

Dr. Thoralf Winkler
Neue Straße 8
39218 Schönebeck OT Elbenau
Tel. 03928/402196
E-Mail twinkler@elbenau.de

Stellungnahme zur Radverkehrsplanung der Stadt Schönebeck

(unkorrigierter Entwurf, 08.11.2010)

Vorbemerkung

Es ist erfreulich, daß die Stadt Schönebeck über die Rolle des Radverkehrs nachdenkt und ein Konzept zum Radverkehr beauftragt hat, das nun auch die Ausgangspunkte und Ziele des Radverkehrs betrachtet. Immerhin liegt der Radverkehrsanteil in Schönebeck mit rund 12 Prozent 3 Prozentpunkte höher als im Durchschnitt.

Dies sollte Anlaß sein, nun endlich und kurzfristig die in Schönebeck bestehenden strukturellen Hindernisse für den Radverkehr aufzuheben. Hindernisse, die vor allem durch den immer noch bestehenden Einbahnstraßenverkehr in Schönebecks Innenstadt bereitet werden.

Werden die bestehenden Probleme nicht unverzüglich angegangen und statt dessen nur Scheinlösungen (wie die Nutzung der Gorkistraße als Ausgleich für die Sperrung des Salztors und der Salzer Straße) angeboten, so ist das Radverkehrskonzept nicht das Papier wert, auf dem es gedruckt ist.

Im folgenden werden einige Anmerkungen zum vorliegenden Radverkehrskonzept gegeben.

zu 1. Ausgangslage

Radverkehrszahlen:

In der Studie wird auf Radverkehrszahlen aus den Jahren 2006 und 2007 verwiesen, ohne diese Zahlen aufzuführen. Diese gehören als Grundlage in ein solches Verkehrsgutachten. *(wurden Radfahrer damals separat gezählt? Soweit ich mich an eine Antwort der Stadtverwaltung erinnere, nicht. Allerdings kann sich diese Antwort auch auf die Radfahrer im Salztor und in der Salzer Straße bezogen haben, die schiebend oder illegal fahrend entgegen der Einbahnstraße unterwegs waren – zumindest dafür wurden keine Zahlen erhoben).*

zu 2. Bisherige Führung und neue Möglichkeiten des Radverkehrs

Ein prinzipieller Nachteil des vorliegenden Konzeptes ist, daß nahezu ausschließlich separate Radverkehrsanlagen betrachtet werden, ohne die bereits bestehende komfortable Erschließung von Zielen des Radverkehrs durch Straßen zu berücksichtigen. Deshalb liest sich das Konzept zu großen Teilen wie aus den 1990er Jahren stammend. Daß die sicherheitsrelevanten prinzipiellen Nachteile von Radwegen seit Jahren bekannt sind und Radwege deshalb nur noch eine im Einzelfall zu begründende Ausnahme darstellen, wird nur am Rande (in Abbildung 1) erwähnt, wo richtig ausgeführt ist, daß das Radfahren auf der Fahrbahn den Regelfall darstellt. Im folgenden liest sich die Studie dann wie eine einzige und nahezu ausschließliche Radwegeplanung – die bestehenden Fahrbahnen als bereits existierende Verbindung zwischen den Ausgangspunkten und Zielen des Radverkehrs spielen nahezu keine Rolle.

Dabei ist das Radfahren auf der Fahrbahn nicht nur wesentlich sicherer als auf den real existierenden Radwegen, sondern in den meisten Fällen auch komfortabler. Deshalb setzt sich unter anderem auch durch der ADFC als Interessenvertretung der Radfahrer seit Jahren „verstärkt und öffentlichkeitswirksam dafür ein, dass Radfahren auf der Fahrbahn in der Gesellschaft wieder als Normalfall betrachtet wird¹“. Der weitgehende Verzicht auf Radwege ist dabei neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit auch für die Stadt günstig – es entfallen nicht notwendige Kosten für den Bau (ca. 200 EUR je Meter) und die Unterhaltung sowie Reinigung. Wobei die Unterhaltung der Radwege nur mangelhaft stattfindet und die Reinigung von der Stadt auf die Anwohner übertragen wird, bzw. auf den Straßen, auf denen die Stadt selbst zuständig ist, nicht oder nicht regelmäßig stattfindet – dies ist ein weiteres, aus praktischer Sicht bedeutsames Argument gegen Radwege.

Desweiteren führt erst das langjährige Vorhandensein von Radverkehrsanlagen aller Art: getrennte Rad- und Gehwege, gemeinsame Rad- und Gehwege, ein- und Zweirichtungsradwege, und dies alles mit und ohne Benutzungspflicht, daneben noch für den Radverkehr freigegebene Gehwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen usw. (der Normalbürger dürfte nicht die feinen Unterschiede kennen) dazu, daß viele Radfahrer inzwischen auf allem fahren, was nur irgendwie nach „Weg außerhalb der Fahrbahn“ aussieht, unabhängig ob erlaubt oder nicht, ob tauglich oder nicht. So findet z. B. das unfallträchtigen Benutzen der falschen Fahrbahnseite ausschließlich auf Radverkehrsanlagen statt (dort leider oft sogar angeordnet), nie jedoch auf der Fahrbahn. So führen Radwege zu Problemen, die es auf der Fahrbahn nicht gibt. Einzige Alternative ist die tatsächliche Rückkehr zur Benutzung der Fahrbahn als Regelfall,

¹ Beschlüsse der 27. ADFC-Bundeshauptversammlung am 4./5. November 2006 in Augsburg, Beschluss zu Antrag Nr. 3, „Fahren auf der Fahrbahn“.

wie es die StVO vorsieht. Radverkehrsanlagen sollten dabei nur eine im Einzelfall konkret anhand der Gefahrenlage zu begründende Ausnahme bleiben. Von einer solchen Begründung lese ich im Radverkehrskonzept nichts, die Anlage von Radverkehrsanlagen wird einfach postuliert. Tatsächlich erweisen sich aber die meisten der genannten Radverkehrsanlagen als verzichtbar.

Ein Verzicht auf Radwege mag paradox erscheinen, da diese doch scheinbar sicher sind. Tatsächlich aber ist in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle das Fahren auf der Fahrbahn sicherer als die Benutzung des Radweges.

Angesichts der langjährigen Konditionierung der Verkehrsteilnehmer darauf, daß Radfahrer Radwege zu benutzen haben (auch im Sinne einer Benutzungspflicht), sollte ein Verzicht auf Radwege von Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Daran fehlt es bisher. So wurde in Schönebeck in den letzten Jahren für viele Radwege die Benutzungspflicht aus Gründen der Verkehrssicherheit abgeschafft (z. B. Wilhelm-Hellge-Str., Friedrichstraße), allerdings nirgends darüber informiert. So werden diese Wege trotz der weiter bestehenden Sicherheitsmängel weiter von Radfahrern benutzt.

Nachfolgend einige Anmerkungen zum Bericht zum Radverkehr in Schönebeck, ergänzend sei auf die Tabelle mit Anmerkungen zur Bestandsübersicht aus den Anlagen zum Bericht hingewiesen.

zu 3.1. Bestandsaufnahme

In der Auflistung fehlt die notwendige Freigabe der Salzer Straße für den Radverkehr Richtung Friedrichstraße. Dieser im Unterschied zu den meisten anderen genannten Straßen tatsächlich fehlende Lückenschluß ist zur Herstellung der im Flächennutzungsplan enthaltenen wichtigen Radwegeverbindung Elbebrücke Markt – Friedrichstraße² notwendig.

zu 3.2 Problem- und Konfliktpunkte

Es ist fraglich, ob die fehlenden Radverkehrsanlagen tatsächlich Sicherheitsmängel darstellen (die Unfallzahlen³ sagen etwas anderes).

Die Konflikte auf der Salzer Straße und die Einbahnstraßenregelung als Ursache sind richtig genannt.

² Flächennutzungsplan der Stadt Schönebeck Elbe vom 03.02.2008 und Beiplan Verkehrliche Bindungen

³ Auswertung der Radverkehrsunfälle im Kreis Schönebeck 2002 – 2007, unter <http://www.elbenau.de/radfahren/rad-unfaelle.html>

Im Bereich Einmündung Söker Str. wird eine nicht vorhandene Radverkehrsführung genannt und damit indirekt eine solche gefordert. Eine Radverkehrsführung würde in diesem Bereich die Konflikte noch verschärfen, weil man sich als Radfahrer nicht ordnungsgemäß einordnen könnte.

Für das Salztor ist eine generelle Öffnung gefordert. Diese bestand bereits bis 2009, und war auch im Konzept des Umbaus vorgesehen, mit einer auch durch Radfahrer zu nutzenden Fahrspur⁴. Die baulichen Voraussetzungen für eine Freigabe sind gegeben, da das Salztor in eine Fahrspur und einen Fußgängerbereich unterteilt ist. Aber auch ein Mischverkehr von Radfahrern und Fußgängern funktionierte dort bisher problemlos und würde es auch jetzt tun. Deshalb ist die vorgeschlagene zeitliche Begrenzung auf die Lieferzeiten nicht notwendig und unbegründet.

Im Kreuzungsbereich Salztor/Bäreneck sind Blumenkübel als Sperrung vorgeschlagen. Diese widersprechen der bei der Neugestaltung ausdrücklich geforderten Barrierefreiheit und passen auch optisch nicht ins Bild der IBA-Sichtachse. Die für das Sperrdreieck auf der Kreuzung geforderten Sperreinrichtungen sollten nicht angebracht werden, da sich in der Böttcherstraße die Alarmausfahrt des DRK befindet. Der Kreuzungsbereich Bäreneck ist durch die Lichtsignalanlage völlig sicher, da bei Fußgänger-Grün eine allseitige Sperrung für den Verkehr auf der Fahrbahn erfolgt

Für die Weiterführung in der Salzer Straße wird die Einrichtung eines Radfahrstreifens vorgesehen. Nicht erwähnt wird, daß dafür die Parkplätze auf dieser Seite entfallen müßten, da die Radspur nicht von Kfz befahren werden darf. Möglich wären auch andere Varianten, die hier aber nicht genannt und gewertet wurden.

Für touristische Routen aus Salzelmen Richtung Bierer Berg werden RVA gefordert. Für den Alltagsverkehr sind diese nicht erforderlich. Hier wie an weiteren Stellen sollte nicht Radtourismus mit Alltagsradverkehr vermischt werden. Beides hat unterschiedliche Anforderungen.

Für die Geschwister-Scholl-Straße wird die Freigabe der Gehwege im Zweirichtungsverkehr vorgeschlagen. Davon ist angesichts des unzumutbaren Zustandes der Wege abzuraten. Diese erfüllen nicht die notwendigen Voraussetzungen für die Freigabe (Sichtbeziehung, Breite, Oberflächenzustand). Hier gilt: besser keine Radverkehrsanlage als eine schlechte. Darüber hinaus ist die Fahrbahn ausreichend breit für Mischverkehr.

Zur Zugänglichkeit des Bahnhofes Schönebeck ist anzumerken, daß nach Fertigstellung der Welsleber Brücke im Jahr 2004 die Einbahnstraße in der Bahnhofstraße

⁴ Wettbewerbsbeitrag der Stadt Schönebeck (Elbe) „Auf dem Weg zur barrierefreien Kommune“, 2007

aufgehoben werden kann. Damit wäre der Bahnhof auch für Radfahrer aus Richtung Salzer Str. und Friedrichstraße erreichbar. Dies wurde zuletzt 2008 als „kurzfristig umzusetzen“ dargestellt⁵, ohne daß sich bisher etwas getan hat.

Im weiteren werden Radverkehrsanlagen in Tempo-30-Zonen gefordert. Diese sind dort nicht erlaubt. Und auch nicht notwendig.

zu 4.1 Im Jahr 2010 geplante Änderungen

Die Öffnung dieser Einbahnstraße für Radfahrer ist eine gute Sache und zu begrüßen. Damit entfällt wieder eine der für Radfahrer ärgerlichen Einbahnstraßen. Allerdings taugt diese Route nicht als Ersatz für den direkten Weg vom Markt Richtung Friedrichstraße. Alle anderen Behauptungen sind das Papier nicht wert, auf dem sie stehen. Denn auf diese Weise will die Stadt mit untauglichen Mitteln versuchen, die Probleme des Radverkehrs (scheinbar) zu lösen. Die vorgeschlagene Strecke durch die Gorkistraße ist mit einem Kilometer jedoch etwa dreimal so lang wie der direkte Weg, und so werden die Radfahrer weiter durch das Salztor und die Salzer Straße fahren, und sei es illegal auf dem Gehweg.

Für die Freigabe einer Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung gibt es mindestens sechs (oder mit der geplanten Anlage eines Radfahrstreifens nun sogar sieben) Möglichkeiten. (die Anlage eines Radfahrstreifens ist eine Neuschöpfung, die in keiner der relevanten Vorschriften vorgeschlagen bzw. gefordert ist).

Die Stadtverwaltung bzw. das beauftragte Ingenieurbüro hat es bisher unterlassen, alle möglichen Varianten für die Freigabe zu untersuchen und darzulegen, warum gerade die Anlage eines Radfahrstreifens gewählt wurde. Dieser Vergleich wäre notwendig gewesen und ist besonders wegen der bekanntgewordenen Konflikte um die Parkplätze nachzuholen.

Die Gorkistraße dürfte etwa so breit sein wie die Hermannstraße - und die ist schon immer für Radfahrer freigegeben - Sie ist eine sogenannte "unechte Einbahnstraße": aus Richtung Böttcherstraße ist Zeichen 260 "Verbot für Kraftfahrzeuge" angeordnet. Diese Variante bzw. die etwa gleichwertige Variante mit Zeichen 267 "Einfahrt verboten" mit Zusatzzeichen 1022-10 "Radfahrer frei" sind mögliche Varianten, bei denen sogar die Parkplätze erhalten bleiben. Die Länge auf der Fahrbahn markierten Parkplätze ist überschaubar und ermöglicht ein Vorbeifahren des Verkehrs aus der Böttcherstraße

⁵ Volksstimme vom 21.02.2008, Antworten der Kandidaten zur Oberbürgermeisterwahl 2008 auf Fragen der Volksstimme zur Stadtentwicklung.

Warum ein Radfahrstreifen nicht in Frage kommen sollte:

Die Fahrbahn der Gorkistraße ist geschätzt etwa 5 bis 5,5 m breit (ohne jetzt nachgemessen zu haben). Ein Radfahrstreifen ist gemäß VwV StVO inkl. der vorgeschriebenen Abtrennung Zeichen 295 (Breitstrich 0,25 m) 1,85 Meter breit. Werden Radfahrstreifen an Straßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr angelegt, ist ein breiter Radfahrstreifen oder ein zusätzlicher Sicherheitsraum zum fließenden Verkehr erforderlich. Damit kommt man auf einen Platzbedarf von etwa 2,5 m, also etwa der halben Fahrbahnbreite.

Ein Radfahrstreifen darf nicht von anderem Verkehr benutzt werden. Sofern aber Fahrzeuge in der Gorkistraße halten, ist von einer Benutzung des Radfahrstreifens durch an den haltenden Fahrzeugen vorbeifahrende Kfz auszugehen. Deshalb ist Varianten der Vorzug zu geben, bei denen sich Kfz und Radfahrer gegenseitig arrangieren. Der Erfahrung nach funktioniert das problemlos. Siehe z. B. Plötzkyer Straße in Elbenau. Diese hat etwa die Fahrbahnbreite der Gorkistraße, ist eine unechte Einbahnstraße (aus Richtung Kirche Einfahrt verboten, Radfahrer frei). Trotz gelegentlicher Benutzung als Umleitung für die B246A kann dort geparkt werden und fahren Radfahrer entgegen der unechten Einbahnstraße.

Zimmererstraße: meines Wissens besteht diese Freigabe bereits (oder wurde sie in der letzten Zeit stillschweigend entfernt?)

Zum Radweg an der B246A: Auch nach Fertigstellung des Teilstückes fehlt die Weiterführung aus Richtung Plötzky. Der dort auf freier Strecke ungesichert angeordnete Wechsel von der Fahrbahn auf den linken Radweg verursachte bereits zwei schwere Unfälle. Die Auffahrt auf den linken Radweg sollte gesichert ausgeführt (vgl. ERA 95) oder verboten werden.

Ebenso fehlt die Weiterführung des Weges zwischen Abzweig Ranies und Grünevalde (der Weg auf dem Deich ist inzwischen nahezu unbenutzbar).

zu 4.2. langfristige Planungen

Radweg zwischen Plötzky und Schönebeck: siehe oben.

Radweg zwischen Plötzky und Pretzien: Dort fehlt der Platz für einen Radweg. Es sei denn man führt ihn entlang des bereits bestehenden Waldweges – mit Steigungen, die dann unzumutbar stärker wären als die der Fahrbahn. Stattdessen kann (da auf die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h verwiesen wird) die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert werden.

Der Wunsch nach Radwegen an außerörtlichen Straßen ist verständlich, gleichwohl sind diese Radwege anders als in der Theorie im realen Leben nicht unbedingt sicherer als die Fahrbahn. Und bei hoher Verkehrsbelastung sind sie mit der Regelbreite von 2,0 Meter zu schmal gebaut. (am aktuell an der B246A gebauten Teilstück wird der Radweg um 25 cm breiter ausgeführt, und damit meint die Kreisverwaltung den Weg für größere Radfahrergruppen tauglich gemacht zu haben...)

zu 5. Entwicklung des Radverkehrsnetzes

Die Reihenfolge der Ansprüche sollte lauten:

1. Sicherheit
2. direkte Wegführung
3. Reise- und Fahrkomfort
4. Attraktivität und Qualität
5. Netzzusammenhang

Bis auf die Einbahnstraßen ist das Radverkehrsnetz in Schönebeck bereits jetzt lückelos. Deshalb sind Neuanlagen von Radwegen weitgehend nicht notwendig.

(...)

zu 7. Ergänzende Maßnahmen für den Radverkehr

Diese Maßnahmen können weitaus stärker als der Bau von Radverkehrsanlagen zur Erhöhung des Radverkehrsanteils und zum sicheren Verhalten im Verkehr beitragen. Beispiel in anderen deutschen Städten belegen dies. Es wäre zu wünschen, würden diese Maßnahmen verstärkt Anwendung finden.

Es fehlt in der Aufzählung die regelmäßige Kontrolle, Unterhaltung und Reinigung der Radverkehrsanlagen. Nach Aussagen der Stadtverwaltung findet dies nicht regelmäßig statt.

zu 8. Zusammenfassung

Wenn die Schlußfolgerung lautet „Der Gesamtverkehr in Schönebeck ist durch den Radverkehr geprägt, obwohl die Stadt Schönebeck / Elbe kein durchgängiges geschlossenes Radwegenetz besitzt“, dann bedeutet dies, daß dieses Radwegenetz anscheinend nicht notwendig ist.

Daß sich die vorhandenen Radwege im Durchschnitt in gutem baulichen Zustand befinden, stimmt nicht. Auch werden sie nicht im erforderlichen Maß unterhalten. Ebenso stimmt nicht, daß Radwege zum sicheren und schnellen Befahren geeignet sind. Im Gegenteil verursachen Radweg Gefahren, die es auf der Fahrbahn nicht gibt und die größer sind als die auf der Fahrbahn.

Gefährdet durch das Benutzen von Radwegen werden vor allem die Gruppen, die durch das Fahren auf Radwegen gerade besonders geschützt werden sollen: Kinder und ältere Radfahrer. Die auf Radwegen drohenden Gefahren, vor allem an Kreuzungen und Einmündungen, werden von ihnen nicht erkannt oder nicht beachtet. Aber auch für Kfz, besonders für Lkw, gestalten Radverkehrsanlagen den Verkehr unübersichtlich. So warnt z. B. die Gesetzliche Unfallversicherung davor, daß durch den verstärkten Bau von Radverkehrsanlagen die Zahl der Unfälle im toten Winkel von Lkw weiter steigen wird⁶.

Aus diesen Gründen sollte die Neuanlage von Radverkehrsanlagen kritisch hinterfragt werden und eine absolute Ausnahme bleiben. Das dadurch freiwerdende Geld kann sinnvoller ausgegeben werden – auch für begleitende Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, die im Konzept genannt werden.

⁶ Schrödel, Helmut: Der Tote Winkel. Gefahr erkennen – vermeiden – bewältigen. GUV-Information Praxisorientierte Verkehrserziehung. GUV-SI 8055