Gemeinde Barleben



Radwegeverkehrskonzept

Erläuterungsbericht (Zwischenbericht)

Gemeinde Barleben / Radwegeverkehrskonzept Erläuterungsbericht (Zwischenbericht)

<u>Inhalt</u>

		Seite
1	Einleitung	5
2	Aufgabenstellung	6
2.1	Ausgeschriebene Aufgaben- / Zielstellung	6
2.2	Weiterführungen der Aufgaben- / Zielstellung	7
3	Methodik	9
3.1	Bestandsaufnahme der Radwege	9
3.2	Festlegung von Achsen des Radfahrverkehrs	10
4 4.1 4.1.1 4.1.2 4.1.3 4.2 4.3 4.4 4.4.1 4.4.2 4.4.3 4.5 4.6 4.7	Beteiligungen Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt Allgemeine Hinweise, Anregungen und Empfehlungen Landesradverkehrsnetz (LVRN) Sachsen-Anhalt 2020 Landesradverkehrsplan (LRVP) 2030 für Sachsen-Anhalt Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt Landkreis Börde Nachbargemeinden Landeshauptstadt Magdeburg Stadt Wolmirstedt Gemeinde Niedere Börde Schulen in der Gemeinde Barleben Zweckverband Technologiepark Ostfalen Magdeburger Tourismusverband Elbe-Börde-Heide e.V., der Magdebur Marketing Kongress und Tourismus GmbH und der Koordinierungsstell Elberadweg Mitte Allgemeiner Deutschen Fahrradclubs Beteiligungen der Ortsräte und des Bauausschusses	_
5 5.1 5.2	Berücksichtigung aktueller Planungen und bestehender Konzepte Planungen und Konzepte der Gemeinde Barleben Fortschreibung des Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzeptes für di Region Magdeburg 2014-2020 mit den Landkreisen Börde und Jerichower Lan und der Landeshauptstadt Magdeburg	
6 6.1 6.2	Verknüpfung des Radwegeverkehrskonzeptes der Gemeinde Barleben mit dem Öffentlichen Personennahverkehr Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr Schienenpersonennahverkehr	27 27 27
7	Berücksichtigung angrenzender Radverkehrskonzeptionen	28
7.1	Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in der Region Magdeburg	28
7.2	Radwegekonzept Landkreis Börde	30
8	Erarbeitung von Maßnahmen	31
8.1	Erarbeitung von allgemeinen Maßnahmen	31
8.2	Erarbeitung von konkreten Maßnahmen und Maßnahmetabellen	32
9	Priorisierung der Maßnahmen	34
9.1	Bewertungskriterien	34

Gemeinde Barleben / Radwegeverkehrskonzept Erläuterungsbericht (Zwischenbericht)

9.2	Bewertungspunkte	34
9.3	Klassifizierung	35
9.4	Übersicht der prioritären Maßnahmen	37
10	Ergebnisse	38
11	Fördermittelprogramme und weitere Vorgehensweise	39
11.1	Fördermittelprogramme	39
11.2	weitere Vorgehensweise	40

<u>Anlagen</u>

Anlage 1	Fotodokumentation
Anlage 2	Landesradwegeverkehrsnetz Sachsen-Anhalt - LRVN 2020
Anlage 3	Landkreis Börde Kreisfreie Stadt Magdeburg, Radverkehrsnetz
Anlage 4	Radwegekonzept Landkreis Börde, Kartographische Darstellung / Evaluierung
Anlage 5	Planzeichnung Bebauungsplan Nr. 30 "Alte Ziegelei" in der Ortschaft Barleben
Anlage 6	Zeichnerische Darstellung der Verkehrsuntersuchung zur Verkehrsanbindung des geplanten Baugebietes "Ammensleber Weg" nördlich der Bahntrasse in Barleben
Anlage 7	Maßnahmentabellen

Zeichnungen

Anlage 8

Priorisierungstabellen

			Blatt-Nr.
Übersichtskarte	M	1:100.000	1
Übersichtslageplan Bestand Arten Radwege	M	1:40.000	2
Übersichtslageplan Bestand Breiten Radwege	M	1:40.000	3
Übersichtslageplan Bestand Befestigungen Radwege	M	1:40.000	4
Übersichtslageplan Barleben Planungen / Empfehlungen	M	1:10.000	5.1
Übersichtslageplan Ebendorf Planungen / Empfehlungen	M	1:10.000	5.2
Übersichtslageplan Meitzendorf Planungen / Empfehlunge	nM	1:10.000	5.3

Abkürzungsverzeichnis

ADFC - Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.

ALFF - Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten

B - Bundesstraße

BAB - Bundesautobahn
EU - Europäische Union

IGEK - Integriertes Gemeindliches Entwicklungskonzept

ILEK - Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept

K-KreisstraßeLLandesstraße

LEADER - Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale

(dt. Verbindung von Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft)

LRVN - Landesradverkehrsnetz
LRVP - Landesradverkehrsplan

LSBB - Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt

LVermGeo - Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt

ÖPNV - Öffentlicher Personennahverkehr

ÖSPV - Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr

RELE - Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der

regionalen ländlichen Entwicklung des Landes Sachsen-Anhalt

SPNV - Schienenpersonennahverkehr

TK - Topographische KarteTPO - Technologiepark OstfalenZOB - Zentraler Omnibusbahnhof

1 Einleitung

Die Rolle des Radverkehrs gewinnt aufgrund der spezifischen Stärken und Funktionen, die vielfach kaum durch andere Verkehrsmittel zu ersetzen sind, zunehmend an Bedeutung. So nehmen die Radverkehrsanteile am Verkehrsgeschehen kontinuierlich zu und die Marktanteile von Pedelecs und E-Bikes wachsen seit Jahren überdurchschnittlich an. Dadurch wird das Fahrrad auch auf mittleren und längeren Distanzen für einen größer werdenden Bevölkerungsanteil zu einem attraktiven Verkehrsmittel – neben sportlich- touristischen Zwecken im Alltag. Um diese Entwicklungen zu unterstützen und dem gestiegenen Anteil des Radverkehrs entgegenzukommen, wird der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in der Gemeinde Barleben notwendig. So kann das Radfahren bspw. durch die Schließung von Netzlücken und dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur auch über längere Strecken zügig, sicher und komfortabel gestaltet werden. Um dies zu gewährleisten, sind direkte Radverkehrsanbindungen zu verkehrserzeugenden Zielen (u.a. Schulen, Gewerbegebiete, Einzelhandelszentren und große Arbeitsplatzkonzentrationen) innerhalb der Ortschaften, in deren Umfeld oder an touristischen Zielen notwendig.

Im vorliegenden Radwegeverkehrskonzept der Gemeinde Barleben wird die Bestandssituation hinsichtlich der Radinfrastruktur erfasst. Vor diesem Hintergrund und unter Einbeziehung potenziell betroffener Dritter werden allgemeine und konkrete Maßnahmen entwickelt, die eine Verbesserung der Radinfrastruktur. Hierbei wird zwischen Klein-, mittelgroßen und Großmaßnahmen unterschieden. Die ermittelten Großmaßnahmen wurden einer bewertenden Priorisierung unterzogen, aus der hervorgeht, für welche Maßnahmen eine kurz-, mittel- oder langfristige Umsetzung anzustreben ist.

2 Aufgabenstellung

2.1 <u>Ausgeschriebene Aufgaben- / Zielstellung</u>

Im Fokus der Aufgabenstellung des Radwegeverkehrskonzeptes der Gemeinde Barleben standen die folgenden Schwerpunkte an den Hauptfahrstrecken des Radverkehrs:

- Aufnahme des Bestandes der Wegebeziehungen besonderer Berücksichtigung
 - o Radwegbreiten,
 - o Oberflächenbefestigung,
 - Zustand / Barrierefreiheit,
 - o Fehl- und Schadstellen sowie
 - o ungesicherte / gefährliche Kreuzungen.

Die folgenden Hauptfahrstrecken des Radverkehrs wurden betrachtet:

- Wegebeziehungen in den drei Ortschaften,
- Wegebeziehungen zwischen den drei Ortschaften und
- Wegebeziehungen zu den angrenzenden Kommunen.

Seitens der Gemeinde Barleben wurden die Schwerpunkte der zu untersuchenden Bereiche im Vorfeld folgendermaßen konkretisiert:

innerhalb der Ortslagen der Gemeinde Barleben:

- Ortslage Barleben
 - o Breiteweg,
 - Meitzendorfer Straße,
 - Ebendorfer Straße und
 - o Lindenallee.
- Ortslage Ebendorf
 - o Bundesstraße B 71 innerhalb der Ortslage,
 - o Olvenstedter Straße und
 - o Barleber Straße,
- Ortslage Meitzendorf
 - Wolmirstedter Chaussee ab Bundesstraße B 71 bis Ortsausgang.

zwischen den Ortslagen der Gemeinde Barleben

- Ortslage Barleben / Technologiepark Ostfalen Ortslage Ebendorf,
- Ortslage Ebendorf Ortslage Meitzendorf und
- Ortslage Meitzendorf Ortslage Barleben bzw. Ortslage Meitzendorf Ortslagen Wolmirstedt / Elbeu.

zwischen den Ortschaften der Gemeinde Barleben und den benachbarten Kommunen

- Ortslage Barleben Ortslage Wolmirstedt,
- Ortslage Barleben Landeshauptstadt Magdeburg / Naherholungszentrum "Barleber See",
- Ortslage Barleben Landeshauptstadt Magdeburg (Stadtteil Rothensee),
- Ortslage Barleben Landeshauptstadt Magdeburg (Stadtteil: Nord),
- Ortslage Ebendorf Landeshauptstadt Magdeburg und
- Ortslage Meitzendorf Gemeinde Niedere Börde.

Die Untersuchungsergebnisse sollten die folgenden Bestandteile enthalten:

- Maßnahmenvorschläge einschließlich entsprechender Maßnahmenblätter und
- Maßnahmenpriorisierung einschließlich Zwischenlösungen.

Hinweis:

Die beschriebenen, von der Gemeinde Barleben konkretisierten Untersuchungsbereiche stellten lediglich eine Orientierung für die Erarbeitung des Radwegeverkehrskonzeptes dar. Durch die WSTC GmbH erfolgte zunächst eine Betrachtung des gesamten Gemeindegebietes. Anschließend wurden die Schwerpunkte der Bearbeitung mit der Gemeinde Barleben abgestimmt.

2.2 Weiterführungen der Aufgaben- / Zielstellung

Bis März 2022 erfolgte die Bestandserfassung einschließlich der Erarbeitung einer Maßnahmentabelle mit Untergliederung in Klein-, mittelgroße und Großmaßnahmen. Im Rahmen einer Projektberatung wurde nach gemeinsamer Rücksprache und vor dem Hintergrund des kurzfristig nach der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der regionalen ländlichen Entwicklung in der EU-Förderperiode 2014 bis 2020 im Gebiet des Landes Sachsen-Anhalt (RELE 2014-2020), Teil A ländlicher Wegebau neu aufgesetzten Förderprogramms (FP 6302) von der Gemeinde Barleben festgelegt, dass lediglich die Großmaßnahmen einer Priorisierung zu unterziehen sind. Diese Priorisierung wurde in diesem Zuge von der WSTC GmbH in Abstimmung mit der Gemeinde Barleben vorgenommen. Seitens der

Gemeinde Barleben / Radwegeverkehrskonzept Erläuterungsbericht (Zwischenbericht)

Gemeinde Barleben wurde festgelegt, dass für die als "prioritär" eingestuften Großmaßnahmen Fördermittel zu beantragen aus dem genannten Förderprogramm zu beantragen sind. Die Zusammenstellung der Antragsunterlagen sowie die Abstimmungen mit der zuständigen Fördermittelstelle sollte hierbei durch die WSTC GmbH erfolgen. Im Gegenzug entfiel die ursprünglich beauftragte Erarbeitung der genannten Maßnahmenblätter.

Hinweis:

Durch Weiterführung der Aufgaben- und Zielstellung wurde im Rahmen der Konzepterarbeitung nicht näher eingegangen auf

- die Barrierefreiheit und
- auf potenzielle Zwischenlösungen.

3 Methodik

3.1 <u>Bestandsaufnahme der Radwege</u>

Es erfolgte die Erfassung des Bestandes der Radwege an den hauptfahrstrecken des Radverkehrs in der Gemeinde Barleben sowie an strategischen Wegebeziehungen innerhalb des Gemeindegebietes und auf den überörtlichen Wegebeziehungen.

Im Rahmen der Bestandserfassung wurde insbesondere auf die folgenden Kriterien geachtet:

- 1. Radwegtypen,
 - a. ländliche Wege,
 - b. Radweg ohne Beschilderung,
 - c. Gehweg mit freigegebener bzw. freiwilliger Radfahrnutzung,
 - d. gemeinsamer Geh- und Radweg oder
 - e. getrennter Geh- und Radweg,
- 2. Radwegbreiten
 - a. 1,0 m,
 - b. 1,5 m,
 - c. 2,0 m,
 - d. 2,5 m,
 - e. 3,0 m oder
 - $f. > 3.0 \, \text{m}$
- 3. Radwegbefestigungen
 - a. unbefestigter / ländlicher Weg,
 - b. Natursteinpflaster,
 - c. Teilbefestigter / geschotterter Weg,
 - d. Betonsteinpflaster oder
 - e. Asphaltbefestigung.

Hinweis:

Die bestehenden, verkehrsberuhigten Zonen wurden in der Projektbearbeitung keiner spezifischen Untersuchung unterzogen, da hierbei grundsätzlich davon ausgegangen wurde, dass sowohl die Sicherheit als auch der Fahrkomfort der Radfahrenden durch die geminderte Fahrgeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge gegeben sind.

3.2 <u>Festlegung von Achsen des Radfahrverkehrs</u>

Eine direkte Festlegung der von Haupt- und Nebenachsen des Radverkehrs in der Gemeinde Barleben wurde im Rahmen der Konzepterarbeitung nicht vorgenommen. Jedoch können die seitens der Gemeinde Barleben in der Aufgabenstellung erwähnten Schwerpunkte als solche Achsen angesehen werden. Nachfolgend werden diese Schwerpunkte / Achsen des Radverkehrs in der Gemeinde Barleben wiederholend aufgeführt:

innerhalb der Ortslagen der Gemeinde Barleben:

- Ortslage Barleben: Breiteweg, Meitzendorfer Straße, Ebendorfer Straße und Lindenallee,
- Ortslage Ebendorf: Bundesstraße B 71 innerhalb der Ortslage, Olvenstedter Straße und Barleber Straße,
- Ortslage Meitzendorf: Wolmirstedter Chaussee ab Bundesstraße B 71 bis Ortsausgang.

zwischen den Ortslagen der Gemeinde Barleben

- Ortslage Barleben / Technologiepark Ostfalen ↔ Ortslage Ebendorf,
- Ortslage Ebendorf ↔ Ortslage Meitzendorf und
- Ortslage Meitzendorf ↔ Ortslage Barleben bzw. Ortslage Meitzendorf ↔ Ortslagen
 Wolmirstedt / Elbeu.

zwischen den Ortschaften der Gemeinde Barleben und den benachbarten Kommunen

- Ortslage Barleben ↔ Ortslage Wolmirstedt,
- Ortslage Barleben → Landeshauptstadt Magdeburg / Naherholungszentrum "Barleber See",
- Ortslage Barleben ↔ Landeshauptstadt Magdeburg (Stadtteil: Nord),
- Ortslage Ebendorf ↔ Landeshauptstadt Magdeburg (Stadtteil: Kannenstieg) und
- Ortslage Meitzendorf ↔ Gemeinde Niedere Börde.

In der nachfolgenden Abb. Nr. 1 sind die allgemeinen Nord-Süd-Hauptachsen (grün) und die West-Ost-Hauptachsen des Radverkehrs in der Gemeinde Barleben dargestellt:

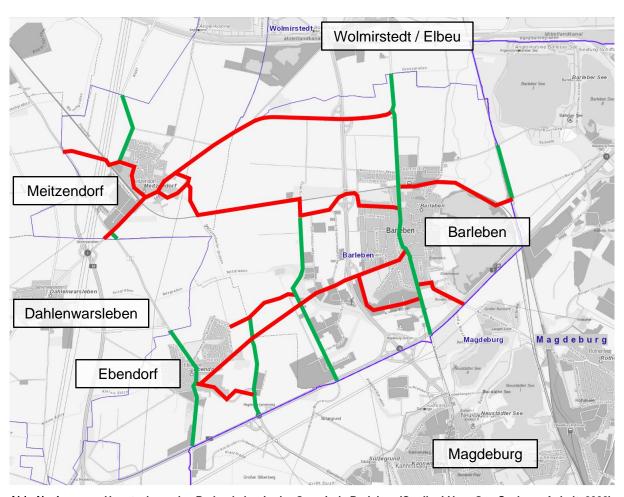


Abb. Nr. 1: Hauptachsen des Radverkehrs in der Gemeinde Barleben (Quelle: LVermGeo Sachsen-Anhalt, 2022)

4 Beteiligungen

Im Rahmen der Erarbeitung des Radwegeverkehrskonzeptes der Gemeinde Barleben wurden seitens der WSTC GmbH in Abstimmung mit der Gemeindeverwaltung zahlreiche Träger öffentlicher Belange und fachliche Ansprechpartner mit der Bitte um Hinweise oder Stellungnahme zum zwischenzeitlichen Bearbeitungsstand des Konzeptes beteiligt. Nachfolgend werden die beteiligten Träger der öffentlichen Belange und deren Hinweise bzw. Stellungnahmen zum Radwegeverkehrskonzept der Gemeinde Barleben zusammenfassend aufgeführt.

4.1 Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt

4.1.1 Allgemeine Hinweise, Anregungen und Empfehlungen

Das Ministerium wurde mit E-Mail vom 03.12.2021 an der Erarbeitung des Konzeptes beteiligt. Im Antwortschreiben vom 16.12.2021 wurden insbesondere Hinweise und Anregungen hinsichtlich des Alltagsradverkehrs gegeben:

- 1. Empfehlung, dass das Thema Radverkehrsinfrastruktur im Rahmen von LEADER in die Lokale Entwicklungsstrategie der LEADER-Aktionsgruppe aufgenommen wird,
- 2. Tendenz bei Bundes- / EU-Förderprogrammen, dass als Fördervoraussetzung multimodale Verkehrskonzepte (sogenannte Verkehrsentwicklungspläne) vorliegen, in denen die einzelnen Maßnahmen verankert sind.

3. Empfehlung,

- a. dass bei der Aufstellung eines Integrierten Gemeindlichen Entwicklungskonzeptes ein Kapitel zur Thematik multimodalen Mobilität vorgesehen wird,
- b. dass im IGEK bzw. im gemeindlichen Radwegeverkehrskonzept Bezug auf das jeweilige andere Konzept genommen wird,
- c. dass im Radwegeverkehrskonzept Verknüpfungen zum Öffentlichen und Schienenpersonennahverkehr (ÖPNV und SPNV) geschaffen werden,
- d. dass im Radwegeverkehrskonzept der Gemeinde Barleben Bezug auf den Landesradverkehrsplan 2030 und die weiteren Konzepte der Landkreise und der Stadt Magdeburg genommen wird,
- e. dass sowohl Ist- als auch Plan-Zustand sowie die bestehenden Probleme und die geplanten Lösungsansätze / Maßnahmen beschrieben werden,
- f. dass konkrete Maßnahmen formuliert / forciert werden und / oder
- g. dass allgemeine Formulierungen für künftige Maßnahmen in die Konzeptionen aufgenommen werden sowie

- h. dass ein Evaluationsrhythmus in die Konzeptionen aufgenommen wird, der es der Gemeinde Barleben ermöglicht, im Bedarfsfall neue Projekte / Maßnahmen in die Unterlagen aufzunehmen,
- 4. Hinweis, dass Dritte (Ministerium für Infrastruktur und Digitales des Landes Sachsen-Anhalt, die Landesstraßenbaubehörde, die Landkreise Börde und Jerichower Land sowie die Landeshauptstadt Magdeburg) in den Erarbeitungsprozess des Radwegeverkehrskonzeptes durch die Bitte um Stellungnahme oder durch Einladung zu einer gemeinsamen Abstimmungsrunde möglichst einzubinden sind,
- 5. Hinweis, dass seitens der Europäischen Union die Einbeziehung der Öffentlichkeit (bspw. über Schulen oder über Einrichtungen, die die Interessen von Senioren oder mobilitätseingeschränkten Personen vertreten) gefordert wird.

4.1.2 Landesradverkehrsnetz (LVRN) Sachsen-Anhalt 2020

Des Weiteren wurde auf das bestehende Konzept Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt – LVRN 2020 verwiesen, in dem insbesondere auf den Bestand der Radwege an Hauptverbindungsstrecken sowie auf das Wunschliniennetz des Radwegenetzes eingegangen wird (Anlage 2). Im Gebiet der Gemeinde Barleben sind die folgenden Streckenabschnitte im Landesradverkehrsnetz 2020 aufgeführt:

Tab. Nr. 1:	Streckenabschnitte Landesradverkehrsnetz 2020, Gemeinde Barleben (Quelle: MID LSA, 2022)				
Strecken- abschnitt- Nr.	Teilabschnitt	Bestandskategorie	Länge Abschnitt gesamt		
109_01_002	K 1655, Dahlenwarsleben-Groß Ammensleben	keine Radverkehrsanlage vorhanden, Zulässigkeit Mischverkehr prüfen, ggf. Netzlücke	638		
008_01_005	Magdeburg Olvenstedt- Ebendorf	keine Radverkehrsanlage vorhanden, Zulässigkeit Mischverkehr prüfen, ggf. Netzlücke	485		
008_01_006	Ortslage Ebendorf, Olvenstedter Chaussee	Bestand erfüllt Mindeststandard	489		
008_01_007	Ortslage Ebendorf, Olvenstedter Chaussee	Bestand erfüllt Mindeststandard	320		
008_02_004	Ortslage Ebendorf, B 71 Haldensleber Straße	Bestand erfüllt Mindeststandard	352		
008_02_003	Ortslage Ebendorf, B 71 Haldensleber Straße	Bestand erfüllt Mindeststandard	111		
008_02_002	Ortslage Ebendorf, B 71 Haldensleber Straße	Bestand erfüllt Mindeststandard	435		

Strecken- abschnitt- Nr.	Teilabschnitt	Bestandskategorie	Länge Abschnitt gesamt
008_02_001	B 71 Ebendorf-Meitzendorf	rendorf Bestand erfüllt Mindeststandard	
109_01_003	Dahlenwarsleben-Meitzendorf, L 47 Wolmirstedter Chaussee	Bestand erfüllt Mindeststandard	61
109_01_002	Dahlenwarsleben-Meitzendorf, L 47 Wolmirstedter Chaussee	Bestand erfüllt Mindeststandard	123
109_01_001	Dahlenwarsleben-Meitzendorf, L 47 Wolmirstedter Chaussee	Bestand erfüllt Mindeststandard	481
008_03_005	Ortslage Meitzendorf – Hintern Hecken	Führung im Mischverkehr zulässig	770
008_03_006	K 1167 Meitzendorf-Jersleben	Führung im Mischverkehr zulässig	2.135
201_01_006	Ortslage Ebendorf, Gartenweg	Führung im Mischverkehr zulässig	294
201_01_005	Ortslage Ebendorf, L 48 Barleber Straße	keine Radverkehrsanlage vorhanden, Zulässigkeit Mischverkehr prüfen, ggf. Netzlücke	387
201_01_004	Ebendorf-Barleben, L 48 Barleber Straße	Bestand erfüllt Mindeststandard	422
201_01_003	Ebendorf-Barleben, L 48 Ebendorfer Chaussee	keine Radverkehrsanlage vorhanden, Zulässigkeit Mischverkehr prüfen, ggf. Netzlücke	886
201_01_002	Ortslage Barleben, L 48, Ebendorfer Chaussee	Bestand erfüllt Mindeststandard	1.008
201_01_001	Ortslage Barleben, Ebendorfer Straße	keine Radverkehrsanlage vorhanden, Zulässigkeit Mischverkehr prüfen, ggf. Netzlücke	853
009_01_019	K 1177 Magdeburg Pfahlberg- Barleben, Barleber Chaussee	Bestand erfüllt Mindeststandard	211
009_01_19	K 1177 Magdeburg Pfahlberg- Barleben, Breiteweg, Brücke über BAB 2	Bestand erfüllt Zielstandard	71
009_01_020	Ortslage Barleben, Breiteweg südlich Kleine Sülze	Bestand erfüllt Mindeststandard nicht	107
009_01_021	Ortslage Barleben, Breiteweg nördlich Kleine Sülze bis Ebendorfer Straße	Keine Zuordnung möglich / zu prüfen	951
009_02_008	Ortslage Barleben, Breiteweg nördlich Ebendorfer Straße bis Ortsausgang	Keine Zuordnung möglich / zu prüfen	1.511

Strecken- abschnitt- Nr.	Teilabschnitt	Bestandskategorie	Länge Abschnitt gesamt
009_02_007	Breiteweg nördlich Ortsausgang Barleben bis K 1177	Bestand erfüllt den Mindeststandard nicht	668
009_02_006	K 1177 bis Grenzgraben	Bestand erfüllt den Mindeststandard nicht	581

Hinweis:

Die aufgeführten Eigenschaften der jeweiligen Streckenabschnitte decken sich weitgehend mit den im Rahmen der Erarbeitung des Radwegeverkehrskonzeptes der Gemeinde Barleben (Bestandserfassung) ermittelten Daten. Hinsichtlich der Erarbeitung der Maßnahmentabellen (Punkt 8.2) wurde jedoch auf die für das Radwegeverkehrskonzept durchgeführte Bestandserfassung bzw. auf die hierin ermittelten Daten / Informationen zurückgegriffen

4.1.3 <u>Landesradverkehrsplan (LRVP) 2030 für Sachsen-Anhalt</u>

Am 01.02.2021 wurde der Landesradverkehrsplan 2023 für Sachsen-Anhalt veröffentlicht. Durch diese konzeptionelle Ausarbeitung soll eine gezielte Förderung des Radverkehrs im Rahmen einer umweltgerechten und integrierten Infrastrukturpolitik unterstützt werden. Der Radverkehr ist ein nachhaltiges, klimaneutrales und gesundheitsförderndes Verkehrsmittel, das gerade im ländlichen Raum einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge leisten kann. Hinsichtlich der Radverkehrsförderung und des Aufbaus eines landesweiten und lückenlosen Radverkehrsinfrastruktur, die insbesondere auf den Alltags- und Freizeitradverkehr abzielt, sind Kommunen wie die Gemeinde Barleben die wichtigsten Partner der Landesverwaltung. Vor diesem Hintergrund wurde sich bei der Erarbeitung des vorliegenden Radwegeverkehrskonzeptes am LRVP 2030 orientiert. Eine enge Zusammenarbeit zwischen der Kommunalund Landesverwaltung ist im Rahmen konkrete Maßnahmen und deren Umsetzung angestrebt.

4.2 Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt

Seitens der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt (LSBB) wurde mit Stand 12 / 2017 der Plan "Landkreis BÖRDE Kreisfreie Stadt MAGDEBURG, Radverkehrsnetz Maßstab 1:100.000" veröffentlicht (Anlage 3), aus dem folgende Trassen hervorgehen:

- straßenbegleitende Radwege,
 - o Bestand.
 - o vordringlicher Bedarf und
 - weiterer Bedarf,

Radrouten

- überregionale Radrouten der Klasse 1,
- o überregionale Radrouten der Klasse 2 und
- o regionale Radrouten der Klassen 3 und 4.

Demnach wird für die nachfolgenden Streckenabschnitte in der Gemeinde Barleben ein weiterer Bedarf gesehen:

- Landesstraße L 48 zwischen den Ortslagen Ebendorf und Barleben sowie
- Landesstraße L 47 zwischen der Ortslage Meitzendorf und dem bestehenden Radweg.

In der LRVP Anlage 1.2 Bedarfsplan Land der Aktualisierung der Radwegebedarfspläne (Stand 12 / 2016) für straßenbegleitende Radwege an Landesstraßen ist

- die Maßnahme an der Landesstraße L 48 mit der laufenden Nummer 171 und
- die Ma
 ßnahme an der Landesstraße L 47 mit der laufenden Nummer 204

aufgeführt. Die Maßnahmen dieses Bedarfsplans wurden einer Bewertung / Priorisierung unterzogen und anschließend entsprechend der ermittelten Gesamtpunktzahl aufgelistet. Somit stellt die erwähnte laufende Nummer eine Art Rangfolge der Maßnahmen dar. Aufgrund der hohen laufenden Nummern der Maßnahmen in der Gemeinde Barleben ist vor dem Hintergrund der aktuellen Kenntnislage nicht mit einer zeitnahen baulichen Realisierung zu rechnen.

Diese beiden aufgeführten Maßnahmen an den Landesstraßen L 47 und L 48 sind entsprechend Punkt 8.2 in das vorliegende Radwegeverkehrskonzept der Gemeinde Barleben aufgenommen worden. Maßnahmen des vordinglichen Bedarfs sind im Gebiet der Gemeinde Barleben nach aktueller Kenntnislage seitens der LSBB nicht vorgesehen.

4.3 Landkreis Börde

Der Landkreis Börde wurde per Mail am 06.12.2021 sowie am 20.01.2022 in die Erarbeitung des Radwegeverkehrskonzeptes der Gemeinde Barleben einbezogen. Mit Mail und Telefonat vom 10.05.2022 wurde seitens des Landkreises Börde über dessen Radwegekonzept im Allgemeinen und über dessen Umsetzung und Fortschreibung im Speziellen informiert. Demnach beinhaltet die straßenbegleitende Radwegeplanung des Landkreises Börde die folgenden konzeptionellen Planungen an Kreisstraßen innerhalb der Verwaltungsgrenzen der Gemeinde Barleben (siehe Anlage 4):

- Errichtung Radweg entlang der Kreisstraße K 1167 zwischen den Ortslagen Meitzendorf (Gemeinde Barleben) und Jersleben (Gemeinde Niedere Börde), wobei etwa 25 % der Strecke auf das Verwaltungsgebiet der Gemeinde Barleben entfallen und
- Errichtung Radweg entlang der Kreisstraße K 1655 zwischen den Ortslagen Groß Ammensleben und Dahlenwarsleben (jeweils Gemeinde Niedere Börde), wobei etwa 15 % der Strecke im südlichen Trassenabschnitt auf das Verwaltungsgebiet der Gemeinde Barleben entfallen.

Da es sich bei diesen Maßnahmen jedoch nicht um bestätigte Planungen des Landkreises Börde handelt, können derzeit keine Aussagen zu konkreten Planungs- oder Umsetzungszeitplänen bzw. zu potenziellen Priorisierungsrangfolgen gegenüber anderen Maßnahmen im Landkreis Börde getroffen werden.

Maßnahmenunabhängig wird durch den Landkreis Börde darauf hingewiesen, dass:

- beim Radwegeausbau entlang von Kreisstraßen des Landkreises Börde der Grunderwerb von Flurstücken durch die betroffene Kommune aufgrund der territorialen Zuständigkeit und mit Blick auf bestehende Kontakte zu Eigentümern, Pächtern und / oder Bewirtschaftern zu begleiten ist bzw.
- 2. der Grunderwerb im Rahmen von Planfeststellungs- / Flurneuordnungsverfahren gesichert wird,
- neben dem Grunderwerb für die Errichtung eines Radweges ebenso der Grunderwerb oder eine Baulasteintragung für die notwendigen Kompensationsmaßnahmen zu berücksichtigen ist und
- 4. sich die Kommunen darüber hinaus selbst einbringen können, da die Planung und die bauliche Umsetzung von Radwegen an Kreisstraßen im Rahmen von Fördermittelprogrammen ebenfalls in Eigeninitiative der Kommunen durchgeführt werden können (vorbehaltlich notwendiger Abstimmungen, bspw. hinsichtlich Planungsvarianten und künftige Unterhaltung).

4.4 Nachbargemeinden

Am 06.12.2021 erfolgte die Beteiligung der Nachbargemeinden der Gemeinde Barleben. Die resultierenden Ergebnisse werden nachfolgend aufgeführt.

4.4.1 Landeshauptstadt Magdeburg

Mit Schreiben vom 16.12.2021 nahm die Landeshauptstadt Magdeburg wie folgt Stellung zum Radwegeverkehrskonzept der Gemeinde Barleben:

- Gemäß der Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg soll im Bereich des S-Bahn-Haltpunktes Barleber See eine barrierefreie Gleisquerung errichtet werden, wozu ggf. die vorhandene Fußgängerbrücke verwendet werden kann,
- Die bestehende Lücke im Radverkehrsnetz im Bereich der Straße An den Barroseen (Landeshauptstadt Magdeburg) und Rothenseer Straße (Gemeinde Barleben) soll geschlossen werden, wozu es einer kleineren Baumaßnahme bedarf,
- Eine weitere Maßnahme wäre entlang der Wisninger Wuhne (Landeshauptstadt Magdeburg) und der Otto-von-Guericke-Allee (Gemeinde Barleben). Hier fehlt eine Radverkehrsanlage, die gemäß Radverkehrskonzeption geschaffen werden soll. Diese Maßnahme bedarf einer Planung. Die Brücke über die Bundesautobahn BAB 2 muss entsprechend eines Radweges verbreitert werden. Falls dies nicht möglich sein sollte, wird ggf. eine andere Lösung für die Brücke nötig. In Summe wird von einem hohen personellen und finanziellen Aufwand für diese Maßnahme ausgegangen,
- Die genannten Maßnahmen bedürfen einer Planung und wurden infolge anderer wichtiger Projekte zurückgestellt bzw. konnten noch nicht realisiert werden,
- Neben der Radverkehrskonzeption wurden mit der 2020 fertiggestellten Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in der Region Magdeburg zwei Trassenoptionen zur Gemeinde Barleben analysiert. Für die Trasse über die Barleber Chaussee (Landeshauptstadt Magdeburg) und Breiteweg (Gemeinde Barleben) wurde das höchste Potenzial ermittelt, damit ist diese Vorzugsvariante gemäß der Machbarkeitsstudie. Eine weitere Trasse soll über die Agrarstraße (Landeshauptstadt Magdeburg) bzw. Olvenstedter Straße (Gemeinde Barleben) zur Stadt Haldensleben führen.
- Insgesamt sollten Planungen und Baumaßnahmen aufeinander abgestimmt oder als gemeinsames Projekt durchgeführt werden, sodass Ressourcen auf beiden Seiten eingespart werden. Aus Sicht der Landeshauptstadt Magdeburg wäre die Planung der Trasse der Radschnellverbindung Magdeburg-Zielitz gemeinsam zu forcieren.

4.4.2 Stadt Wolmirstedt

Die Stadt Wolmirstedt wurde ebenfalls mit der E-Mail vom 06.12.2021 in die Erarbeitung des Radwegeverkehrskonzeptes eingebunden. Eine Stellungnahme oder Rückmeldung zur Beteiligung war seitens der WSTC GmbH nicht zu verzeichnen.

4.4.3 Gemeinde Niedere Börde

Die Gemeinde Niedere Börde wurde ebenfalls mit der E-Mail vom 06.12.2021 in die Erarbeitung des Radwegeverkehrskonzeptes eingebunden. Eine inhaltliche Stellungnahme oder Rückmeldung zur Beteiligung war seitens der WSTC GmbH nicht zu verzeichnen.

4.5 Schulen in der Gemeinde Barleben

Mit E-Mail vom 03.12.2021 wurden die nachfolgenden Schuleinrichtungen in der Gemeinde Barleben in die Erarbeitung des Radwegeverkehrskonzeptes einbezogen:

- Grundschule Barleben,
- Gemeinschaftsschule Barleben,
- Ecole Grundschule und
- Ecole Gymnasium.

Die Inhalte der Rückmeldungen der einzelnen Einrichtungen werden nachfolgend aufgeführt.

Tab. Nr. 2: Allgemeine Daten über Schuleinrichtungen in der Gemeinde Barleben

Schuleinrichtung Einzugsgebiet		Anzahl Mitarbeiter / Schüler	Verkehrsanteil Schulweg
Grundschule	Compindo Parlahan OT	12 Mitarbeiter	17 % Radverkehr 83 % Pkw
Barleben	Gemeinde Barleben, OT Barleben	ca. 150 Schüler	33 % Radverkehr 33 % ÖPNV 33 % Pkw
	Gemeinde Barleben, Gemeinde Niedere Börde (OT Groß und Klein Ammensleben,	25 Mitarbeiter	keine Angaben
Gemeinschafts- schule Barleben	Gutenswegen, Dahlenwarsleben, Gersdorf), Gemeinde Hohe Börde (OT Ackendorf), Landeshauptstadt Magdeburg	255 Schüler	28 % Radverkehr 55 % ÖPNV 10 % Pkw
Ecole Grundschule	keine Angaben	keine Angaben	keine Angaben
Ecole Gymnasium keine Angaben		keine Angaben	keine Angaben

Aufgrund fehlender Angaben ist die Aussagekraft der vorstehenden Tabelle begrenzt. Dennoch ist davon auszugehen, dass der Anteil der radfahrenden Mitarbeiter / Schüler durch die Gestaltung / Errichtung von verkehrssicheren und direkten Radwegebeziehungen gesteigert werden kann.

Tab. Nr. 3: Fahrradstellplätze und Verkehrshelfer der Schuleinrichtungen in der Gemeinde Barleben

Schuleinrichtung Bestand Fahrradstellplätze		Schülergruppen und Schülerlotsen
Grundschule 60 Stück (Schulgelände, nicht überda keine Verbesserung vorgesehen)		Schülergruppen nicht vorhanden, Schülerlotsen vorhanden
Gemeinschafts- schule Barleben	75 Stück (Schulgelände, nicht überdacht, keine Verbesserung vorgesehen)	Schülergruppen nicht vorhanden, Schülerlotsen bis 06/2021 eingesetzt
Ecole Grundschule	ausreichend (Schulgelände, nicht überdacht, Überdachung vorgesehen (2022)	nicht vorhanden / geplant
Ecole Gymnasium	ausreichend (Schulgelände, nicht überdacht, Überdachung vorgesehen (2022)	nicht vorhanden / geplant

Aus der vorgenannten Tabelle werden die Bestands- und Planungssituationen hinsichtlich der Fahrradstellplätze und der begleiteten Schülergruppen bzw. der Schülerlotsen ersichtlich.

Tab. Nr. 4: Optimierungsvorschläge seitens der Schuleinrichtungen in der Gemeinde Barleben Schuleinrichtung Optimierungsvorschläge

Grundschule Barleben	keine Angaben
Gemeinschaftsschule Barleben	keine Angaben
Ecole Grundschule und Gymnasium	farbliche Kennzeichnung der Radwege auf dem Breiteweg, Instandhaltung, Pflege und Lichtraumschnitt für die Radwege in Richtung Ortslage Elbeu und innerhalb des TPO, Befestigung Radweg zwischen den Ortsteilen Barleben und Ebendorf entlang der kleinen Sülze, Verbesserung der Verkehrssituation (gemeinsamer Geh- und Radweg, parkende Anwohner) in der Meitzendorfer Straße, Verbesserung des flüssigen Radverkehrs im Breiteweg nördlich der
	Bahnanlagen (abgesenkte Zufahrten) Sicherstellung der Einhaltung der Richtgeschwindigkeit (30 km / h) im Bereich der Ecole Grundschule

Die in der vorgenannten Tabelle aufgeführten Optimierungsvorschläge beziehen sich auf Maßnahmen, die nicht direkt mit dem Schulbetrieb in Verbindung stehen. Diese Maßnahmen sind unabhängig von den eingebrachten Optimierungsvorschlägen von der Gemeinde Barleben aufgezeigt oder von der WSTC GmbH im Rahmen der Bestandserfassung ermittelt worden und gehen dementsprechend in das Radwegeverkehrskonzept der Gemeinde Barleben ein. Die Sicherstellung der Einhaltung der Richtgeschwindigkeit im Bereich der Ecole Grundschule ist keine den Radverkehr betreffende Maßnahme, jedoch wurde die Gemeinde Barleben über diesen Optimierungsvorschlag ebenfalls informiert.

4.6 Zweckverband Technologiepark Ostfalen

Der Zweckverband Technologiepark Ostfalen (TPO) wurde durch die E-Mail vom 10.12.2021 durch die WSTC GmbH über die Erarbeitung des Radwegeverkehrskonzeptes informiert und um Stellungnahme, insbesondere hinsichtlich der radverkehrstechnischen Anbindung des TPO an die Ortslage Ebendorf, gebeten. Seitens des TPO erfolgte am 10.12.2021 die Information über die Verbandsversammlung vom 31.08.2021, wonach der Ausbau des Radweges entlang der Kleinen Sülze einschließlich der Anbindung an die Landesstraße L 48 für das Jahr 2022 in den Haushalt des TPO aufgenommen wurde. Weitere Abstimmungen zwischen den Verwaltungen des TPO und der Gemeinde Barleben stehen bislang aus.

4.7 <u>Magdeburger Tourismusverband Elbe-Börde-Heide e.V., der Magdeburg Marketing Kongress und Tourismus GmbH und der Koordinierungsstelle Elberadweg Mitte</u>

Die Träger öffentlicher Belange des Tourismus' wurden mit der E-Mail vom 23.09.2021 in die Erarbeitung des Radwegeverkehrskonzeptes eingebunden. Am 01.10.2021 erfolgte daraufhin ein Telefonat mit der Koordinierungsstelle Elberadweg Mitte, in dessen Rahmen die künftige Vorgehensweise der Koordinierungsstelle beschrieben wurde. So ist entsprechend der Fortschreibung des Masterplans Tourismus Sachsen-Anhalt 2027 angedacht, im Landkreis Börde bzw. im Bereich des Magdeburger Tourismusverbandes Elbe-Börde-Heide e.V. ein touristisches, app-basiertes Knotenpunktsystem bzw. eine knotenpunktbezogene Wegweisung einzuführen. Dieses System soll sich an den bereits bestehenden Systemen in der Altmark (u. a. Stadt Osterburg, Verbandsgemeinde Elbe-Havel-Land) orientieren. Bei einem solchen Knotenpunktsystem erfolgt die touristische Wegweisung nicht über eine Ausschilderung, sondern, wie bereits erwähnt, über eine App auf dem mobilen Endgerät. Hierbei sind auf einer Übersichtskarte des Zielgebietes nummerierte Fahnenwegweiser eingetragen, die die einzelnen touristischen Ziele symbolisieren. Durch Auswahl einzelner Wegweiser kann durch den Nutzenden eine individuelle Route zusammengestellt werden, wobei die App direkt die geeignetste Routenführung generiert und sodann als Navigationsgerät genutzt werden kann. Des Weiteren wurde auf den Aller-Elbe-Radweg hingewiesen. Dieser führt jedoch nicht durch die Gemeinde Barleben und wird daher im vorliegenden Radwegeverkehrskonzept keiner näheren Untersuchung unterzogen. Jedoch sei darauf verwiesen, dass im Rahmen der Aufstellung des erwähnten Knotenpunktsystems durchaus eine Anbindung / Verknüpfung der Gemeinde Barleben an den Aller-Elbe-Radweg vollzogen werden kann.

Hinweise:

Seitens der Gemeinde Barleben wurde im Rahmen einer Projektbesprechung auf den bestehenden Mittellandradweg als regionaltouristische Route hingewiesen. Im Zuge des Telefonats mit der Koordinierungsstelle Elberadweg Mitte wurde festgestellt, dass der Mittellandradweg dort nicht bekannt / vermerkt / eingetragen ist. Darüber hinaus ist auf Hinweis der Gemeinde Barleben anzumerken, dass sich die Ausschilderung des Mittellandradweges aktuell auf lediglich ein Hinweisschild am Wasserstraßenkreuz im Bereich der Ortslage Hohenwarthe beschränkt, sodass die Routenführung der Route lediglich dem Internet zu entnehmen ist. Um die Bekanntheit der Route zu steigern wurde seitens der Koordinierungsstelle Elberadweg Mitte angeregt, eine Aufnahme in das erwähnte Knotenpunktsystem oder eine Angliederung an den Elberadweg als Anschlussroute o. ä. zu prüfen.



Abb. Nr. 2: Route des Mittellandradweges (rot) (Quelle: outdooractive.com, 2022)

4.8 <u>Allgemeiner Deutschen Fahrradclubs</u>

Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) wurde mit der E-Mail vom 22.9.2021 in die Erarbeitung des Radwegeverkehrskonzeptes eingebunden. Eine Stellungnahme oder Rückmeldung zur Beteiligung war seitens der WSTC GmbH nicht zu verzeichnen.

4.9 <u>Beteiligungen der Ortsräte und des Bauausschusses</u>

Den Ortsräten sowie dem Bauausschuss der Gemeinde Barleben wird in der Sitzungsfolge im Juni / Juli 2022 Gelegenheit gegeben, sich über den Zwischenstand der Bearbeitung des Radwegeverkehrskonzeptes zu informieren und Meinungen, Anregungen und Kritik zu äußern. Sämtliche im Rahmen der Veranstaltungen sowie im Nachgang geäußerten Anmerkungen, Hinweise und Kritikpunkte können anschließend sowohl in die Erstellung der Maßnahmentabellen als auch im Rahmen der Priorisierung der einzelnen Maßnahmen einfließen.

5 <u>Berücksichtigung aktueller Planungen und bestehender Konzepte</u>

5.1 Planungen und Konzepte der Gemeinde Barleben

Aktuelle Planungen von Maßnahmen und bestehende Konzepte / Untersuchungen, die in Verbindung zum Radwegeverkehrskonzept der Gemeinde Barleben stehen, wurden soweit wie möglich und entsprechend des jeweiligen Bearbeitungsstandes in den vorliegenden Unterlagen berücksichtigt. Hierbei sind die Planung

 Erschließung des Wohngebietes "Alte Ziegelei", Bebauungsplan Nr. 30 einschließlich Umgestaltung Kreuzungsbereich Lindenallee / Breiteweg / Planstraße 1 und Anbindung der Planstraße 1 an den Breiteweg und die Rothenseer Straße (Planzeichnung des Bebauungsplanes siehe Anlage 5)

und die Konzepte / Untersuchungen

- 2. Verkehrsuntersuchung zur Verkehrsanbindung des geplanten Baugebietes "Ammensleber Weg" nördlich der Bahntrasse in Barleben (zeichnerische Darstellung in Anlage 6) sowie
- 3. Schulverkehrsplanung und Verkehrssicherheit in Barleben zu nennen.

Hinweis:

Die Lage der beiden vorgenannten Baugebiete "Ammensleber Weg" und "Alte Ziegelei" ist in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Eine Darstellung der Maßnahmen des Konzeptes zur Schulverkehrsplanung und Verkehrssicherheit in Barleben erfolgt wegen der Vielzahl der hierin aufgeführten Teilmaßnahmen nicht. Dieses Konzept wurde jedoch umfänglich ausgewertet und Teilmaßnahmen, die für das Radwegeverkehrskonzept ebenfalls relevant sind, wurden in dieses aufgenommen. Beispielhaft für die übernommenen Maßnahmen sollen an dieser Stelle die Verbreiterungen der Verkehrsinseln im Ortsteil Barleben (Meitzendorfer Straße, Höhe Lerchenweg sowie an den Kreisverkehren des Breitewegs) genannt sein. Somit greifen beide Konzepte anhand einzelner Maßnahmen ineinander.

Da die beiden Baugebiete bereits überplant sind bzw. derzeit überplant werden, wurde im Rahmen der Erarbeitung des Radwegeverkehrskonzeptes mit der Gemeinde Barleben vereinbart, dass Anmerkungen, Hinweise und Kritikpunkte aus den einzelnen, aufgeführten Beteiligungen, die diese beiden Bereiche betreffen, keiner vertiefenden Betrachtung unterzogen werden. Maßnahmen des Radwegeverkehrskonzeptes, die diese Teilbereiche unmittelbar betreffen wurden im Rahmen der Priorisierung zurückgestellt, um ein zügiges Fortschreiten der bereits laufenden Planungsprozesse sicherzustellen.

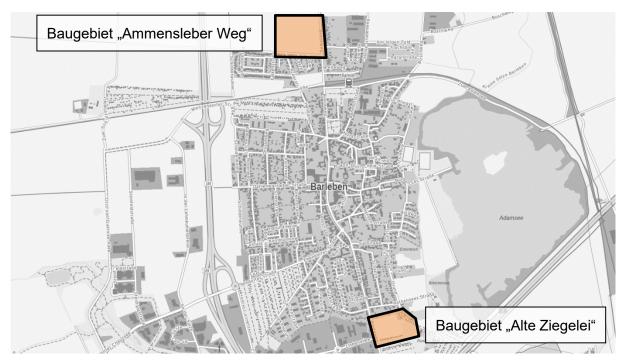


Abb. Nr. 3: Baugebiete "Ammensleber Weg" und "Alte Ziegelei" (Quelle: TK 10, LVermGeo Sachsen-Anhalt, 2022)

5.2 Fortschreibung des Integrierten Ländlichen Entwicklungskonzeptes für die Region Magdeburg 2014-2020 mit den Landkreisen Börde und Jerichower Land und der Landeshauptstadt Magdeburg

Im Jahr 2014 wurde durch die Arbeitsgemeinschaft der ILE-Region Magdeburg, vertreten durch den Landkreis Börde das Integrierte ländliche Entwicklungskonzept (ILEK) für die Region Magdeburg von 2006 für den Förderzeitraum 2014-2020 fortgeschrieben. Dieses ILEK hat derzeit weiterhin Bestand.

Das vorliegende Radwegeverkehrskonzept der Gemeinde Barleben ist über verschiedene Schnittstellen eng mit dem genannten ILEK verknüpft. So wurden im ILEK die folgenden Leitziele der Entwicklungsstrategie 2014-2020 gesetzt, deren Erreichung durch eine Umsetzung der Maßnahmen des Radwegeverkehrskonzeptes direkt unterstützt wird:

- Stärkung des Regionalbewusstseins und
- Gestaltung des Demographischen Wandels.

Diese Leitziele können entsprechend des ILEKs durch die nachfolgenden Leitprojekte des Handlungsfeldes B "Wohnen und Lebensqualität" erreicht werden:

- B.1.: GemeindeLEBEN: Zusammen gehören zusammen aktiv und
- B.5.: Initiative Neues Wohnen im Alter,

da die Maßnahmen des Radwegeverkehrskonzeptes

die Identifikation mit dem Wohnort verbessern (Handlungsfeld B.1.),

Gemeinde Barleben / Radwegeverkehrskonzept Erläuterungsbericht (Zwischenbericht)

- die Dorfgemeinschaft stärken (Handlungsfeld B.1.) und
- die Barrierefreiheit bei Straßen und Wegen verbessern (Handlungsfeld B.5.).

Somit leisten die Maßnahmen des Radwegeverkehrskonzeptes der Gemeinde Barleben einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung des ILEK der Region Magdeburg.

6 <u>Verknüpfung des Radwegeverkehrskonzeptes der Gemeinde Barleben mit dem</u> Öffentlichen Personennahverkehr

Der Anbindung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) an die von Radfahrenden genutzten Wegebeziehungen kommt vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum eine besondere Bedeutung zu. Aus diesem Grund werden nachfolgend die Schnittstellen des Radwegeverkehrskonzeptes zum öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) und zum öffentlichen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) betrachtet. Eine Verbesserung der Anbindung des Radverkehrs an die Einrichtungen des Nahverkehrs ist anzustreben.

6.1 Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr

Hinsichtlich des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs sind die Ortschaften der Gemeinde Barleben an die folgenden Buslinien der BördeBus Verkehrsgesellschaft mbH angebunden:

- Linie 610: Magdeburg Bahnhof Neustadt Barleben Wolmirstedt,
- Linie 613: Magdeburg ZOB Barleben Ebendorf Meitzendorf Rottmersleben,
- Linie 617: Magdeburg ZOB Barleben Ebendorf Meitzendorf Rottmersleben
- Linie 629: Magdeburg Olvenstedt Meitzendorf Ebendorf Wolmirstedt,
- Linie 630: Wolmirstedt Meitzendorf Barleben Ebendorf Ochtmersleben und
- Linie 638: Barleben Ebendorf Meitzendorf Groß Ammensleben.

Durch die Umsetzung der Maßnahmen des vorliegenden Radwegeverkehrskonzeptes und den damit verbundenen Verbesserungen für den Radverkehr können die Einzugsgebiete der einzelnen Haltestellen und somit der potenzielle Nutzerkreis der Buslinien deutlich vergrößert werden.

6.2 <u>Schienenpersonennahverkehr</u>

Hinsichtlich des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sind die Ortschaften Barleben und Meitzendorf an die folgenden Bahnlinien angebunden:

- Bahnlinie Magdeburg Haldensleben: Stationen Barleben und Meitzendorf und
- S-Bahnlinie Magdeburg Stendal: Station Barleber See.

Hierbei befindet sich der Barleber Bahnhof am nördlichen Ortsrand in Richtung der Stadt Wolmirstedt und der Meitzendorfer Bahnhof am südlichen Ortseingang. Durch die Umsetzung der Maßnahmen des vorliegenden Radwegeverkehrskonzeptes und den damit verbundenen Verbesserungen für den Radverkehr können die Einzugsgebiete der einzelnen Haltestellen und somit der potenzielle Nutzerkreis der Bahnlinien vergrößert werden.

7 <u>Berücksichtigung angrenzender Radverkehrskonzeptionen</u>

7.1 Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in der Region Magdeburg

Die in der "Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in der Region Magdeburg" vorgeschlagene Vorzugstrasse zur Anbindung der Gemeinde Barleben an die Landeshauptstadt Magdeburg (rote Markierung in nachfolgender Abbildung) mittels eines Radschnellweges führt aus Richtung Süden kommend über den Breiteweg in seiner vollen Länge von der südlichen Gemarkungsgrenze im Bereich der Brücke über die Bundesautobahn BAB 2 bis zur Anbindung des Breiteweges an die Kreisstraße K 1177. Von dort aus setzt sich die Trasse östlich der Kreisstraße K 1177 bis zur Grenze der Kommunen Barleben und Elbeu fort.

Diese Trasse liegt weitgehend auf Abschnitten von Verkehrsanlagen, denen im Rahmen des vorliegenden Radwegeverkehrskonzeptes Maßnahmen für bestimmte (Teil-) Abschnitte zugewiesen wurden. Die bauliche Umsetzung dieser Maßnahmen des vorliegenden Radwegeverkehrskonzeptes der Gemeinde Barleben bewirkt positive Synergieeffekte auf die im Rahmen der genannten Machbarkeitsstudie aufgeführte Vorzugstrasse der Radschnellverbindungen.

Dennoch sei an dieser Stelle darauf verwiesen, dass das vorliegende Radwegeverkehrskonzept der Gemeinde Barleben keinen Fokus auf potentielle überregionale Radschnellwege legt und sich die genannte Vorzugstrasse somit nicht weiter auf die Inhalte des Radwegeverkehrskonzeptes auswirkt.

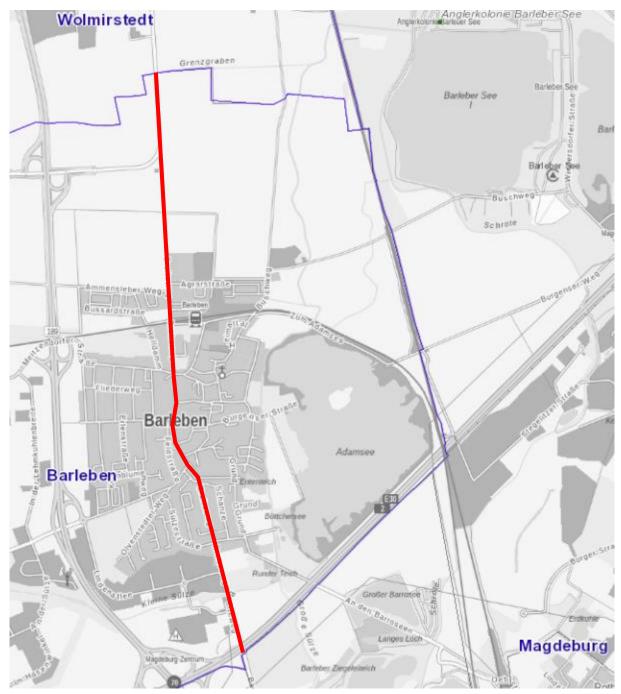


Abb. Nr. 4: Vorzugstrasse Radschnellverbindungen (Quelle Trasse: Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in der Region Magdeburg, 2020; Quelle Karte: TK 10, LVermGeo Sachsen-Anhalt, 2022)

7.2 Radwegekonzept Landkreis Börde

Auf die potenziellen Synergieeffekte und die Verknüpfung des Radwegeverkehrskonzeptes der Gemeinde Barleben mit dem Radwegekonzept des Landkreises Börde wurde unter Punkt 4.3 bereits ausführlich eingegangen (siehe Seite 17).

Für die beiden seitens des Landkreises Börde vorgesehenen Maßnahmen

- Errichtung Radweg entlang der Kreisstraße K 1167 zwischen den Ortslagen Meitzendorf (Gemeinde Barleben) und Jersleben (Gemeinde Niedere Börde) und
- Errichtung Radweg entlang der Kreisstraße K 1655 zwischen den Ortslagen Groß
 Ammensleben und Dahlenwarsleben (jeweils Gemeinde Niedere Börde),

die (abschnittsweise) innerhalb der Gemeinde Barleben entlang der genannten Kreisstraßen verlaufen, ist die Gemeinde Barleben nicht der zuständige Straßenbaulastträger, sodass diesbezüglich keine eigenständigen Planungen vorgenommen werden.

Die Ergebnisse des Radwegeverkehrskonzeptes der Gemeinde Barleben werden der Verwaltung des Landkreises Börde übergeben.

8 Erarbeitung von Maßnahmen

Aus den zuvor beschriebenen Bestandserfassungen, Beteiligungen Dritter und aus den Abstimmungen mit der Gemeinde Barleben wurden Maßnahmen entwickelt, anhand derer der Radverkehr im Gemeindegebiet aufgewertet werden kann. Im Nachfolgenden wird auf diese Maßnahmen eingegangen. Hierbei erfolgt eine Differenzierung zwischen

- allgemeinen Maßnahmen, deren Umsetzung eine grundsätzliche Aufwertung des Radverkehrs bedeutet, ohne dabei auf einen bestimmten Standort oder Abschnitt einer Verkehrsanlage festgelegt zu sein und
- konkreten Maßnahmen, die sich auf bestimmte Verkehrsanlagen oder deren Streckenabschnitte beziehen und hierfür zugleich konkrete Umsetzungsvorschläge auf Konzeptebene bieten.

8.1 Erarbeitung von allgemeinen Maßnahmen

Die aufgeführten allgemeinen Maßnahmen fördern die Radinfrastruktur in der Gemeinde Barleben und dienen als Orientierung für die weitere Umsetzung des Radwegeverkehrskonzeptes. So lag der Fokus bei der Erarbeitung des vorliegenden Konzeptes auf der Erarbeitung der sogenannten speziellen Maßnahmen, die bspw. die bessere Anbindung der Ortsteile untereinander bewirken oder die die Verkehrssicherheit für Radfahrende verbessern. Daneben bieten sich jedoch noch weitere Maßnahmen an, um eine Verbesserung der Radinfrastruktur zu bewirken. Da diese Maßnahmen oft kleinteiliger sind und differenzierterer Abstimmungen bedürfen, erfolgte im Rahmen der Konzeptaufstellung keine detailliertere Betrachtung. Somit werden die allgemeinen Maßnahmen nachfolgend stichpunktartig aufgeführt. Im Zuge einer künftigen Fortschreibung des Radwegeverkehrskonzeptes der Gemeinde Barleben ist eine detailliertere Betrachtung dieser Maßnahmen anzustreben.

Allgemeine Maßnahmen zur Aufwertung der Radinfrastruktur in der Gemeinde Barleben:

- 1. Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrräder und Elektro-Kleinstfahrzeuge,
- 2. Prüfung, Konzeption und Umsetzung von Projekten zur Fahrradlogistik,
- 3. Ausbau der Umsteigepunkte / Schnittstellen zum ÖPNV und SPNV,
- 4. Schaffung von sicheren, nutzergerechten, ausgeschilderten und / oder bewachten Fahrradabstellanlagen oder Fahrradboxen,
- 5. Entwicklung und Umsetzung von nachhaltigen multimodalen Mobilitätskonzepten zur Stärkung des Umweltverbundes,

- 6. Förderung der touristischen (Rad-) Infrastruktur durch Ausbau von Bed & Bike-Betrieben, Wegweisern und Infotafeln, Schutzhütten und Rastplätzen sowie der Ausweisung von Fahrradreparaturmöglichkeiten,
- 7. Erschließung und Nutzung straßenbegleitender Radwege des Alltagsradverkehrs,
- 8. Erarbeitung eines Beschilderungskonzeptes bzw. eines Schilderkatasters,
- 9. Einrichtung eines onlinebasierten, niedrigschwelligen Fehlermeldesystems zur Kenntlichmachung von Fehl- / Schadstellen an Beschilderungen, Wegebeziehungen o. ä.,

8.2 <u>Erarbeitung von konkreten Maßnahmen und Maßnahmetabellen</u>

Die erfassten, ermittelten und abgefragten Informationen wurden zusammengeführt und aufbereitet. Nach Schaffung einer einheitlichen und vergleichbaren Datengrundlage wurden die Informationen zu konkreten Maßnahmen bzw. Maßnahmenpaketen zusammengefasst.

In Anlehnung an die Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen in der Region Magdeburg (Stand Juni 2020) und nach Abstimmung mit der Gemeinde Barleben wurden die einzelnen Maßnahmen soweit wie möglich mit potenziellen Baukosten untersetzt. Hierbei wurde auf die folgenden Kostenansätze zurückgegriffen:

Tab. Nr. 5: Kostenansätze

Maßnahme	Einheit	Kosten brutto
Neubau Radweg	m²	130€
Ausbau ländlicher Weg / erneute bzw. vollständige Asphaltierung	m²	75€
Markierung Schutzstreifen (weiß)	m	15€
Markierung Radfahrstreifen (weiß und rot)	m	50€

<u>Hinweise:</u>

Für die bauliche Umsetzung der einzelnen Maßnahmen sind unter Umständen Teilmaßnahmen erforderlich, die über den grundsätzlichen Wegebau hinausgehen. So sind bspw. zur Querung von Gewässern / Gräben oder von Verkehrsanlagen entsprechend Spezialbauwerke wie z. B. Durchlassbauwerke oder Mittelinseln notwendig. Die Kosten, die aus der Errichtung dieser Bauwerke resultieren wurden seitens der WSTC GmbH unter Berücksichtigung der lokalen Randbedingungen abgeschätzt und im Rahmen des vorliegenden Radwegeverkehrskonzeptes als Pauschalwert zu den Kosten des eigentlichen Wegebaus addiert (siehe Maßnahmentabellen in Anlage 7).

Für Maßnahmen.

- 1. die lediglich unter Beteiligung der Deutschen Bahn AG umzusetzen sind (bspw. Umgestaltung von Gleisquerungen),
- 2. deren Planungen bereits angelaufen sind oder bestehen (siehe Punkt 5 des vorliegenden Radwegeverkehrskonzeptes),
- 3. die mit einer Vielzahl von wesentlichen Randbedingungen verbunden sind oder
- 4. die als allgemeine Verwaltungsaufgaben der Gemeinde Barleben anzusehen sind (bspw. Überprüfung der Benutzungspflichten)

wurden keine Kosteneinschätzungen vorgenommen bzw. war eine fundierte Kosteneinschätzung nicht möglich / erforderlich.

In Abhängigkeit von den ermittelten Kosten sowie von der Maßnahmenart wurden die Maßnahmen in Klein-, mittelgroße und Großmaßnahmen klassifiziert und tabellarisch dargestellt. Folgende Kosten wurden ermittelt:

Tab. Nr. 6: Zusammenfassung der Maßnahmentabellen

Maßnahmenart	Anzahl	Summe Gesamtkosten brutto
Kleinmaßnahmen	53	etwa 30.000 bis 100.000 € abhängig von der Markierungsart
mittelgroße Maßnahmen / Vergrößerung von Verkehrsinseln	3	Kostenschätzung aufgrund zahlreicher Randbedingungen nicht möglich
Großmaßnahmen	17	etwa 3.970.000 €

Die weitere Vorgehensweise mit den vorangehend aufgeführten Kosten ist dem Abschnitt Nr. 11 zu entnehmen.

Hinweis:

Die in den Maßnahmetabelle aufgeführten Kosten beziehen sich lediglich auf die voraussichtlichen Baukosten. Aufgrund der konzeptionellen Ebene der vorliegenden Unterlagen und der damit einhergehenden, planerischen Unschärfe können zum aktuellen Zeitpunkt keine detaillierten Einschätzungen hinsichtlich der folgenden, kostenbeeinflussenden Faktoren gegeben werden:

- Baugrund,
- Naturschutz / Kompensationsmaßnahmen,
- Grunderwerb / Flächenverfügbarkeit und
- Topographie.

9 Priorisierung der Maßnahmen

Nach Absprache mit der Gemeinde Barleben wurden die Großmaßnahmen einer Priorisierung unterzogen. Hierdurch wird aufgezeigt, welche Maßnahmen unter Berücksichtigung aller vorliegenden Informationen prioritär, das heißt möglichst zeitnah, umzusetzen sind.

Hinweis:

Eine Priorisierung der Kleinmaßnahmen und mittelgroßen Maßnahmen erfolgte nicht, denn

- entweder sollen diese Maßnahmen im Rahmen der alltäglichen Verwaltungsarbeit möglichst in den Jahren 2022 und 2023 durch den Bauhof der Gemeinde Barleben realisiert werden (Kleinmaßnahmen) oder
- oder die Vielzahl der zu beachtenden Randbedingungen und der hieraus resultierende, enorme finanzielle Aufwand stehen in einem derart ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis, dass eine kurz- oder mittelfristige Umsetzung nach aktuellem Kenntnisstand ohnehin auszuschließen ist.

9.1 <u>Bewertungskriterien</u>

Die Priorisierung erfolgte anhand der nachfolgenden Bewertungskriterien:

- Baulastträger / Eigentümer,
- 2. Umsetzbarkeit,
- 3. Lückenschluss.
- 4. zentrale Funktion und
- 5. überörtliche Funktion.

9.2 Bewertungspunkte

Je Maßnahme wurden ein bis drei Bewertungspunkte für jedes einzelne Bewertungskriterium vergeben. So bekamen bspw. Maßnahmen, die an Verkehrsanlagen der Gemeinde Barleben oder auf öffentlichen Flurstücken gelegen sind für dieses Kriterium drei Punkte zugewiesen; Maßnahmen an Kreis- oder Landesstraßen erhielten hierfür einen Punkt und Maßnahmen, die lediglich auf kurzen Abschnitten auf privaten Flurstücken oder entlang von Kreis- oder Landesstraßen gelegen sind, erhielten entsprechend zwei Punkte. Somit konnten nach Bewertung aller fünf Bewertungskriterien zwischen 5 und 15 Punkte für jede Maßnahme erzielt werden.

Die vergebenen Bewertungspunkte je Maßnahme sowie die Ergebnisse der Priorisierung sind der Anlage Nr. 8 zu entnehmen.

9.3 Klassifizierung

In Abhängigkeit von der erzielten Gesamtpunktzahl der Bewertungspunkte wurden die Maßnahmen wie nachfolgend aufgeführt klassifiziert:

Tab. Nr. 7: Klassifizierung der Maßnahmen
Klasse Punktzahl Priorität Kennzeichnung

1 12 - 15 hoch (kurzfristig)
2 9 - 11 mittel (mittelfristig)
3 5 - 8 lang (langfristig)

Hinweis:

Vereinzelt beziehen sich Maßnahmen, die im Radwegeverkehrskonzept der Gemeinde Barleben aufgeführt werden, auf bestehende oder fehlende Radwege entlang von Kreis-, oder Landesstraßen. Für diese Verkehrsanlagen ist die Gemeinde Barleben nicht der verantwortliche Straßenbaulastträger und somit für die Verbesserung des dortigen Radwegenetzes grundsätzlich nicht zuständig. Dahingehend wurden die folgenden, stichpunktartig aufgeführten Festlegungen zur weiteren Vorgehensweise angesetzt:

- 1. Die Ergebnisse des Radwegeverkehrskonzeptes werden an die im Verwaltungsbereich der Gemeinde Barleben zuständigen Straßenbaulastträger weitergereicht.
- 2. Die Gemeinde Barleben wird an Verkehrsanlagen, die nicht in ihrer Trägerschaft liegen, ohne vorherige Abstimmungen, Rücksprachen bzw. Vereinbarungen mit dem jeweiligen zuständigen Baulastträger in Eigenregie keine Planungen und baulichen Maßnahmen durchführen / betreuen bzw. dahingehend in Vorleistung gehen.

In den Maßnahmen- und Priorisierungstabellen (Anlagen Nr. 7 und 8) werden diese Maßnahmen wie vorangehend erläutert aufgeführt und bewertet. Eine Aufnahme in den Maßnahmenplan erfolgt jedoch frühestens nach Rücksprache / Abstimmung mit den zuständigen Straßenbaulastträgern.

Tab. Nr. 8: Zusammenfassung Maßnahmenklassifizierung Großmaßnahmen

Nr.	Standort des Bedarfs	monkassinziorang Grossinasinaninan	Punkte / Klassen
G 3.1	OT Barleben, Bahnhofstraße	zwischen Stellplatzanlage und Buschweg / alte Kirchstraße, Nordseite	9
G 3.2	OT Barleben, ländlicher Weg	zwischen Gemarkungsgrenze zur Landeshauptstadt Magdeburg und S-Bahn-Station Barleber See, bestehende Trasse	13
G 3.3	OT Barleben, ländlicher Weg	zwischen Beregnungsanlage / Schützenplatz und Landesstraße L 47, bestehende Trasse	14
G 3.4	OT Meitzendorf, Siedlung und ländlicher Weg	zwischen Unter den Weiden und Mittellandkanal, bestehende Trasse	9
G 3.5	OT Meitzendorf, ländlicher Weg	zwischen Kreisstraße K 1655 und Hintern Hecken, bestehende Trasse	12
G 3.6	OT Barleben, Zum Adamsee	zwischen Buschweg / alte Kirchstraße und Gemar- kungsgrenze zur Landeshauptstadt Magdeburg, Nord- seite	10
G 3.7	OT Ebendorf, ländlicher Weg	zwischen An der Gärtnerei (Ortslage Ebendorf) und Otto-von-Guericke-Allee (Ortslage Barleben), bestehende Trasse	14
G 3.8	OT Ebendorf, ländlicher Weg	zwischen Barleber Straße / Landesstraße L 48 und der Kleinen Sülze, bestehende Trasse	14
G 3.9	OT Meitzendorf, Jersleber Chaussee / Kreisstraße K 1167	zwischen Bahnübergang K 1167 und Kreuzung Jersleber Straße / Siedlung, Südseite entlang K 1167	9
G 3.10	OT Meitzendorf, Jersleber Chaussee	zwischen Friedhof und Gemarkungsgrenze zur Orts- lage Jersleben, Ostseite entlang K 1167	8
G 3.11	OT Barleben, Ebendorfer Chaussee / Landesstraße L 48	zwischen Barleber Straße (Ortslage Ebendorf) und Otto-von-Guericke-Allee (Ortslage Barleben), Südseite entlang L 48	11
G 3.12	OT Barleben, Breiteweg	zwischen Kreuzung Sülzestraße / Rothenseer Straße und Lindenallee, beidseitig	11
G 3.13	OT Barleben, Rothenseer Straße	zwischen Kreuzung Planstraße 1 und Gemarkungs- grenze zur Landeshauptstadt Magdeburg, Nordseite	14
G 3.14	OT Barleben, Breiteweg	zwischen Bahnübergang Breiteweg und Meitzendorfer Straße, Ostseite	11
G 3.15	OT Meitzendorf, Wolmirstedter Chaussee / Landesstraße L 47	zwischen Ortsausgang Meitzendorf (Nordost) und Kiesgrube Meitzendorf, Südseite entlang L 47	12
G 3.16	OT Barleben, Breiteweg	Bahnübergang	7
G 3.17	OT Barleben, Breiteweg	zwischen Ortseingang Barleben (Nord) und Bebau- ungsende auf der Westseite des Breiteweges nördlich der Bahntrasse	10

Art der Maßnahmen:

■ Neubau Radweg = G 3.1

- Ausbau ländlicher Weg = G 3.2 bis G 3.5
- Errichtung gemeinsamer Geh- und Radweg = G 3.6 bis G 3.10
- Errichtung gemeinsamer Geh- und Radweg als Lückenschluss = G 3.11 bis G 3.15
- Weitere Maßnahmen = G 3.16 bis G 3.17

9.4 Übersicht der prioritären Maßnahmen

Die prioritären Großmaßnahmen werden nachfolgend tabellarisch zusammengefasst. Eine vollständige Übersicht befindet sich in Anlage 8.

Tab. Nr. 9: Übersicht der prioritären Großmaßnahmen

Nr.	Maßnahmenart	Kurzbezeichnung	Kosten Brutto [€]	Bewertungs- punkte	Priorität
G 3.2	Ausbau ländlicher Weg	Westanbindung Barleber See	195.750	13	hoch
G 3.3	Ausbau ländlicher Weg	Nordanbindung Ortslage Barleben an L 47	337.500	14	hoch
G 3.5	Ausbau ländlicher Weg	Westanbindung Ortslage Meitzendorf an K 1655	202.500	12	hoch
G 3.7	Errichtung gemeinsamer Geh- und Radweg	Ausbau Verbindungsweg Kleine Sülze	345.000	14	hoch
G 3.8	Errichtung gemeinsamer Geh- und Radweg	Ausbau Lückenschluss L 48 / Kleine Sülze	65.250	14	hoch
G 3.13	Errichtung gemeinsamer Geh- und Radweg als Lückenschluss	Verbesserung Verkehrs- situation Rothenseer Straße	328.750	14	hoch
G 3.15	Errichtung gemeinsamer Geh- und Radweg als Lückenschluss	Lückenschluss Radweg Meitzendorf-Elbeu	481.000	12	hoch

Gesamtkosten prioritäre Großmaßnahmen 1.955.750

10 Ergebnisse

Mit Blick auf die tägliche Arbeit der Gemeinde Barleben stellen die Maßnahmen- und Priorisierungstabellen sowie die zugehörigen Planwerke das wesentlichste Ergebnis des Radwegeverkehrskonzeptes der Gemeinde Barleben dar.

Während in den Maßnahmentabellen unter anderem die Kosteneinschätzungen aufgeführt sind, stellen die Priorisierungstabellen die Dringlichkeit der Maßnahmen dar. Hierbei wurde seitens der Gemeinde Barleben das Ziel ausgegeben, dass die hochprioritären Maßnahmen der Klasse 1 möglichst umzusetzen sind (siehe Punkt 11).

Für die Maßnahmen der Klassen 2 und 3 (siehe Anlage 7) wurden keine Umsetzungszeiträume genannt, da das Radwegeverkehrskonzept einem dynamischen Prozess unterliegt und folgerichtig in Intervallen von drei Jahren fortzuschreiben ist.

Bei der Fortschreibung des Radwegeverkehrskonzeptes der Gemeinde Barleben sind sowohl die Kostenentwicklung sowie der Bearbeitungsstand der einzelnen Maßnahmen zu berücksichtigen. So können Maßnahmen während des Fortschreibungsintervalls einerseits baulich realisiert werden, andererseits können neue Maßnahmen, die bislang noch keine Berücksichtigung fanden, in das Radwegeverkehrskonzept aufgenommen werden.

11 <u>Fördermittelprogramme und weitere Vorgehensweise</u>

11.1 <u>Fördermittelprogramme</u>

Während der Erarbeitung des Radwegeverkehrskonzeptes der Gemeinde Barleben wurde im Frühjahr 2022 durch das Ministerium der Finanzen des Landes Sachsen-Anhalt ein Aufruf zum Einreichen von Anträgen zur Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der regionalen ländlichen Entwicklung in der EU-Förderperiode 2014 bis 2020 im Gebiet des Landes Sachsen-Anhalt (Richtlinie RELE 2014-2020), Teil A Ländlicher Wegebau veröffentlicht. Zu diesem Zeitpunkt war die Erarbeitung der Maßnahmentabellen bereits abgeschlossen und die endgültige Priorisierung der einzelnen Großmaßnahmen mit der Gemeinde Barleben abgestimmt. Vor diesem Hintergrund erfolgte die Mittelbeantragung im Förderprogramm "Ländlicher Wegebau" für die folgenden Großmaßnahmen:

- G 3.2: Westanbindung des Naherholungszentrums und der S-Bahn-Station "Barleber See" an die öffentlichen Verkehrsanlagen durch den Ausbau des bestehenden ländlichen Weges östlich der Bahnverbindung Magdeburg-Stendal,
- G 3.3: Lückenschluss im überörtlichen Radwegenetz durch die Nordanbindung der Ortslage Barleben an die Landesstraße L 47 durch den Ausbau des bestehenden ländlichen Weges,
- G 3.7: Ausbau des Verbindungsweges zwischen den Ortsteilen Ebendorf und Barleben entlang der Kleinen Sülze,
- G 3.8: Ausbau des Lückenschlusses zwischen der Ebendorfer Chaussee (L 48) und dem Verbindungsweg entlang der Kleinen Sülze und
- G 3.15: Lückenschluss der Radwegeverbindung zwischen den Ortslagen Meitzendorf und Elbeu entlang der Wolmirstedter Chaussee / L 47.

Hinweis:

Vor dem Hintergrund der künftigen Errichtung der Nordverlängerung der Bundesautobahn BAB 14 nördlich der Anschlussstelle Dahlenwarsleben und der damit einhergehenden Neustrukturierung der Landschaft, der Wegebeziehungen und der Flurstücke in diesem Planungsbereich wurde von einer Fördermittelbeantragung abgesehen für die Großmaßnahme:

G 3.5 Westanbindung Ortslage Meitzendorf an K 1655.

Aufgrund der innerörtlichen Lage war das Förderprogramm "Ländlicher Wegebau" nicht anwendbar für die Großmaßnahme:

 G 3.13: Errichtung eines Radweges entlang der Rothenseer Straße zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Aus diesem Grunde wurde für diese Maßnahme ein Fördermittelantrag gestellt entsprechend der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der regionalen ländlichen Entwicklung des Landes Sachsen-Anhalt in der EU-Förderperiode 2014 bis 2022 (Richtlinien RELE 2014-2020) vom 01.11.2017, Teil D – Dorferneuerung und -entwicklung einschließlich touristischer Infrastruktur in der jeweils geltenden Fassung.

Die genannten Fördermittelanträge wurden am 29.04.2022 bzw. am 13.05.2022 bei dem zuständigen Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Mitte des Landes Sachsen-Anhalt, Standort Wanzleben (ALFF Mitte), eingereicht.

Für künftige Fördermittelbeantragungen können ebenfalls Förderprogramme auf Bundesebene bemüht werden. In der Vergangenheit standen hierfür bspw. die Programme "Kommunalrichtlinie", "Klimaschutz durch Radverkehr" oder das Sonderprogramm "Stadt und Land" zur Verfügung. In Abhängigkeit von den festgelegten Förderschwerpunkten in der jeweilig laufenden Förderperiode sind Maßnahmenförderungen über das LEADER-Programm ebenfalls grundsätzlich möglich. Nach aktueller Kenntnislage werden derzeit die Förderschwerpunkte für die Förderperiode (2023 und 2024) von den Mitgliedern der LEADER-Aktionsgruppe Colbitz-Letzlinger Heide festgelegt.

11.2 <u>weitere Vorgehensweise</u>

Derzeit laufen die Abstimmungen zwischen der Gemeinde Barleben und dem ALFF Mitte bzgl. der beantragten Fördermittel und hinsichtlich nachzureichender Dokumente für die vollständigen Antragsunterlagen. In diesem Rahmen wurde seitens des ALFF Mitte verdeutlicht, dass die Maßnahmen:

- G 3.7: Ausbau des Verbindungsweges zwischen den Ortsteilen Ebendorf und Barleben entlang der Kleinen Sülze,
- G 3.8: Ausbau des Lückenschlusses zwischen der Ebendorfer Chaussee (Landesstraße L 48) und dem Verbindungsweg entlang der Kleinen Sülze und
- G 3.15: Lückenschluss der Radwegeverbindung zwischen den Ortslagen Meitzendorf und Elbeu entlang der Wolmirstedter Chaussee / Landesstraße L 47

über das Förderprogramm "Ländlicher Wegebau" nicht förderfähig sind, da sie entweder im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen oder entlang einer Landesstraße L 47 verlaufen und somit von der Förderung ausgeschlossen sind. Seitens der Gemeinde Barleben wird angestrebt, diese Großmaßnahmen künftig in Eigenleistung, d. h. ohne Verwendung von Fördermitteln, baulich umzusetzen.

Gemeinde Barleben / Radwegeverkehrskonzept Erläuterungsbericht (Zwischenbericht)

Hinsichtlich der erfassten Kleinmaßnahmen und mittelgroßen Maßnahmen ist die weitere Vorgehensweise noch von der Gemeinde Barleben festzulegen. In Anbetracht der Vielzahl und Detailliertheit der Maßnahmen wurde für diese Maßnahmen nach Abstimmung mit der Gemeinde Barleben keine Priorisierung vorgenommen. Im Anschluss an die Fertigstellung des Radwegeverkehrskonzeptes der Gemeinde Barleben haben dementsprechend verwaltungsinterne Abstimmungen über die anzustrebende Umsetzung dieser Maßnahmen zu erfolgen.

Das Radwegeverkehrskonzept der Gemeinde Barleben ist in 3-Jahresintervallen fortzuschreiben.

Gemeinde Barleben / Radwegeverkehrskonzept Erläuterungsbericht (Zwischenbericht)

Abbildungsverzeichnis

Abb. Nr. 1:	Hauptachsen des Radverkehrs in der Gemeinde Barleben	11
Abb. Nr. 2:	Route des Mittellandradweges	23
Abb. Nr. 3:	Baugebiete "Ammensleber Weg" und "Alte Ziegelei"	25
Abb. Nr. 4:	Vorzugstrasse Radschnellverbindungen	29

Tabellenverzeichnis

Tab. Nr. 1:	Streckenabschnitte Landesradverkehrsnetz 2020, Gemeinde Barleben	13
Tab. Nr. 2:	Allgemeine Daten über Schuleinrichtungen in der Gemeinde Barleben	20
Tab. Nr. 3:	Fahrradstellplätze und Verkehrshelfer der Schuleinrichtungen in der Gemeinde Barleben	20
Tab. Nr. 4:	Optimierungsvorschläge seitens der Schuleinrichtungen in der Gemeinde Barleben	21
Tab. Nr. 5:	Kostenansätze	32
Tab. Nr. 6:	Zusammenfassung der Maßnahmentabellen	33
Tab. Nr. 7:	Klassifizierung der Maßnahmen	35
Tab. Nr. 8:	Zusammenfassung Maßnahmenklassifizierung Großmaßnahmen	36
Tab. Nr. 9:	Übersicht der prioritären Großmaßnahmen	37