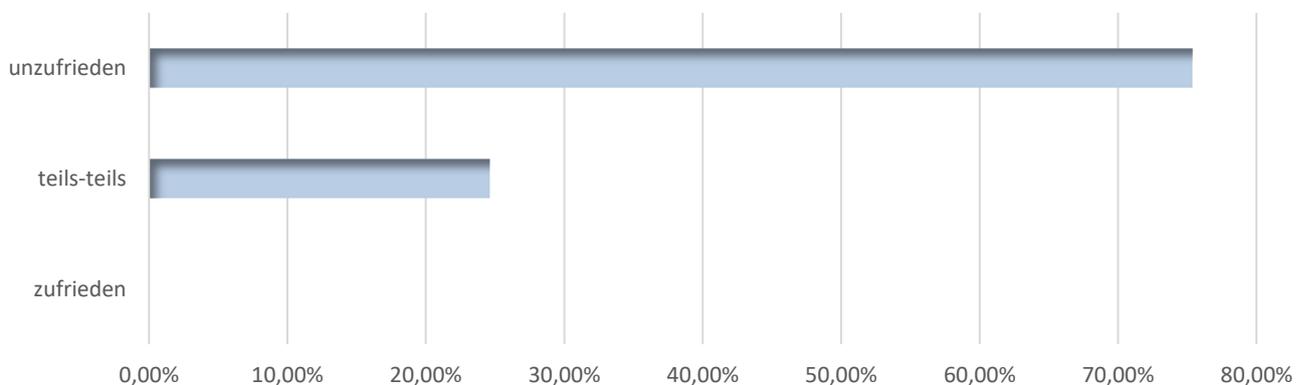
Als nächstes wurde auf die Frage der Qualität eingegangen. Dies beinhaltete die Qualität der Abstellanlagen und der Radverkehrsverbindungen.

Wie zufrieden bist du mit der Qualität von den Abstellanlagen?



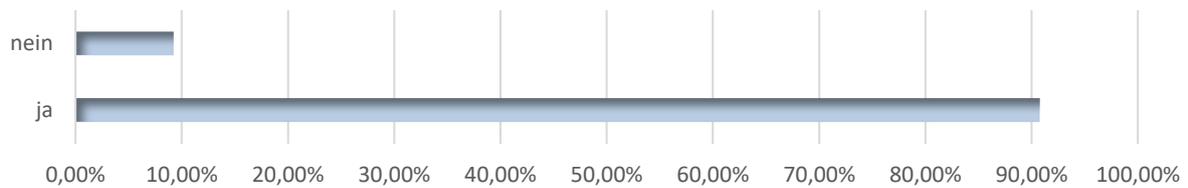
Bei der Qualität der Fahrradabstellanlagen erkennt man, dass ein ca. 50/50 Verhältnis entstanden ist, zwischen teils-teils und unzufrieden. Das Ergebnis an sich ist nicht ausreichend, aber es deutet auch daraufhin, dass der Bedarf hier z.T. gedeckt ist und man wahrscheinlich nur an sogenannten Hotspots die Abstellanlagen ausbauen muss bzw. zusätzliche anbringen muss. Ein geringer Teil ist auch mit den Fahrradabstellanlagen in der Einheitsgemeinde zufrieden.

Zufriedenheit der Radverkehrsverbindungen



Die Zufriedenheit der Radverkehrsverbindungen hat deutlich schlechter abgeschnitten. Über 70% sind unzufrieden mit den Verbindungen. Die Gründe der Unzufriedenheit könnte mit den Problemen des Radfahrens zusammenhängen. Durch die fehlenden Verbindungen ist man im KFZ-Verkehr-Mischverkehr oder auf schlecht ausgebaute Wirtschaftswege angewiesen. Dadurch fühlen sich die RadfahrerInnen sehr unsicher und sind demnach auch unzufrieden. Nur um die 25% haben bei der Zufriedenheit der Radverkehrsverbindungen teils-teils angegeben. Keiner der Befragten hat zufrieden angegeben. Hier muss man auf jeden Fall dabeibleiben, damit man ein besseres Ergebnis erzielt.

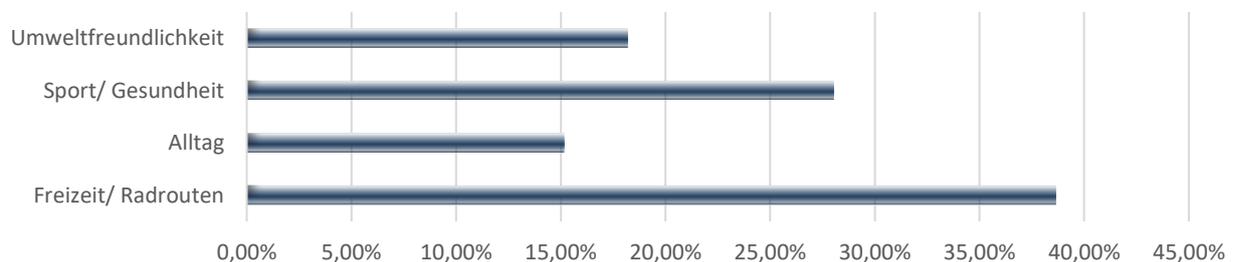
Im Besitz eines PKW?



Fast alle TeilnehmerInnen sind im Besitz eines PKW. Dadurch, dass Verbindungen a) fehlen und b) die vorhandenen größtenteils schlecht ausgebaut sind, greifen die meisten auf das Auto zurück. Zumal haben sie so auch die nötige Sicherheit, die Ihnen als Radfahrender fehlt.

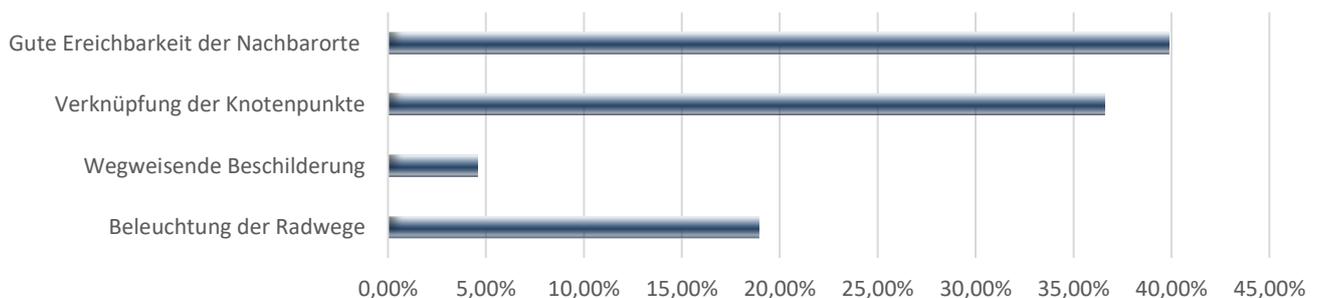
Es ist sehr interessant zu sehen, aus welchen Gründen die Mitwirkenden mit dem Rad fahren. Hier waren Mehrfachantworten zulässig. Somit wurden die Antworten im Verhältnis zur Gesamtzahl gewertet. Das alltägliche Fahrradfahren ist am wenigsten vertreten. Die meisten Befragten fahren in der Freizeit mit dem Rad oder fahren touristische Radrouten entlang. Danach folgt der Fokus des Sports und der Gesundheit, die zum Fahrradfahren anregen, gefolgt von dem Aspekt der Umweltfreundlichkeit, welcher mit dem alltäglichen Radfahren fast gleich abschneidet. Der Fokus liegt hier also bei der Freude am Radfahren und der Gesundheit. Durch die Herstellung oder der Aufwertung von den Verbindungen wird dieses Ziel erreicht und man könnte u.a. mehr zum Radfahren begeistern.

Grund zum Fahrradfahren



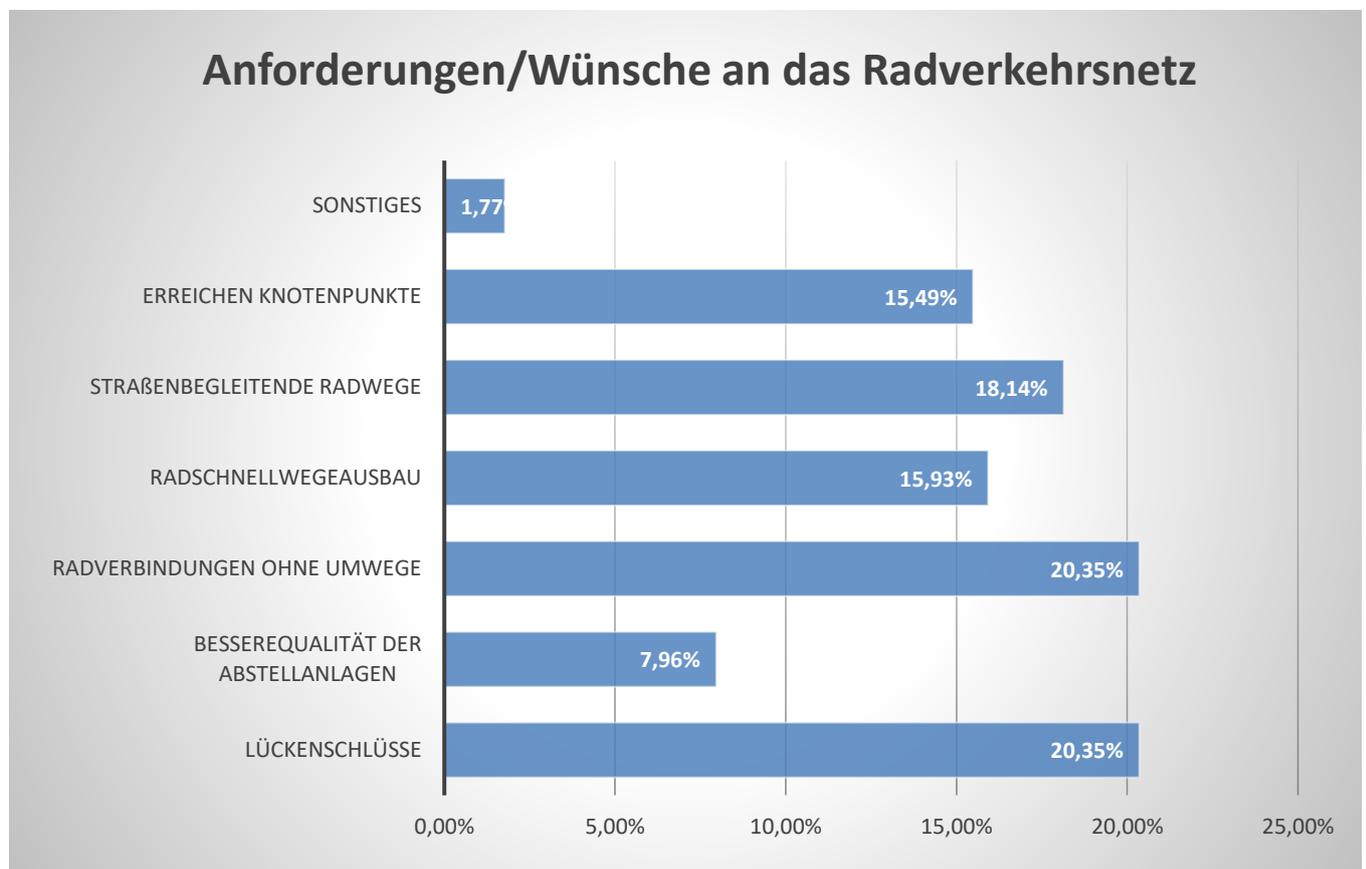
Bei der Umfrage wurde auch auf die Bedürfnisse der TeilnehmerInnen eingegangen, was ihnen am Radfahren besonders wichtig ist. Dabei hat sich folgende Auswertung ergeben:

Besonders wichtige Aspekte



Die meisten legen besonders viel Wert auf die gute Erreichbarkeit des Nachbarorts und die Verknüpfung der zentralen Knotenpunkte, wie Schulen, Kitas und Einkaufsmöglichkeiten. Von nicht ganz so entscheidender Bedeutung ist die Beleuchtung der Radwege mit fast 20% Wichtigung. Von sehr geringer Bedeutung ist für TeilnehmerInnen die wegweisende Beschilderung. Diese hat laut der Umfrage mit nicht einmal 5% am schlechtesten abgeschnitten.

Selbstverständlich wurde in der Umfrage auch auf die Anforderungen und Wünsche an das Radverkehrsnetz eingegangen. Aus dem Balkendiagramm ist zu erlesen, dass Lückenschlüsse und die Radverbindungen ohne Umwege gleichermaßen gewichtet sind mit 20,35 %. Danach folgt der Ausbau der straßenbegleitenden Radwege mit 18,14 %. Die straßenbegleitenden Radwege sind vor allem attraktiv, weil sie nicht zu umwegig sind und die Radfahrer vom KFZ-Verkehr getrennt sind und somit auch sicher sind. Das Erreichen von Knotenpunkten und der Radschnellwegeausbau sind mit etwas über 15 % auch in etwa gleichstark vertreten. Die Qualität der Abstellanlagen und sonstige Wünsche sind von nicht allzu hohem Interesse. Sie sollten jedoch trotzdem mitbetrachtet werden und der Verbesserung zulaufen.



Des Weiteren hatten TeilnehmerInnen auch die Möglichkeit ihre persönlichen Wünsche zu erwähnen. Dort hat man u.a. angegeben, dass man sich Radwege von Dorf zu Dorf wünscht. So können sich Kinder untereinander treffen ohne abhängig von den Eltern zu sein. Man fühle sich zu sehr im Ort eingeschlossen, da man von Auto und Bus abhängig ist. Viele begrüßen auch, dass sie mit dem Rad zur Arbeit fahren würden, wenn die Sicherheit und Infrastruktur gegeben ist. Als besondere Streckenabschnitte bzw. Radverkehrsverbindungen wurde vor allem die Verbindung von Wanzleben nach Magdeburg genannt und die Verbindung von Hohendodeleben nach Wanzleben. Dies liegt im besonderen Interesse der BürgerInnen.



Anlage 2 Umfragebogen

Fragebogen zum Radverkehrskonzept der Einheitsgemeinde Wanzleben-Börde

Bewerten Sie mit wenig Aufwand die Situation für Radfahrende vor Ort – und geben Sie Politik und Verwaltung ein wichtiges Feedback aus Sicht der Radfahrer*innen.

Allgemeine Angaben:

PLZ: _____

Ort: _____

Wie alt sind Sie?

- unter 18
- 18-29
- 30-49
- 50-69
- über 70

Wie ist Ihr Geschlecht?

- weiblich
- männlich
- divers

*Spezifische Fragen über die Situation für Radfahrer*innen:*

1. Wohnen Sie in dem Gebiet der Einheitsgemeinde Wanzleben-Börde?

- ja
- nein, im nahen Umfeld (ca. 10km)
- nein, im weiteren Umfeld (> 10km)

2. Welchen beruflichen Status haben Sie?

- zur Schule gehen
- Arbeitnehmer
- in Rente
- arbeitslos
- studierend

3. Wie oft fahren Sie mit dem Fahrrad?

- täglich
- 3-4x pro Woche
- 1-2x pro Woche
- selten, weniger als 6x pro Jahr
- nie

4. Aus welchen Gründen fahren Sie Fahrrad? (Mehrfachantworten möglich)

- Freizeit/Radrouten/Tourismus
- Alltag
- Sport/Gesundheit
- Umweltfreundlichkeit

5. Würden Sie in Zukunft gerne mehr Fahrrad fahren?

- ja
- nein
- bin mir unsicher

6. Welchen Fahrradtyp nutzen Sie hauptsächlich?

- City-/Trekkingrad
- Mountainbike
- Rennrad
- E-Bike

7. Wie zufrieden sind Sie mit der Qualität und der Anzahl der Abstellanlagen?

- zufrieden
- teils-teils
- unzufrieden

8. Wie zufrieden sind Sie mit den Radwegeverbindungen?

- zufrieden
- teils-teils
- unzufrieden

9. Was stört Sie am meisten beim Fahrradfahren in der Einheitsgemeinde Stadt Wanzleben-Börde?

- Kfz-Verkehr
- Fußverkehr
- Zustand der Radverkehrsanlagen
- Verkehrsführung
- sonstiges und zwar:

10. Welche Aspekte sind Ihnen beim Fahrradfahren besonders wichtig? (Mehrfachantworten möglich)

- Beleuchtung der Radwege
- wegweisende Beschilderung
- Verknüpfung zu wichtigen Knotenpunkten, z.B. Schule, Einkaufsmöglichkeiten, Verwaltung etc.
- gute Erreichbarkeit des Nachbarortes

11. Steht Ihnen ein PKW zur Verfügung?

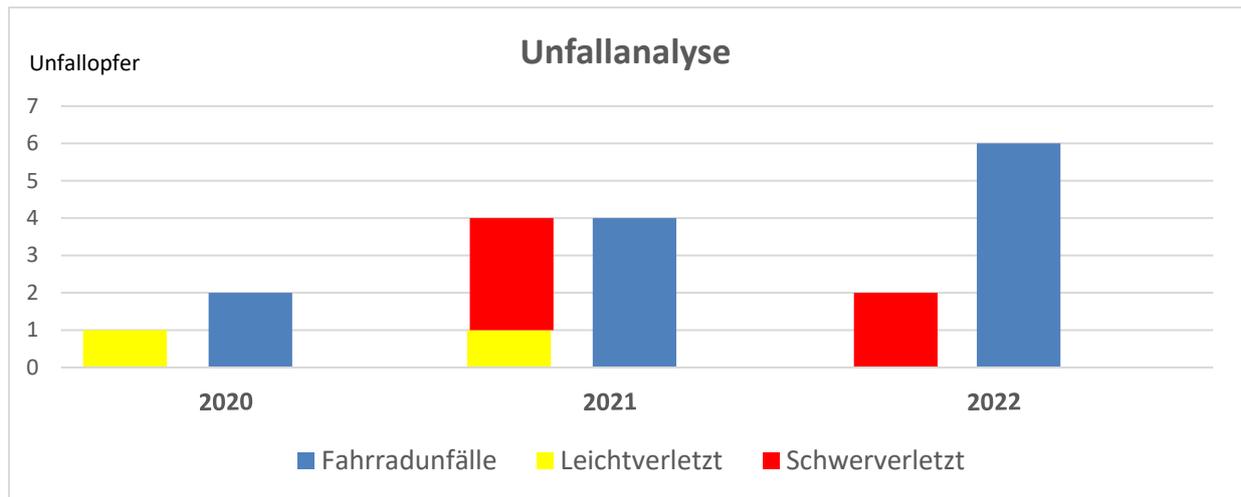
- ja
- nein

12. Welche persönlichen Anforderungen und Wünsche haben Sie an ein Radverkehrsnetz? (Mehrfachantworten möglich)

- Lückenschlüsse an Radwege
- Radschnellwegeausbau: Stadt und Land verbinden
- bessere Qualität der Fahrradabstellanlagen
- straßenbegleitende Radwege
- Radverbindungen ohne größere Umwege
- Erreichen zentraler Knotenpunkte
- sonstiges und zwar:

13. Haben Sie noch sonstige Anregungen/Wünsche zur Fahrradsituation der Gemeinde?

Anlage 3 Unfallanalyse



Die Unfallanalyse wurde durch Zuarbeiten der Polizei Sachsen-Anhalt des Polizeireviers Börde in Haldensleben erstellt.

Bei dem Diagramm handelt es sich um ein gestapeltes Säulendiagramm. Es gibt Auskunft über die Fahrradunfälle der letzten drei Jahre (2020-2022) auf dem Gemeindegebiet Wanzleben-Börde. Dabei wurde das Diagramm aufgeteilt in Fahrradunfälle insgesamt (blau) und Fahrradunfälle mit Leichtverletzten (gelb) und Schwerverletzten (rot).

Nicht immer sind bei Fahrradunfällen die Unfallopfer leicht- oder schwer verletzt worden.

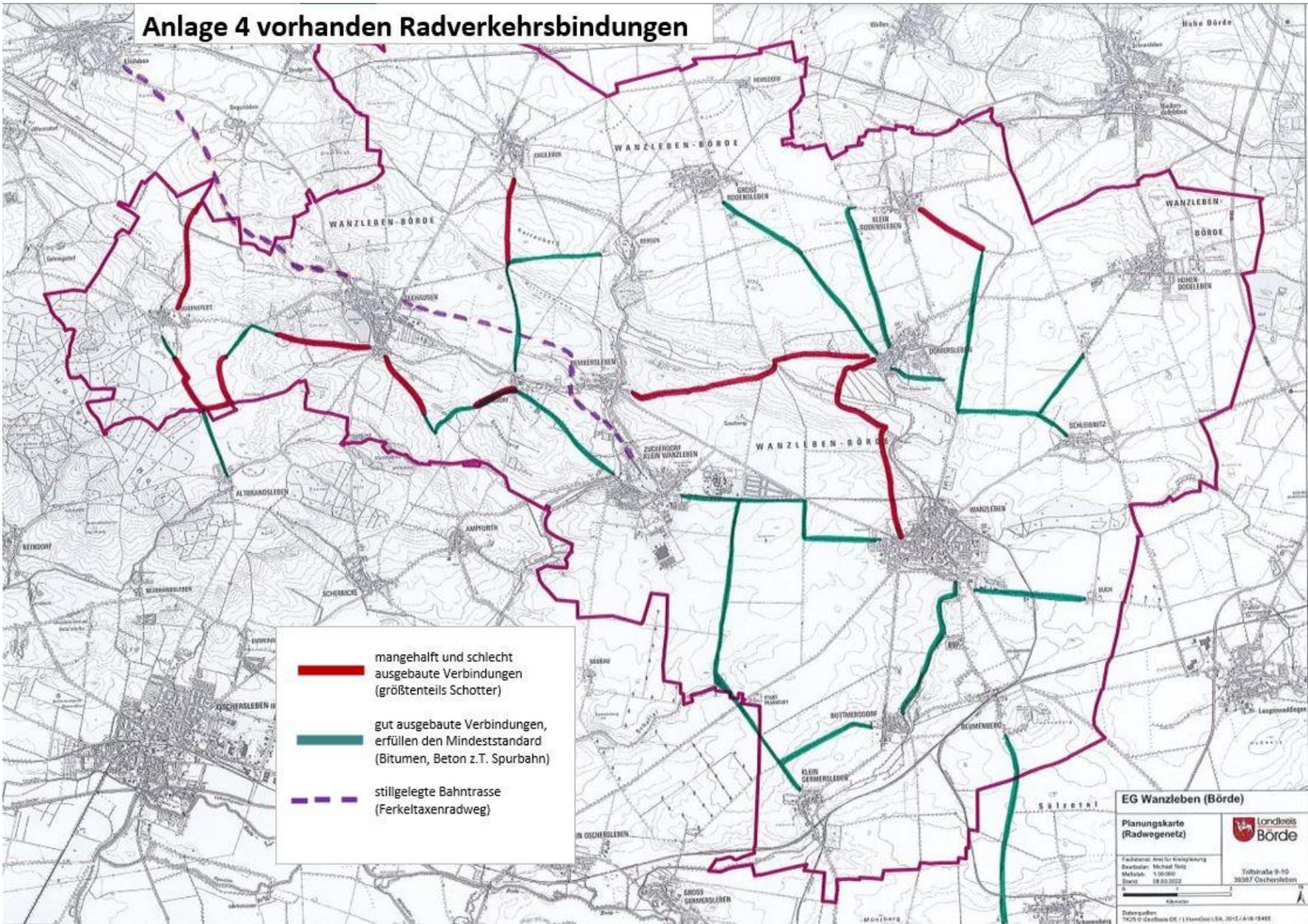
Insgesamt wurden in dem Zeitraum 2020-2022 in der Gemeinde 12 Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fahrrädern registriert. Es ist deutlich zu erkennen, dass die Fahrradunfälle über die Jahre zugenommen haben. Allerdings ist dies in Relationen zu anderen Gemeinden und Städten noch sehr gering.

Im Jahr 2020 gab 2 Unfälle im Zusammenhang mit dem Radverkehr. Davon war einer leicht verletzt. Das Jahr 2021 gab es insgesamt vier Fahrradunfälle im Gemeindegebiet. Die Unfälle insgesamt haben sich innerhalb eines Jahres verdoppelt. Von den vier Unfällen war eine/r leicht verletzt und drei schwer verletzt. Im Vergleich zu dem Vorjahr liegt eine Steigerung der Schwerverletzten vor. Die Unfälle der Leichtverletzten sind konstant zum Vorjahr.

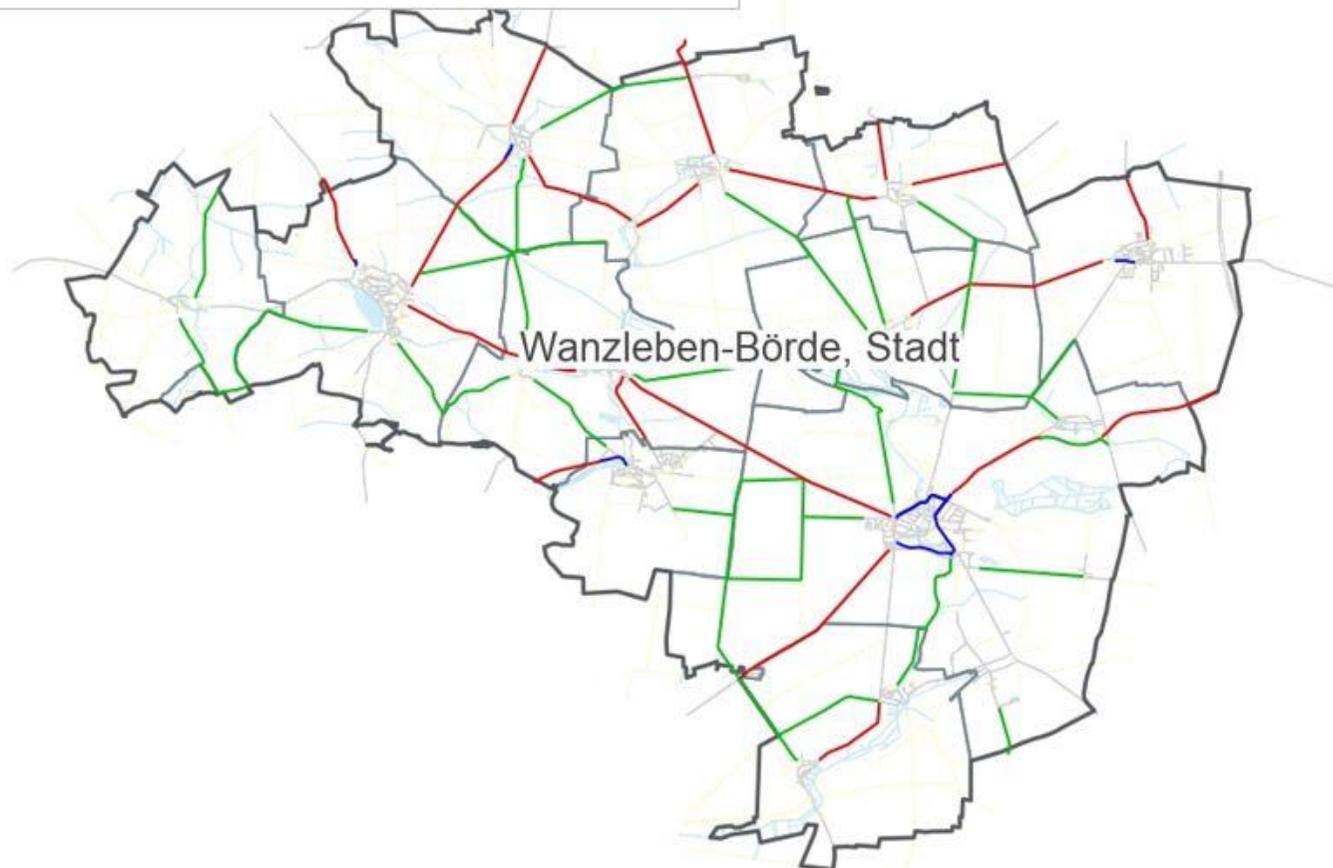
Im Jahr 2022 haben sich die Fahrradunfälle zum Jahr 2020 verdreifacht. Insgesamt wurden sechs Fahrradunfälle im Gemeindegebiet aufgezeichnet. Davon waren zwei Unfälle schwer verletzt. Das bedeutet, dass die Zahl der Schwerverletzten im Jahr 2022 wieder abgenommen hat.

Grundsätzlich ist über die Jahre eine konstante Steigerung der Fahrradunfälle erkennbar. Diese sind aber im Anbetracht der Größe des Gemeindegebietes noch sehr gering. Dies muss positiv festgehalten werden.

Anlage 4 vorhandenen Radverkehrsbindungen



Anlage 5 Verbindungen innerorts und außerorts mit fehlenden straßenbegleitenden Radwegen



Legende

Wirtschaftswege (Ergänzung)

- Außerorts
- Netzlücke
- Innerorts
- default

Gemeinde

- Gemeinde

Gemarkung

- Gemarkung

Stehendes Gewässer

- stehendes Gewässer

Fließgewässer

- Fließgewässer

Platz

- Fußgängerzone (Platz)
- Platz

Weg

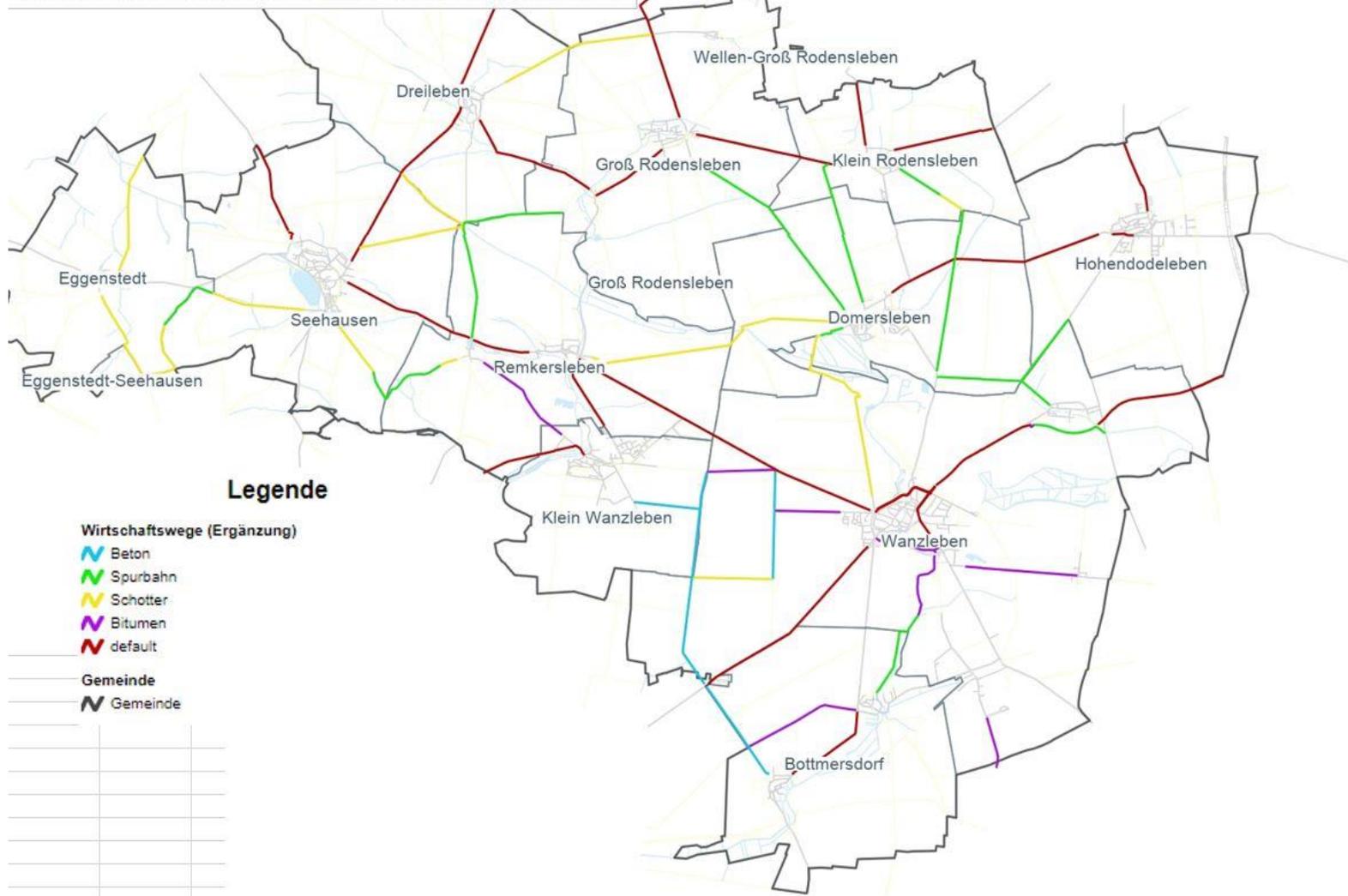
- Weg

Straßenverkehr

- Fußgängerzone
- Verkehrsbelegfläche Straße
- Straßenentwässerungsanlage
- Gebäude- und Freifläche zu Verkehrsanlagen, Straße



Anlage 6 Ausbauarten der Radverkehrsverbindungen



Legende

Wirtschaftswege (Ergänzung)

-  Beton
-  Spurbahn
-  Schotter
-  Bitumen
-  default

-  Gemeinde
-  Gemeinde

Die roten Verbindungen „default“ sind die fehlenden straßenbegleitenden Radwege. Diese haben bei dem Kriterium der Ausbauart keine Angaben.

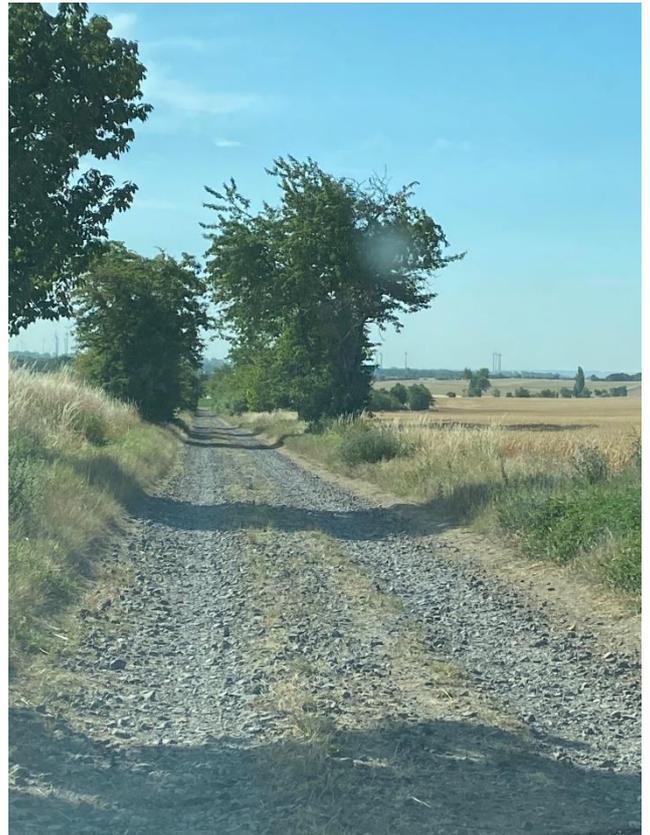
Anlage 7 beschriebene Prioritäten mit Kartenauszug

Priorität 1

Durch den Ausbau der Verbindung von Seehausen nach Meyendorf würde man die Verbindung des Radnetzes zwischen den Hauptzentren schaffen. Man hat somit eine weitreichende Verbindung von Seehausen nach Wanzleben über die Orte Meyendorf und Klein Wanzleben. Dadurch das Teilstücke bereits ausgebaut sind, hat man somit auch die Verdichtung des Radwegenetzes erreicht. Mit dem Ausbau des Teilstücks Meyendorf Seehausen von 3,17 km sind sieben Ortsteile der Stadt über ein gut ausgebautes Radwegenetz zu erreichen. Ein Teil der Verbindung besitzt auch Spurbahnplatten, die lediglich aufgewertet werden müssten.



Spurbahnplatten Richtung Meyendorf

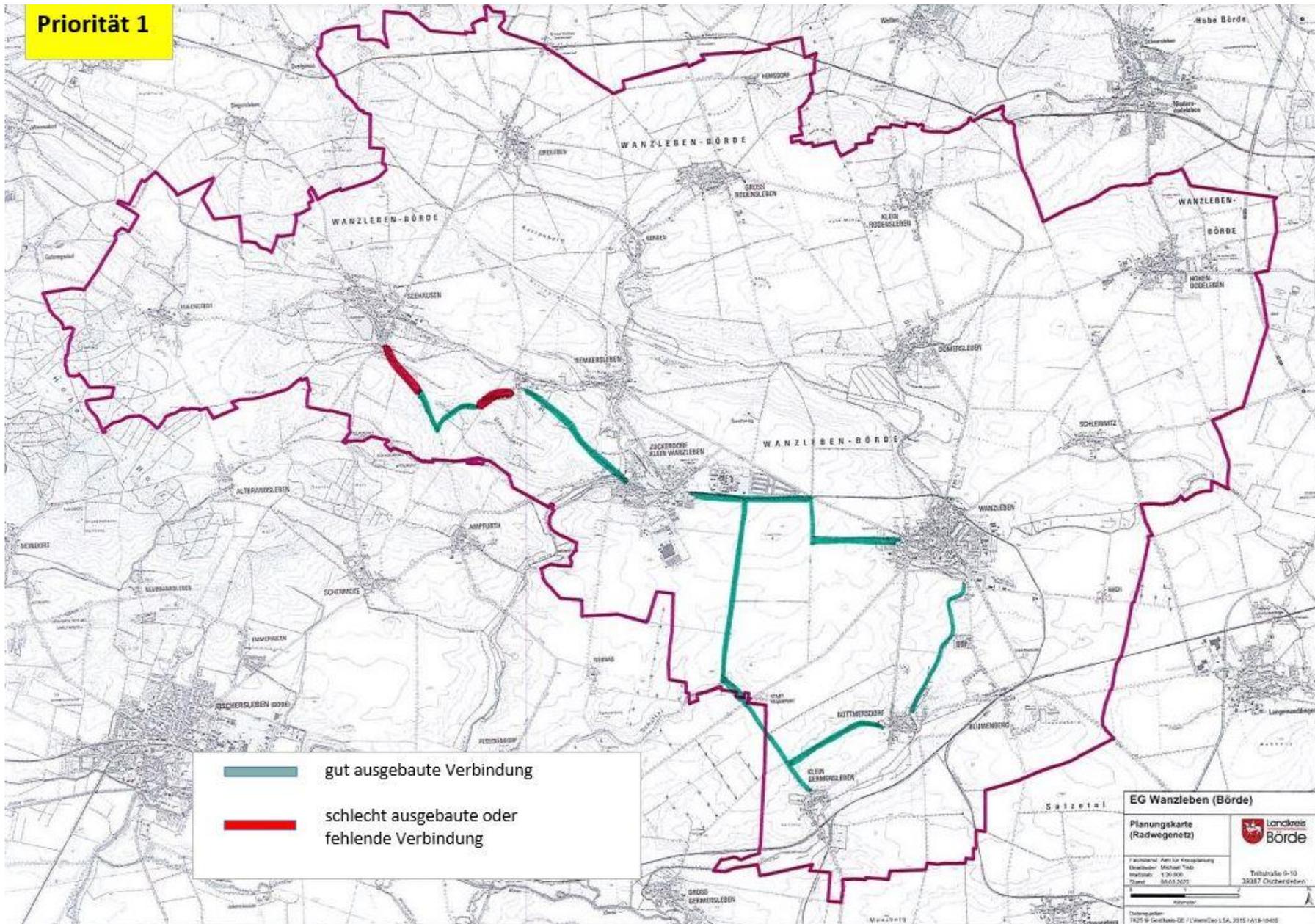


Schotterweg Ortsausgang Seehausen Richtung Meyendorf



Wegeverbindung Seehausen-Meyendorf (gelb Schotter, grün Spurbahnplatten)

Priorität 1



Priorität 2

Die touristischen Routen sind von regionaler Bedeutung und dienen zugleich auch dem Alltagsradverkehr. Durch den Ausbau des Telegraphenradweges kann man den Anschluss zur Landeshauptstadt Magdeburg schaffen. Der Ausbau des Allerradweges würde eine Verbindung zwischen den Nachbargemeinden herstellen.

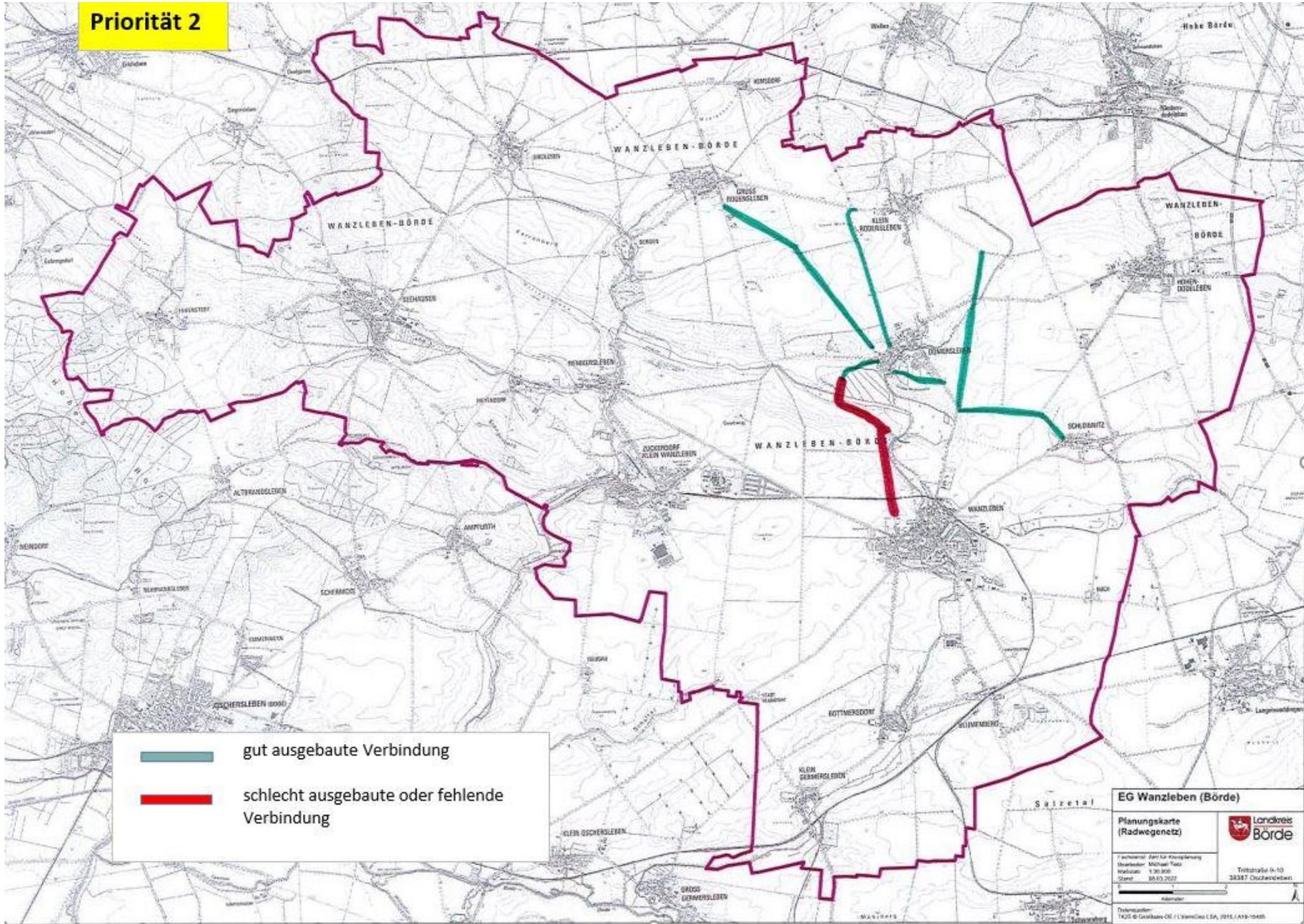


Schotterweg Wanzleben-Domersleben



**letzter Abschnitt Spurbahnplatten Verbindung
Wanzleben-Domersleben**

Priorität 2



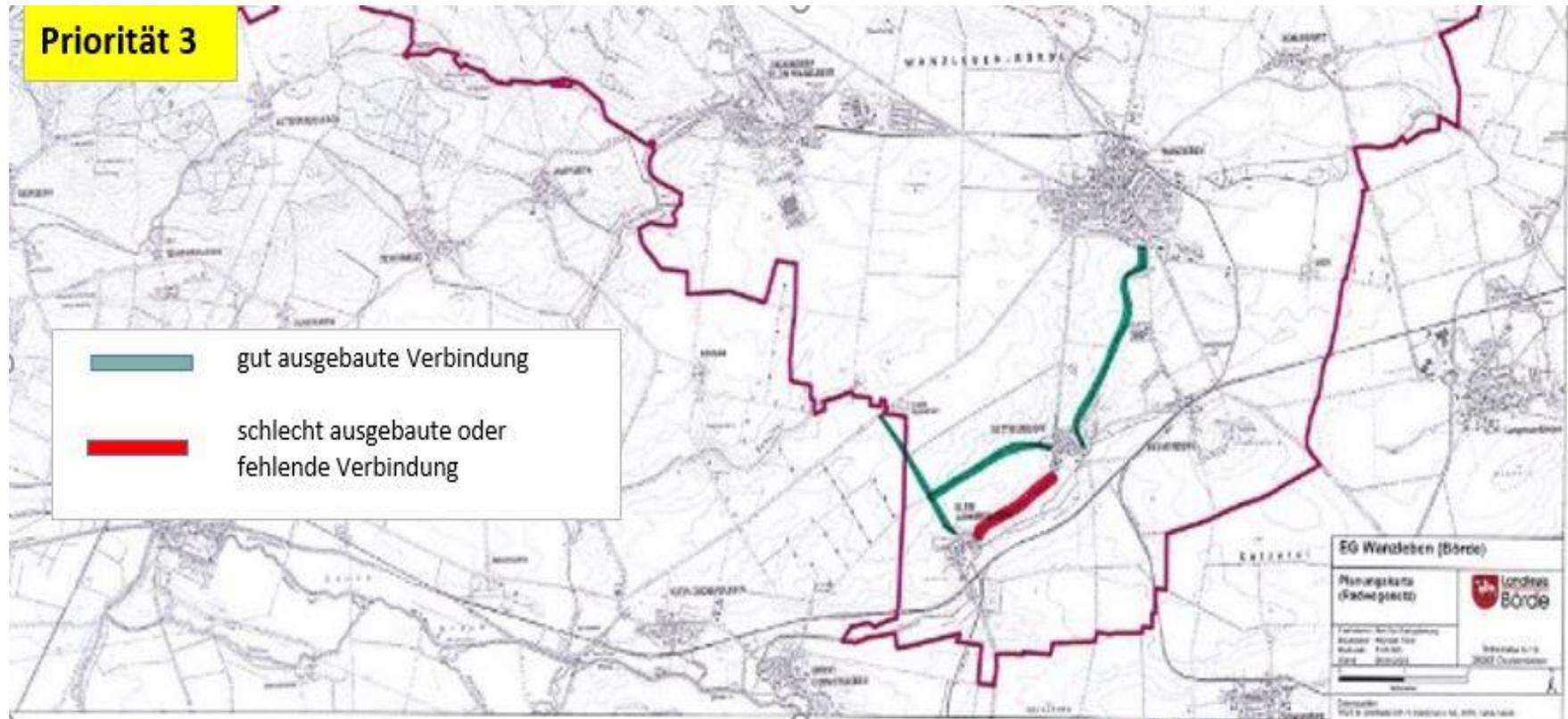
Priorität 3

Durch den Lückenschluss hätte man eine kurze Verbindung ohne große Umwege von Klein Germersleben nach Wanzleben. Ein ausgebauter Feldweg ist vorhanden. Der Umwegefaktor beträgt 1,5.



Kreisstraße K1170 Klein Germersleben-Bottmersdorf

Priorität 3



Priorität 4

Durch den Ausbau des Aller-Harz-Radweges erhält man eine Verbindung zur Nachbargemeinde nach Altbrandsleben. Außerdem wertet man die touristische Route auf. Ein Teil der Verbindung besitzt gut ausgebaute Spurbahnplatten.

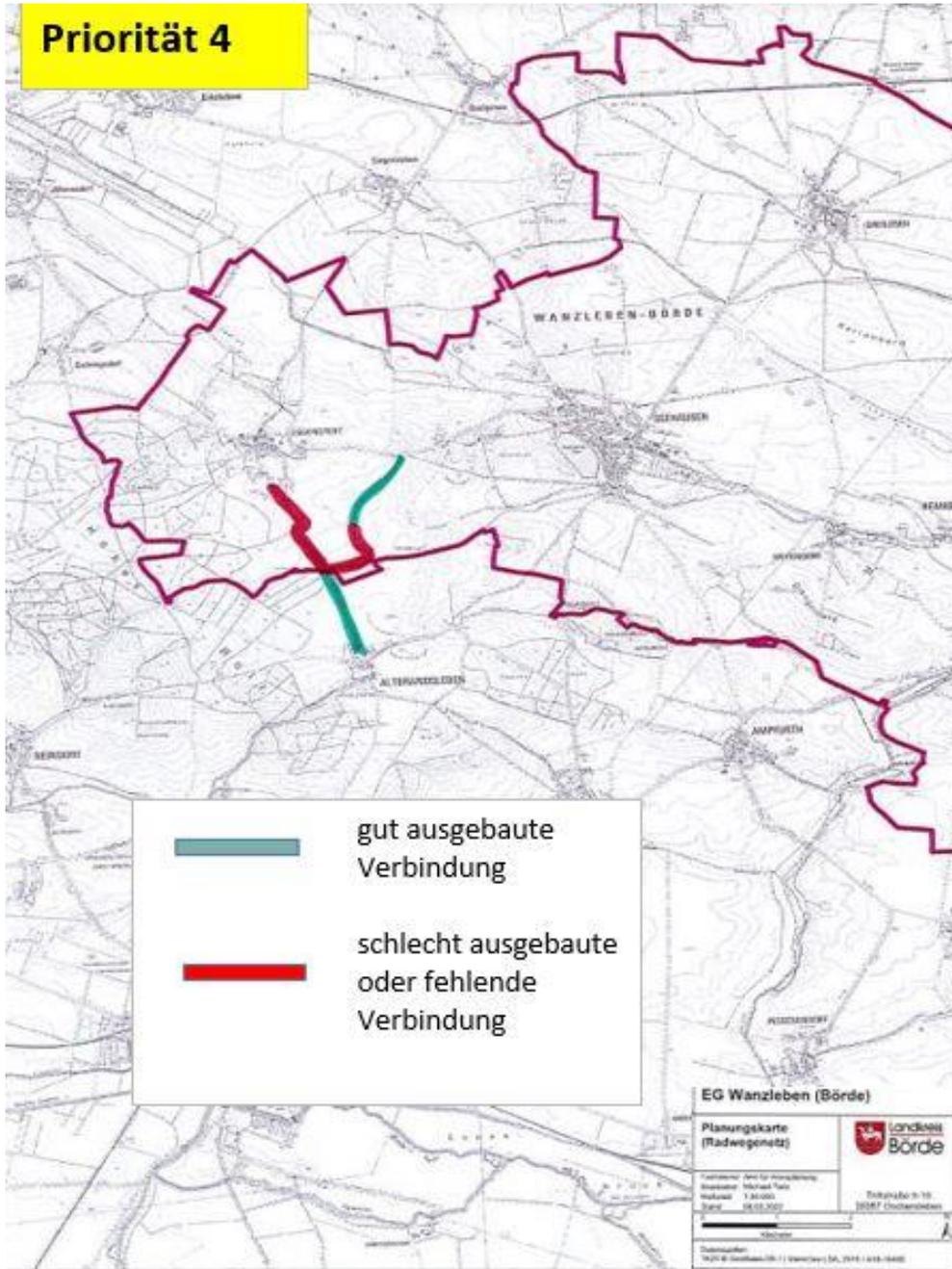


gut ausgebaute Spurbahnplatten Aller-Harz-Radweg



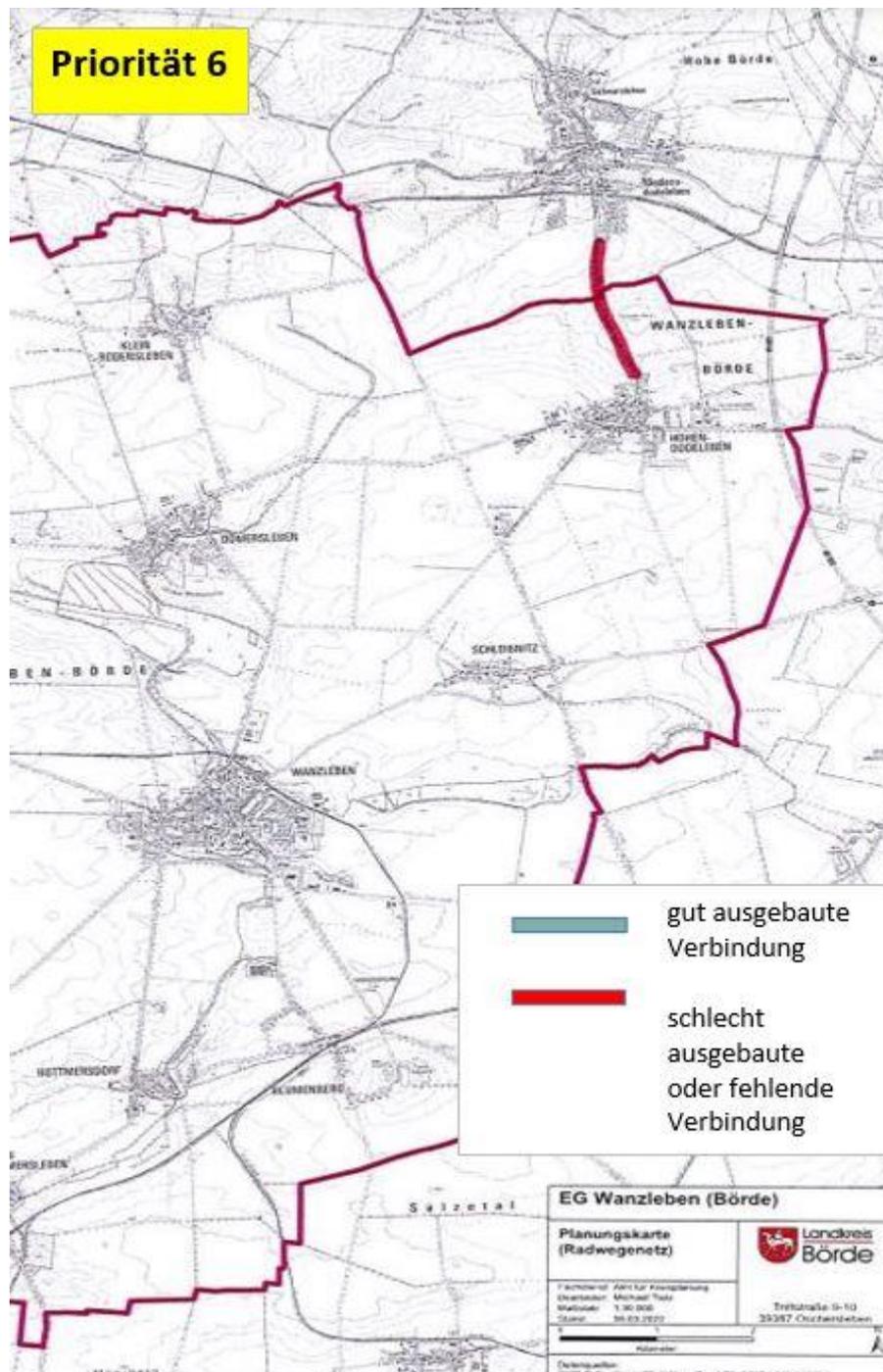
Schotterweg Aller-Harz-Radweg

Priorität 4



Priorität 6

Durch den Ausbau würde man eine Verbindung zur Nachbargemeinde Niederndodeleben erreichen.



Anlage 8 Auszug aus dem Bedarfsplan straßenbegleitender Radwege an Landesstraßen

Es wurde eine Kürzung des Bedarfsplanes vorgenommen, um nur die betroffenen Straßen der Einheitsgemeinde aufzuführen.

Bedarfsplan straßenbegleitende Radwege an Landesstraßen										
Nr.	Bez.- Straße	Landkreis/ Kreisfreie Stadt	Abschnitt		Länge [km]	Gesamt- punkte	geschätzte Baukosten (Mio. Euro)	Vordringlicher Bedarf (VB)		
			von	bis				gesetzte Vorhaben (GV)	neue Vorhaben (NV)	Weiterer Bedarf (WB)
36	L 50	BK	A 14	OU Schleinitz, KN L 50/ K 1163	3,254	5,30	0,62	-	x	-
45	L 50	BK	OU Schleinitz, KN Gemeindestraße	Wanzleben	2,073	4,60	0,41	-	x	-
54	L 44	BK	OU Lohsche, KN L 44/ K 1170	Zielitz	0,948	4,40	0,22	-	x	-
88	L 42	BK	Haldensleben	Süplingen	2,764	3,90	0,70	-	-	x
99	L 24	BK	Schermske	Seehausen	3,772	3,80	0,71	-	-	x
100	L 24	BK	Emmeringen	Schermske	2,060	3,80	0,41	-	-	x
101	L 24	BK	Wiegitz	Calvörde	3,321	3,70	0,63	-	-	x
153	L 43	BK	Hasselburg	Flechtingen	1,060	3,30	0,24	-	-	x
171	L 48	BK	Barleben, Otto-von Guericke-Allee	Eberndorf	1,439	3,20	0,25	-	-	x
176	L 77	BK	Eggenstedt	Beckendorf	5,581	3,10	1,03	-	-	x
177	L 102	BK	Klein Wanzleben	Ampfurth	2,716	3,10	0,53	-	-	x
224	L 77	BK	Seehausen	Eggenstedt	2,670	2,80	0,52	-	-	x
227	L 102	BK	Ampfurth	Schermske	1,112	2,80	0,24	-	-	x
237	L 42	BK	Bodendorf	Ivenrode	4,197	2,70	0,78	-	-	x
238	L 42	BK	Hörsingen	Eschenrode	1,901	2,70	0,38	-	-	x
239	L 46	BK	Domersleben	Klein Rodensleben	1,881	2,70	0,34	-	-	x
383	L 46	BK	Wanzleben	Domersleben	2,533	2,00	0,49	-	-	x
390	L 25	BK	Altenhausen	KVP L 42/ L 25	1,520	1,90	0,44	-	-	x
405	L 101	BK	Oschersleben, KN L 24/ L 101	Hordorf	3,176	1,70	0,66	-	-	x
407	L 43	BK	Flechtingen	Behnsdorf	5,104	1,70	0,99	-	-	x
423	L 24	BK	Seehausen	Dreileben	3,192	1,50	0,68	-	-	x
454	L 24	BK	Dreileben	BHF Dreileben - Drackenstein	0,729	1,20	0,18	-	-	x
509	L 49	BK	Bergen	Dreileben	2,476	0,50	0,48	-	-	x
511	L 106	BK	Üplingen	Warsleben	2,008	0,50	0,35	-	-	x
513	L 24	BK	Drackenstein	Bornstedt	2,483	0,40	0,48	-	-	x
514	L 46	BK	Wellen	KN B 1/ L 46	1,575	0,40	0,33	-	-	x
520	L 22	BK	Buchhorst	Wassendorf	3,822	0,30	0,77	-	-	x
521	L 49	BK	Groß Rodensleben	Bergen	1,192	0,30	0,26	-	-	x

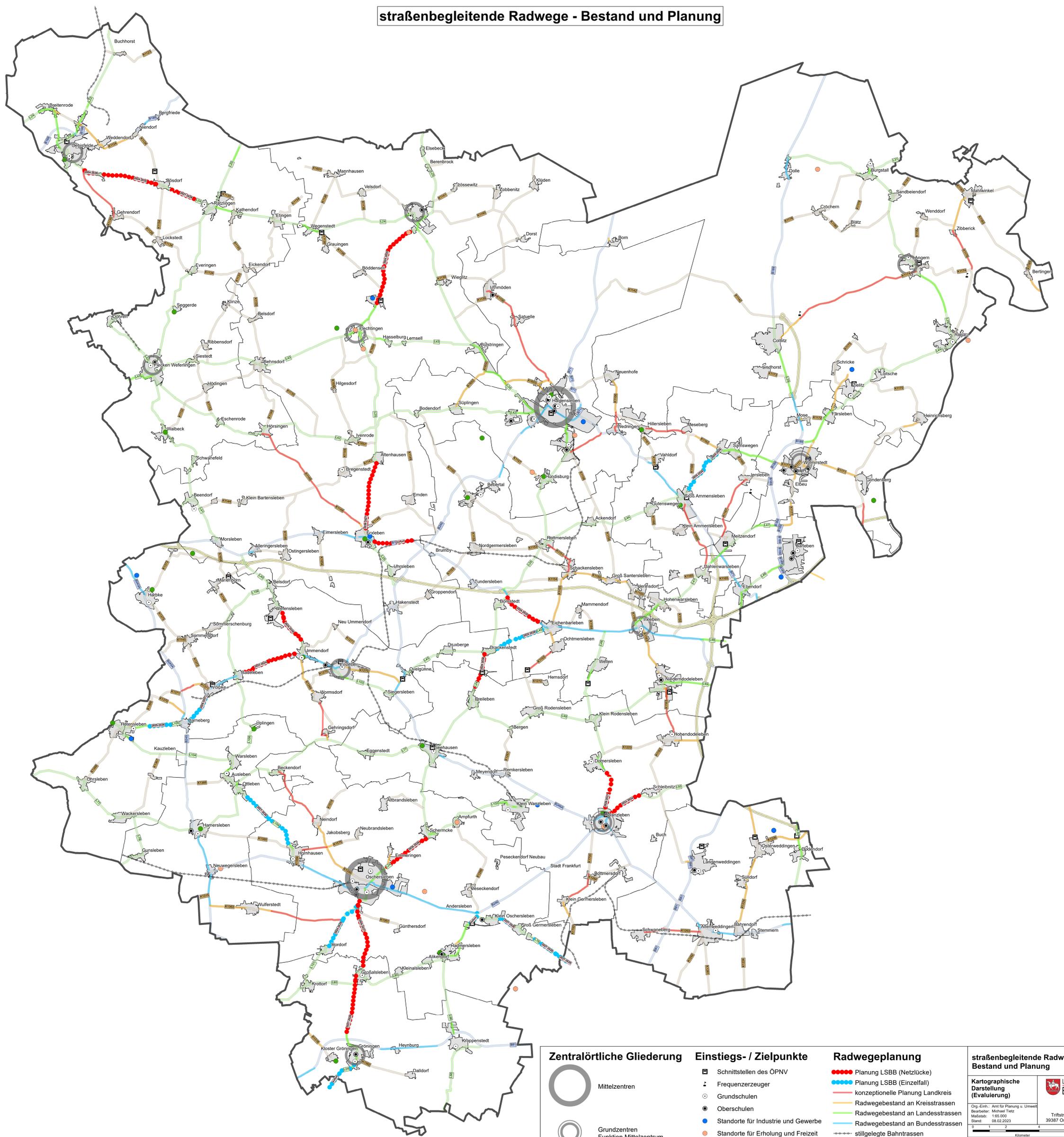
Anlage 9 Prioritätenliste straßenbegleitender Radwege

Der Landkreis Börde hat in Zusammenarbeit mit der LSBB eine Prioritätenliste zu den straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen entworfen. Das Ziel ist pro Jahresscheibe 2 Maßnahmen zu verwirklichen. Jeweils eine Maßnahme an einer Bundes- und Landesstraße. Voraussetzung dafür ist die Sicherung des Grunderwerbs. Somit sind die Jahresscheiben nicht verbindlich und die laufende Nummerierung ist nicht verbindlich.

Lfd.-Nr.	Baulastträger	Straße	Gemeinde	Ort A	Ort B	Jahres-scheiben
1	LAND	L 66	Stadt Oschersleben (Bode)	Klein Oschersleben	B246 (Flotthöhe)	sofort umsetzbar
2	BUND	B 1	Verbandsgemeinde Flechtingen	Erxleben	Brumby/Nordgermersleben	sofort umsetzbar
3	LAND	L 24	Verbandsgemeinde Westliche Börde	Deesdorf	Gröningen	sofort umsetzbar
4	LAND	L 50	Stadt Wanzleben - Börde	Wanzleben	Schleibnitz	2023/2024
5	BUND	B 245	Verbandsgemeinde Obere Aller	Badeleben	Ummendorf	2023/2024
6	BUND	B 1	Hohe Börde	A2	Eichenbarleben	2024/2025
7	LAND	L 24	Oebisfelde - Weferlingen	Oebisfelde Oebisfelde-Siedlung	Oebisfelde-Siedlung Bösdorf	2024/2025
8	LAND	L 44	Niedere Börde	Groß Ammensleben Bleiche	Bleiche Samswegen	2025/2026
9	LAND	L 101	Stadt Oschersleben (Bode)	Hordorf	Oschersleben	2024/2025
10	LAND	L 25	Verbandsgemeinde Flechtingen	Bahnhof Flechtingen	Calvörde	2024/2025
11	LAND	L 40	Verbandsgemeinde Obere Aller	Ummendorf	Wefensleben	2025/2026
12	LAND	L 45	Verbandsgemeinde Obere Aller/ Hohe Börde	Drackenstedt	Eichenbarleben	2025/2026
13	LAND	L 24	Stadt Oschersleben (Bode)	Oschersleben	Schermcke	2025/2026
14	LAND	L 105	Verbandsgemeinde Obere Aller	Hötensleben	Barneberg	2025/2026

15	LAND	L 24	Verbandsgemeinde Obere Aller/ Stadt Wanzleben	Bahnhof Dreileben-Dra- ckenstedt	Drackenstedt	2025/2026
				Dreileben	Bahnhof Dreileben-Dra- ckenstedt	
16	LAND	L 25	Verbandsgemeinde Flechtingen	Erxleben	Altenhausen	2026/2027
17	LAND	L 24	Verbandsgemeinde Wesliche Börde / Stadt Oschersleben (Bode)	Großalsleben	Oschersleben	2026/2027
18	LAND	L 46	Stadt Wanzleben - Börde	Wanzleben	Domersleben	2026/2027
19	BUND	B 245	Verbandsgemeinde Obere Aller	Barneberg	Völpke	2026/2027
20	LAND	L 24	Oebisfelde - Weferlingen	Bösdorf	Rätzlingen	2027/2028
21	LAND	L 24	Verbandsgemeinde Westliche Börde	Gröningen	Großalsleben	2027/2028
22	LAND	L 104	Stadt Oschersleben (Bode) / Verbandsgemeinde Westliche Börde	Ausleben	Hornhausen	2027/2028
23	LAND	L 76	Stadt Oschersleben (Bode)	Klein Oschersleben	Groß Germersleben	2027/2028
				Groß Germersleben	Etgersleben	

straßenbegleitende Radwege - Bestand und Planung



Zentralörtliche Gliederung

- Mittelzentren
- Grundzentren
Funktion Mittelzentrum
- Grundzentren

Einstiegs- / Zielpunkte

- Schnittstellen des ÖPNV
- Frequenzerzeuger
- Grundschulen
- Oberschulen
- Standorte für Industrie und Gewerbe
- Standorte für Erholung und Freizeit
- Standorte für Kultur- und Denkmalpflege

Planungsraum

- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenze

Radwegeplanung

- Planung LSBB (Netzlücke)
- Planung LSBB (Einzelfall)
- konzeptionelle Planung Landkreis
- Radwegebestand an Kreisstrassen
- Radwegebestand an Landesstrassen
- Radwegebestand an Bundesstrassen
- stillgelegte Bahntrassen
- Kreisstrassen
- Landesstrassen
- Bundesstrassen
- Autobahn

straßenbegleitende Radwege Bestand und Planung

Kartographische Darstellung (Evaluierung)

Org.-Einh.: Amt für Planung u. Umwelt
 Bearbeiter: Michael Tietz
 Maßstab: 1:60.000
 Stand: 08.02.2023

Datenquellen:
 TK100 © GeoBasis-DE / LVermGeo LSA, 2015 / A18-18485
 Radwegkonzept des LK Börde © BTE

SACHSEN-ANHALT
 Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr



Triftstraße 9-10
 39387 Ostermünde

