

An den Oberbürgermeister der Stadt Schönebeck (Elbe) und die Fraktionen des Stadtrates der Stadt Schönebeck (Elbe)

Offener Brief zur Lage des Radverkehrs in Schönebeck

Schönebeck, den 25. Mai 2010

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, sehr geehrte Damen und Herren Stadträte,

ich mache mir Sorgen um den Radverkehr in Schönebeck, der zwar immer dann hervorgeholt wird, wenn es darum geht, jeweils zu zeigen, wie radfahrfreundlich, sportlich oder touristisch attraktiv Schönebeck ist, der dann aber im täglichen Handeln wieder an den Rand gedrängt bzw. sogar aktiv behindert wird. Tatsächliche Radverkehrsförderung benötigt dabei nicht etwa teure Investitionen, etwa in Radwege, sondern vor allem das Beseitigen von Hindernissen, das Bereithalten kurzer Wege. Ginge es nach den öffentlichen Verlautbarungen, so wären beispielsweise das Salztor und die Salzer Straße, die seit 2008 als Bestandteil einer der Hauptrouten des Schönebecker Radverkehrs ausgewiesen sind¹, schon längst kein Hindernis mehr für Radfahrer, die vom Markt aus in Richtung Friedrichstraße und weiter nach Salzelmen wollen.

Stattdessen werden Haupthindernisse des Radverkehrs in Schönebeck offensichtlich weiter gehegt und gepflegt. Symptomatisch dafür kann die Entwicklung in der Schönebecker Innenstadt gesehen werden: als in den 90er Jahren die Salzer Straße saniert wurde, wurde zugunsten von Parkplätzen auf die Anlage einer Radverkehrsführung verzichtet. Als 2004 die Welsleber Brücke fertig wurde, wurde zwar ihre verkehrstechnische Bedeutung laut gefeiert, ihr tatsächlich zur Verkehrsentslastung der Altstadt bestehendes Potential blieb jedoch ungenutzt. Der dazu notwendige Zweirichtungsverkehr in der Bahnhofstraße, der 2008 von den Kandidaten zur OB-Wahl unabhängig vom Zustandekommen einer etwaigen Zentrumsumfahrung in Aussicht gestellt wurde², läßt trotz ausreichender Fahrbahnbreite und großräumiger Kreuzungsbereiche weiter auf sich warten. Die Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr³, die noch im Jahr 2007 als Zwischenlösung, „kurzfristig und deutlich vor Fertigstellung der neuen Verkehrsanbindung und der neuen B246A“ angekündigt wurde⁴ und die den Radverkehr in der Salzer Straße jetzt sogar ohne Verzicht auf auch nur einen einzigen Parkplatz ermöglichen würde, unterbleibt bis heute. Als 2009 das Salztor saniert wurde, wurde anders als in der Bewerbung um Fördergelder zur Barrierefreiheit⁵ festgelegt keine Radspur eingerichtet, sondern im Gegenteil das bis dahin bereits

¹ Flächennutzungsplan der Stadt Schönebeck Elbe vom 03.02.2008 und Beiplan Verkehrliche Bindungen

² Volksstimme vom 21.02.2008, Antworten der Kandidaten zur Oberbürgermeisterwahl 2008 auf Fragen der Volksstimme zur Stadtentwicklung.

³ Die Führung des Verkehrs aus Richtung Friedrichstraße in Richtung Elbbrücke über die Bahnhofstr./Welsleber Brücke würde den Verkehr in der Salzer Str. um etwa 60% reduzieren.

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

⁵ ebenda.

für Radfahrer freigegebene^{6,7} Saltor für den Radverkehr vollständig gesperrt und damit ein deutliches Signal gegen den Radverkehr gesetzt. Von der Sperrung der Hauptroute des Radverkehrs Richtung Friedrichstraße sind täglich etwa 1500 Radfahrer betroffen⁸.

Die AG Rad der Stadt Schönebeck, in der am Radverkehr interessierte und Mitarbeiter der Stadtverwaltung gemeinsam mitarbeiten und die bisher einiges für den Radverkehr erreichen konnte, kam seit 2007 nicht mehr zusammen. Dies mag verständliche personelle Gründe wie den Wechsel des Dezernenten haben. Angesichts dessen, dass inzwischen der Auftrag für ein Radverkehrskonzept an eine externe Firma vergeben wurde und darin allen Ernstes vorgegeben wird, den Radverkehr vom Markt Richtung Friedrichstraße über 560 Meter Umweg durch die Gorkistraße zu führen, wäre eine Mitwirkung sachkundiger Personen aus den Kreisen der Radfahrer⁹, z. B. über die AG Rad, inzwischen dringend notwendig. Wenn jedoch zu erfahren ist, dass seitens der Verwaltung eine solche Mitwirkung nicht gewünscht wird, dann passt das leider in das Bild der bestehenden Verdrängung des Radverkehrs.

Sehr geehrte Damen und Herren, das Fahrrad ist ein Verkehrsmittel, das nicht nur keinen Lärm, keinen Feinstaub, keine Abgase und kein CO₂ emittiert, es ist auch ein Verkehrsmittel, mit dem vorzugsweise kurze Wege zurückgelegt werden und mit dem Kunden deshalb nicht wie mit dem Auto überwiegend in Geschäfte auf der „Grünen Wiese“, sondern in Geschäfte in der Innenstadt fahren, somit also zur wirtschaftlichen Belebung der Innenstadt beitragen. Dabei ist inzwischen nachgewiesen, dass sich eine vermeintlich geringe Transportkapazität nicht nachteilig auf die Kaufkraft auswirkt. Statt einmal in der Woche einen großen Kofferraum voll wird mit dem Rad eben täglich eingekauft. Zugleich soll man sich nicht von den „kurzen Wegen“ täuschen lassen: wer z. B. mit dem Fahrrad „nur“ 5 km zur Schule oder zur Arbeit und zurück fährt, legt dabei im Jahr mindestens etwa 2000 km zurück – weit mehr als z. B. Radtouristen, die sich schon über „erradelt“ 300 oder 500 km im Urlaub freuen.

Aber auch was die Radtouristen z. B. auf dem Elberadweg angeht, wäre eine Aufhebung der Hindernisse in Schönebeck dringend geboten: Man kann zwar vom Markt sehr schön über die IBA-Achse Friedrichstraße hinweg bis nach Salzelmen schauen – aber keinem Radtouristen den Weg dorthin weisen. Denn dieser wird sein vollbepacktes Fahrrad nicht durch die Salzer Straße schieben. Im Unterschied zum Radtouristen, dem es weitgehend

⁶ Schreiben von Dezernent Herrn Stegmann, Dezernat III der Stadt Schönebeck (Elbe), vom 20.01.2007

⁷ Schreiben des Rechtsamtes der Stadt Schönebeck (Elbe), Frau Pohl, vom 24.07.2007 an das OVG Magdeburg.

⁸ Auf Basis einer Verkehrszählung 2006. Bei der Verkehrszählung in der Innenstadt von Schönebeck im Jahr 2009 verzichtete die Verwaltung bewusst darauf, den Radverkehr zu erfassen. Hilfsweise können Zahlen aus einer Verkehrszählung in der Friedrichstraße herangezogen werden, bei der von 7 bis 18 Uhr 10.500 Kfz und 1.350 Radfahrer gezählt wurden (Pressemitteilung der Stadt Schönebeck vom 16.11.2006). Der dort ermittelte Verkehrsanteil der Radfahrer von 11,4% ist höher als der sachsen-anhaltische Durchschnitt.

⁹ Eine Mitwirkung ist in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung sogar vorgeschrieben.

egal sein wird, ob er nun einen Abstecher nach Salzelmen macht oder nicht (Sehenswürdigkeiten finden sich ja genug entlang der Strecke) wird der Alltagsradfahrer jedoch jeden Tag aufs Neue durch die Schönebecker Verkehrsführung behindert.

Die bisher praktizierte Verdrängung des Radverkehrs, das Bereiten von Hindernissen vor allem für den Alltagsverkehr, aber auch für den Radtourismus sind längst nicht mehr zeitgemäß.

Lassen Sie uns deshalb gemeinsam kurzfristig, sogar noch im Jahr 2010 umsetzbare Lösungen finden, um die Innenstadt von Schönebeck wieder für den Radverkehr zu öffnen. Bitte warten Sie damit nicht auf die immer wieder aufgeschobene und wenn überhaupt erst in ferner Zukunft liegende Zentrumsumfahrung. Die baulichen Voraussetzungen für eine Verkehrsberuhigung in der Innenstadt und deren Öffnung für den Radverkehr sind bereits heute gegeben, sie müssen nur genutzt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Thoralf Winkler