

Dezernat II - Bauamt	
Vorlagen Nr.: Status: Datum:	MV/24/21/22 öffentlich 12.04.2022
Beratungsfolge	02.05.2022 Ausschuss für Bau- und Ordnungsangelegenheiten 03.05.2022 Sozial-, Jugend-, Schul-, Kultur- und Sportausschuss 04.05.2022 Finanz- und Wirtschaftsausschuss 10.05.2022 Hauptausschuss 16.05.2022 Stadtrat der Hansestadt Gardelegen ... Ortschaftsräte gemäß Terminfolge
Betreff	Radwegekonzept – Bestandsplan

Mitteilung:

Der Stadtrat nimmt den Bestandsplan (gegenwärtiger Bestand) für das Radwegekonzept der Hansestadt Gardelegen gemäß Beauftragung des Stadtrats aus der Sitzung zur Haushaltsberatung zur Kenntnis.

Zur weiteren Bearbeitung und Fortschreibung des Konzepts wird eine Arbeitsgruppe aus Verwaltung und Fraktionsmitgliedern (jede Fraktion soll durch 1 Mitglied vertreten sein) gebildet; das weitere Vorgehen, wie beispielsweise die Beteiligung der Ortsteile, wird dann durch die Arbeitsgruppe entschieden.

Sachverhalt:

Aufgabe des Radwegekonzepts für die Hansestadt Gardelegen ist die Planung eines vollständigen und komfortabel zu befahrenden Wegenetzes für den Alltags- und Freizeitverkehr. Die Planung soll, unabhängig von der Baulastträgerschaft, alle bestehenden Infrastrukturen und Wegeverbindungen wie straßenbegleitende Radwege, das ländliche Wegenetz sowie innerörtliche Straßen und Radwege einbeziehen. Dabei soll insbesondere auch das Landesradverkehrsnetz des Landes Sachsen-Anhalt berücksichtigt werden.

Radverkehrsanlagen sollen gut befahrbar, ganzjährig nutzbar und sicher gestaltet sein. Aus diesem Grunde ist es wichtig, daß einheitliche Qualitätsstandards angewendet werden. Für die Entwicklung des Radwegekonzepts der Hansestadt Gardelegen sollen im Weiteren die Qualitätsstandards „Zielstandard“ und „Mindeststandard“ Berücksichtigung finden.

Der Zielstandard orientiert sich an den Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und beschreibt das angestrebte Mindestmaß, daß eine Radverkehrsanlage unter normalen Nutzungsbedingungen zukünftig aufweisen soll.

Der Mindeststandard stellt auf die vorhandene Bestandsinfrastruktur ab und beschreibt die tolerierbare Mindestqualität, die eine Radverkehrsanlage aufweisen muss, damit sie zunächst als Bestandteil in das Radwegekonzept aufgenommen werden kann. Der Mindeststandard orientiert sich an den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO).

Perspektivisch sollen Radverkehrsanlagen mit Mindeststandard an den Zielstandard angepasst werden. Bei Trassenführungen von Radwegen, die auf Wirtschaftswegen, Forstwegen oder anderen Sonderführungsformen verlaufen, überlagert sich der Radverkehr mit anderen Nutzungen, so daß die Radverkehrsanlagen auch für andere Zweckbestimmungen dauerhaft nutzbar und entsprechend ausgestaltet sein müssen.

Die im Bestandsplan dargestellten Radwege entsprechen dem Mindeststandard; sie können demzufolge als Bestandsinfrastruktur im Radwegekonzept festgeschrieben werden.

Bei der Erarbeitung des Radwegekonzepts sollen keine Führungsformen für den Radverkehr ausgeschlossen werden, so dass bestehende Infrastrukturen und Wegeverbindungen wie

- straßenbegleitende Radwege
- ländliche Wege
- innerörtliche Straßen und Radwege
- Mischverkehrsführung
- Forstwege
- Deichwege

als mögliche Anlagen für den Radwege in Betracht gezogen werden sollen.

Folgende für die Hansestadt Gardelegen heranzuziehende Standards sind zu beachten (typische Beispiele):

Mischverkehr, außerorts

bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit bis 70 km/h: bis 4.000 Kfz/Tag

bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit über 70 km/h: bis 2.500 Kfz/Tag

Radweg, straßenbegleitend, 2 Richtungen, auch als Gehweg nutzbar, außerorts

Zielstandard: 2,50 m

Mindeststandard: 2,00 m

Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn: 1,75 m

Radweg, selbstständig, 2 Richtungen, auch als Gehweg nutzbar

Zielstandard: 2,50 m

Mindeststandard: 2,00 m

ländliche Wege (Wirtschaftswege)

Zielstandard: 3,50 m

mit Kronenbreite 4,00 m

Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn: 1,75 m

Forstwege

Zielstandard: 3,00 m

Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn: 1,75 m

Das Radverkehrsnetz soll ganzjährig gut befahrbar sein. Die Oberflächen sind deshalb so zu gestalten, dass sie wintertauglich und auch bei Nässe geeignet sind.

Es sollen folgende Oberflächen zum Einsatz kommen:

- Asphalt oder Beton
- Pflaster / Platten ohne Fase
- geschnittener Naturstein
- gebrochener Naturstein nur auf kurzen Abschnitten

Im Bestand sind wassergebundene Decken in guter Qualität als Übergangslösung tolerierbar.

Finanzielle Auswirkungen:

Ja: () Nein: (X)

Veranschlagung in Ergebnishaushalt	()	Investitionsplan	()
Buchungsstelle	()		()
Aufwendungen	€	Auszahlungen	€
Erträge	€	Einzahlungen	€
Jährliche Folgeaufwendungen durch Zinsen/Abschreibung etc.			€
mögliche Sonderposten	€		
jährliche Folgeaufwendungen bis	20__		

Anlagen:

Bestandsplan