

Stadt Schönebeck / Elbe

Bericht

**zum Radverkehr
im Stadtgebiet Schönebeck / Elbe
und den Stadtteilen**



Impressum

Auftraggeber

Stadt Schönebeck / Elbe

Auftragnehmer

DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen
Hegelstraße 29
39104 Magdeburg
Telefon (03 91) 5 09 63 39 - 0
Telefax (03 91) 5 31 32 25
Internet: www.brenner-ingenieure.de
E-Mail: info.magdeburg@brenner-ingenieure.de

Bearbeiter

Dipl.-Ing. F. Huber
Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) P. Strüber

Magdeburg, Juli 2010

INHALT

1	AUSGANGSLAGE UND GRUNDLAGEN DER BEARBEITUNG	1
2	BISHERIGE FÜHRUNG UND NEUE MÖGLICHKEITEN DES RADVERKEHRS	2
3	DAS HEUTIGE RADVERKEHRSNETZ	4
	3.1 Bestandsaufnahme	4
	3.2 Problem- und Konfliktpunkte für den Radverkehr	4
4	GEPLANTE ANLAGEN DES RADVERKEHRS	7
	4.1 Für 2010 geplante Änderungen	7
	4.2 Langfristig geplante Radverkehrsanlagen	9
5	ENTWICKLUNG DES RADVERKEHRSNETZES	10
6	MAßNAHMENBEREICHE FÜR DEN RADVERKEHR	11
	6.1 Dringlichkeit der Maßnahmen	11
	6.2 Aufwand der Maßnahmen	12
7	ERGÄNZENDE MAßNAHMEN FÜR DEN RADVERKEHR	13
8	ZUSAMMENFASSUNG	13

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Führung des Radverkehrs gemäß StVO und "Allgemeiner Verwaltungsvorschrift"

3

ANLAGENVERZEICHNIS

- Anlage 1: Radverkehrsanlagen der Stadt Schönebeck / Elbe
- Anlage 2: Ziele des Radverkehrs
- Anlage 3.1: Probleme und Konfliktpunkte des Radverkehrs - örtliche Lage Bestand 12/2009
- Anlage 3.2: Probleme und Konfliktpunkte des Radverkehrs - örtliche Lage Bestand 06/2010
- Anlage 4: Probleme und Konfliktpunkte des Radverkehrs - Beschreibung
- Anlage 5: Themeneinteilung der Maßnahmen für den Radverkehr
- Anlage 6: Dringlichkeit bei den Maßnahmen für den Radverkehr
- Anlage 7: Aufwand der Maßnahmen für den Radverkehr
- Anlage 8: Vorschläge für Erweiterungen der Radverkehrsführung in der Stadt Schönebeck / Elbe

1 AUSGANGSLAGE UND GRUNDLAGEN DER BEARBEITUNG

Wie schon in der Verkehrsentwicklungsplanung aus dem Jahre 1991 festgestellt worden ist, verfügt die Stadt Schönebeck / Elbe über kein geschlossenes Radwegenetz. Zusätzlich ist der Fahrradtourismus, der zum größten Teil durch den Elberadweg hervorgerufen wird, ein bedeutender Faktor für die Stadt.

Auch der in städtische Verkehr ist vom Radverkehr geprägt, wie aus den aktuellen Verkehrszählungen aus den Jahren 2009 und 2007 hervorgeht. Dadurch kann die bedeutende Stellung des Fahrradverkehrs abgeleitet werden.

Die täglich anfallenden Wege, wie beispielsweise Wege von und zur Arbeit oder Ausbildung, Einkauf oder Freizeit innerhalb des Stadtgebietes Schönebeck / Elbe, werden aufgrund der topografischen Struktur und der Größe mit dem Fahrrad begünstigt. Die Ziele sind für den Fahrradfahrer in günstigen Entfernungen, zumeist 500 Meter bis 3.200 Meter, zu bewältigen.

Ein Großteil der im Umland liegenden Ortsteile von Schönebeck / Elbe sind für den Radfahrer jedoch in ungünstiger Entfernung zur Altstadt. Dies trifft auf die Ortsteile Pretzien (9,5 km), Ranies (8,5 km) und Plötzky (7,6 km) zu.

In einer günstigen Entfernung zur Schönebecker Altstadt liegen die Stadtteile Elbenau (3,8 km) und Grünwalde (1,8 km).

Durch die günstige Topografie im Stadtgebiet von Schönebeck / Elbe sind die meisten Ziele ohne nennenswerte Steigungen erreichbar. Damit sind die Voraussetzungen für das Radverkehr überwiegend günstig.

Durch die Vielzahl von Tempo 30 Zonen ist bereits mit dem aktuellen Straßennetz das Fahrradfahren erleichtert. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen treten überwiegend in Wohngebieten auf. Auf Hauptverkehrs- und Sammelstraßen gilt allerdings die maximale Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Die Radwege weisen im Durchschnitt einen guten baulichen Zustand auf. Jedoch erschweren einige Mängel ein komfortables Fahren. Zudem weist das Radverkehrsnetz einige Lücken auf. Ebenso ist eine flächendeckende Wegweisung zu den touristischen Zielen nur ansatzweise vorhanden.

Bestehende Anlagen für das diebstahlsichere Abstellen von Fahrrädern genügen häufig nicht den heutigen Anforderungen und Ansprüchen. Allerdings fehlen an vielen wichtigen Punkten, wie an Verknüpfungspunkten zwischen ÖPNV und Rad oder an weiteren Zielen des Radverkehrs, attraktive Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Der vorliegende Bericht hat das Ziel, einen Handlungs- und Orientierungsrahmen für den Radverkehr darzustellen. Zudem soll anhand des Berichts der Komfort und vor allem die Sicherheit für den Radfahrer erhöht werden. Dies wird durch das schrittweise Umsetzen von Maßnahmen zur Beseitigung von Problemen und Konfliktpunkten sowie durch die Erweiterung und Optimierung des Radverkehrsnetzes unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten seitens der Stadt Schönebeck realisiert.

Durch die Integration dieses Berichtes in die Verkehrsentwicklungsplanung, ist der Planungshorizont für den Radverkehr mit dem des VEP gleich zu setzen.

In die Ausarbeitung dieses Berichtes sind folgende Regelwerke eingegangen:

- FGSV (1995): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95, Köln, Ausgabe 1995
- FGSV (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06, Köln, Ausgabe 2007

2 BISHERIGE FÜHRUNG UND NEUE MÖGLICHKEITEN DES RADVERKEHRS

Die Führung des Radverkehrs erfolgt gemäß StVO und „Allgemeiner Verwaltungsvorschrift“ (§2 Straßenbenutzung). Der Ablauf der Radverkehrsführung ist in der **Abbildung 1** dargestellt.

Gemäß der 24. Novelle der StVO vom 01.09.1997 stellten sich neue Möglichkeiten für die Führung des Radverkehrs im Straßennetz ein. Die Möglichkeiten sind wie folgt:

- auf Streckenabschnitten
 - ▣ Radfahrstreifen (mit Verkehrszeichen 237)
 - ▣ auf der Fahrbahn markierter Schutzstreifen
 - ▣ einen rechten Seitenstreifen
 - ▣ Fahrradstraße (Verkehrszeichen 244)

- auf Busfahrstreifen ist der Radverkehr zugelassen (Verkehrszeichen 245 mit Zusatzzeichen 1022-10)
 - Öffnung der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr (Verkehrszeichen 220-10 mit Zusatzzeichen 1000-33)
 - anderer Radweg (ohne Benutzungspflicht)
- an Kreuzungen und Einmündungen
 - aufgeweiteter Radaufstellstreifen
 - Abbiegestreifen
 - Radfahrerfurt
 - Radfahrerschleuse

Weitere Möglichkeiten ergeben sich aus der zum 01.09.2009 in Kraft getretenen geänderten StVO und der 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften. Damit ergeben sich Chancen zum Ausbau des Radverkehrsnetzes.

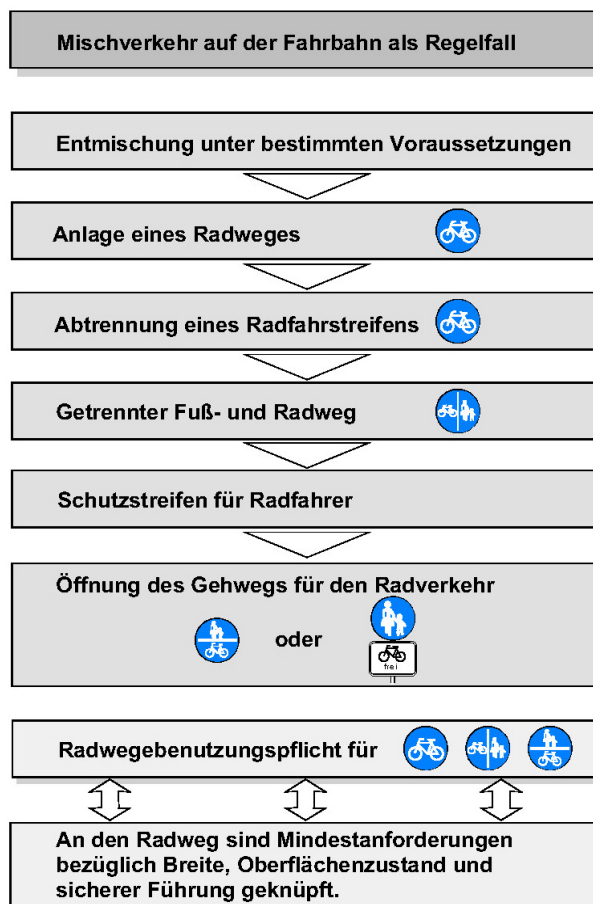


Abbildung 1: Führung des Radverkehrs gemäß StVO und "Allgemeiner Verwaltungsvorschrift"

3 DAS HEUTIGE RADVERKEHRSNETZ

3.1 Bestandsaufnahme

Das heutige Netz weist für den Radverkehr in einigen Teilen des Stadtgebietes eine gute Netzdichte aus. Als Beispiele sind hierfür die Wilhelm-Dümling-Straße und das Gebiet zwischen der Magdeburger Straße und der Wilhelm-Hellge-Straße zu nennen. Jedoch zeigt das Radverkehrsnetz ebenso einige Netzlücken auf. Beispielsweise im Stadtteil Felgeleben, der Altstadt und das Gebiet östlich der Friedrichstraße. Für einen Lückenschluss im Radwegenetz der Stadt Schönebeck / Elbe werden auf folgenden Streckenzügen Erweiterungen nötig:

- Tischlerstraße und Salzer Straße
- Brückenaufgang, Markt und Salztor
- Breiteweg
- Welsleber Straße und Bahnhofstraße
- Magdeburger Straße
- Leipziger Straße und Am Solegraben
- Paul-IIIhardt-Straße
- Eggersdorfer Straße

Die in der Auflistung aufgeführten Erweiterungen dienen nur, um die vorhandenen Lücken im Netz zu schließen. Um eine Qualitätssteigerung des gesamten Radwegenetzes im Stadtgebiet zu erreichen, werden weitere Ergänzungen benötigt. Diese Erweiterungsvorschläge sind in der **Anlage 8** vermerkt.

3.2 Problem- und Konfliktpunkte für den Radverkehr

Trotz der teilweise guten Netzdichte wirken sich die Netzlücken äußerst negativ auf das Gesamtnetz aus. Speziell eine fehlende durchgängige Nord-Süd-Verbindung (Elberadweg / Grünwalde nach Bad Salzelmen) verstärkt diesen Eindruck. Zudem treten Sicherheitsmängel durch die fehlenden Radverkehrsanlagen auf dieser Achse auf.

Eines der größten Probleme stellt dabei die Salzer Straße dar, die zwischen der Söker Straße und der Böttcherstraße als Einbahnstraße (Süd-Nord-Richtung) geführt wird. Auf diesem Straßenabschnitt kommt es immer wieder zu Konflikten mit anderen Ver-

kehrsteilnehmern und Aufstellern der ansässigen Geschäfte. Da diese Geschäftsaufsteller auf den Gehweg platziert werden, der von Fußgängern und Radfahrern genutzt wird, verschmälert sich die nutzbar Breite der Verkehrsfläche.

Zusätzlich bewegen sich die Radfahrer entgegen der Einbahnstraße, wodurch die Konflikte verschärft werden.

Die Salzer Straße dient neben der Nord-Süd-Verbindung auch als Hauptzubringer zu dem Bahnhof in Schönebeck / Elbe. Dadurch befindet sich zusätzlicher Radverkehr auf der Salzer Straße.

Ein weiterer Konfliktpunkt auf der Salzer Straße ist der Knotenpunkt mit der Söker Straße, sowie dem so genannten Bahnbrückental. Hier kommt es zu einem erhöhten Gefahrenpotenzial zwischen den geradeaus fahrenden Radfahrern und den in die Söker Straße abbiegenden Kfz-Verkehr. Da an diesem Knotenpunkt eine Radverkehrsführung fehlt, nutzen die Radfahrer den Gehweg, um den Knoten zu überqueren. Der Bereich des Bahnbrückentals befindet sich derzeit in der Umplanung.

Das Salztor stellt ein weiteres Problemgebiet dar. Hier ist das Befahren mit Fahrrädern verboten (Verkehrszeichen 242). Trotz des Verbotes für den Radverkehrs nutzen Radfahrer die Fußgängerzone zur Durchfahrt.

Für eine den Vorschriften und der Beschilderung gerechte Umfahrung des Salztors und der Salzer Straße gibt es eine Möglichkeit. Bei der Befahrung dieser Möglichkeit müsste der vierfache Weg des eigentlichen Radweges in Kauf genommen werden (über die Welsleber Brücke). Da allerdings der Radverkehr auf kurze und direkte Wege angewiesen ist, ist diese Umleitung äußerst unattraktiv für Radfahrer.

Es wurde eine Variante entwickelt, um eine direkte Radfahrerführung anbieten zu können. Diese setzt eine generelle Öffnung des Salztors für den Radverkehr voraus. Als Weiterführung durch die Salzer Straße in die Friedrichstraße wird eine Öffnung für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraße vorgeschlagen, in der eine der zwei Richtungsfahrbahnen für den Radfahrer abmarkiert wird. Mit Fertigstellung der Anbindungsstraße an die östlichen Gewerbegebiete kann diese Variante umgesetzt werden, da die Prognosen eine stark abgeminderte Verkehrsbelastung in der Salzer Straße zeigen. Alternativ zur reinen Fußgängerzone kann das Radfahren in den Lieferzeiten am Salztor bereits heute gestattet werden. Dazu ist die Beschilderung am nördlichen und südlichen Eingang zur Fußgängerzone zu ändern. Diese Beschilderung sieht zwei Zusatzverkehrszeichen vor. Auf dem ersten Zusatzzeichen ist die Aufschrift „Lieferverkehr und

Radfahrer frei“. Das zweite Zusatzzeichen erhält die Aufschrift der zeitlichen Beschränkung. In diesem Fall „werktags von 20 - 10 Uhr“.

Um am Übergang von dem Salztor in die Salzer Straße (Knotenpunkt Böttcherstraße / Tischlerstraße / Salzer Straße) ein „wildes Queren“ zu verhindern, werden feste Einrichtungen wie beispielsweise Blumenkübel aufgestellt. Zusätzlich sollen mobile Borde auf das Sperrdreieck installiert werden. Somit wird ein unkontrolliertes Queren von der Salzer Straße kommend verhindert.

Ein zusätzliches Verbot für den Radverkehr ist im Gebiet des Kurzentrums Bad Salzelmen. Aus diesem Grund nutzen Radfahrer die Quartiergrenzen von Bad Salzelmen. Daher besitzt die Eggersdorfer Straße eine besondere Bedeutung für den Radverkehr. Allerdings fehlt eine Radverkehrsanlage zwischen dem Solebad und dem Kunstanger. Mit dem Fehlen dieser Radverkehrsanlage ist ebenfalls keine durchgängige Verbindung zum touristischen Ziel Bierer Berg möglich.

Zusätzlich ist dies ein weiteres fehlendes Teilstück für eine durchgängige Verbindung, um von dem Elberadweg (Stadtteil Grünewalde) zu den touristischen Zielen wie beispielsweise das Gradierwerk oder den Bierer Berg zu gelangen.

Die im Gesamtnetz fehlenden Querungsmöglichkeiten mindern ebenfalls die Qualität des Radwegenetzes. Beispielsweise fehlen jegliche Querungshilfen im Bereich der Berufsschule (Magdeburger Straße), obwohl diese einen hohen Radfahreranteil besitzt. Da die Magdeburger Straße eine Landesstraße (L65) ist, hat diese ebenfalls für den Kfz-Verkehr eine hohe überörtliche Bedeutung. Damit verbunden sind hohe Verkehrsmengen, die ein Queren von und zur Berufsschule erschweren.

Am Knotenpunkt der Calbeschen Straße und der Boeltzigstraße ist ein Queren aus der Nebenrichtung nur erschwert möglich, da die Calbesche Straße eine hohe Kfz-Belastung aufweist. Mit der Kurvenlage der Calbeschen Straße ergeben sich schlechte Sichtverhältnisse für die unterordnete Boelzigstraße.

Der Bereich am Knotenpunkt der Calbeschen Straße zwischen Boelzigstraße und Lübenschützplatz besitzt Schulwegfunktion. Das bedeutet, dass besonders die schutzbedürftigen Schüler eine geeignete Querungsmöglichkeit benötigen.

Eine der Hauptverkehrsstraßen, die Geschwister-Scholl-Straße, befindet sich derzeit in einem schlechten Ausbauzustand. Dabei sind vor allem die Seitenbereiche in einem desolaten Zustand. Diese sind zum größten Teil unbefestigt und bei länger anhalten-

den Niederschlag nur bedingt nutzbar. Die Platzverhältnisse dieses Straßenzugs lassen einen separaten Radweg zu.

Die Planungen sehen für die Geschwister-Scholl-Straße vor, dass ab dem Knotenpunkt Friedensplatz / Nikolaistraße bis zum Stadtteil Frohse eine Benutzungsmöglichkeit für Radfahrer eingeräumt wird. Die Änderungen sind durch die 46. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften möglich. Dafür soll der Gehweg für den Radfahrer in beiden Richtungen nutzbar sein (Zusatzzeichen 1022-10 und 1000-31).

Ein weiterer Problempunkt im Radverkehrsnetz von Schönebeck / Elbe stellt die Tatsache dar, dass die Bahnhöfe und die Verknüpfungspunkte zu den Öffentlichen Verkehr nicht für den Radfahrer erschlossen sind.

Die SPNV-Haltepunkte in Bad Salzelmen, Schönebeck Süd, Felgeleben und Frohse sind nicht an eine Radverkehrsanlage angeschlossen und verfügen teilweise nicht über Abstellanlagen für Fahrräder.

Nur der Bahnhof Schönebeck bietet Möglichkeiten das Fahrrad diebstahlsicher abstellen zu können. Jedoch sind diese Anlagen oft überfüllt und Radfahrer suchen sich andere Orte, um ihr Rad anzuschließen.

Durch die Lücken im Radverkehrsnetz besitzen einige Ziele keine Radverkehrsanlage. So ist beispielsweise das Gymnasium II und das Hallenbad in der Johannes-Robert-Becher-Straße, das Dr.-Carl-Hermann-Gymnasium, das Freibad und die Sportstätten an der Barbarastraße sowie die Welsleber Straße nicht für den Radverkehr erschlossen. Die Welsleber Straße besitzt Schulwegfunktion, auf der Schüler unterwegs sind. Zudem ist dieser Straßenabschnitt in einem schlechten baulichen Zustand.

Alle Problem- und Konfliktpunkte sind in der **Anlage 4** kurz beschrieben. Die genaue Lage ist in den **Anlagen 3.1 (Bestand 12/2009)** und **3.2 (Bestand 06/2010)** ersichtlich.

4 GEPLANTE ANLAGEN DES RADVERKEHRS

4.1 Für 2010 geplante Änderungen

Für das Jahr 2010 sind einige Änderungen und Erweiterungen für das Radwegenetz geplant.

Es ist geplant, die Maxim-Gorki-Straße für den Radfahrer entgegen der Einbahnstraße zu öffnen. Damit besteht hier die Möglichkeit, in Richtung Süden zu gelangen. Es wird beabsichtigt, dass der Radfahrer vom Breiteweg über die Maxim-Gorki-Straße, Hermannstraße, Karl-Marx-Straße und die Söker Straße in die Salzer Straße geleitet wird. Dafür soll in der Maxim-Gorki-Straße ein Radfahrstreifen markiert werden. Diese Markierung erfolgt durch den Wegfall des Längsparkstreifens in Richtung Norden.

Die angesprochene Radführung ist eine Erweiterung zum bestehenden Radfahrerangebot für die östliche Altstadt Schönebecks. Mit dieser Maßnahme soll zudem die Sicherheit der Radfahrer in diesem Bereich erhöht werden.

Da die Maxim-Gorki-Straße eine Einbahnstraße (von der Böttcherstraße in die Richtung Breiteweg) ist, muss am Knotenpunkt Breiteweg / Maxim-Gorki-Straße zum vorhandenen Verkehrszeichen 267 (Verbot der Einfahrt) das Zusatzzeichen 1022-10 (Radverkehr frei) installiert werden. Am Knotenpunkt Böttcherstraße / Maxim-Gorki-Straße wird das Verkehrszeichen 101 (Gefahrenstelle) und das Zusatzzeichen 1000-33 (entgegenkommender Radfahrer) angebracht.

Ein Befahren des Gehweges im Schwarzen Weg ist mit dem Fahrrad derzeit verkehrrechtlich nicht erlaubt. Der Schwarze Weg stellt neben der Schulwegfunktion auch eine Abkürzung für Radfahrer dar, die zwischen den Stadtteilen Felgeleben und Bad Salzelmen unterwegs sind. Die Freigabe erfolgt mit dem Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) und 1000-31 (Radfahrer im Gegenverkehr). Damit wird eine wichtige Verbindung zwischen den Stadtteilen Felgeleben und Bad Salzelmen hergestellt. Zudem wird die Sicherheit für Radfahrer erhöht, da der Schwarze Weg, neben der Bedeutung als Ost-West-Verbindung, eine Schulwegfunktion aufweist.

Eine weitere Änderung erfolgt in der Zimmererstraße. Hier wird die Einbahnstraße für den Radfahrer entgegen der Fahrtrichtung freigegeben. Am Knotenpunkt Geschwister-Scholl-Straße / Zimmererstraße wird neben dem Verkehrszeichen 267 (Verbot der Einfahrt) das Zusatzzeichen 1022-10 (Radverkehr frei) angebracht. Am Knotenpunkt Tischlerstraße / Zimmererstraße wird das Zusatzzeichen 1000-33 (entgegenkommender Radfahrer) installiert.

Entlang der B246 a zwischen dem Ortsteilen Grünwalde und Plötzky (Steinablage, Abzweig Ranies und Alte Fähre) ist für 2010 eine Radverkehrsanlage geplant. Die Planungen sehen einen Radwegneubau neben der Bundesstraße vor. Der Neubau mün-

det in den Elberadweg und stellt somit eine direkte Verbindung zwischen Plötzky und Schönebeck dar.

4.2 Langfristig geplante Radverkehrsanlagen

Neben den Planungen, die im Jahr 2010 umgesetzt werden sollen, existieren bereits heute einige konkrete Planungen. Deren Umsetzung unter anderem aus finanziellen Gründen zu einem späteren Zeitpunkt erwartet wird.

Als Weiterführung des für 2010 geplanten Radweges entlang der B246 a (Steinablage bis Alte Fähre) ist der Lückenschluss zwischen der Alten Fähre und dem Ortsteil Plötzky geplant. Dieser Teil des Radweges ist ebenfalls ein Neubau, der neben der Bundesstraße verläuft.

In diesem Zusammenhang sollte unbedingt eine Radwegverbindung zwischen Plötzky und Pretzien geschaffen werden. Besonders in der Saison des Naherholungsgebietes Pretzien wird die Verbindungsstraße zwischen diesen beiden Orten von vielen Radfahrern frequentiert. Auch der Kfz-Verkehr, dort mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zugelassen, nutzt diese Verbindung in den Sommermonaten verstärkt. Für Radfahrer sind die Bedingungen zwischen den Ortsteilen Plötzky und Pretzien unbefriedigend. Das zeigt auch die aktuelle Bürgerinitiative in beiden Ortsteilen zur Schaffung einer Radwegverbindung.

In der Geschwister-Scholl-Straße soll an beiden Straßenseiten ein Umbau erfolgen. Mit diesen Umbaumaßnahmen kann dem Radfahrer ein Radweg angeboten werden. Für eine zeitnahe Lösung soll auf dem Gehweg von dem Knoten Friedensplatz / Nikolaistraße bis zum Stadtteil Frohse das Radfahren ermöglicht werden (Gemeinsamer Geh- und Radweg). Das geschieht mit dem Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) und 1000-31 (Radfahrer im Gegenverkehr).

Um das neu geplante touristische Ziel, die Salineninsel, in das Radwegenetz zu integrieren, wird entlang der Elbe ein neuer Radweg geplant. Dieser Neubau soll von der Burgstraße / Elbeweg über die Salineninsel zur Barbyer Straße führen.

Eine weitere Planung eines Radweges besteht in der Paul-Illhardt-Straße. Hier soll auf der südlichen Seite der schon vorhandene Radweg (Getrennter Fuß- und Radweg, Ver-

kehrszeichen 241-31) bis zum Ortsteil Felgeleben verlängert werden. Durch die heutigen örtlichen Verhältnisse ist an einigen Stellen ein Neubau nötig. Im Bereich zwischen Otto-Kresse-Straße und Am Anger kann der vorhandene Fußweg umgebaut werden.

Mit dem Trassenneubau der Anbindungsstraße an die östlichen Gewerbegebiete sollen in den Seitenbereichen auch Anlagen für den Radverkehr angeboten werden. Zwischen der Barbyer Straße und Hoher Weg wird der Radweg abseits der Straße geplant. Auf diesem Teilstück wird daher ein Neubau des Radweges nötig. Mit dem Radweg entlang der Anbindungsstraße werden die Gewerbegebiete Barbyer Straße, Grundweg und Barbarastraße an das Radwegenetz angeschlossen.

5 ENTWICKLUNG DES RADVERKEHRSNETZES

An das zu entwickelnde und auszubauende Radverkehrsnetz sollten bestimmte Anforderungen gestellt werden. Diese sind zum einen das sichere und schnelle Befahren der Radwege und zum anderen die Erreichbarkeit aller wichtigen Ziele über das Radwegenetz. Folgende Ansprüche werden dabei an das Radverkehrsnetz gestellt:

- Netzzusammenhang
- direkte Wegführung
- Attraktivität und Qualität
- Sicherheit
- Reise- und Fahrkomfort

Bei der Betrachtung des Netzes sollte zwischen einem Hauptnetz und einem Ergänzungsnetz unterschieden werden.

Das Hauptnetz soll die Charaktereigenschaft haben, die wichtigsten Ziele miteinander zu verbinden. Damit soll gewährleistet werden, dem Radverkehr einen möglichst hohen Komfort zu bieten und ein flüssiges Vorankommen zu ermöglichen.

Das Ergänzungsnetz hat die Aufgabe, die Routen im Hauptnetz zu verdichten und somit kleinere Ziele an das Radwegenetz anzuschließen. Es soll möglichst auf Straßen und Wegen geführt werden, die eine geringe Kfz-Belastung sowie eine niedrige zulässige Höchstgeschwindigkeit aufweisen.

Die im heutigen Netz zu findenden Lücken können mit einer Neuanlage von Radwegen geschlossen werden. Somit kann das Fahren von Umwegen oder die Nutzung von Straßen mit einer hohen Kfz-Belastung vermieden werden.

Die Neuanlage von Radwegen fällt unter die Zuständigkeit der jeweiligen Baulastträger. Da allerdings in den nächsten Jahren eine Umwidmung vieler Straßen im Schönebecker Stadtgebiet stattfindet, können Planungen nur unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten seitens der Stadt Schönebeck / Elbe verwirklicht werden.

6 MAßNAHMENBEREICHE FÜR DEN RADVERKEHR

Für den Radverkehr werden im vorliegenden Bericht insgesamt 41 Maßnahmenbereiche zum Ausbau und Verbesserung aufgezeigt. Die Maßnahmen gliedern sich in drei Themengebiete:

- Sicherheit
an diesen Punkten im Radwegenetz treten kritische Gefahrenpotenziale für den Radfahrer auf
(10 Maßnahmen)
- Netzlücken
an diesen Stellen sind keine Anlagen für den Radfahrer vorhanden
(21 Maßnahmen)
- Mängel im vorhandenen Netz
das Radverkehrsnetz und die Radverkehrsinfrastruktur mit einer schlechten Fahrbahn, ungünstiger oder fehlender Beschilderung oder die Nutzung ist teilweise erschwert möglich
(10 Maßnahmen)

Die Maßnahmenbereiche sind in **Anlage 5** ersichtlich.

6.1 Dringlichkeit der Maßnahmen

Die Dringlichkeit der Maßnahmen steht in Abhängigkeit von der potenziellen Gefährdung für den Radfahrer und von der Bedeutung im Radverkehrsnetz. Bei der der Unterteilung wurde nach folgenden Gesichtspunkten unterschieden und beurteilt:

- Ausmaß und Art der Gefährdung
- Bedeutung für den Schülerverkehr
- Radverkehrspotenziale (Erreichbarkeit der Ziele für den Radverkehr)
- Eindeutigkeit und Erkennbarkeit der Radverkehrsführung (gilt für alle Verkehrsteilnehmer)

Die Unterteilung erfolgte in drei Kategorien. Diese sind:

- Maßnahmen mit einer kurzfristigen Dringlichkeit
- Maßnahmen mit einer mittelfristigen Dringlichkeit
- Maßnahmen mit einer langfristigen Dringlichkeit

Die Maßnahmen mit einer kurzfristigen Dringlichkeit sollten vorrangig bearbeitet und in die Wege geleitet werden. Bei diesen Maßnahmen wird die größte Wirkung für das Gesamtnetz erzielt. Meist betreffen diese Maßnahmen den Schülerverkehr und die Erreichbarkeit der Ziele.

Bei den Maßnahmen mit einer mittleren Dringlichkeit können diese im Rahmen eines Prioritätenplanes oder im Zusammenhang mit Umbaumaßnahmen, die in diesem Bereich stattfinden sollen, durchgeführt werden.

Mit den Maßnahmen einer langfristigen Dringlichkeit sind die Maßnahmen mit einer geringeren Bedeutung gemeint. Diese sind allerdings zum Teil schnell realisierbar und daher nicht zwingend nachrangig zu betrachten.

6.2 Aufwand der Maßnahmen

Der Aufwand den die Behebung der Problem- und Konfliktpunkte verursacht lässt sich in diesem Rahmen nur grob abschätzen. Aus diesem Grund erfolgt die Aufteilung des Aufwandes in drei Kategorien. Die Unterteilung ist wie folgt:

- geringer Aufwand
- mittlerer Aufwand
- hoher Aufwand

Ein geringer Aufwand zeichnet sich durch einfache Mittel, wie beispielsweise eine neue Markierung oder Beschilderung, ab.

Als mittleren Aufwand gelten kleinere bauliche Veränderungen. Unter diese Kategorie können auch Tiefbauarbeiten fallen.

Mit einem hohen Aufwand sind die Maßnahmen angesprochen, bei denen weitgehende bauliche Veränderungen des Fahrbahnquerschnittes, grundlegenden Fahrbahnsanierungen sowie einem Neubau von Radwegen stattfinden werden.

7 ERGÄNZENDE MAßNAHMEN FÜR DEN RADVERKEHR

Die nachfolgenden ergänzenden Maßnahmen dienen zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs. Diese Ergänzungsmaßnahmen könnten zu einer weiteren Verbesserung der heutigen Radverkehrssituation beitragen. Allerdings muss ihre Umsetzbarkeit im Einzelnen geprüft werden. Einige der vorgestellten Maßnahmen sind abseits der Radverkehrsinfrastruktur zu finden. Die ergänzenden Maßnahmen sind wie folgt:

- Schaffung ausreichender und geeigneter Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, diese sollten eine diebstahlhemmende Wirkung besitzen und den heutigen Anforderungen genügen
- Förderung von Einstellplätzen für Fahrräder (Ortsbehausung)
- Möglichkeit zur kostenlosen Fahrradmitnahme in den Bussen außerhalb der Verkehrsspitzen
- Ausweisung von fahrradfreundlichen Beherbergungsbetrieben (Bed and Bike)
- Fahrrad-Codierung zur Diebstahlvorbeugung (durch ADFC oder Polizei)
- vermehrte Presseveröffentlichungen zum Thema Rad
- öffentliche Aktionen rund ums Thema Radfahren (für Bürger und Gäste der Stadt Schönebeck / Elbe)

8 ZUSAMMENFASSUNG

Der Radverkehr nimmt im innerstädtischen Verkehr eine bedeutende Stellung ein. Der Gesamtverkehr in Schönebeck ist durch den Radverkehr geprägt, obwohl die Stadt Schönebeck / Elbe kein durchgängiges geschlossenes Radwegenetz besitzt.

Die bedeutende Stellung des Radverkehrs wird durch den Fahrradtourismus weiter gestärkt. Der Fahrradtourismus wird zum größten Teil durch den Elberadweg hervorgerufen. Damit stellt der Elberadweg einen wichtigen Faktor für den Radverkehr dar.

Der Radverkehr wird ebenfalls durch die Topografie und die Größe der Stadt begünstigt. Dadurch sind alle wichtigen Ziele innerhalb des Stadtgebietes ohne größere Steigungen per Rad erreichbar. Somit sind die Voraussetzungen für den Radverkehr überwiegend günstig. Allerdings befinden sich die im Umland liegenden Ortsteile von Schönebeck teilweise in einer ungünstigen Entfernung.

Das Radverkehrswegenetz weist im Durchschnitt einen guten baulichen Zustand auf. Allerdings wird durch einige Mängel der Komfort gemindert. Zusätzlich wirken sich die Netzlücken und die fehlende flächendeckende Beschilderung negativ auf das Netz aus. Das bedeutet, dass die Wegweisung zu touristischen Zielen nur ansatzweise vorhanden ist.

Weiter fehlen an den wichtigsten Punkten, wie beispielsweise an ÖPNV Verknüpfungspunkten, Abstellanlagen, um das Rad diebstahlsicher abstellen zu können.

Das heutige Netz zeichnet sich in einigen Teilen der Stadt durch eine gute Netzdichte aus. Stellvertretend dafür ist das Gebiet zwischen der Magdeburger Straße und der Wilhelm-Hellge-Straße.

Allerdings gibt es in einigen Teilen der Stadt Netzlücken, die kein ordentliches Angebot für den Radfahrer darstellen, beispielsweise in dem Gebiet östlich der Friedrichstraße. Trotz der ansonsten guten Netzdichte wirken diese Netzlücken äußerst negativ auf das Gesamtbild des Radwegenetzes.

Das größte Defizit im Schönebecker Radverkehrsnetz stellt die fehlende Nord-Süd-Verbindung dar. Neben dem Fehlen von einer durchgängigen Radverkehrsanlage sind auf dieser Achse große Probleme feststellbar. Dabei steht die Salzer Straße im Vordergrund. Hier kommt es zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern. Im südlichen Bereich, am Knotenpunkt mit der Söker Straße und dem Bahnbrückental, ist ein weiterer Konfliktpunkt. Der Radverkehr ist in diesem Abschnitt problematisch, da hier keine Radverkehrsführung vorhanden ist.

An das auszubauende Radwegenetz werden bestimmte Anforderungen gestellt. Zum einen sollen alle wichtigen Ziele erreicht werden. Zum anderen soll das Sichere und Schnelle befahren möglich sein.

Durch die Neuanlage von Radwegen können Lücken geschlossen werden und so ein Fahren von Umwegen und ein Nutzen von stark belasteten Straßen minimiert werden. Eine Neuanlage von Radwegen fällt unter die Zuständigkeit des jeweiligen Baulastträ-

gers. Jedoch erfahren in den nächsten Jahren einige Straßen eine Umwidmung. Damit fällt die Baulast dieser Straßen der Stadt Schönebeck / Elbe zu.

Durch diese Umwidmung können Neubauten nur nach den finanziellen Möglichkeiten der Stadt getätigt werden.

Im gesamten Stadtgebiet wurden 41 Maßnahmenbereiche ermittelt. Diese wurden in die drei Themengebiete Sicherheit, Netzlücken und Mängel im vorhandenen Netz gegliedert.

Für die Umsetzung der Maßnahmen erfolgte die Einteilung der Dringlichkeit ebenfalls in drei Kategorien (kurzfristig, mittelfristige und langfristige Dringlichkeit). Die Einteilung resultierte aufgrund der potenziellen Gefährdung für den Radfahrer und der Bedeutung im Radwegenetz.

Als nächstes wurden die Maßnahmen nach dem Aufwand unterteilt, der zu ihrer Behebung führt. Auch hier kam es zu drei Kategorien (geringer, mittlerer und hoher Aufwand).

Zusätzlich können ergänzende Maßnahmen umgesetzt werden. Diese haben das Ziel den Radverkehr zu sichern und zu fördern.

Magdeburg, im Juli 2010

DR. BRENNER

INGENIEURGESELLSCHAFT MBH

Dipl.-Ing. F. Huber

Dipl.-Wirt.-Ing. (FH) P. Strüber