

Protokoll 9. Sitzung Arbeitsgruppe Radverkehr Stadt Schönebeck (Elbe) 2015

Beratungsort:	Rathaus der Stadt Schönebeck (Elbe), Großer Sitzungssaal
Beratungsdatum:	29. April 2015
Teilnehmer:	Siehe Teilnehmerliste in der Anlage
Vortrag	Herr Huber, Büro Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH
Verteiler:	Anwesende und Eingeladene
Anlass/Ziel des Gespräches:	Salzer Straße

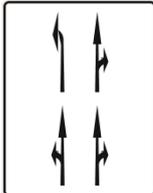
Nr.
TOP

Termin/Verantwortlich/Erledigungsverm.

01	Begrüßung	Herr Schmidt /Frau Schimm
<p>Herr Dezernent Schmidt begrüßt die Anwesenden zur 9. Sitzung der Arbeitsgruppe Radverkehr Schönebeck (Elbe) (AG Rad) zum Thema Salzer Straße. Frau Schimm erläuterte zur Einführung in das Hauptthema kurz Anlass und Rahmenbedingungen.</p>		
02	Ausführungen im Rahmen der Verkehrstechnischen Untersuchung	Herr Huber
<p>Verkehrstechnische Grundlagen und wichtige Rahmenbedingungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Schönebeck (Elbe) mit dem EDV-gestützten VISUM-Netz, videogestützte Verkehrszählung 2014 • Bau und Funktion der Söker Straße als Entlastung der Salzer Straße <p>Voraussetzung in beiden untersuchten Varianten/ Grundziele</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhalt der Fußgängerbereiche und der Parktaschen Salzer Straße • Zulassung des Radverkehrs im Salztor als Verbindungsachse zum Markt 		
02a	Variante 1	Herr Huber
<p>Grundvariante 1</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1 Fahrspur Salzer Str. für Radfahrer und Kfz in Süd-Nordrichtung (Breite 3,75 m), ein Überholen von Radfahrern möglich • Radfahrstreifen für den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung, der Gegenrichtung (Regelbreite 2,10 m) • Sicherheitsabstand Parktaschen West und Radfahrstreifen 0,75 m • Anpassung der Lichtsignalanlage „Bäreneck“ mittels Programmumstellung, 2 neuen Signalgebern und Detektoren für das Salztor • Anpassung Knoten Bahnbrückental Aufrüstung der Signale für den Radfahrer und Veränderung Spuraufteilung von Süd: Links/Geradeaus mit Rechts Signalisierung für den linksabbiegenden Radfahrer ab Salzer Straße untersagen (würde die Leistungsfähigkeit zusätzlich reduzieren) • Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h (notwendig durch Radfahrstreifen 		

Protokoll 9. Sitzung Arbeitsgruppe Radverkehr Stadt Schönebeck (Elbe) 2015

entgegen der Einbahnstraße)/ 20 km/h ebenso möglich																																																																																																																							
02b	Variante 2	Herr Huber																																																																																																																					
<p>Grundvariante 2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zweirichtungsverkehr in der Salzer Straße • Anpassung Geschwindigkeit auf 30 km/h, 20 km/h ebenso möglich • „Bäreneck“: Anpassung der Lichtsignalanlage mittels Programmänderung, Signalgeber Salztor, Detektoren, Anpassung an den (bedingt verträglichen) Linksabbieger von der Böttcherstraße • Spurbreite für Kfz und Rad 3,30 m • Bahnbrückental: kein Linksabbieger ab Salzer Straße möglich • Es wird geringe KFZ-Belastung der Salzer Straße in Nord-Südrichtung erwartet, wenige Linksabbieger Böttcherstraße (Grundlage: Berechnung VEP/ VISUM-Netz) • Auf Grund der Wegebeziehungen (Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr), der vorhandenen Alternativtrassen und der Geschwindigkeitsbeschränkungen für Schleichverkehr unattraktiv 																																																																																																																							
02c	Untervarianten für beide Varianten	Herr Huber																																																																																																																					
<p>a) mit Lichtsignalanlage und Pflaster (Aufmerksamkeitsfeld) b) mit Pflaster (Aufmerksamkeitsfeld) und ohne Lichtsignalanlage c) ohne Pflaster und Lichtsignalanlage</p>																																																																																																																							
02d	Funktionsfähigkeit	Herr Huber																																																																																																																					
<p>Alle Varianten ausreichend funktions- und leistungsfähig, mit Reserven!</p> <p>Beurteilung:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Kriterium</th> <th>V 01</th> <th>V 01a</th> <th>V 01b</th> <th>V 01c</th> <th>V 02</th> <th>V 02a</th> <th>V 02b</th> <th>V 02c</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Sicherheit Fußgänger</td> <td>++</td> <td>+</td> <td>o</td> <td>o</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>o</td> <td>o</td> </tr> <tr> <td>Sicherheit Radfahrer</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>o</td> <td>o</td> <td>o</td> <td>o</td> </tr> <tr> <td>Leistungsfähigkeit Knoten Salzer Str./ Böttcherstr.</td> <td>++</td> <td>++</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>++</td> <td>++</td> <td>+</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>Leistungsfähigkeit Knoten Bahnbrückental</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>o</td> <td>o</td> <td>o</td> <td>o</td> </tr> <tr> <td>Erreichbarkeit der Parkplätze</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>o</td> <td>o</td> <td>o</td> <td>o</td> </tr> <tr> <td>Verkehrssicherheit</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>o</td> <td>o</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>o</td> <td>o</td> </tr> <tr> <td>Begreifbarkeit der Verkehrsanlage</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>o</td> <td>o</td> <td>++</td> <td>+</td> <td>o</td> <td>o</td> </tr> <tr> <td>Höhe des baul. Aufwandes / Kosten</td> <td>+</td> <td>-</td> <td>o</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>-</td> <td>o</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Gesamtpunkte</td> <td>26</td> <td>23</td> <td>20</td> <td>21</td> <td>23</td> <td>20</td> <td>17</td> <td>18</td> </tr> </tbody> </table> <p>++ sehr gut 4 Pkt. + gut 3 Pkt. o befriedigend 2 Pkt. - genügend 1 Pkt. -- ungenügend 0 Pkt. (im Verhältnis zu den anderen Varianten)</p>			Kriterium	V 01	V 01a	V 01b	V 01c	V 02	V 02a	V 02b	V 02c	Sicherheit Fußgänger	++	+	o	o	+	+	o	o	Sicherheit Radfahrer	+	+	+	+	o	o	o	o	Leistungsfähigkeit Knoten Salzer Str./ Böttcherstr.	++	++	+	+	++	++	+	+	Leistungsfähigkeit Knoten Bahnbrückental	+	+	+	+	o	o	o	o	Erreichbarkeit der Parkplätze	+	+	+	+	o	o	o	o	Verkehrssicherheit	+	+	o	o	+	+	o	o	Begreifbarkeit der Verkehrsanlage	+	+	o	o	++	+	o	o	Höhe des baul. Aufwandes / Kosten	+	-	o	+	+	-	o	+																												Gesamtpunkte	26	23	20	21	23	20	17	18
Kriterium	V 01	V 01a	V 01b	V 01c	V 02	V 02a	V 02b	V 02c																																																																																																															
Sicherheit Fußgänger	++	+	o	o	+	+	o	o																																																																																																															
Sicherheit Radfahrer	+	+	+	+	o	o	o	o																																																																																																															
Leistungsfähigkeit Knoten Salzer Str./ Böttcherstr.	++	++	+	+	++	++	+	+																																																																																																															
Leistungsfähigkeit Knoten Bahnbrückental	+	+	+	+	o	o	o	o																																																																																																															
Erreichbarkeit der Parkplätze	+	+	+	+	o	o	o	o																																																																																																															
Verkehrssicherheit	+	+	o	o	+	+	o	o																																																																																																															
Begreifbarkeit der Verkehrsanlage	+	+	o	o	++	+	o	o																																																																																																															
Höhe des baul. Aufwandes / Kosten	+	-	o	+	+	-	o	+																																																																																																															
Gesamtpunkte	26	23	20	21	23	20	17	18																																																																																																															

02e	Kosten	Herr Huber
<p>V1 Einrichtungsverkehr und Radfahrstreifen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Variante 1 - Radfahrstreifen mit LSA Bäreneck, ohne Pflasterfläche 42.000 € - Variante 1a - Radfahrstreifen mit LSA Bäreneck, mit Pflasterfläche 209.000 € - Variante 1b - Radfahrstreifen ohne LSA Bäreneck, mit Pflasterfläche 203.000 € - Variante 1c - Radfahrstreifen ohne LSA Bäreneck, ohne Pflasterfläche 45.000 € <p>V2 Einrichtung des Zweirichtungsverkehrs in der Salzer Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - Variante 2 - Zweirichtungsverkehr mit LSA Bäreneck, o. Pflasterfläche 35.000 € - Variante 2a - Zweirichtungsverkehr mit LSA Bäreneck, mit Pflasterfläche 204.000 € - Variante 2b - Zweirichtungsverkehr ohne LSA Bäreneck, m. Pflasterfläche 202.000 € - Variante 2c - Zweirichtungsverkehr ohne LSA Bäreneck, ohne Pflasterfläche 36.000 € 		
02f	Technische Simulation der Varianten	Teilnehmer
<p>Die Simulationen belegen die Funktions- und Leistungsfähigkeit der Varianten. Die Wartezeiten an der Lichtsignalanlage „Bäreneck“ der Verkehrsteilnehmer ist durch eine verkehrsabhängige Steuerung noch verkürzbar. Unter dem Bahnbrückental ist kein Platz für eine vernünftige Radverkehrsanlage. Vorschlag: Der Haltebalken für Radfahrer könnte aber an der Lichtsignalanlage vor dem Kfz markiert werden, um die Sicht auf den Radfahrer zu erhöhen. (vgl. ERA Bild 51 und 52) Die Steuerung der Lichtsignalanlage am Bahnbrückental erfolgte in der Simulation über die modifizierte Festzeitsteuerung aus den aktuellen Verkehrstechnischen Unterlagen.</p>		
03	Diskussion zum Thema Salzer Straße	Teilnehmer
<p>Frage Herr Schmidt (Dezernent)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie soll dem Verkehrsteilnehmer die neue Einordnung am Doppelknoten vermittelt werden? <p>Herr Huber</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hinweisbeschilderung Friedrichstraße → <div style="text-align: center; margin: 10px 0;">  </div> <p>Frau Wünsche (FA Bau)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie gelangt der Radfahrer in die Tischlerstraße <p>Herr Huber:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er kann mit dem Kfz-Verkehr die Tischlerstraße bis Friedensplatz im Einrichtungsverkehr nutzen. <p>Herr Bormann, Händler</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auf welche Sperrzeiten müssen sich die Händler einstellen? Da die Pflastervarianten sicher eine längere Einschränkung bedeutet, würde er eher darauf verzichten <p>Herr Huber / Herr Schmidt</p>		

- Das Programm der Lichtsignalanlage ist innerhalb von Stunden eingespielt. Die Tiefbauarbeiten und die Markierungen können sicher aufeinander abgestimmt werden, so dass sie wenige Tage in Anspruch nehmen. Die Pflasterarbeiten nehmen in der Tat längere Zeit in Anspruch, würden aber den Bereich im Übergang vom Saltor zur Salzer Straße aufwerten. Ähnliche Lösungen sind im Ruhrgebiet weit verbreitet. Sie erzeugen für die Verkehrsteilnehmer ein Aufmerksamkeitsfeld.

Frau Schwarzer, Händlerin

- Frau Schwarzer begrüßt die Pflastervariante als Aufwertung des Bereiches, fürchtet sich jedoch ebenso vor Sperrungen in der Straße mit dem folgenden Umsatzverlust. Sie befürwortet dazu die Grundvariante 1, weil sie die Erreichbarkeit der der Parkbuchten auf der Westseite eingeschränkt sieht. Ihrer Beobachtung nach gibt es ein nachlassendes Verkehrsaufkommen aus Richtung Felgelebener Straße.
- Frage: Warum wird kein Schutzstreifen für die Radfahrer auf der Ostseite in Süd-Nordrichtung markiert?

Herr Huber

- Die östliche Fahrspur ist für Kfz und Radfahrer in Variante 1 ausreichend bemessen. Die Vielfalt der Markierungen würde wahrscheinlich die Verkehrsteilnehmer noch mehr verunsichern. Außerdem wäre die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite zu knapp für eine solche zusätzliche Spuraufteilung mit Radfahrstreifen in Richtung Saltor.

Herr ??

Warum gibt es eine Signalisierung quer zum Saltor?

Herr Huber

- Da das Saltor für die dann zugelassenen Radfahrer in Richtung Salzer Straße auch eine Signalisierung bedarf, muss es eine Sperrmöglichkeit von der Böttcherstraße geben, um diese positive Signalisierung nicht zu unterlaufen.

Herr Dr. Winkler, Stadtrat

- Herr Dr. Winkler sieht vor allem bei der Variante 1 Probleme bei der Überführung des Radfahrstreifens in Richtung der westlichen Parktaschen und für den Lieferverkehr. Wie erfolgt die Reinigung der Straße?

Herr Schmidt

- Die Reinigung wird auch bei dieser Variante abgesichert.

Herr Schlegel, ADFC

- Herr Schlegel favorisiert die Variante 2, weil er für das Mitführen des Radverkehrs mit dem Kfz immer bevorzugen würde und die Variante für die Nachvollziehbarkeit der Verkehrsteilnehmer für besser geeignet ansieht. Diese Variante wäre auch für das Ziel der Verkehrsberuhigung besser geeignet. Die Variante 1 enthält zu viele Fehlerquellen zum korrekten Benutzen des Schutzstreifens. Besonders das Befahren des Radschutzstreifens in entgegengesetzte Richtung ist problematisch. Eine Aufklärung wird notwendig sein, sicher nach Umsetzung auch Ermahnungen.

Herr Bremer, Sachkundiger Bürger FA Bau

- Für Sehbehinderte Mitbürger plädiert Herr Bremer für eine Aufpflasterung am Knoten „Bäreneck“. Die Lichtsignalanlage mit den entsprechenden

Führungselementen im Pflaster ist für die Orientierung und sichere Führung unabkömmlich. Die Lichtsignalanlage benötigt außerdem jeweils eine Bedieneinheit für Sehbehinderte und einen akustischen Signalgeber.

Frau Pöschke

- Wie verläuft der Übergang vom Saltor zur Salzer Straße?

Herr Huber

- Für Radfahrer vom Saltor gibt es einen separaten Signalgeber. In Richtung Saltor wird die Kfz-Fahrspur genutzt.

Herr Schelhas, Salzlandkreis FD Straßenverkehr

- Herr Schelhas weiß um die Eigenverantwortung der Stadt Schönebeck (Elbe), gibt jedoch zu bedenken, dass das Überfahren des Schutzstreifens in der Variante 1 zu den Parktaschen und von diesen bzw. vom Lieferverkehr eigentlich rechtswidrig ist. Die Gefahren sind zu überdenken.

Herr Huber

- Die ERA 2010 lässt eine solche Variante mit einem Radfahrstreifen zu. Sie ist dort dargestellt. (ERA, Pkt.7, Bild 69)

Herr Grundmann, Stadtrat

- Vorzugsvariante Variante 1

Herr Schulz, Stadtrat

- Vorzugsvariante Variante 1

Herr Dr. Winkler, Stadtrat

- Beide Varianten funktionieren. Die Variante 1 hat aus Radfahrersicht den Vorteil, dass man sich am Bahnbrückental nicht hinter Kfz aufstellen muss. Die Variante 2 ist nach seinem Verständnis besser nachvollziehbar

Schuldirektor Lerchenfeldschule und Schüler

- Vorzugsvariante Variante 1

04	Abschluss	Herr Schmidt
-----------	------------------	--------------

Ergebnisfeststellung

- Die Variante 1 wird von der anwesenden Mehrheit bevorzugt. Die Aufpflasterung im Knoten Bäreneck wäre verkehrsrechtlich und gestalterisch wünschenswert, kann jedoch derzeit finanziell nicht abgesichert werden.
- Die Lichtsignalanlage am Bäreneck soll mit den zu ergänzenden Signalen beibehalten werden.
- Vorbehaltlich der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel kann die Umgestaltung Salzer Straße bereits 2015 erfolgen, zunächst ohne Pflasterung.
- Bei Nichtfunktionieren von Variante 1 kann mit wenig Aufwand auf Variante 2 umgestellt werden

Protokoll 9. Sitzung Arbeitsgruppe Radverkehr Stadt Schönebeck (Elbe) 2015

Weitere Verfahrensweise/ Termin der nächsten Planungsberatungen	<ul style="list-style-type: none">• Festlegung in Auswertung der Diskussion zum Protokoll: Favorit ist Variante 1 mit Schutzstreifen für die Radfahrer in Richtung Nord-Süd zum Bahnbrückental• Vorlage der VTU im Juli• Danach Anhörung der zuständigen Behörden Salzlandkreis und Landesverwaltungsamt• Danach Umsetzung im Rahmen der Möglichkeiten des Haushalts der Stadt Schönebeck (Elbe)• 10. AG Rad im Herbst
--	--