

## Stellungnahme zum LRVN

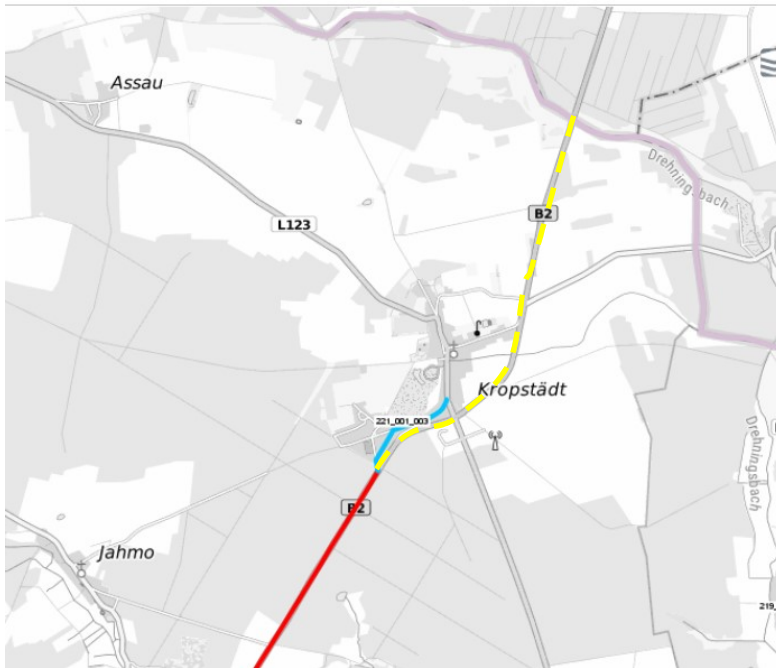
Der Entwurf des Landesradverkehrsnetzes (LRVN) wurde von der Lutherstadt Wittenberg geprüft. Die Erstellung eines durchgängigen und alltagstauglichen Radverkehrsnetzes wird sehr begrüßt. Folgende Hinweise zum Entwurf des LRVN ergehen durch die Lutherstadt Wittenberg für das Wittenberger Stadtgebiet:

### 1. Anbindung Labetz

- Für den Abschnitt Friedrichstraße zwischen Kreisverkehr Straße Am Hauptbahnhof und Knoten Triftstraße ist die Führung im Mischverkehr aufgrund der Verkehrsmenge nicht zulässig (bei einer Zählung im November 2009 wurde eine DTV von 5240 Fahrzeugen ermittelt, die ERA empfiehlt bei einer DTV über 5000 Fahrzeugen und 50km/h innerorts die Führung auf einer Radverkehrsanlage). Hier fehlt somit eine Radverkehrsanlage, insbesondere vor dem Hintergrund, dass es sich um einen Schulweg, einen überregional bedeutsamen touristischen Radweg (Berlin-Leipzig) sowie eine der Haupt-Radverkehrsrouten im Stadtgebiet handelt.
- Entlang der L126 Zahnaer Straße (zwischen Hüfnerstraße und Wiesigk bzw. Wiesigker Tor) ist die Führung im Mischverkehr aufgrund der Verkehrsmengen ebenfalls nicht die geeignete Führungsform. Mit Verkehrsmengen von ca. 3700 Fahrzeugen (Zählung vom November 2020) ist laut ERA die Notwendigkeit einer Radverkehrsanlage zumindest zu prüfen. Aus unserer Sicht ist eine Radverkehrsanlage erforderlich, da es sich hier ebenfalls um einen Schulweg und einen überregional bedeutsamen touristischen Radweg (Berlin-Leipzig) handelt.

### 2. Anbindung Kropstädt (siehe Skizze)

- Zwischen Wittenberg (Trajuhn) und Kropstädt gibt es keinen Radweg, hier ist im LRVN bis zum Ortseingang Kropstädt folgerichtig eine Netzlücke definiert.
- Diese Netzlücke sollte bis zum Knoten B2/L123 fortgeführt werden, eine Führung im Mischverkehr entlang der Jahmoer Straße wird nicht mitgetragen. Dies liegt darin begründet, dass die Landesstraßenbaubehörde im 1. HJ 2021 einen straßenbegleitenden Radweg entlang der B2 zwischen dem Knoten B2/L123 und Landesgrenze Brandenburg realisiert. Ziel sollte es sein, diesen straßenbegleitenden Radweg vom Knoten B2/L123 in Richtung Süden bis Wittenberg fortzuführen.
- Der vorgenannte straßenbegleitende Radweg ab Knoten B2/L123 über die Landesgrenze Brandenburg sollte im LRVN dargestellt werden, denn auch die Verknüpfungen in andere Bundesländer oder Landkreise (wo vorhanden und sinnvoll) sollten eine Berücksichtigung finden, da sich weder der touristische noch der Alltagsradverkehr an Landesgrenzen orientiert.



### 3. Radweg Lutherstraße

- Der beidseitige Radweg entlang der Lutherstraße (zwischen B2 und Sternstraße) besitzt eine wichtige innerörtliche Verbindungsfunktion und ist daher zu Recht Bestandteil des LRVNes. Die angegebene (geschätzte) Bestandsqualität ist jedoch nicht korrekt: Der Radweg ist durchgängig nur ca. 1,10m breit, ausgefranst und aufgrund schräg stehender Bäume in seiner lichten Weite stark eingeschränkt. Er erfüllt in seinem derzeitigen Zustand nicht die Qualitätsstandards für die Netzplanung und ist demnach nicht alltagstauglich für den Radverkehr.
- Die Führung im Mischverkehr zwischen Wilhelm Weber-Straße und Kreisverkehr wird abgelehnt. Stattdessen sollte das LRVN über die Wilhelm Weber – und Collegienstraße im Mischverkehr bis zum Kreisverkehr geführt werden (siehe Skizze).





## 6. Anbindung Reinsdorf/Dobien

- Der Radverkehr in Richtung Reinsdorf ist bereits ab dem Knoten B2 Berliner Straße über die Breitscheidstraße zu führen (siehe Skizze zu Punkt 4). Hier gibt es einen gut ausgebauten Radweg bis zur Eichstraße. Die Stadt plant, den Radweg entlang der Eichstraße ebenfalls zu ertüchtigen. Einer Führung im Mischverkehr wird nicht zugestimmt (Straßenbelag: Kopfsteinpflaster).
- Der Radweg in Reinsdorf erfüllt aus unserer Sicht bereits ab der Dorfstraße (Knoten Dorfstraße - L124 Belziger Straße in Richtung Norden) nicht mehr die Mindeststandards. Hier ist seitens der LSBB ein Straßenausbau geplant.

## 7. Verknüpfung mit ÖPNV

- Mit dem LRVN sollen Radverkehr und ÖPNV miteinander verknüpft werden. Aus dem vorliegenden Entwurf geht diese angestrebte Verknüpfung im Wittenberger Raum nicht konsequent hervor. So sind bspw. die Haltepunkte Griebö, Piesteritz, Pratau und Labetz sowie der Wittenberger Hauptbahnhof als Bestandteile des Bahn-Bus-Landesnetzes nicht mit dem LRVN verbunden.
- Die Verknüpfung Radwege-Bahnhöfe bzw. Haltepunkte oder Busbahnhöfe sollte grafisch konkret dargestellt werden, hieraus werden unter Umständen auch Netzlücken und damit fehlende Verbindungen sichtbar und die betroffenen Kommunen können handeln.

## Allgemein

- Wir möchten darauf hinweisen, dass die Führung im Mischverkehr grundsätzlich und in Abhängigkeit der Verkehrsmengen als geeignete Führungsform angesehen wird. Dennoch sollte dies anhand der ERA 10 und in Abhängigkeit der Gegebenheiten vor Ort (z.B. Straßenzustand) umfassend geprüft werden, denn dort, wo das LRVN die Führung im Mischverkehr und keine Netzlücke definiert, fehlt Kommunen eine wichtige Grundlage, um Fördermittel für den Ausbau der notwendigen Radverkehrsinfrastruktur und zum Erreichen der Alltagstauglichkeit zu beantragen.
- Das Verhältnis zwischen den bestehenden Bedarfsplänen für straßenbegleitende Radwege an Bundes- und Landesstraßen und dem LRVN ist nicht klar. Bildet das LRVN die Grundlage für eine Fortschreibung der Bedarfspläne oder ersetzt es die Bedarfspläne?

Lutherstadt Wittenberg, 11.12.2020

Fachbereich Stadtentwicklung