

Protokoll

6. Zusammenkunft der AG Rad

Datum: 14.02.2012

Zeit: 16.00 bis 19.00 Uhr

Ort: Sitzungsraum Breiteweg 11

Teilnehmer: siehe Anwesenheitsliste

TOP 1 Begrüßung und Vorstellung der Teilnehmer

Herr Schmidt eröffnet die Veranstaltung.

Es schließt sich eine Vorstellungsrunde der Teilnehmer an.

TOP 2 Protokollkontrolle

Die noch offenen Punkte (TOP 3) aus dem Protokoll der 5. Zusammenkunft der AG Rad werden durchgegangen.

1. Aus Kostengründen wird keine Änderung der Geh- Radwegbreite vor der Schifferschule vorgesehen, auch keine bauliche Veränderung der „Drängelgitter“.
8. Es ist vorerst geplant, die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Salzer Straße auf 30 km/h zu beschränken, die Einbahnstraßenregelung soll bleiben. Voraussetzung dazu ist, dass die Anbindungsstraße östliche Gewerbegebiete fertig gestellt (Herbst 2012) und angenommen wird. Weiterhin muss die neue Elbbrücke fertig sein. Dann werden sich die Verkehrsströme ändern und die Salzer Straße/Salztor wird in Bezug auf die Fahrradfahrer neu betrachtet.
15. Keine neuen Erkenntnisse im Bezug auf die Verkehrsführung im Bereich „Kaufland- Komplex“. SG Straßenverkehr steht im Schriftwechsel mit der Geschäftsführung.
31. Die Benutzungspflicht des Geh- Radweges in der Böttcherstraße wird aufgehoben. Es wird das Zusatzschild „Radfahrer frei“ am Gehwegschild angebracht.

Die anderen offenen Punkte werden im Verlauf der Veranstaltung erläutert.

Zum Protokoll der 5. AG Rad gibt es keine weiteren Ergänzungen.

TOP 3 Rückblick und Ausblick zu aktuellen Maßnahmen für den Radfahrer

Rückblick:

Auf Hinweise u.a. von der Polizei, wurde in der *Gorkistraße* ein Radfahrstreifen entgegen der Einbahnstraße angelegt, der gut angenommen wird.

In der Zimmererstraße wurden damit gute Erfahrungen gesammelt.
Bezüglich der Notwendigkeit einer Sperrfläche in Richtung Böttcherstraße gibt es eine nochmalige Abstimmung. Das Zusatzschild suggeriert Radfahrern, dass sie auf dem Streifen in beide Richtungen fahren dürfen.
Bei der Verkehrsschau im März wird sich dieser Bereich angesehen.

Ausblick:

1. *Bahnhofstraße*- Ausführungsprojekt wurde vorgestellt
Es ist 2- Richtungsverkehr für PKW von der Welsleber Brücke bis zur Schillerstraße vorgesehen.
Der Einrichtungsverkehr vom Bahnbrückental bis Schillerstraße wird gegenwärtig baulich umgesetzt.
In der Bahnhofstraße wird es in dem Abschnitt Bahnbrückental bis Schillerstraße keinen LKW- Verkehr mehr geben, nur Linienverkehr mit Bussen, PKW, Radfahrer und Fußgänger. Als zulässige Höchstgeschwindigkeit sind 30 km/h vorgesehen.
Der Gehweg auf der Bahnhofseite wird mit „Radfahrer frei“ beschildert.
Die gesamte Bahnhofstraße wird für Fahrradfahrer im 2- Richtungsverkehr befahrbar werden.
Es wird geprüft, ob Möglichkeiten geschaffen werden können, dass Radfahrer mittels eigener Ampelschaltung von der Bahnhofstraße in Richtung Bahnbrückental/Salzer Straße abbiegen können.
2. Die *Radwegbenutzungspflicht* soll an vielen Stellen in der Stadt aufgehoben werden und das Zusatzschild „Radfahrer frei“ angebracht werden (z.B. wird dies auch im Bereich Nicolaiplatz geprüft).
3. Die geplante touristische Nutzung der *Salineinsel* einschließlich neuer Führung des Elberadweges (alternativ) wird vorgestellt. Der neue Radweg soll vom Elbweg (Salinehäuser) an der Elbe/Salinekanal vor der Gaststätte „Weltrad“ über eine neue Brücke auf die Salineinsel und von da aus entlang des Salinekanals bis vor das Eingangstor des Tierheimes führen, um dann auf den Elbdeich Richtung Zackmünde zu münden. Entsprechend der Planung soll die Salineinsel 2013 fertig umgestaltet sein.
4. 2012 werden die Planungen für den grundhaften Ausbau der *Geschwister-Scholl- Straße* durchgeführt. Ein erster Entwurf wird vorgestellt. Die Straßenbreite ist insgesamt nicht ausreichend, um einen separaten Radweg anzulegen. Hier ist vorgesehen, den Gehweg mit „Radfahrer frei“ zu beschildern.
5. Der *Elbdeich* Richtung Magdeburg bis zur Abfahrt Apfelwerder wird vom LHW beplant (2012, Bau ab 2013). Es ist ein 2 m breiter Asphaltstreifen auf der Deichkrone vorgesehen und ein 3 m breiter Wirtschaftsweg am Deichfuß landseitig.
Ein Ausbau des Deichabschnittes Richtung Ranies- Steinablage ist vorerst nicht vorgesehen. Die Stadt führt mit 1€- Kräften regelmäßig Reparaturarbeiten dort durch.
6. *Ortsausgang Plötzky* Richtung Pretzien ist die Aufstellung einer Infotafel und Sitzgruppe vorgesehen.
Info: In der Schutzhütte Ortsausgang Plötzky regnet es durch.
7. Es ist nicht vorgesehen, den *Marktplatz in Bad Salzelmen* für den Radverkehr freizugeben. Er hat ausschließlich Aufenthaltsfunktionen für Fußgänger. Die Fahrtrichtung in der Rosmarienstraße, welche eine Einbahnstraße ist, wird aus Gründen der öffentlichen Sicherheit, im Rahmen einer Verkehrserprobung

umgekehrt. Radfahrern wird das Befahren der Straße entgegengesetzt der Fahrtrichtung erlaubt.

TOP 4 Schwerpunkte zum Unfallgeschehen mit Radfahrern

Im Jahr 2009 ereigneten sich 59 Verkehrsunfälle mit Radfahrerbeteiligung, im Jahr 2010 erhöhte sich diese Zahl auf 65 und im Jahr 2011 sogar auf 67. Bei diesen 67 Unfällen handelt es sich um 26 Unfälle, bei denen keine Personenschäden, sondern nur Sachschäden zu verzeichnen sind und um 41 Unfälle, bei denen 10 Personen schwer und 34 Personen leicht verletzt wurden. Ursache dieser Entwicklung ist offenbar die zunehmende Missachtung der Straßenverkehrsordnung bei einem Großteil der Radfahrer.

Es gibt zahlreiche Arten von Verkehrsordnungswidrigkeiten durch Radfahrer. An erster Stelle rangiert hier das verbotswidrige Befahren von Gehwegen, was zum Glück bisher zu keinen schweren Unfällen mit verletzten Personen führte. Wesentlich dramatischer erweisen sich Fahrspurwechsel von Radfahrern ohne vorheriges Anzeigen der Richtungsänderung sowie das Fahren entgegengesetzt der Fahrtrichtung.

Glücklicherweise bewegt sich die breite Mehrheit der Radfahrer entsprechend der Straßenverkehrsordnung im Straßenverkehr.

TOP 5 Einzelthemen zum Radverkehr

Herr Dr. Winkler richtete im Vorfeld ein Schreiben an die Stadtverwaltung, welches diskutiert wird. Zu einigen Punkten wurde bereits informiert.

Es werden hier nur die noch fehlenden Punkte aufgeführt.

Zu 7. *Radtourismus- Wegweisung* an der Elbbrücke, Richtung Salzelmen

In diesem Jahr bleibt die Beschilderung noch über Frohse nach Salzelmen, aufgrund von Sperrungen wegen Straßenbaumaßnahmen in der Stadt. Danach erfolgt eine Prüfung der Strecke/Beschilderung und ggf. Änderung.

Zu 9. *Reinigung des Geh-/Radweges auf der Elbbrücke*

Eine turnusmäßige Reinigung wird aus der Sicht des SG Straßenverkehr als ungeeignet angesehen, da es sich bei der Verschmutzung der Gehwege nicht um Staub oder Papier handelt, denn diese Stoffe werden vom Wind weggetragen, sondern vorrangig um feste Stoffe wie Scherben und Reißzwecken. Es wurde im Amt 32 festgelegt, dass eine Reinigung der Gehwege nur im Bedarfsfall erfolgt, d.h. sofort nach der Kenntnisnahme des Sachverhaltes einer Gehwegverschmutzung. Diese Informationen leiten Mitarbeiter der Verwaltung oder Passanten, die diese Wege regelmäßig benutzen, an das SG Straßenverkehr weiter.

Dann erfolgt eine Auftragserteilung zur Reinigung an den Städtischen Bauhof.

Die Antworten zu den Punkten 10, 11, 12, 13, 14 und 16 wurden vom Landesbetrieb Bau NL Mitte schriftlich gegeben und liegen dem Protokoll bei.

Zu 15. An das „*Sackgassenschild*“ am *Elbbrückenaufgang* wird ein Zusatzschild für Radfahrer angebracht.

Zu 18. Eine Gesamtbeschilderung der ausgebauten *Feldwege* über den SLK ist zz. nicht vorgesehen. Eine Einzelbeschilderung nur innerhalb der Stadt SBK macht wenig Sinn. Es wird eine Koordinierung einer Beschilderung gemeinsam mit dem SLK geprüft.

Zu 19. Eine Neuauflage einer touristischen *Wander- und Radkarte des SLK* ist für 2013 geplant, u.a. wird der ADFC einbezogen.

Zu 22. Der *Radwegweiser in Elbenau* wird im Frühjahr 2012 wieder aufgebaut.

TOP 6 Sachstand zu Radverkehrsverbindungen

Aus zeitlichen Gründen kann zu diesem TOP nicht informiert werden und wird in der nächsten AG Rad nachgeholt.

TOP 7 Sonstiges

Es wird informiert, dass das Aufstellen einer Infotafel vor der Stadt- Information am Markt zz. aufgrund einer Vielzahl von unterirdischen Leitungen in diesem Bereich nicht möglich ist.

Herr Schmidt schließt die Beratung und schlägt vor, die nächste Beratung Anfang 2013 nach Freigabe der Anbindungsstraße durchzuführen.

Aufgestellt: Ziepert, 16.03.2012



Anlagen: Schreiben von Herrn Dr. Winkler vom 17.11.2011

Schreiben vom LBB vom 08.02.2012

Aktenvermerk zum Radverkehr in der Bahnhofstraße vom 28.02.2012

Verteiler: gem. Anwesenheitsliste
Polizeirevier Bernburg
Mitglieder des Stadtentwicklungs-,
Bau und Umweltausschusses
LBB

Anwesenheitsliste 6. AG RAD

Name/Funktion	Anschrift	E-Mail	Unterschrift
Ziepert, H. Umweltbeauftragter	Def. 3, Breitenweg 184	H.ziepert@schoenbeck-elbe.de	Ziepert
Schäfer, R. SG Tiefbau	Dez. III, Drücker, 12a SBK	R.Schaefer@schoenbeck-elbe.de	Schäfer
Häutzel, H.-H. SG Tiefbau	- - -	h.haetzel@...	Häutzel
WERT, V. Wife	Wife Bückeburg 11	l.eller1@schoenbeck-elbe.de	WERT
Car. Schramm Amt für	Def. 1 Breitenweg 12 SBK	C.Schramm@schoenbeck-elbe.de	Schramm
Frank SGL Straßenverkehr	Markt 1	stranke@schoenbeck-elbe.de	Frank
Güntermeyer AL Straßenverkehrsamt	06406 Bernburg Kontsplatz 37	g.guentermeyer@kreis-slk.de	Güntermeyer
Krüger SB Straßenverkehrsamt	06406 Bernburg Kontsplatz 37	schruenger@kreis-slk.de	Krüger
Günther J. Schmitt Stadt SBK, 03		J.Schmitt@schoenbeck-elbe.de	Günther
MICHAEL RAU STADT / SBK			MICHAEL RAU
Rau 440, Stadtsektor	SBK Baderstr. 14		Rau
Herrich, Reiner Stadtamt	SBK, Müllerstr. 23		Herrich
Hanschmann adfc-kv	Devfstr. 95 39249 Glinde	ruediger.hanschmann@adfc-lsa.de	Hanschmann
Wannenitz Presseamt		h.wannenitz@schoenbeck-elbe.de	Wannenitz

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

An die Mitglieder der AG Rad Schönebeck

Vorbereitung der AG Rad 2011

Für die bevorstehende 6. Sitzung der AG Rad schlage ich die Themen der folgenden, noch unvollständigen und nicht abschließenden Auflistung vor. Einige der angesprochenen Probleme betreffen auch Bundesstraßen, die in der Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Salzlandkreis liegen. Ich schlage vor, auch solche Probleme zu berücksichtigen und an den Landkreis weiterzuleiten. Eine Einladung an das Straßenverkehrsamt des Salzlandkreises wäre sinnvoll.

Einige der angesprochenen Punkte betreffen die zukunftsweisenden Arbeiten zur Umgestaltung der Schönebecker Innenstadt – den Umbau der Bahnhofstraße (begonnen), der Salzer Straße und des Marktbereiches (in Diskussion). Für die begonnenen Maßnahmen ist jetzt höchste Zeit zu prüfen, inwieweit der Radverkehr in den Planungen berücksichtigt ist. Noch sind Korrekturen in den Planungen möglich, um ggf. ungeeignete Radverkehrsführungen im Vorfeld zu verhindern. Für die langfristig geplanten Vorhaben müssen Eckpunkte für den Radverkehr festgeschrieben werden, die unabhängig von diskutierten Gestaltungsvarianten einen leichten und flüssigen Radverkehr sichern.

Dr. Thoralf Winkler
Elbenau, 17.11.2011

1. Verkehrsführung für den Radverkehr in der Bahnhofstraße in Richtung Bahnbrückental:

In der Pressemitteilung der Stadt vom 02. November 2011 zum Umbau der Bahnhofstraße heißt es: „... zu berücksichtigen waren (...) eine angemessene Berücksichtigung des Fahrradverkehrs“. Der „Abschnitt zwischen dem Bahnbrückental und der Schillerstraße als 3.BA, [erhält] als einziger Abschnitt die Einbahnfahrtrichtung (...), allerdings dem jetzigen Zustand entgegen gerichtet.“

Ich bitte um die Erläuterung der vorgesehenen Radverkehrsführung. Wegen

des dort starken Gefälles verbieten die Richtlinien für Radverkehrsanlagen ERA 95 und ihre sachsen-anhaltische Umsetzung eine gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr. Deshalb kommt m. E. nur eine Verkehrsführung auf der Fahrbahn in Frage. Wie erfolgt die Radverkehrsführung im Bereich der geplanten Schrägparkplätze in der Bahnhofstraße Richtung Bahnbrückental? Auf welchem Weg wird der entgegengesetzt der Einbahnstraße fahrende Radverkehr aus Richtung der Bahnhofstraße/Schillerstraße auf die Fahrbahn der Salzer Straße geleitet? Wie erfolgt die Verkehrsführung im Bereich der Kreuzung Bahnhofstraße/Schillerstraße?

Eine Zurverfügungstellung vorliegender Pläne und Skizzen für diesen Bereich im Vorfeld der Sitzung wäre sinnvoll. Ich bitte um eine Verteilung per Datei-Link oder per E-Mail als pdf-Datei.

2. Zukünftige Verkehrsführung im Bahnbrückental, insbesondere im Bereich der Einmündung der Söker Straße:

In der 2010er Sitzung habe ich auf die Gefahren der geplanten Anlage eines Radfahrstreifens in dem Bereich hingewiesen, da dieser mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einer erhöhten Zahl von Konflikten zwischen geradeaus fahrenden Radfahrern und rechts abbiegenden Kfz kommen wird. Die von der Polizei vorgeschlagene Anbringung von Trixispiegeln ist in dem Bereich keine taugliche Lösung, Unfälle zu verhindern. Diese Spiegel können, wenn überhaupt, dann allenfalls beim gemeinsamen Anfahren von Lkw und parallel dazu fahrenden Radfahrern helfen, nicht aber wenn der Verkehr bereits in Fahrt ist und geradeausfahrende Radfahrer rechts von Rechtsabbiegern fahren. Die betreffende Stelle erreichen die Verkehrsströme, wenn sowohl Radfahrer als auch Kfz in Bewegung sind. Dann nützen die Spiegel nichts. Welche Verkehrsführung ist in diesem Bereich geplant (Fahrbahn-/Fahrsपुरaufteilung, Standorte von Lichtsignalanlagen, Freigabezeiten)?

3. Baumaßnahmen in der Bahnhofstraße:

Wie erfolgt die Radverkehrsführung während der länger dauernden Bauarbeiten?

4. Bahnhofstraße aus Richtung Welsleber Straße:

Das Zeichen 254 (Verbot für Fahrräder) ist nach Öffnung der Bahnhofstraße für den Zweirichtungsverkehr zu entfernen.

5. Öffnung des Salztors für den Radverkehr:

Auf der 2010er Sitzung der AG Rad wurde gesagt, daß eine Öffnung zumindest für die Zeit in Frage komme, zu der im Salztor Lieferverkehr zugelassen ist. Außerdem sollte die Situation nach Fertigstellung der Verkehrs-

sel neu beurteilt werden.

Zum einen ist dort inzwischen Lieferverkehr (d. h. Kfz, die weit mehr Gefahrenpotential gegenüber Fußgängern haben als Fahrräder) zu jeder Zeit zugelassen. Zum anderen war zum Zeitpunkt der 2010er Sitzung die damals noch fehlende Sicherung des Kreuzungsbereiches der einzige Grund, der noch gegen die Freigabe des Salztors für den Radverkehr sprach. Die im Protokoll genannten Sicherheitsprobleme sind durch die inzwischen erfolgte bauliche Fertigstellung der Verkehrsinsel als beidseitig anbindende Verkehrsanlage behoben. Diese Verkehrsanlage funktioniert wie geplant, indem sie Salztor und Salzer Straße auf eine sichere Weise verbindet und das unmittelbare Überfahren der Kreuzung über die Mitte des Kreuzungsbereiches hinweg verhindert. Radfahrer werden nun durch die Verkehrsanlage veranlaßt, die Tischlerstraße bzw. Böttcherstraße an den Lichtsignalanlagen zu überqueren. Deshalb ist der Radverkehr im Salztor wie auf der Sitzung zugesagt freizugeben.

Zudem ist das Salztor im Flächennutzungsplan der Stadt als „bedeutende Radverkehrsverbindung“ ausgewiesen und muß deshalb auch aus diesem Grund für den Radverkehr als befahrbar ausgewiesen werden. Aufgrund des o.g. Stadtratsbeschlusses mußte bei der Gestaltung des Salztors der Radverkehr im Salztor ohnehin bereits vorgesehen worden sein. Auch deshalb ist die Sperrung für den Radverkehr unbegründet.

Der täglichen Beobachtung nach fährt nach dem Umbau des Salztors ein großer Teil der Radfahrer weiterhin im Salztor, ohne daß seitdem Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern bekannt wurden. Deshalb erweist sich die jetzige Regelung als unbegründete Beeinträchtigung des Radverkehrs, das Verkehrsverbot für Radfahrer ist unverzüglich aufzuheben. Man beachte, daß auch seitens der Polizei zwar von Fehlverhalten die Rede ist, jedoch keinerlei Beispiele für gefährliche Situationen im Zusammenhang mit dem Radfahren im Salztor angeführt werden konnten. Das Radfahren im Salztor funktioniert also bereits problemlos und ist freizugeben.

6. Zur weiterhin fehlenden Verkehrsmöglichkeit für den Radverkehr in der Salzer Straße vom Salztor in Richtung Friedrichstraße:

Dazu schrieb mir ein neu nach Grünwalde gezogener Bürger als Reaktion auf meine Internetseite zur AG Rad:

Auch Ihr Engagement als Sprecher für die Riege der Fahrradfahrer aus unserer Region kann ich nur begrüßen. Meine Frau und ich fahren sehr oft mit dem Fahrrad, nicht nur im Schönbecker Raum zu Besuchen und Einkäufen, sondern auch zu unseren Arbeitsstellen in Magdeburg. Sehr oft nutzen wir auch das Angebot der Bahn AG, die Fahrräder kostenlos auf unserem Weg zur Arbeit nach Magdeburg mitzunehmen, und

das nicht nur in den warmen Monaten. Die Fahrt von Grünewalde zum Schönebecker Bahnhof ist natürlich sehr "getrübt", weil ich, wenn ich mit dem Fahrrad zum Bahnhof Schönbeck/Elbe fahre, schon des Öfteren von Fußgängern darauf aufmerksam gemacht worden bin, dass ich mich (am Salzturm) in einer Fußgängerzone befinde. Dies passiert, wenn ich das so sagen darf, in aller Herrgottsfrühe, kurz nach 6.00 Uhr, in einer Zeit, in der wirklich absolut nichts los ist. Auch auf der daran anschließenden Hauptstrasse, ich glaube diese heißt Friedrichstrasse (ich bin zugezogen, also kein gebürtiger Schönebecker), darf ich mein Fahrrad wegen des Einbahnstraßenverkehrs nur schieben. Ich bin mit dieser Situation nicht sehr glücklich und wünsche mir, dass man vielleicht zu bestimmten Zeiten, wie es z B. in Köln oder Münster üblich ist, diese Wege als Radwege nutzen darf.

Ich habe ihm darauf geantwortet, daß ich diese Zuschrift zur AG Rad mitnehme, daß sich die Stadt aber bisher weigerte, etwas für den Radverkehr in der Salzer Straße zu tun.

Es zeigt sich zum wiederholten mal, daß die derzeitige Regelung unbefriedigend ist und die beständige Weigerung der Stadt, daran etwas zu ändern, auf Unverständnis bei den Radfahrern stößt (übrigens auch bei den Fußgängern, denn auch bei denen überwiegt das Verständnis für die Radfahrer).

Interessanterweise äußern im Volksstimme-Artikel vom 03.11.2011 auch die befragten Polizisten ihre Kritik an der von der Stadt nicht eingerichteten Radverkehrsmöglichkeit gegen die Einbahnstraße. Das fortgesetzte Radfahren im Salztor und auf dem Gehweg der Salzer Straße verdeutlichen die Dringlichkeit der Lösung dieses hausgemachten Schönebecker Problems.

7. Radtourismus-Wegweisung an der Elbbrücke, Richtung Salzelmen:
Welcher Weg wird aktuell den Radtouristen gewiesen, wenn der direkte Weg gesperrt ist? Wie erfolgreich ist diese Wegweisung?
8. Freigabe der Gorkistraße für den Radverkehr in Gegenrichtung:
Die Fahrbahnmarkierung (Sperrfläche) an der Einmündung der Gorkistraße verbietet Radfahrern die Weiterfahrt in Richtung Herrmannstraße. Dies ist abzuändern, schließlich wurde die Freigabe für den Radverkehr doch genau damit begründet, Radfahrern dadurch einen Weg vom Breiteweg zur Söker Straße anbieten zu können. Radfahrer fahren dort ohnehin geradeaus über die Sperrfläche. Im übrigen wurde an der Stelle die Zusage nicht eingehalten, vor der Anbringung der Straßenbemalung bei einem Vor-Ort-Termin darüber zu sprechen.

9. Reinigung des Geh-/Radweges auf der Elbebrücke:

Nach Mitteilung von Frau Franke auf einer der vorangegangenen Sitzungen reinigt die Stadt nur die Fahrbahn. Der Gehweg wird nur bei Bedarf gereinigt. Dies scheint jedoch nicht oder nur sehr selten der Fall zu sein und stellt sich als nicht zureichend heraus, da Glasscherben anders als von der Stadtverwaltung berichtet oft wochenlang liegenbleiben.

Hinweis zum rechtlichen Hintergrund: Der Radweg auf der Elbebrücke ist benutzungspflichtig. Eine notwendige Voraussetzung dafür ist die Gewährleistung eines verkehrssicheren und den Erfordernissen des Radverkehrs entsprechenden Zustandes. Dazu gehört auch die regelmäßige Reinigung des Weges. In der Dunkelheit ist es trotz Straßenlampen und ordnungsgemäßer Fahrradbeleuchtung nicht möglich, Glasscherben auf dem Radweg zu erkennen, das betrifft in der Zeit von Herbst bis Frühjahr einen großen Teil des Berufs- und Schülerverkehrs.

Entsprechend der Straßenreinigungssatzung der Stadt Schönebeck gehört die Elbebrücke zur Reinigungsklasse 1 und muß wöchentlich gereinigt werden. Die Gehwege der in der Satzung genannten Straßen sind durch den Eigentümer zu reinigen. Da die Elbebrücke eine Gemeindestraße der Stadt ist, ist die Stadt in diesem Fall auch der Eigentümer bzw. nimmt eine dem Eigentümer gleichstehende Rechtsposition ein. Mithin ist sie zur regelmäßigen wöchentlichen Reinigung der Gehwege verpflichtet. Diese Reinigung ist durchzusetzen und zu kontrollieren.

Wenn die Stadt den verkehrssicheren Zustand nicht gewährleisten kann, muß sie die Benutzungspflicht aufheben bzw. aufheben lassen (die Fahrbahn ist in der Regel frei von Verunreinigungen).

10. Ungesicherter Radwegbeginn Ortsausgang Plötzky (in Richtung Alte Fähre):

Der im Zuge des Baus der Brücke Alte Fähre gebaute und benutzungspflichtige Radweg verursachte bisher zwei schwere Unfälle, weil Radfahrer auf den ungesichert beginnenden Radweg auffuhren, dazu nach links abbiegen mußten und von nachfolgenden Kfz übersehen wurden.

Der Beginn des 2011 fertig gebauten Radweges liegt am Ortsausgang Plötzky hinter einer Linkskurve, gleichfalls ohne eine dem Stand der Technik, den Richtlinien für Radverkehrsanlagen des Bundes und auch des Landes Sachsen-Anhalt entsprechende und damit vorgeschriebene Sicherung der Auffahrt. An einer Stelle, wo ortsunkundige Kfz-Führer nicht erwarten, daß Radfahrer plötzlich nach links fahren (müssen) und viele Kfz bereits beschleunigen. Unfälle werden dadurch begünstigt. Eine Sicherung ist unbedingt kurzfristig nachzurüsten. Außerdem fehlt eine Auffahrt auf den Radweg an der Stelle, an der er beginnt.

11. Radweg Alte Fähre in Richtung Schönebeck ist nachts de facto unbenutzbar:

Bereits in einer früheren Sitzung der AG Rad habe ich darauf hingewiesen, daß dieser Radweg weit unterhalb des Fahrbahnniveaus verlaufen wird, was dazu führt, daß Radfahrer im Blendbereich entgegenkommender Pkw-Scheinwerfer fahren. Dies auch bei ordnungsgemäßer Benutzung des Abblendlichtes durch die Pkw, da das Abblendlicht asymmetrisch ist und rechts nach oben leuchtet – damit dem Radfahrer ins Gesicht. Gleichzeitig liegt der Radweg selbst im Schatten der Böschung. Unter diesen Bedingungen sind auf dem Radweg liegende Hindernisse nicht erkennbar, der Radweg damit unbenutzbar. Leider traf diese Befürchtung ein.

Bei einer nächtlichen Fahrt auf dem Weg mußte ich zudem beobachten, daß Autofahrer anscheinend Radfahrer auf dem Radweg gar nicht erst bemerken und nicht abblenden, da der Radfahrer so tief fährt, daß er trotz Beleuchtung nicht gesehen bzw. wahrgenommen wird.

Aus diesem Grund ist die Benutzungspflicht des Radweges für die Zeit zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang aufzuheben.

Außerdem ist die steile Abfahrt von der Brücke in den Wald hinein (Richtung Schönebeck) im Dunklen sehr gefährlich: starkes Gefälle, enge Kurvenradien, keine Einsicht in den Verlauf des Weges – man fährt trotz guter Beleuchtung in ein schwarzes Loch. Der Radweg ist wegen des Gefälles an dieser Stelle zu schmal.

12. Schäden am Radweg Alte Fähre Richtung Schönebeck:

Bereits im ersten Jahr nach dessen Bau öffnen sich die ersten Längsrisse. Hier ist eine Gewährleistungsreparatur vorzunehmen. Möglicherweise sind die Risse systembedingt, da Radwege per se in mindererer Qualität, z. B. in zu geringer Stärke ausgeführt werden. So jedenfalls die Beobachtung von ähnlichen Schäden an anderen Radwegen.

13. Radweg Gommern – Plötzky, fehlende Auffahrt gegenüber der Einmündung der Straße Friedhofsweg:

Vom Zeltplatz bzw. Naherholungs-/Bungalowgebiet kommend oder dahin fahrend fahren dort viele Radfahrer auf den Radweg auf. Wahrscheinlich betrifft das in der Sommerzeit den größten Teil der Radfahrer. Bei Bau des Radweges wurde an dieser Stelle vergessen, eine Auffahrt einzurichten. Die Radfahrer überqueren dort den Gras- bzw. (nur noch) Erdstreifen, wenn sie vom Radweg Richtung Zeltplatz/Bungalowsiedlung fahren wollen. An dieser im Bereich des Ortseingangs befindlichen Stelle ist eine Überfahrt über den Grasstreifen sowie eine dem Stand der Technik entsprechende Überque-

rungsmöglichkeit einzurichten. Ebenso fehlt am Ende des Radweges eine Einfädelung auf die Fahrbahn bzw. in Richtung Gommern eine sichere Führung des Radverkehrs, der nach links wechseln muß. Für den nachfolgenden Kfz-Verkehr ist nicht ohne weiteres ersichtlich, daß Radfahrer nach links wechseln müssen.

14. Radweg Gommern – Plötzky, Einmündung Ferienpark Waldsee:

Für den Kraftverkehr ist ein Stopp-Schild angeordnet, die Haltelinie ist jedoch nicht vor, sondern hinter dem Radweg auf der Fahrbahn aufgetragen. Dies ist abzuändern.

Derartige Fehler bei der Beschilderung und Markierung von Radwegen gibt es noch einige im Stadtgebiet.

15. Ausweisen von für den Radverkehr durchlässigen Sackgassen:

In Schönebeck gibt es einige Sackgassen, die für Radfahrer durchlässig sind (z.B. Brückenaufgang). Dies ist in der Regel nur ortskundigen Radfahrern bekannt. Um ortsunkundigen Radfahrern die Orientierung zu erleichtern, sollten diese Sackgassen entsprechend gekennzeichnet werden. Bereits vor Inkrafttreten einer solchen Regelung wurde diese inoffiziell genutzt, in Sachsen-Anhalt z. B. in Naumburg. Inzwischen ist diese Möglichkeit für das Verkehrszeichen 357 neu in die StVO aufgenommen worden: „Im oberen Teil des Verkehrszeichens kann die Durchlässigkeit der Sackgasse für Radfahrer und/oder Fußgänger durch Piktogramme angezeigt sein.“

Vor einiger Zeit gab es beim ADFC entsprechende Aufkleber für die Sackgassenschilder, zum Preis von 1,50 EUR (angefragt: 2008), die auch bereits in Sachsen-Anhalt zugelassen waren, noch bevor die offizielle Regelung in Kraft trat. Die Erweiterung der Beschilderung durch Aufkleber statt neuer Schilder würde ausreichen und sollte m. E. finanziell problemlos möglich sein.

16. Radverkehrsführung und -wegweisung an der im Bau befindlichen neuen Elbebrücke:

Die Brücke wird nach Mitteilung des Salzlandkreises keinen Radweg erhalten, statt dessen wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Von Plötzky kommend muß es eine Möglichkeit geben, in Richtung Barby auf die Brücke zu wechseln. Dafür ist ein Wechsel vom Radweg auf die Fahrbahn notwendig. Wird es an der bisher letzten Möglichkeit, vom Radweg auf die Fahrbahn zu wechseln (Einmündung Ranies, „Steinablage“) einen entsprechenden Hinweis geben oder ist die Anlage eines Weges geplant, auf dem Radfahrer unmittelbar an der Brücke auf die Fahrbahn wechseln können, um die Brücke zu benutzen? Diese Frage sollte bereits jetzt geklärt werden, da jetzt

noch Einfluß auf ggf. notwendige Bauarbeiten genommen werden kann. Ansonsten hat man irgendwann einen steilen Trampelpfad den Deich herunter zur Fahrbahn, was der Sicherheit des Deiches nicht zuträglich ist. Ebenso betrifft das die Verkehrsführung und Wegweisung auf dem südlichen Ende der Brücke (von Barby kommend Richtung Plötzky).

17. Unzumutbarer Zustand des Radweges auf dem Elbedeich zwischen Schönebeck und Einmündung Ranies:

Derzeit ist der Weg nicht benutzungspflichtig, wird jedoch von vielen Radfahrern befahren. Auch aus touristischen Gründen – wenngleich ich wegen des schlechten Zustandes des Weges jedem Radtouristen empfehle, diese Strecke des Elberadweges nicht zu benutzen, sondern statt dessen über Elbenau zu fahren. Ist eine Reparatur/Neuanlage des Weges auf dem Elbedeich geplant?

18. Touristische Wegweisung – auch für landwirtschaftliche Wege?

Die vielen neuen (teilweise auch mit Unterstützung der Stadt entstandenen) betonierten Feldwege sind noch nicht in der Wegweisung berücksichtigt, obwohl sie für den Radtourismus günstig liegen. Wird das irgendwann nachgeholt?

19. Touristische Wander- und Radkarten des Salzlandkreises:

Beim letzten mal wurde bedauert, daß einige Wege nicht enthalten waren. Für den Fall einer Neuauflage (ohne jetzt konkret zu wissen, wann eine geplant ist) – gibt es inzwischen die notwendigen Abstimmungen mit dem Salzlandkreis, um eine rechtzeitige Information zu erhalten? Werden die Radverkehrsaktiven rechtzeitig einbezogen?

20. Nichteinhaltung des Standes der Technik beim Bau von Radwegen:

Ich muß hier nochmals darauf hinweisen, daß oftmals selbst grundlegende Mindestvorschriften für Radwege nicht beachtet werden.

Neben sicherheitsrelevanten Parametern gehört zum Beispiel dazu auch, daß Radwege im Verlauf eben und ohne unnötiges auf und ab z. B. im Bereich von Grundstückszufahrten angelegt werden sollen. Die Absenkung zur Fahrbahn soll außerhalb des Radweges, im Sicherheitsstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn angelegt werden. Diese Vorgabe wird sehr oft mißachtet und ist später nicht ohne großen Aufwand zu korrigieren.

Weitere Beispiele: Anlage von Radwegen hinter Gebüsch (fehlende soziale Sicherheit), Anlage von Radwegen unterhalb des Fahrbahnniveaus (Blendung durch Scheinwerfer, unnötige Steigungen), Führung von Radwegen im Kreuzungsbereich (Gefahren durch Rechtsabbieger), Führung von Radwe-

gen im Aufklappbereich von Fahrzeugtüren (z.B. Am Stadtfeld), falsches Material (bei Pflaster sind z. B. ungefaste Steine vorgeschrieben statt der meist verwendeten gefasten Steine), zu geringe Radwegbreiten im Gefälle, zu enge Kurvenradien.

Radwege werden zum Teil immer noch gebaut, als gebe es nicht die ERA 95 und deren sachsen-anhaltische Umsetzung. Das fängt bei sicherheitsrelevanten Dingen an und setzt sich im mangelnden Fahrkomfort fort. Warum ist das so? Sind diese Vorschriften nicht allen Beteiligten bekannt, werden sie absichtlich oder unabsichtlich ignoriert bzw. nicht ausdrücklich zu den Grundlagen der Planungen gemacht? Was kann und wird die Stadtverwaltung tun, um die Einhaltung der Vorschriften zu gewährleisten, beispielsweise bereits im Zuge von Planungs- und Baugenehmigungsverfahren? Warum werden Radfahrer bzw. fachkundige Personen unter den Radfahrern nicht im Vorfeld in die Planungen einbezogen?

21. Form der Radverkehrsarbeit:

Wegen der vielen wichtigen Radverkehrs-Themen reichte in den letzten Sitzungen die Zeit regelmäßig nicht aus. Deshalb ist zu überlegen, ob eine halbjährlicher Rhythmus besser geeignet wäre oder auf welche andere Weise Radverkehrsprobleme effektiv besprochen und gelöst werden können bzw. wie zwischenzeitlich auftretende Radverkehrsfragen kommuniziert und Probleme gelöst werden können. Beispielsweise wäre eine online geführte Übersicht denkbar, in der bekannte Probleme zusammen mit Angaben und Terminen zur Lösung der Probleme aufgelistet sind.

22. Radwegweiser in Elbenau:

Der Radwegweiser/Radwegkarte in Alt Elbenau, Einmündung Liesekuhle, war wegen Verfaulung des Holzpfehles umgeknickt. Nach meinem Hinweis wurde er zur Reparatur abgeholt. Es wurde auf der letzten Sitzung zugesagt, daß dieser Wegweiser wieder aufgestellt wird. Soweit ich mich erinnere, sollte das die GESAS machen. Wer ist dafür zuständig und wann kommt der Wegweiser wieder dahin?

Landesbetrieb Bau, NL Mitte

Magdeburg, den 8.02.2012

Vorbereitung der 6. Sitzung der AG Rad 2011/2012

Stellungnahme zu den Punkten 10, 11, 12, 13, 14, und 16 des Schreibens von Herrn Dr. Winkler vom 17.11.2011

zu 10) Radweganbindung Ortseingang Plötzky 2.BA- Schwerpunkt: Radweg
Anfang/Ende mangelhafte Auffahrt



Am OA Plötzky wird mit Zeichen 138-10 und Zusatzzeichen 1000-11 auf den kreuzenden bzw. abbiegenden Radfahrer hingewiesen.



Die Einmündung des Wirtschaftsweges dient hier als Auffahrt zum Radweg.



Im Widerspruch zum Radweganfang am Wirtschaftsweg steht Zeichen 240 hinter der Brücke.

Vorschlag: Das Zeichen 240 sollte im Bereich der Einmündung des Weges vor der Brücke aufgestellt werden, um den dort baulich beginnenden Radweg zu verdeutlichen.

Alternative: Befestigung des Trennstreifens hinter der Brücke als Auffahrt zum Radweg an dieser Stelle.

Der Hinweis auf den abbiegenden Radfahrer durch Zeichen 138-10 und Zusatzzeichen 1000-11 könnte ggf. ein Stück an den tatsächlichen Radweganfang versetzt werden.

Abstimmung mit Verkehrsbehörde erforderlich.

zu 11. Radwegführung im Bereich Alte Fähre 3. BA- Schwerpunkt: Blendwirkung, steile Abfahrt



Der Radweg wurde in der Trasse des seit langem vorhandenen unbefestigten Weges in wechselnden Abständen und mit unterschiedlichen Höhendifferenzen zur Fahrbahn hinter den straßenbegleitend vorhandenen Bäumen ausgebaut. Durch die Nutzung des vorhandenen Weges wurde der Eingriff in die Natur in diesem sensiblen Raum erheblich reduziert. Der Radweg dient vorrangig Tourismus und Naherholung und wird deshalb zu einem hohen Anteil tagsüber genutzt.

Eine kurzzeitige Blendung der Radfahrer bei Dunkelheit ist in einigen Bereichen nicht auszuschließen. Der Aufwand für einen Blendschutz (Verbreiterung des Bankettes, Blendschutzwand einschl. Schutzeinrichtung, Baumfällungen, ggf. Profilierung des Straßengrabens usw.) wäre aber nicht zu vertreten.

Eine Aufhebung der Benutzungspflicht ist nicht zu empfehlen, da der Radfahrer auf der Fahrbahn noch mehr gefährdet wäre.

Die Bewertung der Rampe zur Anbindung des Radweges an die Brücke als „sehr gefährlich“ kann in der Örtlichkeit nicht nachvollzogen werden. Sie entspricht auch den einschlägigen Empfehlungen hinsichtlich Gefälle, Kurvigkeit und Breite.



Zur Verbesserung der Erkennbarkeit sollte die Fahrbahnrandmarkierung erneuert werden.

zu 12. Schäden am Radweg 3. BA zwischen Abzweig Ranies und Alte Föhre,

Schwerpunkt: Schadstellen

Die Gewährleistungsansprüche werden durchgesetzt.

zu 13. Radweg 1. BA zwischen Plötzky und Gommern, Schwerpunkt: fehlende Auf- und Abfahrt in Höhe Friedhofsweg



Am OE Plötzky aus Richtung Gommern besteht Linksabbiegebedarf in den Friedhofsweg der nicht berücksichtigt wurde.

Hierfür sind unterschiedliche Lösungsansätze denkbar (z.B. Einrichtung einer Querungsstelle an der im Bild erkennbaren Station vor dem Knoten (mit oder ohne Mittelinsel); Einrichtung einer Querungsstelle im Knoten.

Die Vor- und Nachteile sollten in der AG Rad diskutiert werden. Zur Diskussion und Umsetzung wäre Kontakt zum LBB, NL West aufzunehmen.



Der Radweg endet an einer Grundstückszufahrt, welche den Übergang zur Fahrbahn unter Berücksichtigung des nachfolgenden Verkehrs gewährleistet.

Das Ende des Radweges ist mit Zeichen 240 und Zusatzzeichen 1012-31 deutlich gekennzeichnet.

zu 14. Radweg 1. BA zwischen Plötzky und Gommern, Höhe Einfahrt Ferienpark,
Schwerpunkt: falsche Markierung

Die Haltelinie ist falsch angeordnet. Dies ist zu korrigieren.

zu 16. Radweg Schönebecker Seite und Seite Grünwalde – Bereich neue Elbbrücke,
Schwerpunkt: fehlende Auf- und Abfahrten auf die neue Elbbrücke

Die in Bau befindliche Elbebrücke ist seitens der Straßenbauverwaltung nicht für die Benutzung für Fußgänger und Radfahrer konzipiert. Entsprechend sind auch keine Übergänge von den bestehenden Radwegen zur Neubautrasse geplant und gebaut worden. Im Rahmen der verwaltungsinternen Genehmigung wurde die Anordnung eines Radweges auf der Brücke, wie auch an der gesamten Ortsumgehung durch das Bundesministerium für Verkehr untersagt. Dies wurde auch im Planfeststellungsverfahren so dargestellt und letztlich genehmigt.

Ggf. ist zur Verkehrsfreigabe gemeinsam mit dem Verkehrsamt zu entscheiden, ob ein Durchfahrtsverbot (Zeichen 254) ausgeschildert werden muss.

aufgestellt: Boehle

Aktenvermerk zu einer Besprechung

Thema: Radverkehr Bahnhofstraße / Bahnbrückental
Vorschlag Dr. Winkler

Datum und Ort: 23.02.2012, D III

Teilnehmer:	Herr Schmidt	D III
	Herr Gremmes	Stadtplanungsamt
	Frau Franke	Sachgebiet Straßenverkehr
	Herr Schreier	Bereich Elektro
	Herr Mähnz	Sachgebiet Tiefbau

Veranlassung:

Anlässlich der in der AG Rad am 14.02.2012 vorgestellten Planung zur Bahnhofstraße unterbreitete Dr. Winkler per Mail vom 20.2.2012 einen Vorschlag zur Verbesserung der Radverkehrsführung in der Bahnhofstraße aus Richtung Schillerstraße in Richtung Knotenpunkt Bahnbrückental, der die Führung dieses Teils des Radverkehrs in einer separaten Fahrbahnspur beinhaltet. Eine ausführliche Schilderung einschl. einer Skizze fügte er dem Vorschlag hinzu.

Gesprächsinhalt:

Nachdem das Für und Wider des Vorschlages von Dr. Winkler betrachtet wurde, gab es Übereinstimmung, den Vorschlag in abgewandelter Form umzusetzen.

Es wurde festgelegt:

- Eine Führung des Radverkehrs in einer zusätzlichen Fahrbahnspur entsprechend des Vorschlages wird, abgesehen von den Kosten der abzureißenden Bordanlage und einer umzuplanenden neuen Linienführung mit neu zu setzenden Borden, nicht vorgenommen aus Gründen der berechtigten Berücksichtigung aller Aspekte der Gesamtverkehrsführung und -signalisierung.
- Es wird der geplante Geh- und Radwegbereich genutzt, um ähnlich dem Vorschlag von Dr. Winkler eine teilweise separate Geh- und Radverkehrsführung mit einer Radfahrer-Signalisierung im LSA-Komplex „Bahnbrückental“ umzusetzen.
- Aus Richtung Schillerstraße bis zum Ende der Schrägparkplätze wird die gemeinsame Geh- und Radwegführung beibehalten. Die Gesamtwegbreite beträgt im unteren Schrägparkplatzbereich (Längsgefälle < 3 %) zwischen 3,00 und 4,50 m, im Oberen (Längsgefälle < 1 %) zwischen 4,50 und 2,80 m. Damit werden die Werte von 3 bzw. 5 % nicht überschritten, bei denen die ERA 2010 gesonderte Radwegführungen empfiehlt.
- Hinter den Schrägparkplätzen beträgt das Längsgefälle 4,9 %. Wegen der erhöhten Fahrdynamik der Radfahrer wird eine Aufteilung des Geh- und Radwegbereiches in getrennte Streifen vorgenommen. In einer großzügig dimensionierten Einfahrtschleuse wird der Radverkehr auf einen Radfahrstreifen mit dem breiteren Regelmaß von 2,75 m (inkl. 0,5 m Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn) geführt. Dies ermöglicht eine Führung auf Fahrbahnniveau. Rad- und Gehwegstreifen werden durch eine durchgehend weiße Linie auf dem Betonplattenband getrennt.
- Der bergab führende Radfahrstreifen mündet an der Kreuzung an eine 5 m breite Bordabsenkung, separat für Radfahrer.
- Für das Einfahren des Radverkehrs in die Salzer- Friedrich- oder Köthener Straße ist ein Signalgeber (Rot/Grün mit Radsymbol) an der Einmündung Bahnhofstraße aufzustellen. Die Freigabe des Radfahrers aus der Bahnhofstraße soll gleichzeitig mit der Freigabe der Köthener

Straße erfolgen. Zur Information des Kraftfahrers aus der Köthener Straße sollte noch ein Warnblinker mit dem Radsymbol angebracht werden.

- Auf der Fahrbahn (im Kreuzungsbereich) ist eine Markierung der Radwegführung in alle Richtungen dauerhaft sichtbar in Heißplastik aufzutragen.
- Da die Fußgängersignalisierung (über die Bahnhofstraße) abgesetzt von dem Fahradsignal ist, (ca 15 m) ist zu prüfen, ob an dieser Stelle ebenfalls noch eine Signalisierung für Radfahrer erfolgen soll. (siehe dazu Lageplan). Sollte dies der Fall sein ist der der Kombimast der Fußgängerquerung mit den Signalgebern ca. 2,5 m vom Bord entfernt aus, aufzustellen.
- Um den, aus Richtung Bahnbrückental in die Bahnhofstraße einfahrenden Radfahrern das Auffahren auf den Gehweg zu erleichtern, der dafür wahlweise zur Benutzung freigegeben wird, wird die Bordabsenkung von 3,0 m auf 5,0 m verbreitert.
- Weitere bauliche Änderungen gegenüber der vorliegenden Planung werden nicht vorgenommen.

Erstellt am: 28.2.2012
von Mähnz

Unterschrift:



Verteiler: Teilnehmer, Herr Schulke, Hr. Dr. Winkler, Frau Ziepert