Textdokumentation

zur Veröffentlichung im Internet

über das öffentliche Fachgespräch

in der 14. Sitzung des

Ausschusses für Landesentwicklung und Verkehr

am 10. August 2017

in Magdeburg, Landtagsgebäude

Tagesordnung: **Seite:**

Entwicklung des Europaradwegs R1 im Harz

Selbstbefassung Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
- **ADrs. 7/LEV/29** 3

Anwesende:

Ausschussmitglieder:

Abg. Andreas Mrosek, Vorsitzender	AfD
Abg. Hardy Peter Güssau	CDU
Abg. Frank Scheurell	CDU
Abg. Daniel Sturm	CDU
Abg. Daniel Szarata	CDU
Abg. Matthias Büttner	AfD
Abg. Willi Mittelstädt	AfD
Abg. Kerstin Eisenreich	DIE LINKE
Abg. Doreen Hildebrandt	DIE LINKE
Abg. Dr. Falko Grube	SPD
Abg. Dr. Andreas Schmidt	SPD
Abg. Cornelia Lüddemann	GRÜNE

Von der Landesregierung:

vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr:

Staatssekretär Dr. Sebastian Putz

Textdokumentation:

Stenografischer Dienst

Vorsitzender Andreas Mrosek eröffnet die Sitzung um 10:03 Uhr.

Zur Tagesordnung:

Entwicklung des Europaradwegs R1 im Harz

Selbstbefassung Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN **- ADrs. 7/LEV/29**

Zu Beginn der heutigen Beratung wird eine Stellungnahme des Landkreises Harz - Fachbereich Strategie und Steuerung - zu dem Thema **(Vorlage 1)** verteilt. (Die Stellungnahme ist dieser Textdokumentation als **Anlage** beigefügt.)

Vorsitzender Andreas Mrosek: Die heute geladenen Gäste werden entsprechend der Geschäftsordnung des Landtages in öffentlicher Sitzung angehört. Über den öffentlichen Sitzungsteil wird eine Niederschrift gefertigt. Es besteht die Absicht, Niederschriften über öffentliche Sitzungsteile im Internet zu veröffentlichen. In der Anwesenheitsliste haben Sie die Möglichkeit, sich hinsichtlich der Veröffentlichung des Namens und der Stellungnahmen zu erklären. Ich darf Sie bitten, sofern Sie es nicht bereits getan haben, diese Erklärung in der Anwesenheitsliste abzugeben. Ihr Wunsch wird bei der Fertigung der Niederschrift entsprechend berücksichtigt.

Abg. Cornelia Lüddemann (GRÜNE): In der Tat haben wir per Selbstbefassung das Thema heute als Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf die Tagesordnung gesetzt, weil uns Nachfragen ereilten. Sie wissen, dass uns der Radverkehr in Gänze ein besonderes Anliegen ist. Der R1 und der Elberadweg stehen im besonderen Fokus, sind ernst zu nehmende und ständig wachsende Wirtschaftsfaktoren in Sachsen-Anhalt. Insofern ist es uns ein großes Anliegen, dass alles, was direkt mit dem Elberadweg und dem R1 zu tun hat und auch angrenzend unter diesem Stichwort zu subsumieren ist, auf möglichst hohem Niveau stattfindet.

Wir haben mit dem vorliegenden Selbstbefassungsantrag konkret den Harz ausgewählt, weil uns diesbezüglich Beschwerden ereilten. Das ging so weit, dass gesagt wurde, es werde auf einschlägigen Webseiten empfohlen, in Goslar schon in den Zug zu steigen, weil die Befahrung aufgrund der Qualität des Radweges im Harz gerade mit Gepäck nicht zumutbar sei. Da es immer gut ist, sich von allen Seiten ein Bild zu machen, haben wir das Thema heute hier aufgerufen. Ich freue mich, dass sowohl Vertreter des Landkreises als auch vom einschlägigen Lobbyverband anwesend sind. Ich würde diese konkrete Frage gern zur Diskussion stellen und Sie darum bitten, grundsätzlich noch einmal Stellung zu nehmen, insbesondere zu Fragen der Beschilderung und Wegweisung. Wir als Fraktion streben an, nicht nur im Land, sondern auch über Landesgrenzen hinaus einheitliche Beschilderungen zu realisieren. Wie sehen Sie das? An welcher Stelle wünschen Sie sich Unterstützung durch das Land? Das ist die grobe Zielrichtung. Ich bin sehr gespannt auf Ihre Beiträge.

Der Leiter des Fachbereiches Strategie und Steuerung im Landkreis Harz: Vielen Dank für die Möglichkeit, über dieses Thema sprechen zu dürfen. Ich begreife es als Signal in Umsetzung des Koalitionsvertrages; dort ist die Priorität des Radwegebaus ausführlich beschrieben worden. Vielleicht gelingt es uns, infolge dieser Sitzung und nachfolgender Befassungen schrittweise auch die Absichten umzusetzen, die im Koalitionsvertrag niedergeschrieben wurden.

Zum R1 als solches. Frau Lüddemann hat bereits ausgeführt zu der Empfehlung, den Radweg ab Goslar nicht zu nutzen. Diese Aussage wurde in einem der renommiertesten Hefte zur Beschreibung des R1, in einer der Ausgabe von „Bikeline“, getätigt. Die Ausgaben von „Bikeline“ bereiten gesamte Wegbeschreibungen des Europaradweges für Touristen oder Nutzer auf. Im einleitenden Text zur Route von Goslar bis Dessau wird darauf verwiesen, dass man vielleicht in Goslar in den Zug steigen sollte und in Gatersleben wieder aussteigen sollte. Ich erlaube mir, zu fragen, warum man in Gatersleben aussteigen sollte; man könnte auch ein Stückchen weiter mit dem Zug fahren. Ich hielt das immer für sehr übertrieben.

Wir haben im Landkreis Harz eine Reihe von Aktivitäten unternommen, um die Situation zu beschreiben. Wir haben eine Komplettbefahrung des Radweges vorgenommen. Ich dachte mir dabei, dass manche Ansprüche sehr überzogen sind. Aber ich hatte in diesem Jahr die Gelegenheit, selber 1 200 km mit dem Fahrrad durch Deutschland zu fahren, und zwar von Sylt bis Oberstdorf. Dabei musste ich feststellen, dass das, was auf dieser Strecke an Radwegen und Fernradwegen erlebt werden kann, eine deutlich andere Qualität aufweist, als das, was man erleben würde, wenn man den R1 auf der Streckenführung im Harz entlangfährt. Das muss man so kritisch sagen. An der Topografie des Weges kann wenig geändert werden. Am Wegezustand und auch an der Wegführung, die die Topografie etwas entschärfen könnte, könnten jedoch Veränderungen herbeigeführt werden.

In allergrößter Konsequenz muss man sagen: Wenn es uns nicht bald gelingt, das Ruder herumzureißen, ist es klüger, den R1 nicht mehr zu bewerben, sich nicht mehr darum zu kümmern. Denn die Energie, die dort hereingesteckt werden müssten, muss doch so konzentriert sein, dass es zu einem spürbar verbesserten Ergebnis kommt; ansonsten schüren wir Erwartungshaltungen, die wir gegenwärtig nicht einhalten können. Das ist meine Überzeugung, zumindest für die 78 km des R1, die durch den Landkreis Harz führen. Es ist notwendig, schnell etwas zu tun. Zu den Details kann die anwesende Mitarbeiterin des Fachbereiches Strategie und Steuerung im Landkreis Harz einige Ausführungen machen.

Man sollte sich zu Fragen der Koordination Gedanken machen. Dabei ist nicht nur der R1 zu betrachten, sondern auch das ganze System als solches, also auch die Wege, die zum R1 führen und wegführen. Man muss das im Gesamtkontext sehen. Man muss sich überlegen, wie die Koordination aussehen kann. Nach meinem Wissen sind drei

Ministerien zuständig. Wir haben eine sehr gute Zusammenarbeit mit der Koordinierungsstelle des R1.

Es gibt jemanden, der sich um die Beschilderung und dergleichen kümmert. Die Kommunen und der Landkreis sind im Boot. Es bestehen also relative Zuständigkeiten. Ich glaube, in der Summe sind die materiellen Mittel gar nicht schlecht vorhanden, nur der Zugriff durch unterschiedliche Programme ist äußerst schwierig und ermüdend. Sie könnten auf die Idee kommen und sagen, die Kommunen müssten zuvorderst Mittel vorhalten. Ich sage Ihnen, die Kommunen haben auch aufgrund ihrer Haushaltslage Schwierigkeiten, alle Prioritäten zu setzen. Wenn sie, was gut wäre, die Priorität Fahrradverkehr haben, dann geht es auch um innerörtliche und zwischenörtliche Verkehre und dann steht ein Europaradweg, der für die einheimische Bevölkerung nur begrenzt von Bedeutung ist, nicht an der obersten Stelle. Das kann man so nüchtern sagen; die Bündelung ist sehr schwer zu realisieren.

Die zuständige Mitarbeiterin des Fachbereiches Strategie und Steuerung im Landkreis hat einen Fahrradbeirat ins Leben gerufen, um die Komplexität abzubilden, sowohl zwischen dem innerörtlichen Verkehr, zwischen dem Alltagsverkehr und auch dem touristischen Verkehr. Diese Abstimmung ist auf einem guten Weg. Wir sind weiterhin auch dabei, eigene kleine Strukturen zu schaffen, um jenseits der üblichen Arbeitsmarktmaßnahmen auch einzugreifen. Das sind alles nur kleine Punkte bzw. der Aufbau einer Struktur, um diese Situation zu verbessern. Insgesamt wird das nicht ausreichen. Die Frage der Koordination halten wir für sehr wichtig.

Es wäre schön, wenn das, was nach meinem Wissen auch im Koalitionsvertrag steht, umgesetzt werden würde, nämlich einen Radfahrkoordinator als Verkehrskoordinator zu installieren, bei dem viele Aspekte zusammenlaufen können. Ideal wäre aus meiner Sicht auch das Zusammenlaufen aller Fördersträge zu dem Thema. Es wäre sozusagen gut, die Thematik der Radwege als gebündelte Gesamtaufgabe zu betrachten.

Bleiben wir beim Thema Geld. Ich glaube schon, dass es sinnvoll ist, wenn man sich, wie im Koalitionsvertrag formuliert, für die Wege erster und zweiter Ordnung stark einsetzt und dies materiell untersetzt. Ein ähnliches Verfahren wie nach § 8 des ÖPNV-Gesetzes ist an dieser Stelle vorstellbar, dass man das gebündelte Landesgeld entsprechend den Kilometerabschnitten auf die Regionen verteilt, natürlich in dem Fall zweckgebunden für den R1.

Das sind im Groben unsere Ansätze. Ich wiederhole es ungern, aber es ist so: Wir denken, dass man jetzt allen Ernstes und sehr konzentriert überlegen muss, wie man mit diesem R1 umgeht, damit das Potenzial, das dahintersteckt, nicht der Vergangenheit angehört. Der Inlandstourismus nimmt immer weiter zu; die Leute wollen ihre Heimat und ihre Region entdecken. Darin sollte Kraft investiert werden. Im Vergleich zu

anderen Prestigeobjekten sollte auch beim R1 ein überschaubarer Aufwand betrieben werden.

Eine Mitarbeiterin des Fachbereiches Strategie und Steuerung im Landkreis Harz: Der Leiter des Fachbereiches Strategie und Steuerung im Landkreis Harz hat auf die Bedeutung des Koalitionsvertrages bereits hingewiesen. Ich möchte den Bogen noch etwas weiter spannen und den Landesradverkehrsplan ebenfalls einbeziehen. Auch in diesem Dokument finden sich sehr löbliche und wichtige Zielsetzungen. Es geht dabei nicht nur um den großen Fernradwanderweg R1, es geht auch um regionale Radwegeverbindungen in den Kategorien 2 und 3, die erhalten werden müssen. Es wird sowohl im Koalitionsvertrag als auch im Landesradverkehrsplan immer wieder auf die Bedeutung von Radverkehrsnetzen hingewiesen. Denn die Gäste, die einen solchen Fernradweg befahren, bleiben nicht darauf, sie weichen davon ab, fahren zu irgendwelchen Zielen oder kommen von irgendwoher. Also wir brauchen ein Netz.

Ein wichtiger Aspekt ist im Radverkehrswegeplan formuliert: Für die verschiedenen Komponenten des Radverkehrgesamtsystems gibt es unterschiedliche Zuständigkeiten innerhalb des Landes. Die Koordinierung der Radverkehrsplanung und die Förderung in vertikaler und in horizontaler Hinsicht sind zu verbessern. Das ist eine Zielsetzung, die nicht erst von heute stammt, sondern schon aus dem Radverkehrsplan von 2010, aber nach wie vor sehr aktuell ist. Wenn wir uns die Zielstellungen einmal anschauen und sehen, wo wir heute stehen und dazu noch den R1 betrachten, dann ist das nicht so erfreulich.

Für all diejenigen im Raum, die den Streckenverlauf nicht kennen: Der R1 kommt aus Niedersachsen zu uns in den Harzkreis kurz vor Ilsenburg, verläuft dann von Ilsenburg über Drübeck nach Wernigerode, weiter über Benzingerode nach Michaelstein und Blankenburg, von Blankenburg aus dann nach Thale, dann immer weiter am Harzrand entlang über Suderode, Ballenstedt, Meisdorf in die Stadt Falkenstein, an der Konradsburg vorbei nach Ermsleben, verlässt bei Reinstedt wieder den Landkreis Harz und wird dann im Salzlandkreis weitergeführt.

Der Wegezustand des R1 ist an manchen Stellen nicht sehr schön. Wir haben von Ilsenburg bis Benzingerode durchgehend einen straßenbegleitenden Radweg in asphaltierter Bauweise. Das fährt sich prima, man hat ein bisschen Autoverkehr nebenher. Die frühere Streckenführung verlief durch den Wald, war unterhaltungsintensiv, landschaftlich reizvoll, aber man musste einen Kompromiss finden. Außerdem gibt es Abschnitte auf naturbelassenen Wegen, die zwar befahrbar sind, aber längst nicht den Komfort bieten, den man auf einen Fernradwanderweg haben möchte. An dieser Stelle gibt es eventuell Probleme mit dem Naturschutz. Man muss gucken, was man machen kann. Wir haben aber auch kurze Wegeabschnitte, die den Nutzern lang erscheinen, auf denen es von Schlaglöchern wimmelt. Gerade auf diesen Abschnitten zeigen sich Probleme durch illegale Befahrung durch Kfz. Insgesamt - das ist eine allgemeine Er-

fahrung - stellen solche schlechten Wegeabschnitte oder schlechten Eindrücke insgesamt das, was positiv ist, einfach in den Schatten. Somit entsteht oft der Eindruck, der R1 im Harz weise eine schlechte Qualität auf. Mitunter gehen Briefe oder Mails von Gästen ein, die in Bausch und Bogen alles mies machen, weil sie sich geärgert haben.

Es liegen uns keine genauen Angaben zu den Nutzerzahlen des R1 vor. Das Potenzial ist nach oben ohnehin ausbaufähig. Es könnten deutlich mehr Gäste den Radweg nutzen. Die Anzahl der Fernradwanderer ist aber im Vergleich zu den regionalen Nutzern, die am Wochenende oder nach Feierabend auf dem R1 unterwegs sind, gering. Im Augenblick besitzt der R1 eine relativ hohe regionale Bedeutung für die einheimische Bevölkerung oder aber auch, was verstärkt zu beobachten ist, für Gäste, die in die Region kommen, an einer Stelle einen Standort haben und dann von dort aus mit dem Rad die Umgebung erkunden wollen.

Das heißt, gerade unter diesem Aspekt ist auch die Frage nach dem Netzzusammenhang nicht zu unterschätzen. Nichtsdestotrotz wird der R1 von Gästen der Region und auch von den Einwohner eher mäßig genutzt. Es gibt mitunter viel Kritik. Wir werden mit anderen Regionen verglichen. Es ist alles nicht toll, was wir bis jetzt auf dem R1 leisten konnten. Das Problem ist, dass die Kommunen als Eigentümer und als Baulastträger der Wege die vordergründigen Ansprechpartner sind. Woran liegt das? Wir kämpfen schon seit vielen Jahren darum, dass der R1 und das Radwegeangebot in der Region in einen besseren Zustand versetzt werden. Es arbeiten sehr viele Leute daran. Es wird viel Energie hineingesteckt. Es geben sich viele Mitarbeiter auf der Ebene der Ministerien, beim Wirtschaftsministerium, beim Verkehrsministerium, beim Umweltministerium, in den Ämtern für Landwirtschaft und Flurneuordnung, in der LSBB, auf Landkreisebene und manchmal auch auf kommunaler Ebene Mühe und beteiligen sich, um den R1 besser zu gestalten. Es gibt einen lebhaften Informationsaustausch zwischen den Ministerien. Ich bekomme das zur Kenntnis. Es sind aber in erster Linie Informationen, die sich damit beschäftigen, dass der Wegezustand an vielen Stellen nicht gut ist.

Der Leiter des Fachbereiches Strategie und Steuerung im Landkreis Harz erwähnte schon die Beschilderung und teilweise auch die Beratung der Kommunen. Nichtsdestotrotz hecheln wir seit einem Jahr der Beschilderung in einer Stadt hinterher, wo eine Trassenänderung stattgefunden hat. Im Mai vorigen Jahres erging der Bescheid zur Trassenänderung; nun muss das auch durch Schilder flankiert werden. Es gibt vielfältige Förderprogramme mit teilweise hohen Fördersätzen. Die Zugangshürden sind aber groß; die Antragsverfahren sind oft kompliziert. Es gibt Programme, mit denen zum Beispiel nur Hochwasserschäden beseitigt werden können. Hochwasserschäden sind im Harz aber nicht direkt in Radwegenähe vorhanden, sondern an anderen Stellen. Es wird eine Menge getan; es gibt viele gute Bemühungen, aber die Außenwirkungen und die Ergebnisse sind nicht so, wie wir sie brauchten. Es wird viel Geld, Arbeitskraft und sicherlich auch Herzblut hineingesteckt, aber wir haben leider keinen richtig guten R1.

Ich weiß nicht, wie es in den anderen Landkreisen in Sachsen-Anhalt aussieht, aber aus dem Beirat weiß ich, dass es dort auch viele Problemstellen gibt.

Es gibt kein funktionierendes Gesamtnetz für den Radverkehr. Dies betrifft auch die innerörtlichen Aktivitäten: Wie geht man dort mit den Radfahrern um, herrscht dort ein fahrradfreundliches Klima, sind die behördlichen Anordnungen so, dass sie dem Radverkehr helfen oder muss er sich immer noch deutlich hinter dem Autoverkehr anstellen? Unser Tun als fahrradtouristische Region insgesamt ist nicht so toll. Als herausragendes positives Beispiel in diesem Zusammenhang ist jedoch der Elberadweg in Dessau zu nennen.

Es kommt hinzu, dass in den Kommunen, die die eigentlichen Hauptakteure sein müssten, die Identifikation mit dem Produkt Radtourismus nicht sehr hoch ist. Es sind oft Lippenbekenntnisse nach dem Motto: Wir würden es machen, wenn wir das Geld dafür bekämen und es uns nichts kostet. Auch das Bewusstsein bei Gastwirten, den Leistungsträgern, dass sie von diesem Produkt Fahrradtourismus profitieren können, fällt immer noch etwas schwach aus. Wir haben versucht, hieran etwas zu ändern. Es gibt immer nur wenige, die ihre Hausaufgaben gemacht haben. Diejenigen, mit denen man reden müsste, bleiben einfach fern. Wenn es Aktivitäten in den Gemeinden gibt in Richtung Fahrradtourismus und Radverkehr, dann sind diese in aller Regel nicht abgestimmt. Es werden Förderprogramme in Anspruch genommen, mit denen etwas realisiert wird, was am Ende nicht genutzt wird. So wird derzeit ein straßenbegleitender Radweg an einer Straße, auf der 1 500 Fahrzeuge unterwegs sind, gebaut. Die Richtlinien besagen, dass an einer Straße mit einem Verkehrsaufkommen von 2 500 Fahrzeugen ein Radweg begleitend geführt werden darf. Es gibt Straßen, an denen ein deutlich höherer Handlungsbedarf besteht.

Es ergibt sich also die Frage, was man objektiv und kurzfristig umsetzen muss, um den R1, den Radtourismus und auch das Angebot im Alltagsradverkehr auf einen guten Stand zu bringen.

Eine bauliche Instandsetzung ist notwendig. Die Strecken, die bis jetzt eher Buckelpisten sind, müssen verbessert werden. Es fehlen Lückenschlüsse auch innerhalb des R1 zwischen gut befahrbaren und schlechtbefahrbaren Strecken. Es muss auch der Naturschutz beachtet werden. Wir kennen das aus dem Forstbereich; dort gibt es tolle Wegebaumaßnahmen. Dadurch können auf den Wegen sogar Holztransporte und Holzrückearbeiten durchgeführt werden.

Die Zugangshürden zu Fördermitteln müssten reduziert werden. Zudem ist die Frage zu klären, wie man mit Wegeabschnitten, die sich auf Privateigentum befinden, umgeht. Auch die Beschilderung der Strecken ist zu aktualisieren. An manchen Stellen ergeben sich Plausibilitätsprobleme. Wichtig bei der Beschilderung ist auch, dass die Wegweisung zum ÖPNV, also zu Bushaltestellen und zu Bahnhöfen, erfolgt bzw. um-

gekehrt von den Bahnhöfen die Wegweisung zum R1 realisiert wird. Wir sind dabei, mittelfristig in manchen Bereichen noch Umtrassierungen zu prüfen. Ganz marode Stellen sollen kurzfristig verbessert werden durch Umleitungen, sodass Gefahrenpunkte ausgeklammert werden können.

Eine weitere Baustelle ist die Verbesserung des Gastgeberbewusstseins vor Ort. Es stellt sich die Frage, wie dies erreicht werden kann. Bislang bemühen sich hierum bereits viele Akteure. Wir können es so belassen, wie es bisher ist. Dann werden sich weiterhin ganz viele Leute ganz viel Mühe geben und ganz viel schaffen wollen, aber am Ende wird es aneinander vorbeilaufen. Dazu hat sich der Landkreis Harz ein paar kühne Gedanken gemacht, was man anders machen könnte. Wir schlagen die Übergabe der gesamten Radwegenetzplanung und Ausbauplanung in die Regie der Landkreise vor. Bis jetzt ist es so, dass die Ministerien sicher gute Ideen haben, aber das läuft ein bisschen aneinander vorbei. In diese gesamte Netzplanung sind neben den Radwegen der Klassen 1 bis 3 auch die zwischengemeindlichen Verbindungen einzubeziehen. Die Kommunen müssen unbedingt beteiligt werden; denn sie sind die Baulastträger und diejenigen, die Eigenanteile beim Ausbau aufbringen müssen.

Der Landkreis Harz hat dazu einen Arbeitskreis Radverkehr ins Leben gerufen. In diesem Arbeitskreis arbeiten die Kommunen mit. Das fängt jetzt erst an; wir können noch keine großen Ergebnisse vorlegen, aber die Resonanz in den Kommunen ist sehr gut. Die Kommunen begrüßen es, dass alle an einem Tisch sitzen und über die Probleme reden können. Aber wir wollen nicht nur über die Probleme reden, sondern wir wollen auch Lösungen haben.

Letztlich müssen auch die LSBB und das ALFF in die Planungen einbezogen werden. Die Umsetzung dieser Planungen geht natürlich nicht ohne die notwendigen Mittel. Deswegen möchte ich den Vorschlag des Leiters des Fachbereiches Strategie und Steuerung im Landkreis Harz aufgreifen, den Landkreisen Geld aus den Förderprogrammen zur Verfügung zu stellen, und zwar analog zum Verfahren, das im Bereich des ÖPNV bereits praktiziert wird. Den Landkreisen werden Gelder überwiesen, die Landkreise müssen diese Gelder innerhalb eines gesetzten Rahmens an die Verkehrsunternehmen und an die Kommunen weiterleiten. Dies wäre ein denkbares Modell, um auch im Bereich des Radwegebaus kürzere Verwaltungswege zu schaffen.

Die Umsetzung von Maßnahmen würde schneller vonstattengehen, weil die Kenntnis vor Ort vorhanden ist und die Verwaltungswege somit kürzer werden. Das wäre praktisch. Die Beschilderung in den einzelnen Orten, die manchmal etwas hakt, könnte auf der Basis des Wegweisungssystems des Landes aufrechterhalten werden; das Land hat eine einheitliche Vorgabe; dieses sollte man nutzen. Aber es wäre praktischer, wenn die Materialien, die man dazu braucht, vor Ort reguliert sind und die Kommunen unter Anleitung des Landkreises die Beschilderung vornehmen.

Die Vermarktung des R1 oder auch anderer touristischer Produkte sollte durch das Land erfolgen. Die Erfahrungen aus der Zusammenarbeit des R1-Beirates und der Koordinierungsstelle R1 sind sehr gut. Ich habe auch mit den Kollegen aus dem Tourismusbereich gesprochen; das sollte in dieser Form weiterlaufen.

Insgesamt ist es aus der Sicht des Landkreises Harz wichtig, dass eine landesweite Koordinierung stattfindet. Das heißt, die Abstimmung der Planungen der Kommunen und der Landkreise muss auf Landesebene noch einmal erfolgen; es muss alles zusammenpassen. Das könnte bei der Stelle des Radverkehrskoordinators des Lande gut angesiedelt sein, sodass ein ständiger Austausch erfolgt. Wichtig wäre es, dass bei dieser zentralen Stelle auch die Rückkopplung zum Koalitionsvertrag und zum Landesradverkehrsplan erfolgt und somit eine ständige Erfolgskontrolle gegeben ist. Ich weiß, dass das kühne Ideen sind. Wir würden uns aber als Landkreis sehr freuen, wenn Sie nicht sofort sagen, das geht gar nicht, sondern wenn das geprüft und diskutiert werden würde und wir einen Schritt näher an die Umsetzung kämen.

Abg. Dr. Andreas Schmidt (SPD): Bevor ich frage, will ich einem Eindruck Ausdruck verleihen. Sie haben gesagt, die Nutzerzahlen kennen Sie nicht. Ich vermute, solange dazu keine Schätzungen vorgelegt werden, wird alles ganz schwierig werden. Man muss nicht jemanden an den Radweg setzen, der die Radfahrer zählt. Es gibt gute Methoden, Nutzerprognosen abzugeben, ohne dabei zu zählen. Aber man muss einmal ausloten, wie groß der Radtourismus an dieser Stelle ist. Nach meinem Gefühl hat das in den letzten Jahren beträchtlich zugenommen, und zwar im gesamten Harzraum.

Sie haben alles sehr plausibel dargelegt. Der Leiter des Fachbereiches Strategie und Steuerung im Landkreis Harz hat gesagt, der am R1 vorzunehmende Aufwand sei auch nicht so hoch im Vergleich zu anderen Dingen, die das Land macht. Nennen Sie doch einmal die Hausnummer.

Der Leiter des Fachbereiches Strategie und Steuerung im Landkreis Harz: Dass Zahlen vorgelegt müssen, ist verständlich, vor allem dann, wenn Mittel aufgewendet werden sollen. Dem Land ist bekannt, dass der R1 in wesentlichen Teilen auch durch Sachsen-Anhalt verläuft. Im Koalitionsvertrag steht auch, dass neben dem Elberadweg, der super funktioniert, auch der R1 ein wichtiges Thema ist. Dieser muss ein bisschen aus seinem Dornröschenschlaf erweckt werden. Dann wird man auch mit den entsprechenden Zahlen agieren können.

Eine sogenannte Hausnummer können wir an dieser Stelle nicht nennen. Wir haben derzeit keine Vorstellung. Wir wissen, an welchen Wegeabschnitten es Probleme gibt. Aber wir können nicht sagen, gebt uns eine 1 Million € und das ist ausreichend. Beispielsweise fallen bei einem Wegeabschnitt bei Falkenstein - das betrifft eine längere Strecke entlang der Straße - immense Kosten an, die im Rahmen der Straßenbausanierung realisiert werden müssten; diese können jedoch nicht realisiert werden. Man

muss auch über Umtrassierungen nachdenken; hieraus ergeben sich dann auch wieder weitere Maßnahmen. Ich möchte an dieser Stelle keine ungenauen Zahlen nennen.

Momentan stehen im Landkreis Harz Mittel in Höhe von 110 000 € für Wander- und Radwege zur Verfügung. Damit können lediglich Reparaturen angestellt werden. Ein deutlich höherer Betrag ist notwendig, um die Wege auf einen Standard zu heben, der auch intensiv vermarktet werden kann. Ich möchte mich aber nicht auf irgendwelche Kostenfantasien versteifen.

Abg. Hardy Peter Güssau (CDU): Sie haben nun gar keine Zahlen genannt. Sie nennen nur Schätzungen. Ich habe bis heute keine Zahlen. Sie sagen, es sei nicht seriös, solche Zahlen zu nennen. Sie haben auch über das Gastgeberbewusstsein gesprochen und auch darüber, dass einige Kommunen aus Ihrer Sicht die Zeichen der Zeit noch nicht erkannt hätten und sich ein bisschen verweigerten. So habe ich das bei Ihnen wahrgenommen, dass einige Kommunen nicht mitmachen.

Aus eigener Erfahrung: Ich bin begeisterter Motorradfahrer. Ich bin auch oft unterwegs in Europa, bis nach Albanien. In Österreich gab es auch einmal die Entwicklung, dass Motorradfahrer dort nicht gern gesehen wurden. Mittlerweile ist dieses Gastgeberbewusstsein aber anders entwickelt. Ich habe immer den Eindruck, wir sollten erst einmal alles pflastern und alles neu machen und dann werden wir sehen, ob alle dort entlang fahren. Dieser Eindruck entsteht bei mir immer. Wir müssten erst einmal bauen und alles schick machen und dann wird das alles über uns kommen und alles wird gut werden. Wenn eine Region, Stadträte und Gemeindevertretungen - das betrifft die kommunale Selbstverwaltung - nicht erkennen, dass es für den Ort wichtig ist, dass dort solche Dinge installiert werden, dann frage ich mich immer, warum ich mich als Landtagsvertreter dafür einsetzen soll, dass diese Kommunen tolle Radwege bekommen. Das ist für mich immer ein Widerspruch. Also ist dieses Bewusstsein bei Ihnen im Harz noch nicht durchgängig entwickelt.

Ich erkenne aber an, dass Sie sagen, es gibt jetzt einen Arbeitskreis, und dass die Kommunen gern jemanden hätten, der ihnen sagt, wo es langgeht und der ihnen auch die Arbeit gerade im Bereich der Fördermittel abnimmt. Das ist das Prinzip, das wir gern haben: Wir wünschen uns alle einen Radweg, und Dritte finanzieren das, in dem Fall das Land.

Ich habe auch ein Problem damit, wenn Sie sagen, die Zugangshürden bei Fördermitteln sollte man senken. Das ist für mich eine Worthülse. Denn letztlich handelt es sich um öffentliche Gelder und um Steuergelder. Dafür gibt es Anträge und das muss man ordentlich bearbeiten. Ich weiß immer nicht, was das in der Realität bedeuten soll. Wenn man ein konkretes Beispiel benennen sollte, wie Zugangshürden gesenkt werden sollten, dann bin ich immer gern dabei, aber allgemein zu sagen, man sollte das senken, finde ich schwierig. Wir beraten derzeit in Untersuchungsausschüssen zur

Vergabe von Beraterverträgen; auch das betrifft die Vergabe von öffentlichen Geldern. Das ist immer ein Wechselspiel. Deshalb nehmen wir auf, was Sie sagen, sind aber trotzdem daran interessiert, zu erfahren, wofür wir Geld für wie viele Menschen ausgeben, die ihre Freizeit in diesem Raum verbringen, um einen touristischen Mehrwert für diese Region zu erreichen. Diese Abwägung müssen wir treffen. Wir sind dafür auf Ihre Zuarbeit angewiesen. Nennen Sie mir einmal die Schätzungen, und sagen Sie mir, von wem diese Schätzungen stammen.

Der Leiter des Fachbereiches Strategie und Steuerung im Landkreis Harz: Um das noch einmal für die Kommunen zu relativieren: Wenn Sie selber Stadtrat sind, sind Sie das vielleicht in einer gesegneten Stadt, die über hinreichende Haushaltsmittel verfügt. Davon gibt es auch einige. Aber wie wir wissen, leben wir in einer Region, in der der Tourismus eine Alltagsdimension hat. Ich will jetzt nicht die Orte nennen, an denen der R1 entlangführt - das sind alles Gemeinden, die auch Schwierigkeiten haben. Wenn diese sich überlegen, welche Prioritäten Sie setzen - nur so war das gemeint -, dann ist diese Prioritäten angesichts der ohnehin leeren Schatulle nicht der R1, der innerörtlich zumindest keinen unmittelbaren Mehrwert hat, sondern es sind andere viel dringender zu erledigende Aufgaben, wie die Ausstattung der Feuerwehr, die alltägliche Grundversorgung usw.

Ich gebe gern zu, in der Vergangenheit war der Radtourismus noch nicht mit der Priorität in der Region versehen, wie er es hätte sein müssen, damit man heute die Früchte ernten kann. Der Boom war damals schon abzusehen. Allerdings gab es unter den politischen Entscheidungsträgern mehr Wanderbegeisterte. Dies hat sich mittlerweile geändert. Mein Plädoyer lautet: Wenn wir uns als Land zu diesem R1 bekennen und ihn als wichtigen Weg ansehen, dann müssen wir das auch angemessen tun. Die Gemeinden würden von dem wenigen Geld, das ihnen zur Verfügung steht, eher Mittel für den zwischen- und innerörtlichen Radverkehr aufwenden. Das ist leider so. Das kann man kritisch sehen oder nicht, aber man muss es akzeptieren.

Ich bin auch jemand, der sagt, wir sind lieber konsequent und melden diesen R1 ab und konzentrieren uns auf dieses Netz, das wir vor Ort haben und verzichten auf den Anspruch, einen Fernradwanderweg zu haben, den wir auch für die Zukunft ordentlich vermarkten wollen. Dann muss man so ehrlich sein und sagen, uns allen fehlt die Kraft; dazu gehören auch die Kommunen.

Ich weiß, dass es eine schlechte Kür ist, was die Zahlenschätzungen betrifft. Aber wenn ich Ihnen sage, es befahren 10 000 Leute im Jahr diesen Weg, dann sind es mit Sicherheit viel mehr. Ich kann aber den touristischen Mehrwert, den Nutzen, der sich für die Region ergibt, nicht aufzählen; denn über die gesamte Strecke von 78 km gibt es regelmäßige Verkehre. Aber gerade in diesem Bereich ist es auch so, dass das Vorhandensein eines Radweges überhaupt erst einmal Verkehr erzeugt. Das mag beim Motorradfahren anders sein - das kann ich mir aber nicht vorstellen. Ich erinnere

mich an einen Radweg zwischen Wernigerode und Darlingerode. Es gab Demonstrationen gegen diesen Radweg. Es hieß, er werde kaum genutzt. Es ist auch nachvollziehbar, dass ein Radweg an einer Fernverkehrsstraße kaum genutzt wird. Der damalige Verkehrsminister Daehre hat dafür gesorgt, dass genau dort ein Radweg entsteht. Mittlerweile wird dieser Radweg sehr gut genutzt und ist stark frequentiert. Also, man kann diese Frequentierung eines Radweges nicht von einem Ist-Zustand ausmachen, sondern man muss auch sehen, welche Attraktivität und welcher Mehrwert damit verbunden sind. Wenn der Weg dann auch eine entsprechende Qualität aufweist, dann wird er auch genutzt. Das beweisen die Erfahrungen in der Vergangenheit.

Abg. Frank Scheurell (CDU): Sie befinden sich in keiner schlechten Gesellschaft. Auch andere Regionen in unserem Bundesland können nicht sagen, wie viel Verkehr auf welchem Radweg stattfindet. Das haben wir im Plenum schon zum Elbradwanderweg ausdiskutiert. Wir haben uns ein Stück weit auf Zahlen aus Sachsen stützen können, aber in Wirklichkeit gibt es keine richtige Erhebung.

Tourismus kann auch nach hinten losgehen; auch für die Städte, die den Tourismus haben. Ich sehe das täglich in Wittenberg, wo die Weltausstellung zum Reformationsjubiläum stattfindet. Wenn ich aus dem Fenster schaue, sehe ich mitunter 80 Busse dort stehen. Die Grünanlagen sind teilweise vermüllt. Es passiert genau das, was wir nicht wollen. Die Touristen steigen aus dem Bus, bekommen vom Busfahrer einen Becher Kaffee und einen kleinen Imbiss und dann landet der Müll in den Grünanlagen. Die Vermüllung wird durch den Tourismus auch gefördert.

Aber wir wollen von dem positiven Tourismus sprechen. Am Elbradwanderweg ist der Tourismus leider zurückgegangen. Das ist keine subjektive Empfindung, sondern ein objektiver Fakt: Der Radtourismus ist in diesem Jahr akut eingebrochen; er war im vorigen Jahr noch viel höher. Woran liegt das? - Weil es bessere Angebote auch woanders gibt. Die anderen europaweiten Anbieter sind nicht stehengeblieben. Wenn man denkt, wir tun heute etwas Gutes und das ist dann ein Selbstläufer nach dem Motto „Angebot schafft Nachfrage“, dann mag das partiell so sein, aber nicht in jedem Fall.

An diesem R1 ist es sicherlich schon ein Manko, dass große Städte, die attraktive touristische Angebote haben, gar nicht angeschlossen sind, zum Beispiel Halberstadt. Am Elbradwanderweg sind diese Perlen wie an einer Kette aufgefädelt, weil sich unsere Altvorderen dort niedergelassen haben, wo fruchtbare Äcker und eine vernünftige Wasserversorgung gegeben waren, wo Transportwege vorhanden waren usw. Deswegen hat der Elberadweg auch heute noch eine große Attraktivität.

Grundsätzlich sollte jeder, der das plant, auch in der kommunalen Selbstverwaltung, darüber nachdenken, was erreicht werden soll und ob das auf diese Art und Weise auch erreicht werden kann. So ganz bar jeder Zahl zu meinen, das geht so weiter, ist nicht angeraten. Es geht weder beim Elbradwanderweg so weiter, noch geht es beim

R1 so weiter. Wir haben Geld auch in den Kommunen zu verwalten, und da kann es nicht sein, dass wir tote Pferde zum Leben erwecken wollen. Natürlich ist ein Radwanderweg im Harz schwerer zu vermarkten als einer im flachen Land an der Elbe. Denn dort gibt es nicht so viele Steigungen. Wer schwitzt schon gern in seiner Freizeit? Es ist hart genug, 60 km auf dem Rad zurückzulegen. Wenn man diese Strecke noch im Harz zurücklegen soll, dann fehlt mir persönlich dafür ganz und gar jedes Verständnis.

Zahlenangaben zur Befahrung des R1 müssten aufgearbeitet werden. Es ist mir viel zu allgemein, wenn gesagt wird, jeder Tourist ist an einem Tag so und so lange in der Stadt. Diese Angaben stimmen selten. Der Einzelhandel profitiert von einem Touristen, der mit dem Bus anreist und mit dem Kaffee aus dem Bus abgefertigt wird, überhaupt nicht, in keiner Weise.

Abg. Cornelia Lüddemann (GRÜNE): Es ist mir ein Bedürfnis, vor allem nach den Beiträgen der beiden Kollegen, noch einmal auf den Kern zurückzukommen. Sicherlich ist es ein gutes Plädoyer, zu sagen, die Gemeinden müssten erkennen, was für sie als Potenzial entwickelbar ist und sie müssten ihre Aufgaben wahrnehmen. Sicherlich ist es immer gut, die Dinge aus dem eigenen Erleben zu beurteilen. Aber mit Verlaub, Herr Scheurell, diejenigen, die im Harz Rad fahren, sind ein anderes Zielpublikum als diejenigen, die auf dem Elberadweg fahren oder die eine kleine Runde um Dessau oder Wittenberg machen. Es ist Ziel der Formulierungen im Koalitionsvertrag, an dieser Stelle noch genauer zu werden. Wir haben auch im Plenum debattiert, dass es tatsächlich sinnvoller ist - das sehe ich als Aufgabe des Landes -, eine Gesamtvermarktung zu betreiben, sodass diejenigen vielleicht vom R1 auf den Elberadweg weiterziehen, dass es eine Vernetzung gibt, dass wir diese großen Fäden als Land in der Hand haben. Diese Aufgabe können wir nicht den Kommunen und Landkreisen überlassen; das ist Aufgabe des Landes.

Man sollte sich in diesem Zusammenhang das sächsische Beispiel zu Herzen nehmen und eine länderübergreifende Radverkehrsstudie erstellen, die die tatsächlichen Befunde den gefühlten Einschätzungen gegenüberstellt, und dann kann man das noch einmal auswerten.

Ein Stellvertreter des Vorstandsvorsitzenden des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Sachsen-Anhalt e. V.: Der Radtourismus unterliegt leider einer kleinteiligen Zuständigkeit. Das heißt, anders als bei Landesstraßen, die vom Land gebaut werden, werden Landesradwege von den Kommunen gebaut. Das ist ein Problem, weil einzelne Kommunen auch wenig davon profitieren. Wenn der Radweg und die Kommune wenig frequentiert werden, sehen die Gemeindeverantwortlichen keinen Grund, irgendetwas zu tun. Das ist ein grundsätzliches Problem des Radtourismus. Diesem müssen sich das Land und die Landkreise im unterschiedlichen Maßstab in Sachsen-Anhalt annehmen. Es gibt auch sehr gute Beispiele, wie den Burgenlandkreis; dort wird

sehr engagiert vorgegangen. Andere Landkreise sind eher zurückhaltend. Das ist ein Grundproblem; das wird in anderen Bundesländern unterschiedlich gelöst. Ich habe den R1 im Harz unlängst zwei Tage lang befahren.

Zum Thema Beschilderung. Dort, wo die Beschilderung klappt, zum Beispiel in Thüringen, Brandenburg, Hessen und Nordrhein-Westfalen, wird das zentral vom Land erledigt; damit ist auch die Einheitlichkeit gesichert. Wenn jede Gemeinde für sich die Beschilderung vornimmt - so etwas sehen wir auch im Harz -, dann muss man feststellen, dass es eine sehr große Vielfalt an Beschilderungen gibt. Es gibt auch Lücken in der Beschilderung. Ein Radtourist aus Holland wird diesen Radweg R1 nie finden oder ihn unterwegs verlieren, weil die Beschilderung nicht durchgängig ist, weil das Wegemanagement nicht funktioniert und weil auch die Systematik nicht stimmt. Im Gegensatz zu bundesdeutschen Standards werden keine oder nur vereinzelt Fernziele an dem R1 ausgewiesen. Auf unserer Befahrung haben wir einen Holländer aus Utrecht getroffen, der nach Berlin auf dem R1 fahren wollte. Er hatte einen Zettel dabei, auf dem er sich die größeren Städte der Route notiert hatte. Dies wird aber nicht klappen. Er wird unterwegs versanden. Das ist ein Thema, bei dem das Land stärker einsteigen müsste, damit eine einheitliche und an Bundesmaßstäben gemessene Beschilderung erfolgt.

Der bundesdeutsche Standard richtet sich in diesem Fall nach dem vom FGSV herausgegebenen Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr Nr. 245. Dieser Standard sollte auch in Sachsen-Anhalt eingeführt werden, damit er auch bei anderen Maßnahmen, beispielsweise im Umweltministerium angewendet wird, sodass sichergestellt ist, dass einheitliche Beschilderungssysteme verwendet werden.

Wir sind zu unserer Tour mit der Bahn angereist, wie es im Übrigen 35 % aller Radtouristen machen. Radtouristen reisen mit der Bahn an, weil sie auch lange Strecken zurücklegen wollen. Sie fahren mit der Bahn zum Ausgangspunkt und vom Endpunkt wieder zurück. Also sind sie auch interessiert an sehr guten Bahnverbindungen; diese haben wir, beispielsweise von Halle nach Ilsenburg. Es gibt modernes Zugmaterial; das Fahrrad kann gut eingestellt werden. Das Fahrrad kann kostenlos mit der Bahn transportiert werden. Das ist ein guter Einstieg. In Ilsenburg gibt es sogar einen Radweg zu dem R1, der aber leider nicht ausgeschildert ist. Es gibt zwar ein gutes Angebot, aber derjenige, der ankommt, wird erst einmal lange suchen müssen, bis er den Weg findet. Die Radfernwege in Sachsen-Anhalt sind nicht von den Bahnhöfen aus ausgeschildert.

Aus dem Zug ausgestiegen, starteten wir nun unsere Tour auf dem R1. Zwischen Ilsenburg und Wernigerode oder auch Benzingerode treffen wir auf eine sehr gut ausgebaute und gut asphaltierte Strecke, die zunächst keine großen Steigungen aufweist.

Noch einige Anmerkungen zu den Radtouristen. 2016 waren 5,2 Millionen Menschen in Deutschland mit dem Fahrrad mit mehr als drei Übernachtungen unterwegs. Diese Zahl ist in den letzten Jahren um 30 % gestiegen. Wir sprechen an dieser Stelle von einem Wachstumsmarkt und von einem Markt, der für Sachsen-Anhalt interessant wird. Die stärksten Gruppen sind neben den Deutschen die Niederländer, die Schweizer und die Belgier. Typische Fahrradtouristen sind im Durchschnitt 48 Jahren alt; ein Anteil von 42 % an Frauen ist zu verzeichnen. Ein Anteil von 13 % der Radtouristen fährt mit Pedelecs; ihnen machen Steigungen auf der Strecke nicht viel aus. Die meisten fahren mit einem Partner, nämlich 54 %.

Die wichtigste Orientierungsquelle unterwegs ist immer noch die Routenwegweisung. Deswegen ist diese Wegweisung so wichtig. Viele Radtouristen haben zwar ihr Smartphone dabei, machen damit auch eine Standortbestimmung, aber letztlich ist die Routenwegweisung für sie ausschlaggebend. Wenn man in einer Gefällestrecke die Route verpasst und am Fuße des Berges merkt, dass man auf dem falschen Weg ist und den Berg wieder hinauffahren muss, ist es besonders ärgerlich. Insofern müssen wir an der Routenwegweisung dringend arbeiten.

Die Radreisenden sind sehr interessiert an Kulturthemen und sie wandern auch. Es ist ein Publikum, das Aktivurlaub bevorzugt und auch gern Städteurlaub macht. Ein Anteil von 46 % verbindet ihren Fahrradurlaub auch mit einem Städteurlaub. Nicht nur Küsten- und Flussradwege werden von den Radtouristen genutzt. Der Osteseeküstenradweg rangiert auf Platz 4 in Deutschland. Der Königsseeradweg, der auch Steigungen enthält, rangiert unter den ersten zehn beliebtesten Radwegen. Die beliebteste ausländische Route ist die Via Claudia Augusta; sie verläuft über die Alpen und den Reschenpass mit erheblichen Steigungen. Dort wurden im Jahr 2016 40 000 Radtouristen gezählt. Dies ist ein Potenzial, das auch dem Harz sehr gut täte und das wir auch erschließen sollten.

Wir müssen dabei aber auch über die Höhenmeter reden. Der Radtourist fährt mit dem Trekkingrad von 15 kg bis 20 kg plus Gepäck von 15 kg bis 20 kg. Wenn er zum Schloss nach Blankenburg möchte, legt er auf einer Strecke von 250 m 100 Höhenmeter zurück. Das ist durchaus nicht zu unterschätzen. Diese Steigungen gibt es auf der Strecke ab dem Kloster Michaelstein. Dann geht es hoch und runter; teilweise über Singletrailstrecken, enge Waldpfurchen usw. Dazu gehört auch Geschicklichkeit. Der eine oder andere möchte das auch, aber der durchschnittliche Radfahrer, der Strecke fährt, zum Beispiel von Amsterdam nach Berlin, der will mit seinem Gepäck nicht unbedingt jeden Berg hinauffahren. Deshalb sind wir auch der Meinung, dass die Route neu bestimmt werden muss. Die Höhenmeter müssten herausgenommen werden; das ist zu viel. Idealerweise machen das auch Regionen in der Oberpfalz, im Bayerischen Wald, in der Eifel, am Vogelsberg, indem sie Bahntrassen ertüchtigen. Ich habe recherchiert: Es gibt zwischen Thale und Aschersleben stillgelegte Bahntrassen. Es wäre ideal, diese zu nutzen. Denn Bahntrassen haben die Eigenschaft, Stei-

gungen von unter 3 % aufzuweisen. Deshalb sind sie sehr populär und deshalb werden sie auch überall angenommen.

Es gibt teilweise Busse, die Radtouristen auf einen Berg hinauffahren Die Leute können dann mit dem Fahrrad auf der Bahntrasse wieder herunterfahren. Das ist eine gute Möglichkeit, in Mittelgebirgen Radverkehr zu generieren.

Auf der 69,8 km langen Strecke des R1 zwischen Ilsenburg und Ermsleben haben wir ca. 25 km Asphalt vorgefunden. Aber auch diese Asphaltdecke ist teilweise in einem sehr brüchigen Zustand. Das ist kein Komfort; das kann man sehr schlecht vermarkten. Es wird schwierig, angesichts dieser teilweise maroden Radwege ein größeres Zielpublikum für den R1 anzusprechen. Auf der Strecke, die wir auf dem R1 zurückgelegt haben, mussten wir 700 Höhenmeter überwinden. Das ist sehr viel, zumal das Gepäck ebenfalls transportiert werden muss. Wenn dann auf diesen Wegen auch noch Schotterstrecken zu überwinden sind, entsteht bei den Touristen das eine oder andere Ärgernis. Wir sind auf unserer Strecke von West nach Ost gefahren; das soll man ohnehin machen wegen der Windverhältnisse. Wer die Route andersherum fährt, der muss einiges an Kraft investieren.

Die Wegbreiten sind größtenteils okay. Aber die Beschaffenheit der Wege ist ein Problem. Unterwegs gibt es jede Menge Points of Interests: Wernigerode, das Bodetal, der Hexentanzplatz. Es gibt viele Dinge, die man entlang des Weges unternehmen kann. Insofern ist es eine sehr attraktive Strecke in Bezug auf die touristischen Highlights.

Erstaunlich ist, dass die Weltkulturerbestadt Quedlinburg nicht direkt an der Wegstrecke liegt und quasi umfahren wird. Das haben wir nicht verstanden. Ich frage mich, warum solche interessanten Städte umfahren werden. Quedlinburg wird auf dem Weg zwar angekündigt, aber man umfährt die Stadt. Dabei könnte die Strecke, wenn man sie durch Quedlinburg hindurchführen würde, auch abgekürzt werden. Man könnte auch ein sehr interessantes Ziel einbinden. Darüber sollte man nachdenken.

Der R1 war im Übrigen einmal ein deutsches Modellvorhaben; er wurde vom Bundeswirtschaftsministerium in Zusammenarbeit mit dem Landeswirtschaftsministerium entwickelt. Dabei ist auch ein detailliertes Wegeprotokoll entstanden. Der R1 wurde damals zertifiziert. Darauf könnte man zurückgreifen; man könnte sich anschauen, welche Wege in welchem Zustand sind und man könnte sogar abschätzen, welcher Ausbaubedarf besteht. Allerdings sollte nach meiner Ansicht zunächst die Routenführung überdacht werden, die zu bewältigenden Höhenmeter sollten reduziert werden, wenn möglich sollten Bahntrassen eingebunden werden und auch die Stadt Quedlinburg sollte nicht außen vor gelassen werden. Diese Aspekte sind uns unterwegs aufgefallen. Auch das Beschilderungskonzept sollte neu aufgelegt werden; eine grundhafte Planung für den gesamten R1 auch in Bezug auf die Beschilderung, wie es auch in anderen Bundesländern üblich ist, sollte erfolgen. Es gibt spezielle Planungsbüros, die Be-

schilderungspläne erarbeiten. Überall dort, wo die Bundesländer das zentral steuern und auch die Planungen übernehmen, existieren durchgängige und systematische Beschilderungssysteme. Deshalb sollte diese Aufgabe auch seitens des Landes wahrgenommen werden.

Auch das Wegemanagement für den R1 funktioniert nicht in dem gewünschten Maß. So trifft man unterwegs eine Vielzahl von Bordsteinkanten an. Auch merkwürdige Sperren und Felsbrocken verteilen sich auf der Strecke. Wir haben das alles fotografiert; wir können das den Fraktionen auch zur Verfügung stellen. Es sind auch fragwürdige verkehrsrechtliche Anordnungen vorzufinden, Baustellenführungen fehlen gänzlich. In Blankenstein haben wir zum Beispiel einen Zwischenwegweiser gesucht. Ich bin mir sicher, dass dieser von der Baustelle quasi überdeckt wurde. Über solche Dinge wird nicht nachgedacht. Das alles sind Themen, die im Zusammenhang mit dem Wegemanagement bearbeitet werden müssen. Der Ausbaubedarf ist erheblich. Hieran müsste man arbeiten.

Wir haben den R1 am 26. Juli zwischen 13 und 19 Uhr befahren und haben acht jüngere Radreisende mit Gepäck angetroffen. Wenn man das hochrechnet, dann könnte man sagen, über die Saison verteilt befahren ca. 3 000 Radtouristen den R1. Wenn diese dann auch noch in der Region übernachten würden, wäre dies zu begrüßen. Zu bedenken ist aber in diesem Zusammenhang, dass die Via Claudia Augusta 40 000 Rad fahrende Besucher jährlich verzeichnet. Insofern ergibt sich auch für den R1 noch viel Potenzial.

Der R1 hat darüber hinaus auch eine sehr entscheidende Bedeutung. Er stellt eine Deutschlandroute dar, er gilt als eine Euroveloroute und ist zudem zum Radweg der Deutschen Einheit geworden. Angesichts dieser hohen Bedeutungen wäre eine Ertüchtigung des R1 dringend zu wünschen.

Die Bahnhöfe im Harz sind ideale Ausgangspunkte für Touren auf dem R1. Nach Thale bzw. Gatersleben gibt es aber keinen Zugangspunkt mehr. Ich weiß nicht, ob dann der Busverkehr genutzt werden kann. Kann man dort im Bus das Fahrrad mitnehmen? Denn wenn der Westwind einmal zu stark wird, möchte man vielleicht auch mit den öffentlichen Personennahverkehr weiterfahren. Das erste Teilstück des R1 im Harz hat im Grunde genommen schon den Charakter eines Radfernweges, allerdings nur bis Benzingerode; danach wird er eher zu einem lokal konzipierten Panoramaradweg. Für die Befahrung ist sportliches Geschick gefragt. Die Beschilderung ist nicht systematisch montiert; sie ist auch nicht ausreichend; sie weist Lücken auf und wird auch unweigerlich dazu führen, dass man sich verfährt. Mit der Nutzung von GPS kann dieses Manko zwar umgangen werden, aber nicht alle Radtouristen nutzen diese Technik.

Der Ausbau des R1 ist sicher an vielen Stellen aufgrund des schlechten Wegemanagements erforderlich. Der Radweg ist noch zu unwegig, um größere Gruppen von

Radreisenden anzuziehen. Diejenigen, die wir angetroffen haben, waren jüngere Leute und mit vielem Enthusiasmus werden sich immer wieder Leute finden, die den Weg befahren.

Ich denke, Quedlinburg ist ein unverzichtbarer Bestandteil eines solchen Radfernweges. Die bisherige Route könnte man als Harzrundweg beibehalten und dann für die sportlichen Radfahrer entsprechend ausschildern. Das Land sollte den bundesweiten Standard FGSV 245 verbindlich einführen. Die Beschilderung sollte möglichst aus einer Hand erfolgen, die Routen sollten aus einer Hand geplant werden. Man sollte vielleicht auch Kriterien für die Gemeinden vorgeben, was ein solcher Fernradweg leisten soll. Er ist nicht dafür gedacht, jede Burg und jedes Dorf zu erreichen, sondern er ist wie eine Bundes- oder eine Landesstraße konzipiert, um die Hauptziele in der Region zu verbinden; auch darüber müsste man im Zuge der Routenbestimmung reden.

Das Wegemanagement mit den Kommunen und mit dem Landkreis müsste verbindlich schriftlich fixiert werden; Zuständigkeiten müssten geklärt werden. Das war im Bundesverkehrswegeplan auch verbindlich vorgesehen. Leider ist mir nicht bekannt, dass das jemals umgesetzt wurde.

Das Wegemanagement muss Baustellen beobachten. Wir sind im Verlauf an der Bode auf das Hochwasser gestoßen. Teilweise stand der Weg unter Wasser; es gab keine Ausschilderung für eine Umleitung. Über einem Weg lag sogar ein Baum. Das sind Dinge, die nicht immer so ganz schnell klappen können; das ist auch klar.

Die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen sollte gewährleistet sein. In anderen Regionen gibt es Mobilitätstickets; damit kann man als Tourist eine ganze Region mit einem Ticket bereisen, beispielsweise im Fichtelgebirge. Die innere Präsenz des R1 ist durch das Landesmarketing erfolgt. Aber auch dabei sind Informationen zum öffentlichen Personennahverkehr wünschenswert, die interaktive Karte ist auch nicht mehr auf dem neuesten Stand. Es gibt Bundesländer, wie zum Beispiel Thüringen, die eine sehr viel funktionalere Technik anbieten. Über die Bahntrassen habe ich schon gesprochen. Das sind tolle Führungen für Radtouristen. Diese sollte es geben von Thale bis nach Aschersleben. Insgesamt müsste der gesamte Prozess des Radtourismus stärker zentraler gesteuert werden. Die Landkreise nehmen dabei eine wichtige Rolle ein; aber auch das Land wird stark einsteigen müssen. Denn die Kommunen sind entweder nicht zahlungsfähig und/oder profitieren nicht davon. Wenn ein Bürgermeister es nicht einsieht, dass gewisse Maßnahmen an dem R1 umzusetzen sind, dann entsteht quasi eine Lücke und dadurch wird der gesamte Verlauf des Radweges beeinträchtigt. Wir brauchen an dieser Stelle zentrale Anstrengungen.

Abg. Daniel Szarata (CDU): Dass der Radweg über Quedlinburg verlaufen sollte, ist klar, aber wenn man Höhenkilometer herausnehmen will, dann muss man auch über

Ströbingen und Halberstadt nachdenken. Gab es schon Überlegungen diesbezüglich? Wenn nicht, dann sollten wir das unbedingt nachholen.

Der Leiter des Fachbereiches Strategie und Steuerung im Landkreis Harz: Es ist sehr interessant, dass man einerseits vom toten Pferd spricht und andererseits alle an den Radweg angeschlossen werden wollen. Dieser Widerspruch ist durchaus interessant. Vom toten Pferd haben Sie nicht gesprochen, aber andere. Davon sollte man sich trennen. In Bezug auf Quedlinburg kann ich Sie beruhigen; das befindet sich in der konkreten Diskussion.

Zur veränderten Wegeführung. Halberstadt und Ströbeck sind spannende Orte. Die Topografie würde man damit entschärfen. Über die Wegeführung entscheidet aber nicht der Landkreis; das ist ein komplexes Verfahren. Beteiligungen müssen eingehalten werden. Die Städte müssten ihr Interesse bekunden. Abstimmungen mit dem Landesverwaltungsamt und mit der Koordinierungsstelle müssten erfolgen.

Abg. Daniel Szarata (CDU): Halberstadt ist eine Kreisstadt; das darf nicht vergessen werden.

Der Leiter des Fachbereiches Strategie und Steuerung im Landkreis Harz: Touristisch ist Halberstadt sicher interessant, beispielsweise der Dom usw. Man wäre ja schon froh, wenn das, was derzeit angeschlossen ist, in einem halbwegs passablen Zustand wäre. Über Erweiterungen und Ergänzungen kann man gern diskutieren. Das ist der Punkt: Will ich offen über den R1 diskutieren; will ich mich dazu bekennen? Will ich ihn touristisch attraktiv gestalten und will ich damit auch Leute heranziehen? Nun wissen alle, was zu tun wäre, also muss man es angehen. Offenbar gibt es auch Interesse; ansonsten hätten nicht so viele Kommunen ihre Bereitschaft und ihren Willen gezeigt, an den Weg angeschlossen zu werden. Aber man muss auch Farbe bekennen. Dazu gehören verschiedene Aspekte, wie die Koordination. Es geht nicht darum, dass wir bestimmen wollen, wie die Beschilderung erfolgt. Das sind rein praktische Dinge. Es ist viel einfacher, die Punkte vor Ort auszuschildern, und zwar mit dem Material, das vorgegeben ist und so, wie es besprochen wurde, als wenn das jemand zentral aus Magdeburg bereist und die Schilder im Kofferraum transportiert. Darum ging es uns, um die Koordination, um eine Bündelung der Ressourcen.

Wir werden die Kraft nicht haben. Um diese Route können wir uns als Landkreis nicht in dieser Intensität kümmern, da auch andere Prioritäten und Erwartungshaltungen vorhanden sind.

Die Mitarbeiterin des Fachbereiches Strategie und Steuerung im Landkreis Harz: Zur Streckenführung. Dazu muss man auch die Historie betrachten. Dieser Weg wurde Anfang der 90er-Jahre konzipiert. Damals stand Halberstadt überhaupt noch nicht zur

Debatte; der Weg verlief anders. Inzwischen hat sich die Philosophie geändert. Damals war die Idee, den Leuten zu zeigen, welch tolle Landschaften in der Region vorhanden sind. Deshalb verläuft die Streckenführung häufig am Rand der Städte entlang. Inzwischen weiß man, dass das doch nicht so optimal war. Es gibt verschiedene Verfahren, nun auch die Stadt- und Ortskerne anzuschließen und auch den Gästen darin etwas zu bieten.

Es wird darüber nachgedacht, manches zu verändern. Blankenburg strebt eine Umtrassierung an, um eine Steigungsstrecke herauszunehmen. Der Hinweis auf das schöne Schloss soll erhalten bleiben. Wenn man über Umtrassierungen nachdenkt, muss man überlegen, ob man an diesen Stellen Ausbauarbeiten realisiert. Wir kennen die Problempunkte. Wir sind gern der Einladung zu der heutigen Sitzung gefolgt. Wir verbinden damit große Hoffnungen, weil wir denken, wir bekommen nun Lösungen auf den Weg.

Zu kleinen Problemstellen, die beschrieben wurden, beispielweise am Kloster Michaelstein. Wir sind dabei, Umleitungen einzurichten, damit auch einige gefährliche Stellen entschärft werden. Sie werden den Huckel bei Meisdorf kennen - dort wird der Weg auf die Fahrbahn verlegt. Diese Maßnahmen werden in den nächsten drei Wochen durchgeführt, damit man sicher und unbeschadet dort entlang fahren kann.

Wovor ich ein bisschen warnen möchte, ist die Euphorie im Zusammenhang mit den Bahndammradwegen. Das kann manchmal schiefgehen. Zwischen Blankenburg, Timmenrode und Thale gibt es eine stillgelegte Bahntrasse. Das könnte ein attraktiver Radweg werden. Aber den R1 durch einen Bahndammradweg in Sichtweise von 50 m zu ergänzen oder zu verändern, ist wahrscheinlich nicht optimal. Man muss also von Fall zu Fall entscheiden, was gehen kann. Zum Anschluss von Quedlinburg hat der Leiter des Fachbereiches Strategie und Steuerung im Landkreis Harz schon ausgeführt.

Baustellenbeschilderungen sind ein Thema, das wir nicht allein lösen können. Ich habe den LSBB angeschrieben und eine Antwort erhalten; das werde im Zuge der Baustellenbeschilderung erfolgen. Dass es unbefriedigend ist, erleben Sie und andere auch. Ein wichtiges Thema ist die ÖPNV-Anbindung. Dass die Wegweisung zu den Bahnhöfen und dergleichen ergänzt werden muss, hatte ich schon erwähnt. Im Landkreis Harz nehmen Busse die Fahrräder kostenlos mit. Mit gesonderten Fahrradanhänger sind die Busse nicht ausgestattet. Das ist ein technisches Problem; sehr hohe Kosten würden hierfür anfallen. Außerdem können Gäste im Landkreis Harz, die die Kurtaxe bezahlt haben, mit dem Harzer Ferienticket das gesamte Gebiet der HVB und auch angrenzender Landkreise kostenlos nutzen. Mit Niedersachsen finden entsprechende Verhandlungen statt. Wie gesagt, wir kennen die Schwachstellen. Wir wollen heute sehen, wie wir schnell Lösungen schaffen können.

Abg. Matthias Büttner (AfD): Wir haben davon gehört, dass das Problem nicht unbedingt darin besteht, dass die Straßen kaputt sind bzw. nicht gut befahrbar, sondern es gibt eine falsche bzw. nicht hinreichende Beschilderung. Und es müssten größte Teile des Radweges verlegt werden, um die Höhenmeter herauszunehmen, um die Touristen in die Region zu locken. Von Frau Lüddemann haben wir gehört, dass an der Elbe eine andere Klientel Rad fährt als im Harz.

Abg. Cornelia Lüddemann (GRÜNE): Das vermute ich.

Abg. Matthias Büttner (AfD): Ich wusste nicht, dass es große Unterschiede zwischen den Radfahrern gibt. Grundsätzlich ist man sportlich ausgelegt, wenn man Radtourismus betreibt. Der Ausbau eines Radweges auf einer Strecke von 1 km Radweg kostet ca. 200 000 € bis 300 000 €.

Die Mitarbeiterin des Fachbereiches Strategie und Steuerung im Landkreis Harz: 120 000 € bis 150 000 €.

Abg. Matthias Büttner (AfD): Wenn ich das überschlage, dann sind wir im mehrstelligen Millionenbereich. 1 Million €, die Sie beziffert haben, würde gar nicht ausreichen.

Der Leiter des Fachbereiches Strategie und Steuerung im Landkreis Harz: Wir reden über die kritischen Punkte.

Abg. Matthias Büttner (AfD): In meinem Wahlkreis gibt es eine Bürgerinitiative, die schon jahrelang dafür kämpft, dass zwischen der Kernstadt Staßfurt und der Ortschaft Förderstedt ein Radweg entsteht. Dort riskieren jeden Tag Menschen ihr Leben, wenn sie dort entlangfahren. Dort befinden sich eine Landesstraße und eine Ausfahrt von einem Steinbruch; die Straße ist an dieser Stelle stets verschmutzt. Dieser Radweg wird aber nicht gebaut. Wenn wir nun Millionen in Radwege im Harz investieren, wo wir vielleicht noch Strecken verlegt werden müssen, weil die Höhenmeter nicht passen, dann ist das meinen Wähler und insbesondere der Bürgerinitiative schwer verständlich zu machen.

Eine Vertreterin des Welterbe Region Anhalt-Dessau-Wittenberg e. V.: Kritik hat uns in den Raum gebracht, Beschwerden bringen uns vielleicht auch ein bisschen weiter. Sie sprechen von vielleicht ca. 3 000 Befahrungen. Wenn eine Beschwerde darunter ist, dann bringt uns diese vielleicht weiter. Aber man darf nicht vergessen, dass es auch viele positive Resonanzen und Bewertungen zum R1 gibt.

Wir als Welterbregion Anhalt-Dessau-Wittenberg sind seit 2008 Landeskoordinierungsstelle des R1 und für alle Marketingmaßnahmen zuständig. Es wurde gesagt, am besten sei es, kein Marketing zu betreiben, weil die Wege so schlecht seien. Das sehe ich

nicht so. Wenn man kein Marketing betreibt, dann kommen auch keine Radfahrer und dann kommen wir auch nicht dazu, die Wege auszubauen und die Priorität an dieser Stelle zu setzen. Die Landeskoordinierungsstelle erstellt Werbemittel. Wir pflegen eine Internetseite für den Europaradweg. Wir bewerben den Europaradweg bei vielen Messen. Aus eigener Erfahrung kann ich sagen: Die Tendenz ist steigend; es werden immer mehr Broschüren auf den Messen mitgenommen. Man kann nicht sagen, dass der Radtourismus weniger wird. Ich habe die Erfahrung gemacht, dass er mehr wird.

Die Koordinierungsstelle wird gefördert durch das Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung. Als Koordinierungsstelle arbeiten wir sehr eng mit den Anliegern zusammen, mit den Leistungsträgern des Europaradweges, mit den Ministerien und mit der Förderservice GmbH der IB Sachsen-Anhalt. Der Verband unterstützt alle Maßnahmen, die den R 1 betreffen, zum Beispiel Trassenänderungen. Bei uns gehen Anfragen ein, wir sollten Stellung nehmen für eine eventuelle Trassenänderung. Auch dazu kann ich sagen, dass die Strecken früher an den Orten vorbeigeführt haben. Damals waren die Radler auch eher interessiert, lange Strecken zu fahren. Jetzt gibt es die Tendenz, die Wege in die Orte hineinzuführen, sodass die Radler in den Orten verweilen, dass sie dort ihr Geld ausgeben, dass sie dort übernachten, dass sie die Städte besichtigen usw.

Seit 2014 arbeiten wir sehr eng in einem Beirat zusammen. Alle größeren Institutionen sind darin vertreten, wie kreisfreie Städte, Infrastruktur und andere Landkreise, Marketing usw. Wir treffen uns regelmäßig und sprechen auch über Probleme. Es wird an diesen Problemen gearbeitet. Die problematischen Streckenabschnitte sind bekannt; sie können auf einem relativ kurzen Dienstweg bearbeitet werden, beispielsweise das eine oder andere Schild, das noch fehlt, kann gesetzt werden oder Aufwertungsmaßnahmen können realisiert werden.

Natürlich arbeiten wir auch mit anderen Partnern zusammen auch außerhalb unseres Bundeslandes. Wir betreiben Öffentlichkeitsarbeiten auch in überregionalen Zeitungen. Wir haben auch im Harz eine Erlebnisinszenierung ins Leben gerufen. In diesem Rahmen haben wir Begrüßungstafeln in Ilsenburg, Thale, Gatersleben und Bernburg aufgestellt. Wir haben unsere Webseite Ende des Jahres neu gestaltet. Die Vermarktung der Broschüre zum Europaradweg wird nicht nur zu den Messen, sondern auch an anderen Stellen nachgefragt. Ich habe den Eindruck, der Elberadweg ist jetzt abgefahren und die Radler möchten eine Alternative und ein anderes Angebot haben, um durch unser Land zu fahren.

Ich kann nicht die Auffassung teilen, dass es komplett andere Radler sind. Radler sind generell sportlich unterwegs, sowohl auf dem Elberadweg als auch auf dem R1. Man kann die beiden Radwege vielleicht nicht ganz miteinander vergleichen. Sicherlich ist der Elberadweg am Fluss gelegen und der Europaradweg führt durch sehr unter-

schiedliche landschaftliche Gebiete mit Bergen und Wäldern, die etwas naturbelassener sind.

Wir sind auch vernetzt mit der Internetseite für den Elberadweg. Die Leute, die auf die Seite des Elberadweges gehen, haben eine gewisse Auswahl an Broschüren, die sie sich einholen können und mit denen sie sich über ihren nächsten Urlaub informieren. Wir haben im vorigen Jahr ein Marketing-Pool aufgebaut. Dort wurden sehr viele Leistungsträger des Europaradweges angeschrieben, die mitarbeiten können, die auf der Internetseite und anderweitig vermarktet werden können. Leistungsträger heißt in dem Fall touristische Einrichtungen, gastronomische Einrichtungen, Unterkünfte, Touristeninformationen und Kommunen. Sämtliche Einrichtungen dieser Art wurden angeschrieben. Wir hatten Workshops organisiert. Das Interesse war vorhanden. Natürlich kam auch die Aussage, dass man den Weg gern vermarktet wolle, er dafür aber in einem besseren Zustand sein müsste. Wir müssen an mehreren Orten kämpfen, um das zu schüren und um das Potenzial herauszuholen und die Radler abzugreifen, die Alternativen suchen. In diesen Marketing-Pool wurden auch Leistungsträger aus dem Harz aufgenommen. Diese sind auch interessiert gewesen; die Tendenz geht dahin, zu sagen, dass der Radweg etwas bringt. Es handelt sich bei dem R 1 also keineswegs um ein totes Pferd. Ich empfinde das nicht so.

Wir wollen die Anbieter ein bisschen mit ins Boot nehmen. Wir möchten, dass die Gäste hierbleiben, dass sie das Geld hier lassen und dass die touristischen Leistungsträger davon profitieren. Diese Leistungsträger wurden zertifiziert, ähnlich wie die im Marketing-Pool für den Elberadweg. Hier werden sie radfreundlich versorgt, und zwar in touristischen und gastronomischen Einrichtungen, in Hotels, in Pensionen und in anderen Unterkünften.

Wir haben zum Beispiel auch Postkarten gestaltet, die wir den Radfahrern mitgeben können, die in den touristischen Einrichtungen ausliegen. Öffentlichkeitsarbeit betreiben wir ebenfalls. Da die Broschüren sehr schnell vergriffen sind, wird zu Beginn der nächsten Saison eine neue Broschüre erarbeitet und neu aufgelegt.

Wir haben im Jahr 2016 eine neue Radübersichtskarte erstellt. Darin wurde auch der Europaradweg stark vermarktet. Alle Marketingprojekte werden gefördert vom Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung. Seitens des Ministeriums erfolgt eine gute Unterstützung. Auch das Land muss ich positiv erwähnen. Es gibt kleine Heftchen, in denen Tourenvorschläge enthalten sind. Wir wollen mehr Touren im Land aufzeigen, die den Europaradweg einbinden. Das Land hat eine sehr interessante Broschüre herausgegeben, in der der Europaradweg ebenfalls vermarktet wird.

Die Tendenz geht dahin, mehrere Tourenvorschläge zu erstellen, damit sich die Gäste im Land auch abseits des Europaradweges umschauen.

Ein Vertreter des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e. V.: Ich möchte besonders das betonen, was die Mitarbeiterin des Fachbereiches Strategie und Steuerung im Landkreis Harz sagte, dass es sehr wichtig ist, die Gemeinden und die Orte miteinander zu vernetzen. Es ist nicht so, dass der R1 die Hauptattraktion ist bzw. die allergrößte Anzahl der Touristen mit sich bringt. Sondern die meisten Touristen werden diejenigen sein, die im Harz mit dem Fahrrad von Urlaubsort zu Urlaubsort fahren. Das bringt eine Attraktivität insgesamt in die gesamte Region. Wir haben das gesehen im Burgenlandkreis. Dort wurden der Unstrutradweg, der Saaleradweg und der Elsterradweg ausgezeichnet ausgebaut, und die Touristen, die dort an dem Wochenenden sind, nutzen diese Radwege sehr gut. Der größte Teil sind die Touristen, die von Ort zu Ort fahren, einen Wochenendausflug machen oder einen Ausflug über mehrere Tage. Auch von Familien wird das sehr gern genutzt. Die Vernetzung, die Wegeausstattung und auch die Wegweisung sind wichtig.

Darüber hinaus ist es wichtig, öffentliche Verkehrsmittel auszuweisen. Es nützt nichts, nur den R1 auszuweisen, sondern man muss auch die Orte rechts und links davon ausweisen. Ein richtiges Netz muss ausgeschildert werden. Das wurde auch in der Region um Plauen und in ganz Thüringen so gemacht. In Sachsen-Anhalt werden lediglich die Radwege ausgeschildert; das Netz drumherum aber nicht.

Ein Stellvertreter des Vorstandsvorsitzenden des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Sachsen-Anhalt e. V.: Wir haben im Jahr 2016 150 Millionen Tagesausflüge mit dem Rad gezählt bzw. geschätzt. Wir wissen, dass das Radfahren die beliebteste Freizeitaktivität in Deutschland ist. Wir wissen auch, dass gerade in Sachsen-Anhalt Radfahren sehr beliebt, vor allem das Freizeitradfahren am Wochenende. Überall dort, wo wir vernünftige Radwege anbieten können, werden diese von der Bevölkerung angenommen. Das können wir verifizieren. Im Übrigen profitiert häufig auch der Alltagsradverkehr davon. Denn die Verbindungen, zum Beispiel zwischen Wernigerode und Ilsenburg, werden auch vom Alltagsverkehr genutzt, beispielsweise für den Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen. Insofern ist Radtourismus nicht separiert zu sehen. Viele dieser radtouristischen Wege werden separiert zu einer Landesstraße geführt und sind noch beliebter, wenn sie abseits der Straße liegen. Einige dieser problematischen Routen auch am R1 befinden sich an Landesstraßen. Deshalb heißt es auch dort, dass die Alltagsrouten verbessert werden müssen.

Vorsitzender Andreas Mrosek: Die Mitarbeiterin des Fachbereiches Strategie und Steuerung im Landkreis Harz sagte vorhin, dass einige Gastwirte bei den Einladungen fernbleiben. Hat das mit dem Gastgeberbewusstsein zu tun oder setzen sie auf andere touristische Merkmale? Einige Wegeabschnitte laufen über Privatgrundstücke - gibt es für die Zukunft Probleme deshalb? Sie sagten, die Regie für die Radwege solle bei den Landkreisen liegen. Der Vertreter des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e. V. hat das für den Burgenlandkreis ausgeführt. Ich halte es für sehr sinnvoll, wenn das die

Landkreise machen. Aber angesichts der unterschiedlichen Landkreise und Kommunen am R 1 besteht auch die Gefahr, dass sie unterschiedliche Prioritäten bei ihren Investitionen setzen. Wie sehen Sie das?

Der Stellvertreter des Vorstandsvorsitzenden des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Sachsen-Anhalt e. V. sprach von unterschiedlichen Beschilderungssystemen. Wie sieht es aus mit der Digitalisierung des R 1, beispielsweise in Form einer App? Es wäre auch eine Idee, den Elberadweg zu digitalisieren. Das setzt aber voraus, dass die ländlichen Räume über die entsprechende digitale Infrastruktur im Bereich Digital verfügen.

Zu der Vertreterin des Welterbe Region Anhalt-Dessau-Wittenberg e. V. sage ich: Eine solche App wäre auch für die Vermarktung des R 1 gut. Sie sagten, Sie legen Wert auf die Vermarktung. Wie hoch sind die Kosten der Vermarktung, die Sie betreiben? Haben Sie auch die Resonanz ermittelt?

Die Mitarbeiterin des Fachbereiches Strategie und Steuerung im Landkreis Harz: Wir laden gelegentlich zu Seminaren ein. Dabei geht es nicht nur um den Fahrradtourismus, sondern um das Gastgeberbewusstsein und das Qualitätsmanagement im touristischen Bereich insgesamt. Das sind Veranstaltungen, die schon Ende der 90er-Jahre angeboten wurden. Die Harzer Herzlichkeit, die ein wenig spröde ist, kann man auch an dieser Stelle nicht wirklich überwinden. Es ist schwierig, den Leuten klarzumachen, was sie an Eigenleistung auch ohne finanzielle Beteiligung erreichen können, beispielsweise durch freundliches Zugehen auf die Gäste und durch Service. Bei diesen Seminaren ist die Beteiligung häufig relativ gering, weil nach wie vor das Bewusstsein existiert, wir seien ohnehin toll.

Einige werden sich noch an den ehemaligen Wirtschaftsminister Schucht erinnern, der schon damals angemahnt hat, dass sich das Gastgeberbewusstsein noch entwickeln muss. Das ist ein Segment, das nicht nur den Fahrradtourismus, sondern generell für den Tourismus und die Offenheit gegenüber Gästen, gilt. Man kann dabei auch nichts mit Gewalt erreichen. Das ist ein dickes Brett, das wir noch bohren müssen.

Zu der Frage Privatgrundstücke. Es sind einige Wegeabschnitte auf Privatgrundstücken Anfang der 90er-Jahre durch eine gewisse Blauäugigkeit entstanden. Bei der Sanierung ist das ein Problem, weil Fördermittel der öffentlichen Hand nicht auf Privatgrundstücken eingesetzt werden dürfen. Ich habe gestern erfahren, dass es in einem sehr kritischen Bereich nun Ideen zur Lösung gibt, beispielsweise durch Flächentausch usw.

Auf einem anderen Abschnitt ist das Land Sachsen-Anhalt Flächeneigentümer, in dem Fall die SUNK. Wir müssen sehen, wie wir damit klarkommen. Hierbei handelt es sich um Einzelfälle, die geprüft werden. Wenn ich richtig informiert bin, prüft das Verkehrs-

ministerium derzeit, ob auf solchen privaten Flächen Fördermittel des Bundes eingesetzt werden können.

Es wurde das Thema Vernetzung angeschnitten. Wenn man in den Landkreisen finanzielle Mittel zur Verfügung stellt, um an der Radwegestruktur etwas zu verbessern, dann ist es erstens wichtig, das nicht nur ausschließlich für den R1 zu tun, sondern eine Vernetzung herzustellen. Andererseits, damit nichts schiefläuft, damit in Sachsen-Anhalt einheitliche Standards und Ideen dabei berücksichtigt werden, ist diese Koordinierung durch das Land wichtig. Aber die Absprachen vor Ort sollten bei den Landkreisen liegen. Es arbeiten viele Leute manchmal aneinander vorbei.

Stichwort digitale Wegweisung, App. Es gibt, wenn ich richtig informiert bin, eine exakte digitale Wegeaufnahme. Das besteht schon. Es gibt bereits eine Menge Ausgangsmaterial, das die Leute auch nutzen. Zu bedenken ist dabei, dass digitale Medien auch nur so gut sind, wie der Input ist. Das heißt, der Input muss auch entsprechend aktuell gehalten werden.

Ein Vertreter des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs e. V.: Zur Digitalisierung. Die Radwege R1, B3 und Deutsche Einheit laufen in Sachsen-Anhalt alle auf der gleichen Route und sind auch digitalisiert. Es gibt verschiedene Apps und andere Möglichkeit, diese auf dem Smartphone auch anzuwenden. Diese Daten müssten gleich sein, sind sie aber nicht. Das heißt, der Radweg Deutsche Einheit verläuft abweichend vom R1. Eine Einheitlichkeit muss aber an dieser Stelle hergestellt werden. Die Ausschilderungen sind teilweise anders als die digitalen Daten an einigen Stellen. An verschiedenen Stellen am R1 erfolgen nun eine Umverlegung und eine neue Ausschilderung, damit eine gewisse Übereinstimmung gegeben ist.

Also digitalisiert sind die Radrouten in Sachsen-Anhalt; an wenigen Stellen muss eine Einheitlichkeit noch realisiert werden. Trotz der Möglichkeit einer digitalen Wegeführung ist eine gute Beschilderung des Radweges unerlässlich, damit sich die Radfahrer unterwegs auch inspirieren lassen können.

Ein Stellvertreter des Vorstandsvorsitzenden des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Sachsen-Anhalt e. V.: Es ist schon so, dass jeder zweite Radtourist das Smartphone zur Wegweisung nutzt, aber die Benutzung eines Smartphones bei Sonneneinstrahlung gestaltet sich schwierig. Dann geht auch einmal der Akku leer. Teilweise gibt es Probleme mit dem Empfang. Richtig ist, dass die digitale Routenführung an Bedeutung gewinnt. Aber 79 % nutzen nach wie vor die Beschilderung zur Orientierung.

Eine Vertreterin des Welterbe Region Anhalt-Dessau-Wittenberg e. V.: Zu dieser App. Ja, es geht in diese Richtung, aber die Karten werden deshalb nicht abgeschafft. Die Radler greifen gern auf das Kartenmaterial und auf die Wegebeschilderung zurück.

Zu der Digitalisierung. Es gibt viele Anbieter, die im Netz ihre Karten einstellen. Auf der Internetseite www.naturfreude-erleben.de sind die Radwege korrekt dargestellt. Diese Seite wird auch regelmäßig gepflegt. Verschiedene Verantwortliche verfügen über den entsprechenden Zugriff. Zu den Kosten kann ich leider nichts sagen.

Staatssekretär Dr. Sebastian Putz: In großer Ausführlichkeit wurde über den Europaradweg im Abschnitt Harz informiert und diskutiert. Ich will die Dinge, die gesagt wurden, nicht wiederholen, sondern lediglich exemplarisch einige Punkte ergänzen. Aus mehreren Ausführungen habe ich wiederholt den Ruf nach einem Radverkehrskoordinotar gehört. Deswegen möchte ich mitteilen, dass die Radverkehrskoordinatorin zum 1. September dieses Jahres ihre Arbeit im MLV aufnehmen wird.

Ich habe wiederholt das Bedürfnis gehört, belegbare Zahlen hinsichtlich der Nutzung des R1 vorzulegen. Manuelle Zählungen an den Standorten Köthen und Reppichau in den Jahren 2012 und 2014 hatten ergeben, dass in der Saison an den beiden Zählungen jeweils 3 500 Radtouristen pro Saison diese Route genutzt hatten. Im Jahr 2016 wurden dort 6 000 Radtouristen gezählt.

Im Juli 2017 ist auch eine Dauerzählstelle am R1 im Bereich Sieglitzer Berg im Gartenreich Dessau-Wörlitz eingerichtet worden. Daten aus dieser maschinellen Erfassung liegen noch nicht vor. Für den westlichen Bereich des R1 ist die Einrichtung einer weiteren Dauerzählstelle geplant. Die Lage dieser Zählstelle steht allerdings noch nicht fest.

Es ist hinsichtlich der Zuständigkeiten darauf verwiesen worden, dass die Wegebaulast bei örtlich zuständigen Kommunen als Träger der Baulast liegt. Gleichwohl ist es so, dass das Land im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ mögliche Projekte fördern kann. Die Förderung würde nach meiner Kenntnis bis zu 90 % der förderfähigen Kosten betragen.

Die Landesregierung unterstützt die Kommunen darüber hinaus in zweierlei Hinsicht. Zum einen gewährleisten wir über das Basismanagement der touristischen Infrastruktur, das von der Förderservice GmbH der Investitionsbank ausgeführt wird, eine regelmäßige Befahrung des R1 einschließlich Dokumentation und Weitergabe an die Träger der Baulast. Zum anderen stellt das Land Fördermittel für den Ausbau des Weges zur Verfügung über das Programm der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstrukur“.

Der Radweg R1 profitiert auch davon, dass er in Teilen zugleich ein Radweg Deutscher Einheit ist und somit vom Bund gefördert wird. Es sind nach meiner Kenntnis neun Radstätten geplant. Die erste dieser Radstätte soll vermutlich Ende Oktober in Bernburg eröffnet werden.

Schluss der Sitzung: 12:07 Uhr.

Landtag von Sachsen-Anhalt
Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr

Vorlage 1
ADrs. 7/LEV/29
11.08.2017

Entwicklung des Europaradweg R1 im Harz

- Stellungnahme des Landkreises Harz vom 07.08.2017

  (übergeben in der 14. Sitzung des Ausschusses für Landesentwicklung und Verkehr am 10.08.2017)

Jacqueline Kriener
Ausschussdienst

Verteiler:

Ausschuss für Landesentwicklung und Verkehr
Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr
Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung
Fraktionen – Referent/Referentin
GBD
Dokumentation
23

(Verteilt am 11.08.2017)

Landkreis Harz
FB Strategie und Steuerung
FD Planung – ÖPNV/MM
Halberstadt, den 07.08.2017

Motivation

Die Landesregierung misst im Koalitionsvertrag dem Radverkehr eine bedeutende Rolle zu. Aus der Sicht des Landkreises Harz werden der aktuelle und mittelfristige Handlungsbedarf in diesem Verkehrssegment zutreffend beschrieben und die Ziele des aktuellen Radverkehrsplans unterstrichen.

Für die kommunale Ebene ist es besonders wichtig, dass das Land auch für die Radrouten Klasse 1 und 2 eigene Verantwortung übernehmen will. Die Einladung, heute hier zum Europaradweg R 1 im Landkreis Harz zu sprechen, betrachten wir als wichtiges Signal, dass die mit der Koalitionsvereinbarung gesetzten Zeichen für den notwendigen Ruck im Radverkehr angegangen wird. Wir verstehen die Einladung deshalb auch als Wunsch des Landes, das Themenfeld Radverkehr aus kommunaler Sicht zu spiegeln.

Dem möchten wir gern nachkommen und neben der Darstellung der Situation des R 1 auch einige Anregungen vermitteln, wie wir am gemeinsamen Ziel, das Gesamtsystem Radverkehr in Sachsen-Anhalt auf das bundesweite Niveau zu heben, arbeiten sollten.

Europaradweg R 1

Streckenverlauf im Landkreis Harz

R 1 durchzieht den LK auf Länge von 78 km, beginnt an der Landesgrenze zu Niedersachsen und führt über Ilsenburg, Wernigerode, Blankenburg, Thale, Gernrode, Ballenstedt, Meisdorf und Ermsleben bis Reinstedt (alle drei Orte gehören zur Stadt Falkenstein/Harz). Bei Hoym verlässt er den LK Harz und führt im LK Salzlandkreis weiter.
Im Landkreis Harz befinden sich in Blankenburg (Kloster Michaelstein) und In Ballenstedt, OT Operode Radfahrerkirchen.
(Neben dem R 1 wird der Landkreis Harz vom Harzrundweg und Aller-Harz-Radweg berührt, die in die Klasse 2 eingeordnet sind.)

Nutzerzahlen

Konkrete Aussagen zu Nutzerzahlen liegen nicht vor, Schätzungen lassen auf eher ausbaufähige Zahlen bei FernradfahrerInnen schließen. Nicht unbeachtlich ist seine hohe Bedeutung für Einheimische und Harzurlauber in

bestimmten Teilabschnitten (z.B. Ilsenburg – Drübeck – Wernigerode, oder Wernigerode – Blankenburg, oder Thale – Abzweig Quedlinburg, oder Ballenstedt – Meisdorf - Konradsburg).

Wegezustand im LK Harz:

- Entspricht nicht durchgängig den Anforderungen eines klassifizierten Fernradweges, gelegentlich sehr kritische Zuschriften von Fernradwanderern - Details siehe Anlage
- Wechsel von gut befahrbaren Teilen (straßenbegleitende Radwege entlang der L 85) und sehr schlechtem Zustand von wassergebundenen Oberflächen und hohem Sanierungsbedarf bei ehemals asphaltierten Teilstücken
- Lücken und Plausibilitätsprobleme bei der Beschilderung,

Entwicklungsnotwendigkeiten (LK Harz)

- Streckenführung mit topographischen Herausforderungen, Ortskerne an der Harzkante sind nicht durchgängig einbezogen.
- Vernetzung mit touristischen Sehenswürdigkeiten in unmittelbarer Nähe der Streckenführung (Hinweise auf ein fahrradtaugliches Streckenangebot zur Erreichung z. B. der Welterbestadt Quedlinburg, der Burg Falkenstein usw.)
- Vernetzung mit dem ÖPNV (Fahrradmitnahmemöglichkeiten vorhanden, Hinweise auf Bahnhöfe / von Bahnhöfen zum R 1fehlen)

Regionale Probleme

- Die Identifikation mit einer leistungsfähigen Radinfrastruktur im Landkreis ist nicht ausreichend – sowohl bei den Verwaltungen als auch bei den Bürgern. Davon ist auch der R1 betroffen.
- R 1 kann im kommunalen Bereich (Landkreis und Gemeinden) nicht losgelöst von sonstigen Problemen in der Radverkehrsinfrastruktur im Landkreis betrachtet und priorisiert werden.
- Verkehrsbehördliche Regelungen zur Förderung/Unterstützung des Radverkehrs können nur selten erreicht werden.
- Der Streckenverlauf berührt mehrere Eigentümer, besonders für Wegeabschnitte im privaten Eigentum gibt es keine verlässliche Lösung.
- Zustand des R 1 behindert eine durchgängige überregionale Vermarktung.

Prioritäre Maßnahmen am R 1

- Sanierung ehemals asphaltierter Feldwege

- Sanierung von Wegen, die durch Forstfahrzeuge geschädigt sind
- Lückenschlüsse dort, wo bisher für Radfahrer sehr schlecht befahrbare Oberflächebestehen. Mit Rücksicht auf Naturschutzbelange kann das in einigen Abschnitten – wo generell kein Kfz-Verkehr zu erwarten ist - mittels hochwertiger wassergebundener Decken erfolgen.
- Sicherung gegen illegale Befahrung mit Kfz
- Ergänzung der Beschilderung, Kontrolle durch strecken- und ortsunkundige Akteure

Mittelfristige Aufgaben am R 1

- Prüfung von Umtrassierungen (Einbeziehung der Ortskerne)

Strukturelle Probleme des Radverkehrs zwischen Landkreisen/ Gemeinden und Land

Für eine allgemeine Qualitätssteigerung im Gesamtsystem Radverkehr auch um den R 1 herum, wie sie in der Koalitionsvereinbarung beschrieben ist, gibt es aus Sicht des Landkreises Harz folgende Probleme:

- Die Absicht zur Koordinierung auf Landesebene mit dem Ziel, den Landesradverkehrsplan umzusetzen, ist aus Landkreissicht erkennbar, die Ergebnisse sind jedoch mäßig.

- Im Land sind parallel drei Ministerien für den Radverkehr und dessen Förderung zuständig (MW, MLV und MU). Es werden -vermutlich parallel- nicht unerhebliche finanzielle Mittel bereitgestellt, aber von den Kommunen nur wenig genutzt (komplizierte Antragsverfahren, nur bei besonderen Rahmenbedingungen z.B. Hochwasserschäden, kommunale Haushaltsengpässe).

- Die vorhandenen Strukturen sind bei Schaffung eines Gesamtsystems Radverkehr nach wie vor wenig erfolgreich, sind zu zersplittert und vor allem nicht auf die Bedingungen vor Ort abgestimmt.

- Die Zusammenarbeit mit den regionalen Niederlassungen der LSBB und mit den ALFF folgt keiner gemeinsamen Gesamtstrategie (trotz diverser Pläne), obgleich hier die meisten Synergien zur Förderung des Radverkehrs möglich erscheinen. Es fehlt den Akteuren vor Ort ein für alle verbindlicher Organisationsrahmen für die Zusammenarbeit von Landesbehörden und Landkreisen zur Förderung einer Radwegevernetzung. Beispiele:

In einer Gemeinde wird ein Bahndamm-Radweg ohne jeden Netzzusammenhang neben einer Straße mit knapp 2.000 Kfz/24 h mit Fördermitteln gebaut, obwohl der Aller-Harz-Radweg durch diese Gemeinde führt und in schlechtem Zustand ist.
Die LSBB baut einen straßenbegleitenden Radweg an einer Straße mit weniger als 1.500 Kfz/24 h, obwohl an Straßen mit wesentlich höherem Verkehrsaufkommen dringender Handlungsbedarf besteht.
Vom ALFF werden landwirtschaftliche Wege ausgebaut, die bei geringfügigen Änderungen zu Lückenschlüssen im regionalen Radwegenetz führen könnten

Obgleich auch in Sachsen-Anhalt nicht zuletzt der Boom der E-Bikes eine hohe Erwartungshaltung an die Radverkehrsinfrastruktur bewirkt hat, ist es infolge fehlender Rahmenbedingungen bisher nur partiell gelungen, zusammenhängende Radverkehrsnetze für die Alltags- und Freizeitnutzung zu schaffen.
Neben den Bürgerinnen und Bürgern des Landes selbst, die mit der Qualität unseres strukturellen Angebotes für Radfahrer mehr und mehr unzufrieden sind, vergleichen Radtouristen die Bedingungen in Sachsen-Anhalt mit anderer Bundesländern und stellen dem Land ein schlechtes Zeugnis aus. In Kartenwerken wird gar empfohlen, den R 1 im Bereich Harz bis Gatersleben (warum nur bis dort?) mit dem Zug zu bewältigen.

Vorschläge des LK Harz zur Erreichung der Ziele des Koalitionsvertrages:

Maßnahmen zum Ausbau und der Unterhaltung von Radwegen sind aufgrund der Hürden des Antrags- und Bewilligungsverfahren kaum zeitnah umzusetzen. Es erscheint deshalb zweckmäßig, die von verschiedenen Ministerien für den Radverkehr eingesetzten Mittel zu bündeln. Dafür bietet sich die Landkreisebene an. Hier kann losgelöst von den Förderrichtlinien des Landes eine einheitliche Förderstrategie entwickelt werden.

Es wird des halb vorgeschlagen und um Prüfung gebeten:

1. Den Landkreisen wird die Federführung für die Entwicklung eines Radverkehrsnetzes in ihrem Gebiet bestehend aus Radwegen der Klassen 1 bis 3 und der zwischengemeindlichen Verbindungen übertragen. Koordinierung der Radverkehrsplanung sowie der erforderlichen Ausbau- und Instandsetzungsmaßnahmen (bauliche Aktivitäten) muss vor Ort erfolgen. Durch kürzere Verwaltungswege und engere Zusammenarbeit der Akteure vor Ort ist wirksameres Management möglich. (Im LK Harz wurde bereits ein Arbeitskreis Radverkehr gebildet, in dem der Landkreis zunächst mit den Kommunen zusammenarbeitet.)

2. Die im Gebiet des Landkreises tätigen Behörden (LSBB, ALFF) werden mit eigenen Beiträgen in diese Aufgabe einbezogen.

3. Als finanzielle Basis sollten den Landkreisen die finanziellen Mittel, die jetzt in verschiedenen Ministerien und unterschiedlichen Förderprogrammen vorhanden sind, zweckgebunden übertragen werden. Fördermittel müssen auch für Instandhaltungsmaßnahmen eingesetzt werden dürfen.

   - Z.Zt. fließen Fördermittel aus diversen Programmen nur spärlich ab, weil von den Kommunen häufig der Eigenanteil nicht aufgebracht werden kann (Haushaltslage) oder andere Schwerpunkte gesetzt werden – Möglichkeit der Einflussnahme direkt vor Ort ist größer als durch weit entfernte Verwaltung (Ministerien)
   - Wenn das Land Prioritäten setzen will, könnte eine entsprechende Zweckbindung der zugewiesenen Mittel vorgenommen werden (um z.B. den im Koalitionsvertrag S. 125 festgeschriebenen Ausbau der Radrouten Klasse 1 und 2 voran zu treiben), die dennoch innerhalb der LK einen gewissen Vergabespielraum zulässt.

4. Die Zuweisung dieser Mittel könnte analog des Verfahrens nach § 8 ÖPNVG LSA erfolgen, hier hat sich Übertragung der Aufgaben auf die Landkreise bestens bewährt.

5. Vorgabe des Wegweisungssystems durchdas Land sollte beibehalten werden, ebenso die Bereitstellung des Materials (Schilderpfosten, beschriftete Schilder). Die praktische Umsetzung der Beschilderung sollte durch die Kommunen nach Koordinierung durch die Landkreise erfolgen, Material kann ggf. als „Depot" bei den Landkreisen vorrätig gelagert werden.

6. Vermarktung sollte auf Landesebene koordiniert und umgesetzt werden. Die Struktur der Koordinierungsstelle R 1 hat sich bewährt.

7. Unter Federführung einer koordinierenden Stelle des Landes (ggf. bei dem lt. Koalitionsvertrag vorgesehenen Radverkehrskoordinator, falls für unterschiedliche Fernradwege: auch bei R 1-Beirat) findet eine regelmäßige Auswertung des Umsetzungsstandes von Koalitionsvertrag und Landesradverkehrsplan auf Ebene der Landkreise sowie eine Abstimmung des weiteren Vorgehens statt.

05.09.17