

Hansestadt Salzwedel

Fortschreibung
Verkehrsentwicklungskonzept
Hansestadt Salzwedel

Abschlussbericht

SVUDresden

Titel: Fortschreibung Verkehrsentwicklungskonzept
Hansestadt Salzwedel

Auftraggeber: Hansestadt Salzwedel

Auftragnehmer: SVU Dresden
Planungsbüro Dr. Ditmar Hunger
Büroinhaber: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Gottfried-Keller-Str. 24, 01157 Dresden
Fon: 0351-422 11 96,
Fax: 0351-422 11 98
Mail: info@svu-dresden.de
Web: www.svu-dresden.de

Verfasser: Dipl.-Ing. Tobias Schönefeld
Dipl.-Ing. Marcus Schumann

Stand: Januar 2017

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	5
Anlagenverzeichnis	8
Abkürzungsverzeichnis	9
1 Veranlassung und Zielstellung	10
2 Bestandsanalyse	11
2.1 Stadt- und Siedlungsstruktur	11
2.2 Verkehrsnetzstruktur	12
2.3 Konflikt- und Unfallsituation	12
2.4 Kfz-Verkehr	15
2.5 Kfz-Parken	21
2.6 ÖPNV	24
2.7 Radverkehr	26
2.8 Fußverkehr	32
2.9 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen	38
3 Leitbild	39
4 Maßnahmenkonzept	42
4.1 Maßnahmenpaket Kfz-Verkehr	42
<i>K1 Anpassung der Verkehrsorganisation in der Altstadt</i>	<i>43</i>
<i>K2 Maßnahmen zur Entlastung des Ortskerns Perver</i>	<i>46</i>
<i>K3 Ausweitung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung</i>	<i>50</i>
<i>K4 Anpassung der Knotenpunktgestaltung und -signalisierung</i>	<i>51</i>
<i>K5 Neuaufteilung der Straßenquerschnitte / Integrierte Straßenraumgestaltung</i>	<i>55</i>
<i>K6 Verkehrsberuhigte Straßenraumgestaltung im Nebennetz</i>	<i>59</i>
<i>K7 Ortseingangsgestaltung</i>	<i>62</i>
<i>K8 Überprüfung / Aufhebung des Gehwegparkens</i>	<i>63</i>
<i>K9 Verknüpfung zwischen Schillerstraße und Arendseer Straße</i>	<i>65</i>
4.2 Maßnahmenpaket ÖPNV	67
<i>ÖV1 Verdichtung des Haltestellennetzes</i>	<i>68</i>
<i>ÖV2 Aufwertung der zentralen Haltestelle „Am Rathausturm“</i>	<i>69</i>
<i>ÖV3 Barrierefreie Haltestellengestaltung</i>	<i>70</i>
4.3 Maßnahmenpaket Radverkehr	72
<i>R1 Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes</i>	<i>73</i>
<i>R2 Aufhebung der Benutzungspflicht verschiedener Bestandsradverkehrsanlagen</i>	<i>74</i>
<i>R3 Umsetzung moderner Führungsformen</i>	<i>77</i>
<i>R4 Ausbau von Stadt-Umland-Radwegen</i>	<i>80</i>
<i>R5 Optimierung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten</i>	<i>81</i>

<i>R 6</i>	<i>Maßnahmen zur Reduzierung punktueller Konfliktstellen</i>	<i>84</i>
<i>R 7</i>	<i>Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten</i>	<i>86</i>
<i>R 8</i>	<i>Sicherung radverkehrstauglicher Fahrbahnoberflächen</i>	<i>87</i>
<i>R 9</i>	<i>Förderung Touristischer Radverkehr</i>	<i>88</i>
<i>R 10</i>	<i>Maßnahmen zur systematischen Radverkehrsförderung</i>	<i>89</i>
4.4	Maßnahmenpaket Fußverkehr	90
<i>F 1</i>	<i>Barrierefreie Gestaltung der Fußverkehrsanlagen</i>	<i>91</i>
<i>F 2</i>	<i>Schaffung zusätzlicher Querungsstellen</i>	<i>93</i>
<i>F 3</i>	<i>Schließung von Lücken im Gehwegnetz</i>	<i>94</i>
<i>F 4</i>	<i>Weiterentwicklung Durchwegung Mittelstraße – Ernst-Thälmann-Str.</i>	<i>96</i>
<i>F 5</i>	<i>Markierung von Fußgängerüberwegen an Kreisverkehren</i>	<i>97</i>
<i>F 6</i>	<i>Einsatz von Gehwegüberfahrten und Gehwegvorstreckungen</i>	<i>99</i>
<i>F 7</i>	<i>Gehwegsanierungs-, Querungsstellen- und Bordabsenkungsprogramm</i>	<i>101</i>
5	Weiterführende gutachterliche Ideen	102
6	Zusammenfassung / Fazit	106
	Literaturverzeichnis	107

Abbildungsverzeichnis

ABB. 1:	LUFTLINIENENTFERNUNG AUSGEHEND VON DER HALTESTELLE „AM RATHAUSTURM“	11
ABB. 2:	VERKEHRSUNFÄLLE VOM 01.01.2012 BIS 31.12.2014	13
ABB. 3:	ANTEIL DER EINZELNEN UNFALLTYPEN – ALLE UNFÄLLE	14
ABB. 4:	ÜBERREGIONALES VERKEHRSAUFKOMMEN (QUELLE: LAND SACHSEN-ANHALT, SVZ 2010)	15
ABB. 5:	DAUERZÄHLSTELLE B 248 LÜCHOW (DATENGRUNDLAGE: BAST)	16
ABB. 6:	DAUERZÄHLSTELLE B 71 KAKERBECK (DATENGRUNDLAGE: BAST)	16
ABB. 7:	DURCHFahrtsRELATIONEN IM BEREICH DER ALTSTADT	17
ABB. 8:	FAHRROUTENVERGLEICH ORTSKERN PERVER	18
ABB. 9:	BEISPIELE ZUR STRAßENRAUMGESTALTUNG IM NEBENNETZ	19
ABB. 10:	BESTANDSITUATION ERNST-THÄLMANN-STRABE	19
ABB. 11:	BEISPIELE MIT ÜBERBREITEN STRAßENRÄUMEN	19
ABB. 12:	BEISPIELE UNÜBERSICHTLICHER KNOTENPUNKTE	20
ABB. 13:	GESCHWINDIGKEITSDÄMPFENDE ORTSEINGANGSGESTALTUNG BRAUNSCHWEIGER STRABE	20
ABB. 14:	ZENTRALE PARKMÖGLICHKEITEN AM RANDE DES ALTSTADTKERNES	21
ABB. 15:	ANTEIL DER BEWIRTSCHAFTUNGSFORMEN IM BEREICH DER ALTSTADT	22
ABB. 16:	AUSLASTUNG DER STELLPLÄTZE IN DER ALTSTADT UND AM BAHNHOF	23
ABB. 17:	CITY-RUFBUS / VERKNÜPFUNGSPUNKT HAUPTBAHNHOF	24
ABB. 18:	BEISPIELE MODERNER UND TEILWEISE BARRIEREFREIER HALTESTELLEN	25
ABB. 19:	BEISPIELE VON HALTESTELLEN MIT UNGENÜGENDEM AUSBAUZUSTAND	25
ABB. 20:	BESTANDSSITUATION HALTESTELLE „RATHAUSTURM“	25
ABB. 21:	BESTANDSBEISPIELE FÜR FAHRBAHNSEITIGE FÜHRUNGSFORMEN	26
ABB. 22:	RADFÜHRUNG IM SEITENRAUM, KONFLIKTPOTENZIALE (SICHT, OBERFLÄCHEN, BREITE)	27
ABB. 23:	RADFÜHRUNG IM SEITENRAUM, KONFLIKTPOTENZIALE (EINBAUTEN, NUTZUNGSÜBERLAGERUNGEN, NUTZUNG ENTGEGEN DER ZULÄSSIGEN FAHRTRICHTUNG)	27
ABB. 24:	BESTANDSITUATION KNOTENPUNKT ERNST-THÄLMANN-STRABE / BRÜCKENSTRABE	29
ABB. 25:	BEISPIELE FÜR EINBAHNSTRABEN	30
ABB. 26:	PUNKTUELLE PROBLEMSTELLEN FÜR DEN RADVERKEHR	30
ABB. 27:	QUALITÄTSUNTERSCHIEDE BEI RADABSTELLANLAGEN	31
ABB. 28:	KONFLIKTE DURCH ZU GERINGE GEHWEGBREITEN IN DER ALTSTADT	33
ABB. 29:	GEHWEGPARKEN IM SÜDBOCKHORN	34
ABB. 30:	BEISPIELE FEHLENDER FUßVERBINDUNGEN	34
ABB. 31:	BEISPIELE FEHLENDER GEHWEGE ENTLANG VON HAUPTVERKEHRSSTRABEN	35
ABB. 32:	KONFLIKTE MIT ABBIEGENDEN KFZ AM KP ERNST-THÄLMANN-STR. / KLEINER STEGEL	35
ABB. 33:	DURCHWEGUNG MITTELSTRABE – GOETHESTRABE	36

ABB. 34: ANPASSUNG VERKEHRSORGANISATION ALTSTADT, BAUSTEIN 2, ANPASSUNG DER PARKREGELUNG	44
ABB. 35: BESTANDSSITUATION IM BEREICH DES MARKTES	44
ABB. 36: BESTANDSSITUATION IM BEREICH REICHESTRASSE	45
ABB. 37: ÜBERSICHT DER MAßNAHMEN ZUR ENTLASTUNG DES ORTSKERNS PERVER	46
ABB. 38: ANBINDUNG GEWERBEGEBIET MAGDEBURGER STRASSE (EHM. CHEMIEWERK)	48
ABB. 39: AUSWEITUNG DER FLÄCHENDECKENDEN VERKEHRSBERUHIGUNG	50
ABB. 40: BEISPIELE MINIKREISVERKEHR (DRESDEN, POTSDAM)	51
ABB. 41 ANPASSUNG KNOTENPUNKTGESTALTUNG / -SIGNALISIERUNG.....	52
ABB. 42 STRAßENRAUMAUFTEILUNG E.-THÄLMANN-STRASSE - BESTAND	56
ABB. 43 E.-THÄLMANN-STRASSE – UMGESTALTUNGSVORSCHLAG, VARIANTE 1.....	56
ABB. 44 E.-THÄLMANN-STRASSE – UMGESTALTUNGSVORSCHLAG, VARIANTE 2.....	56
ABB. 45: PRINZIPIKZITZE STRAßENRAUMGESTALTUNG IM NEBENNENETZ.....	60
ABB. 46: BEISPIELE PLATEAUUFPLASTERUNG (ERKNER UND SALZWEDEL, B.-BRECHT-RING).....	61
ABB. 47: QUERSCHNITT SÜDBOCKHORN IM BESTAND	64
ABB. 48: UMGESTALTUNGSVORSCHLAG QUERSCHNITT SÜDBOCKHORN	64
ABB. 49: VERKNÜPFUNG ZWISCHEN SCHILLERSTRASSE UND ARENDSEER STRASSE.....	65
ABB. 50: BEISPIEL DIAGONALSPERRE, KP GARTENSTRASSE / KARL-GAEDCKE-STRASSE	66
ABB. 51: ERGÄNZUNGSVORSCHLÄGE HALTESTELLENENETZ.....	68
ABB. 52: BEISPIEL HALTESTELLENUNTERSTELLMÖGLICHKEIT	69
ABB. 53: VELOROUTENNETZ VEK 2002 (PLANUNGSBÜRO DR.-ING. DITMAR HUNGER, SVU, 2002).....	73
ABB. 54: GRUNDPRINZIP SCHUTZSTREIFEN / FOTOMONTAGE BÖDDENSTEDTER WEG	78
ABB. 55: GESTALTUNGSBEISPIEL KNOTENPUNKTZUFAHRT FÜR BORDRADWEGE	81
ABB. 56: MÖGLICHKEITEN ZUR SCHUTZSTREIFENFÜHRUNG AN KNOTENPUNKTEN	82
ABB. 57: BEISPIELE ZUR SICHEREN UND ATTRAKTIVEN RADVERKEHRSFÜHRUNG AN KNOTENPUNKTEN.....	83
ABB. 58: BEISPIELE ZUR VERBESSERUNG DER VERKEHRSSICHERHEIT AN POLLERN / UMLAUFSPERREN	84
ABB. 59: BEISPIELE ZUR SCHAFFUNG ZUSÄTZLICHER RADABSTELLMÖGLICHKEITEN	86
ABB. 60: BEISPIELE FÜR GEPÄCKAUFBEWAHRUNG.....	88
ABB. 61: BEISPIELE FÜR ZUSÄTZLICHE INFORMATIONEN	88
ABB. 62: BEISPIELE FÜR ZUSÄTZLICHE SERVICEANGEBOTE IM RADVERKEHR	89
ABB. 63: BEISPIELE FÜR QUERUNGSHILFEN.....	93
ABB. 64: FOTOMONTAGE AUFPLASTERUNG GOETHESTRASSE	96
ABB. 65: FOTOMONTAGE FUßGÄNGERÜBERWEGE AM KREISVERKEHR KARL-MARX-STRASSE.....	97
ABB. 66: GEHWEGÜBERFAHRT (BEISPIEL LUDWIGSFELDE, COTTBUS).....	99
ABB. 67: GEHWEGVORSTRECKUNG (BEISPIEL: DRESDEN, KEMPTEN)	99

ABB. 68: VERKEHRSORGANISATION ALTSTADT, ENTWICKLUNGSOPTION TEIL 1	
VORRANGBEREICH FÜR DEN FUBVERKEHR NEUPERVERSTRASSE	103
ABB. 69: VERKEHRSORGANISATION ALTSTADT, ENTWICKLUNGSOPTION TEIL 2	
VORRANGBEREICH FÜR DEN FUBVERKEHR HOLZMARKTSTRASSE	105

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 Straßennetzstruktur / Straßenbaulastträgerschaften
- Anlage 2 Verkehrsorganisation
- Anlage 3 Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Anlage 4 Parkraumsituation im Altstadtgebiet
nach Art und Zugang der Stellplätze
- Anlage 5 Parkraumsituation im Altstadtgebiet
Stellplatzauslastung - nachts früh
- Anlage 6 Parkraumsituation im Altstadtgebiet
Stellplatzauslastung - nachmittags
- Anlage 7 Parkraumsituation im Altstadtgebiet
Stellplatzauslastung - nachts
- Anlage 8 Öffentlicher Personennahverkehr
- Anlage 9 Bestandsnetz im Radverkehr
- Anlage 10 Umgestaltung Dreiländereck (Südbockhorn / Lüneburger Straße / Böddenstedter Weg)

Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
ADAC	Allgemeiner deutscher Automobilclub
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
INSA	Auskunftsportal der NASA
Kfz	Kraftfahrzeug
KK	Kleiner Kreisverkehr
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MK	Minikreisverkehr
NASA	Nahverkehrsservice Sachsen Anhalt GmbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PVGS	Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
Tab.	Tabelle
VEK	Verkehrsentwicklungskonzept

1 Veranlassung und Zielstellung

Das integrierte Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) aus dem Jahre 2002 diente der Hansestadt Salzwedel über die letzten Jahre als Arbeitsgrundlage für die Investitions- und Maßnahmenplanung im kommunalen Verkehrssektor.

Seit der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungskonzeptes sind verschiedene verkehrs- und siedlungsstrukturelle, wirtschaftliche, gesellschaftliche sowie soziodemografische Veränderungen erfolgt.

So war die Umsetzung der Ortsumgehung im Zuge der B 248 sowie der B 71 beispielsweise Grundlage für eine Neustrukturierung des Verkehrsnetzes in der Hansestadt Salzwedel. Durch die Neubautrasse haben sich andere Voraussetzungen zur Abwicklung des Durchgangsverkehrs sowie bezüglich der Verkehrsorganisation im Kernstadtgebiet ergeben. Die Potenziale der Ortsumgehung werden bisher jedoch noch nicht vollständig genutzt.

Aus diesen und verschiedenen weiteren Gründen sollen die Zielstellungen und Maßnahmenkonzepte des VEK 2002 auf Grundlage aktueller Analysen nach nunmehr über 10 Jahren überprüft und fortgeschrieben werden. Hierbei sollen die neuen Gegebenheiten sowie aktuelle verkehrsplanerische Erkenntnisse berücksichtigt werden.

Denn, auch bei verschiedenen planerischen und technischen Regelwerken sowie hinsichtlich der Gesetzgebung sind seit 2002 wesentliche Änderungen erfolgt. Zudem spielen die Themen Luftreinhaltung, Lärminderung sowie Klimaschutz eine deutlich stärkere Rolle.

Entsprechend sind die im VEK 2002 formulierten Zielstellungen für eine stadtverträgliche Mobilität weiterzuentwickeln. Hauptziel muss es dabei sein, die guten stadtstrukturellen Voraussetzungen optimal im Sinne der Förderung des Umweltverbundes zu nutzen.

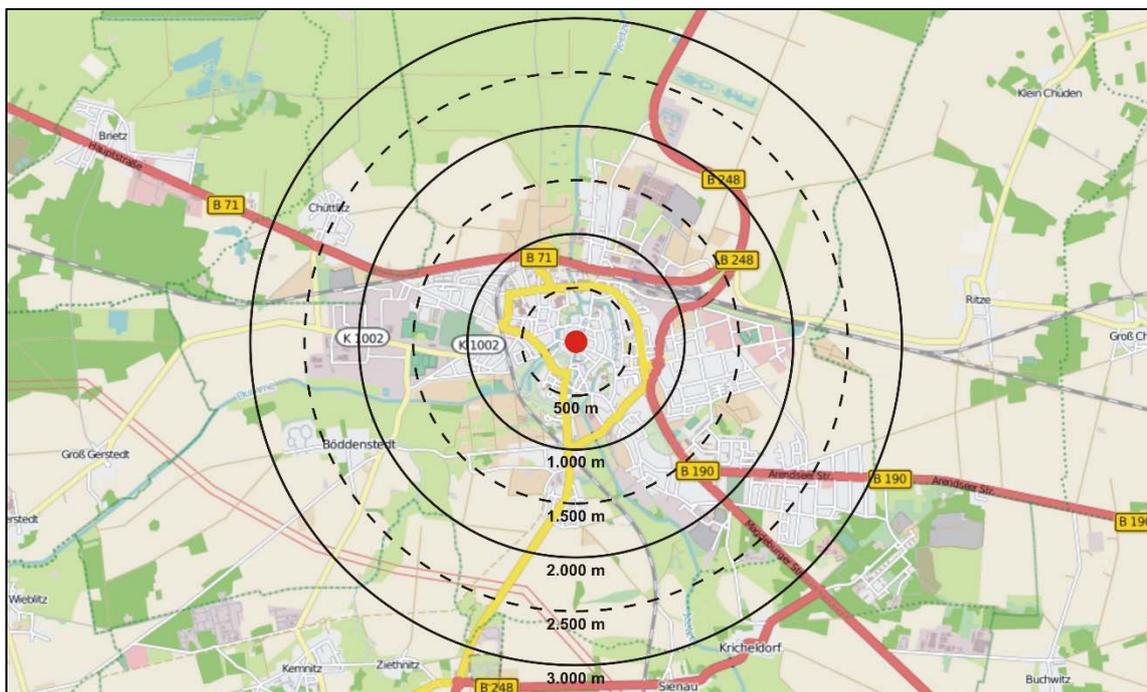
Hierfür ist eine verkehrsträgerübergreifende integrierte Betrachtung des Gesamtverkehrssystems der Hansestadt Salzwedel durchzuführen.

2 Bestandsanalyse

2.1 Stadt- und Siedlungsstruktur

Das Kernstadtgebiet der Hansestadt Salzwedel ist durch eine kompakte Siedlungsstruktur gekennzeichnet. Damit bestehen gute Voraussetzungen für den nichtmotorisierten Verkehr.

Ausgehend vom zentralen Haltestellenstandort „Am Rathausturm“ liegt das gesamte Kernstadtgebiet innerhalb eines Luftlinienradius von 3 km (siehe Abb. 1). Der Begriff „Stadt der kurzen Wege“ ist hier Realität.



Kartengrundlage: ©OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Abb. 1: Luftlinienentfernung ausgehend von der Haltestelle „Am Rathausturm“

Neben dem Kernstadtgebiet gehören 48 Ortschaften bzw. Ortsteile zur Hansestadt Salzwedel. Diese liegen bis zu 19 Straßenkilometer vom Kernstadtgebiet entfernt. Einzelne Ortschaften / Ortsteile, wie z. B. Chüttlitz, Böddenstedt, Kemnitz, Kricheldorf und Ritze finden sich jedoch auch im Nahbereich des Kernstadtgebietes weniger als 5 km vom Zentrum entfernt. Die größte Ortschaft Prezler liegt ebenfalls lediglich ca. 7 km Luftlinie entfernt.

In der Hansestadt Salzwedel leben aktuell ca. 25.000 Einwohner.

2.2 Verkehrsnetzstruktur

Das Straßennetz in der Hansestadt Salzwedel dient neben der Erschließung und Verknüpfung der einzelnen Stadtgebiete teilweise auch zur Abwicklung regionaler und überregionaler Verkehrsströme.

In Nord-Süd-Richtung verläuft die B 248 und in Ost-West-Richtung die B 71 bzw. die B 190 durch das Stadtgebiet. Im innerstädtischen Abschnitt verlaufen beide Bundesstraßen gemeinsam im Zuge der südlichen Ernst-Thälmann-Straße tangential östlich an der Altstadt vorbei (siehe Anlage 1). Nördlich des Kreisverkehrs Schillerstraße werden die Bundesstraßen im Zuge von Umgehungstrassen um sensible Bereiche herumgeführt. Im südlichen Bereich (Arendseer Straße / Magdeburger Straße) sowie in verschiedenen Ortsteilen gibt es jedoch teilweise Nutzungsüberlagerungen und Konflikte.

Neben den Bundesstraßen existieren im Verwaltungsgebiet auch noch verschiedene Landes- und Kreisstraßen. Diese dienen u. a. auch der Erschließung der Ortsteile. Im Kernstadtgebiet finden sich nach Abstufung der L 8 nur noch drei Kreisstraßenabschnitte. Dies sind die K 1002 im Zuge des Gerstedter Weges / Böddenstedter Weges und ausgehend von der Ortsumgehung in Richtung Ritze sowie die K 1376 im Zuge des Sportplatzweges / Flögsand.

Diese werden im Kernstadtgebiet durch verschiedene städtische Hauptverkehrs- und Erschließungsstraßen ergänzt. Am wichtigsten ist hierbei der Straßenzug Jahnstraße / Karl-Marx-Straße / Ernst-Thälmann-Straße / Brückenstraße, welcher die Altstadt mit einem Dreiviertelkreis umschließt. Geschlossen wird der Kreis im Zuge von Neutorstraße / Holzmarktstraße / Südbockhorn. Wobei diese Fahrtroute unmittelbar durch die historische Altstadt führt.

2.3 Konflikt- und Unfallsituation

Die Unfallsituation ist ein wesentlicher Indikator für bestehende Konflikte im Verkehrssystem. Daher wurden im Rahmen der Bestandsanalyse die Unfalldaten für die Jahre 2012 bis 2014 ausgewertet. Diese wurden vom Polizeirevier Altmarktkreis Salzwedel zur Verfügung gestellt. Ergänzend wurden Konfliktbeobachtungen sowie eine qualitative Bewertung der bestehenden Verkehrsanlagen durchgeführt.

Anhand der Unfallsteckkarte (siehe Abb. 2) wird deutlich, dass an verschiedenen Punkten im Stadtgebiet gehäuft Unfälle auftreten. In den letzten Jahren waren an folgenden Punkten Auffälligkeiten zu verzeichnen:

- Kreisverkehr Schäferstegel / Karl-Marx-Straße
- Ernst-Thälmann-Straße / Vor dem Lüchower Tor

- Ernst-Thälmann-Straße / Brückenstraße
- Ernst-Thälmann-Straße / An der Altmarkpassage
- Ernst-Thälmann-Straße / Arendseer Straße
- Ernst-Thälmann-Straße / Schillerstraße
- Altperverstraße / Burgstraße
- Kreisverkehr Schillerstraße

Teilweise wurden bereits Maßnahmen zur Entschärfung der Konflikte umgesetzt, so zum Beispiel die Aufhebung der Zweistreifigkeit am Kreisverkehr Schillerstraße.

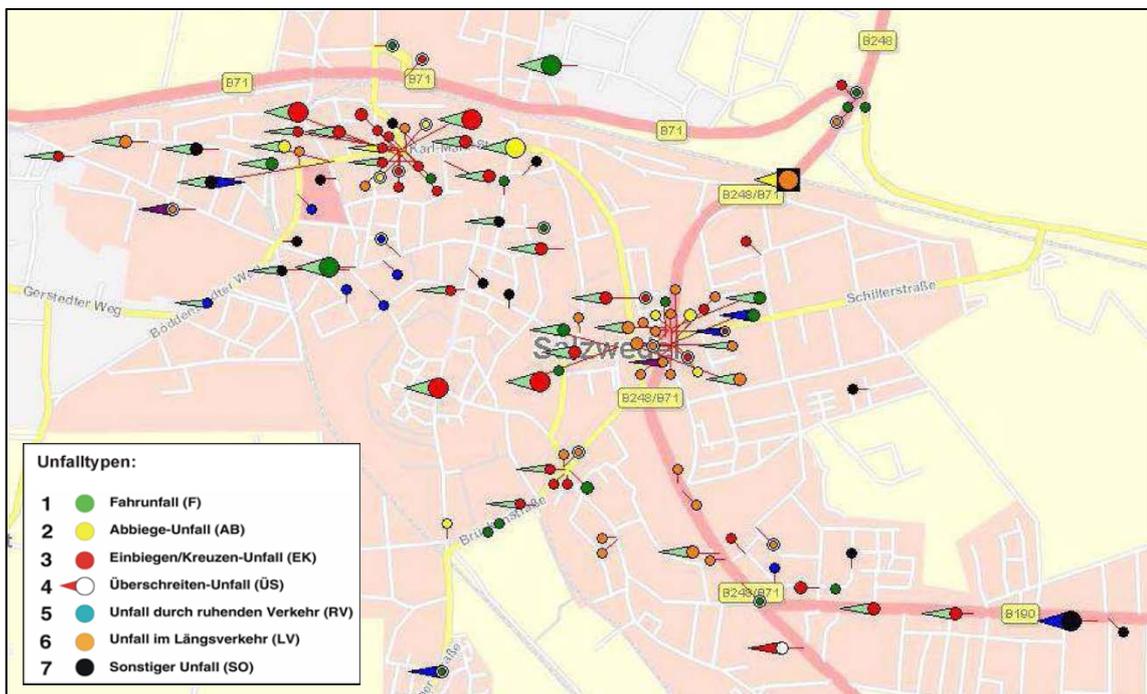


Abb. 2: Verkehrsunfälle vom 01.01.2012 bis 31.12.2014

Bei der Auswertung der Unfallsituation wird weiterhin deutlich, dass bei einer Vielzahl von Unfällen Radfahrende beteiligt sind (Unfälle mit grünen Fähnchen in Abb. 2). Bei Unfällen mit Personenschaden liegt der Anteil von Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung bei 74 %. Dies verdeutlicht den Handlungsbedarf zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Radverkehr.

Bezogen auf alle Unfälle ist der Radverkehr bei etwa jedem dritten Unfall beteiligt. Allerdings ist hierbei zu beachten, dass Radverkehrsunfälle ohne größere Folgen häufig nicht bei der Polizei gemeldet werden. Hier besteht eine hohe Dunkelziffer in der öffentlichen Statistik.

In Abb. 3 sind die Anteile der verschiedenen Unfalltypen dargestellt. Es wird deutlich, dass nahezu ein Drittel der Unfälle beim Zufahren aus der Nebenrichtung an Knotenpunkten (Einbiegen-Kreuzen-Unfall) erfolgt. Werden

ausschließlich die Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung betrachtet, liegt der Anteil der Einbiegen-Kreuzen-Unfälle sogar bei 51 %. Es handelt sich um ein klassisches Unfallbild, welches sich u. a. durch die Vielzahl von Radverkehrsanlagen im Seitenraum begründet.

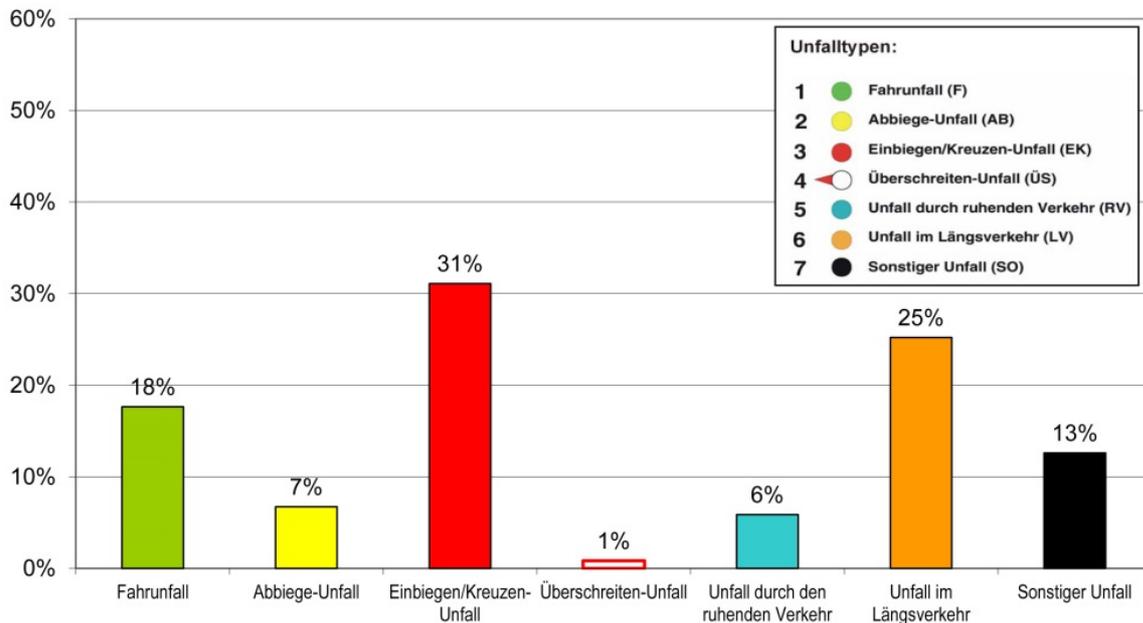


Abb. 3: Anteil der einzelnen Unfalltypen – alle Unfälle

Weitere Auffällige Unfalltypen bilden Fahrnfälle sowie Unfälle im Längsverkehr. Wesentliche Ursachen sind hierbei zumeist zu hohe Geschwindigkeiten und zu geringe Abstände.

Positiv ist die geringe Anzahl der Überschreiten-Unfälle. Auch insgesamt ist die Zahl der Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs sehr gering. Allerdings besteht auch hier in der Regel eine hohe Dunkelziffer.

2.4 Kfz-Verkehr

Aktuelle Informationen zu den Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet Salzwedel liegen nicht vor. Allerdings kann für die Bundes- und Landesstraßen auf Informationen aus der Straßenverkehrszählung 2010 zurückgegriffen werden (siehe Abb. 4).

Die höchsten Verkehrsaufkommen werden mit ca. 12.000 Kfz/24h im Kernstadtgebiet im Zuge der Ernst-Thälmann-Straße erreicht. Ursächlich hierfür sind der gemeinsame Verlauf der Bundesstraßen in diesem Bereich sowie die Überlagerung mit innerstädtischen Binnenverkehren. In den Ortseingangsbereichen sind deutlich geringere Verkehrsaufkommen zu verzeichnen. Wesentlich geringer sind die Unterschiede beim Schwerverkehr. Speziell im Verlauf der B 71 sowie des nördlichen Astes der B 248 ist eine hohe Nutzungsintensivität durch den Schwerverkehr festzustellen.

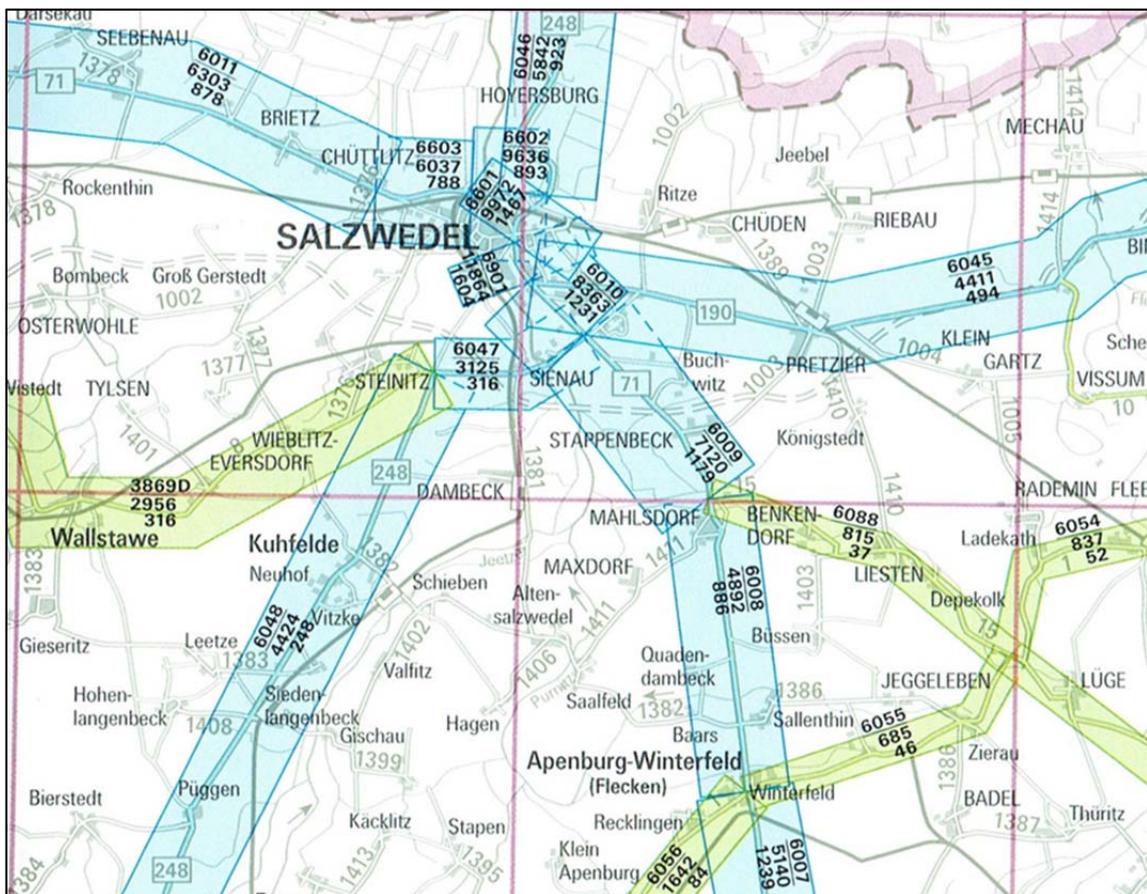


Abb. 4: Überregionales Verkehrsaufkommen (Quelle: Land Sachsen-Anhalt, SVZ 2010)

Die allgemeine Entwicklung der Verkehrsaufkommen in der Region Salzwedel in den letzten Jahren kann auf Grundlage zweier Dauerzählstellen im Zuge der Bundesstraßen nachvollzogen werden. Diese befinden sich im Zuge der B 71 südlich der Hansestadt Salzwedel in Kakerbeck (siehe Abb. 6) und nördlich im Zuge der B 248 zwischen Lübbow und Lüchow (siehe Abb. 5).

Für beide Dauerzählstellen sind in den letzten Jahren ähnliche Gesamtverkehrsaufkommen zu verzeichnen. Dauerhafte signifikante Veränderungen sind nicht zu verzeichnen. Lediglich bei den Schwerverkehrsaufkommen ist kontinuierlich ein leichter Zuwachs erfolgt.

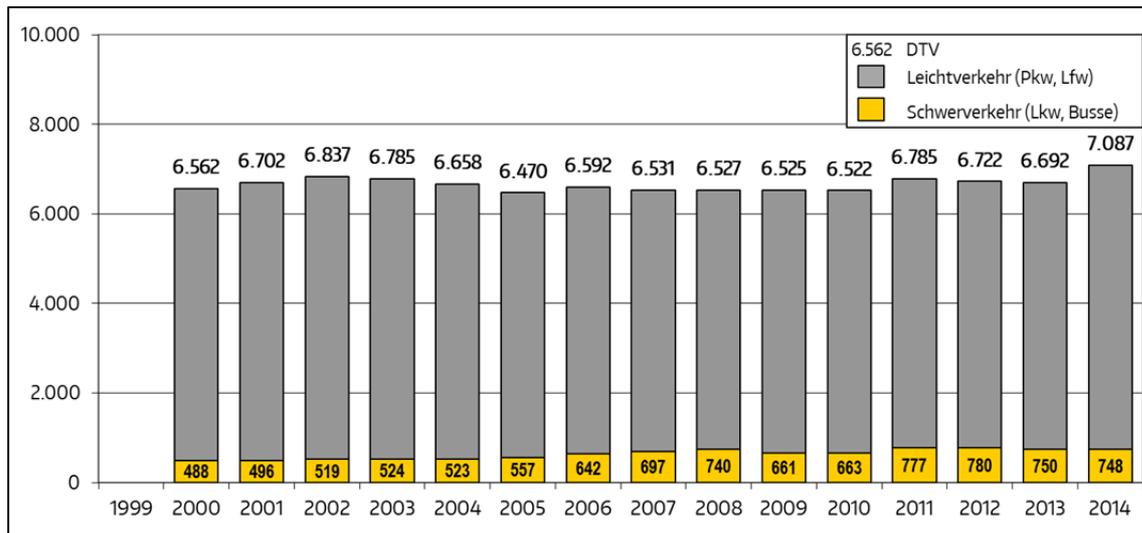


Abb. 5: Dauerzählstelle B 248 Lüchow (Datengrundlage: BAST)

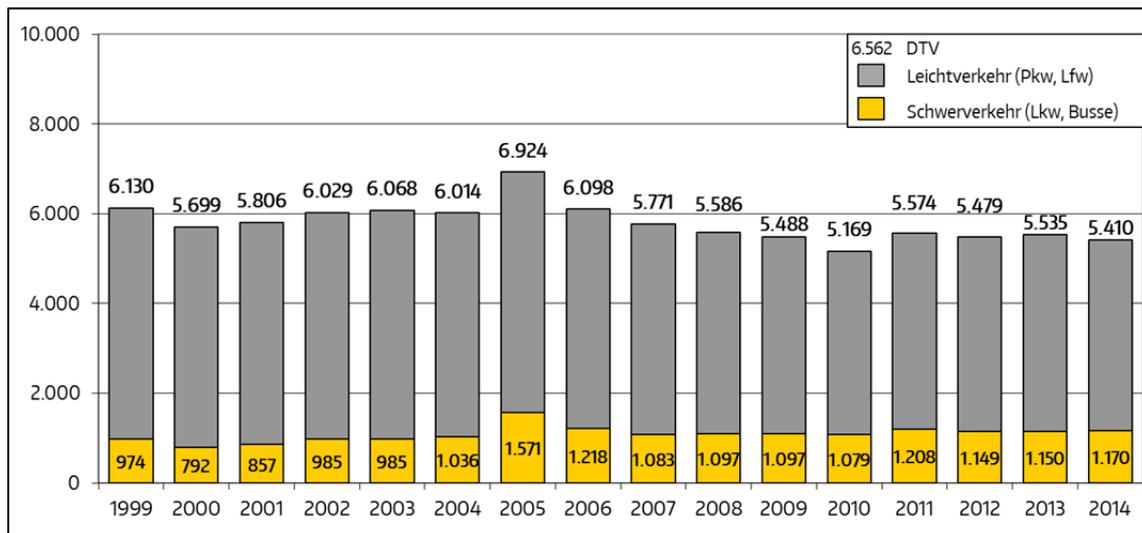


Abb. 6: Dauerzählstelle B 71 Kakerbeck (Datengrundlage: BAST)

Innerhalb des Stadtgebietes ist durch die Verlagerung des Bundesstraßenverkehrs aus dem Stadtzentrum heraus eine deutliche Entlastung eingetreten. Sowohl in der Altstadt als auch im Zuge der Ernst-Thälmann-Straße, Karl-Marx-Straße und Uelzener Straße haben sich die Verkehrsaufkommen deutlich reduziert.

Regionaler und überregionaler Verkehr findet im Bereich der Altstadt kaum noch statt. Lediglich die Verbindung Neutorstraße / Holzmarktstraße / Südbockhorn wird für einzelne Fahrtbeziehungen als Querverbindung genutzt.

Dominierend sind hierbei jedoch vor allem innerstädtische Binnenverkehre. Vor allem für die Verknüpfungen zwischen den Stadtteilen westlich und öst-

lich bzw. südlich des Stadtzentrums ist eine Durchfahrt durch die Altstadt weiterhin effektiv (siehe Abb. 7). Dadurch ergeben sich in der Altstadt Einschränkungen durch gebietsbezogenen (bezogen auf die Altstadt) Durchgangsverkehr. Es erfolgt eine Überlagerung mit den hier vorhandenen hohen Nutzungsanforderungen im Seitenraum sowie durch den Fuß- und Radverkehr. Betroffen sind die Neuperver- und Altperverstraße, der Südbockhorn sowie die sehr engen Straßenräume im Zuge von Neutorstraße, Holzmarktstraße, Jenny-Marx-Straße, An der Lorenzkirche und Westermärkstraße. Die Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität wird hier deutlich eingeschränkt. Die leistungsfähige Alternativverbindung im Verlauf der Brückenstraße / Ernst-Thälmann-Straße / Karl-Marx-Straße / Jahnstraße wird zu wenig genutzt.

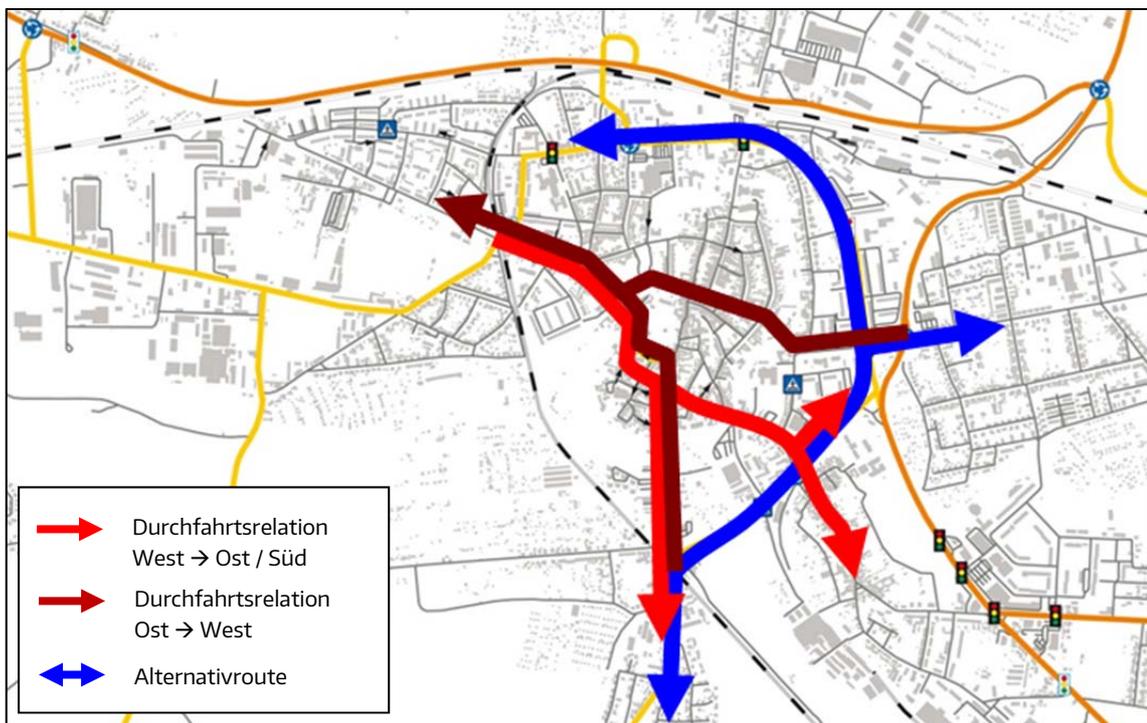
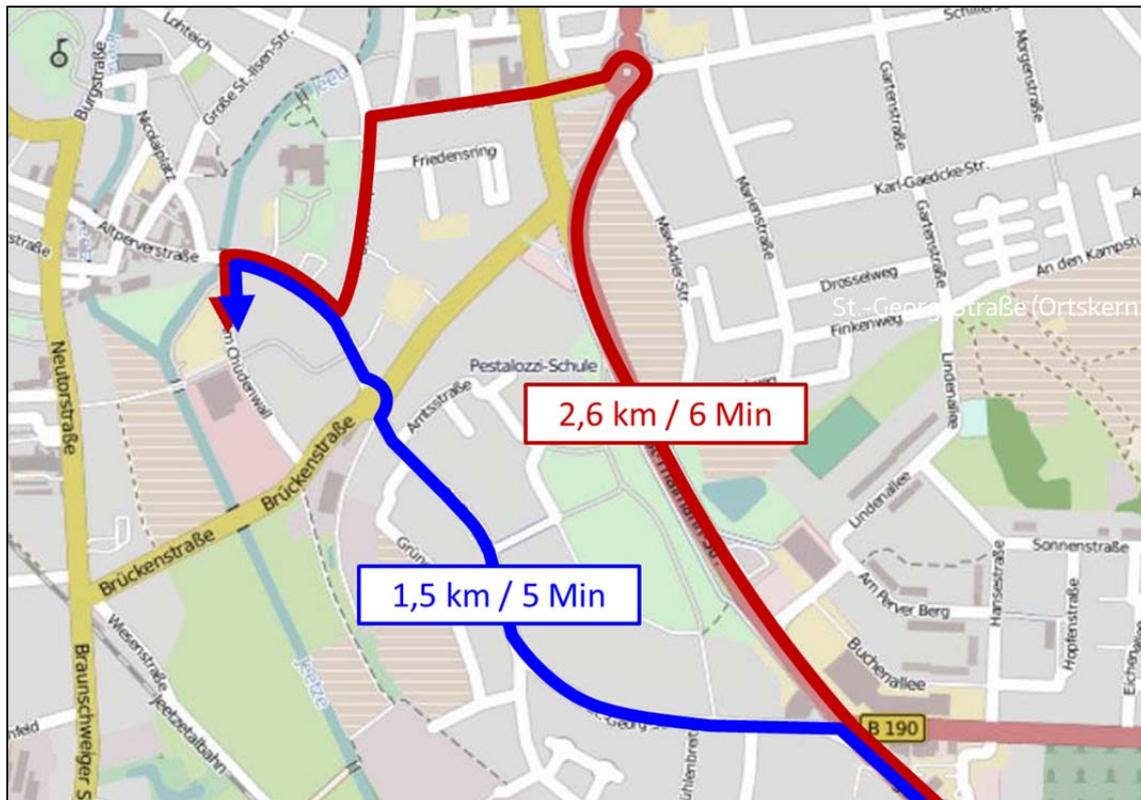


Abb. 7: Durchfahrtsrelationen im Bereich der Altstadt

Ebenfalls von gebietsfremdem Durchgangsverkehr betroffen ist die St.-Georg-Straße. Für die Erschließung der Altstadt ist aus und in Richtung Süden die Verbindung durch den Ortskern Perver deutlich kürzer und teilweise auch schneller als die Fahrtroute über die Ernst-Thälmann-Straße. In Fahrtrichtung Altstadt wird die Problematik dadurch verstärkt, dass keine direkte Verknüpfung zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Brückenstraße besteht (siehe Abb. 8).

Auch hier werden die Wohn- und Aufenthaltsfunktionen deutlich eingeschränkt. Zudem ergeben sich auch negative Effekte für die Schulwegsicherheit der Pestalozzi-Schule.



Kartengrundlage: ©OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Abb. 8: Fahrtroutenvergleich Ortskern Perver

In Anlage 3 sind die bestehenden zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Stadtgebiet dargestellt. Es wird deutlich, dass in vielen Wohngebieten bereits heute eine flächendeckende Verkehrsberuhigung existiert und ein Niedriggeschwindigkeitsniveau beschildert ist. Wesentliche Lücken bestehen noch im Bereich des Wohngebietes Uelzener Straße / Lüneburger Straße, in den Gebieten am westlichen Altstadtrand sowie im Bereich der Goethestraße.

In der Altstadt selbst bestehen ebenfalls Lücken. So ist beispielsweise im Zuge der St.-Ilsen-Straße und auf Teilen der Neuperverstraße eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zulässig. Insgesamt ist die Geschwindigkeitsregelung uneinheitlich. Es besteht eine Mischung aus Abschnitten mit Tempo 50, 30 und 20 sowie mit verkehrsberuhigten Bereichen.

Hinsichtlich der Gestaltung der Straßenräume im Nebennetz ist festzustellen, dass vielfach das beschilderte Niedriggeschwindigkeitsniveau bereits durch bauliche Maßnahmen unteretzt worden ist (siehe Abb. 9). Jedoch existieren auch einige Neubauabschnitte (z. B. Auf dem Hohen Felde, Danneilweg) ohne geschwindigkeitsdämpfende Elemente.



Abb. 9: Beispiele zur Straßenraumgestaltung im Nebennetz

Im Haupt- und Erschließungsstraßennetz sind teilweise überbreite Straßenräume vorzufinden. Die Ernst-Thälmann-Straße (siehe Abb. 10) ist noch geprägt von ihren bis zur Inbetriebnahme der Ortsumgehung vorhandenen Funktionen als Bundesstraße. Die Verkehrsmengen haben sich allerdings seitdem deutlich reduziert. Der vierspurige Fahrbahnquerschnitt ist nicht mehr erforderlich.



Abb. 10 Bestandsituation Ernst-Thälmann-Straße



Abb. 11: Beispiele mit überbreiten Straßenräumen

Ähnlich ist die Situation im Zuge der Uelzener Straße. Auch hier haben sich die Verkehrsfunktionen deutlich verändert, sodass eine Anpassung des Querschnittes nun möglich ist. In anderen Bereichen wie z. B. im Verlauf des Südbockhorns übersteigt die Fahrbahnfläche ebenfalls das erforderliche Maß.

In der Folge ergeben sich ein potenziell höheres Geschwindigkeitsniveau sowie verstärkte Trennwirkungen. Ähnlich ist die Situation an einigen Knotenpunkten. Hier ergeben sich parallel Einschränkungen für die Erkennbarkeit der Vorfahrtregelungen sowie hinsichtlich der Übersichtlichkeit. Beispielhaft hervorzuheben sind dabei folgende Knotenpunkte (siehe Abb. 12 von links nach rechts):

- Böddenstedter Weg / Gerstedter Weg / Auf dem hohen Felde
- Böddenstedter Weg / Jahnstraße / Südbockhorn
- Nordbockhorn / Südbockhorn



Abb. 12 Beispiele unübersichtlicher Knotenpunkte

Im Rahmen des Umbaus der Braunschweiger Straße wurde eine geschwindigkeitsdämpfende Ortseingangsgestaltung vorgesehen (siehe Abb. 13). Diese verhindert, dass die Außerorts-Geschwindigkeiten in das Stadtgebiet verschleppt werden.



Abb. 13 geschwindigkeitsdämpfende Ortseingangsgestaltung Braunschweiger Straße

In den meisten anderen Ortseingangsbereichen ist eine derartige Gestaltung bisher noch nicht erfolgt. Die erhöhten Geschwindigkeiten sorgen hier für Lärmbeeinträchtigungen, Trennwirkungen und Querungsdefizite. Neben

dem Stadtkerngebiet sind insbesondere auch die Ortsdurchfahrten in den Ortsteilen und Ortschaften betroffen.

2.5 Kfz-Parken

Am unmittelbaren Rand des Altstadtkernes liegen mehrere zentrale öffentliche Parkierungseinrichtungen (siehe Anlage 4 bzw. Abb. 14). Diese sind gebührenfrei nutzbar. Eine zeitliche Beschränkung der Parkdauer existiert lediglich für den Parkplatz in der Neuperverstraße. In Summe steht mit den zentralen öffentlichen Parkierungseinrichtungen am unmittelbaren Altstadtrand ein Stellplatzangebot von allein ca. 553 Parkplätzen zur Verfügung. Hinzu kommt eine weitere große teilöffentliche Parkierungseinrichtung der Sparkasse. Die zentralen Bereiche der Altstadt sind ausgehend von den großen Parkierungseinrichtungen zu Fuß jeweils in weniger als 5 Minuten erreichbar.

Im Altstadtkern selbst steht am Nicolaiplatz eine weitere zentrale öffentliche Parkierungseinrichtung zur Verfügung. Diese ist jedoch gebührenpflichtig.



Abb. 14: zentrale Parkmöglichkeiten am Rande des Altstadtkernes

Darüber hinaus finden sich in der Altstadt eine Vielzahl von kleinteiligen Parkmöglichkeiten im Straßenraum (ca. 1.121 Stellplätze). Diese weisen unterschiedliche Bewirtschaftungsformen auf. Im Zuge der Neuperverstraße und im Umfeld des Nicolaiplatzes besteht Gebührenpflicht. Unter anderem in der Altperverstraße, Jenny-Marx-Straße und Wallstraße existiert eine zeitliche Beschränkung der Parkdauer. Ein großer Teil der Stellplätze in der Altstadt kann jedoch ohne Beschränkungen genutzt werden. In Summe der Angebote auf den großen Parkplätzen sowie der Stellplätze im Straßenraum können etwa 73 % der öffentlichen Parkmöglichkeiten in der Altstadt sowie in deren direktem Umfeld ohne Einschränkungen genutzt werden (siehe Abb. 15).

Es existiert kein einheitliches und durchgängiges Parkraumbewirtschaftungssystem für die Altstadt. Eine Bewohnerparkregelung existiert ebenfalls nicht. Durch die Vielzahl unbewirtschafteten Stellplätze im zentralen Kern-

bereich entstehen zusätzliche Parksuchverkehre. Statt einer Nutzung der großen Parkierungseinrichtungen am Altstadtrand wird bis in den Kern hineingefahren.

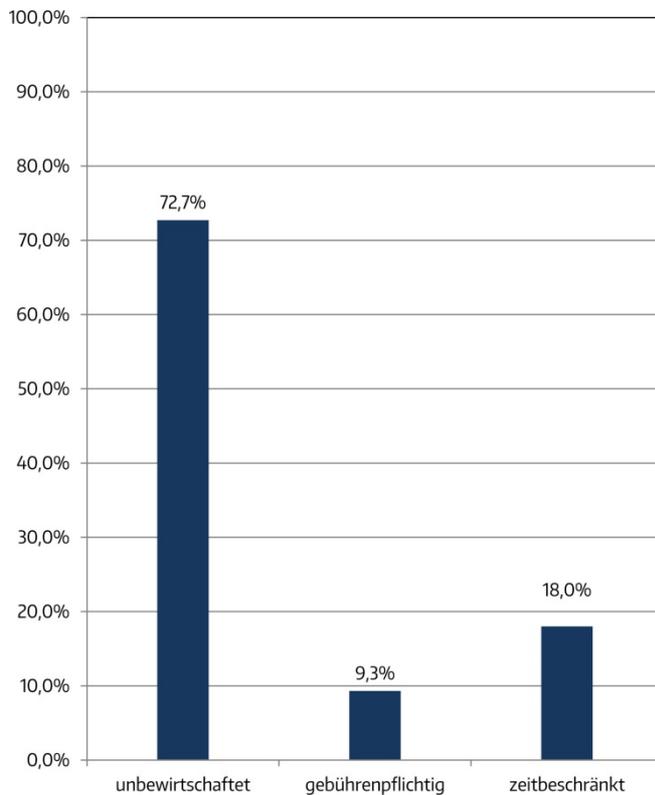


Abb. 15: Anteil der Bewirtschaftungsformen im Bereich der Altstadt

Dies verdeutlichen auch die Erhebungen zur Stellplatzauslastung, welche im Rahmen der Bestandsanalyse an einem wochenmittigen Werktag für drei Zeitscheiben (vormittags, nachmittags und nachts) durchgeführt worden sind. Die Auslastungen für die einzelnen Straßenabschnitte und Stellplatzanlagen sind in den Anlagen 4 bis 7 dargestellt.

Nachts sind nur an wenigen Stellen punktuell hohe Auslastungen zu verzeichnen. Diese konzentrieren sich auf das Umfeld der Marienkirche und den Bereich des Wohngebietes Friedensring. Tags sind im Altstadtbereich deutlich höhere Auslastungsgrade vorhanden. Verschiedene Teilabschnitte weisen eine besonders hohe Nachfrage auf. Hierbei handelt es sich zumeist um Abschnitte ohne Gebührenpflicht.

Bei den zentralen Parkierungseinrichtungen ist festzustellen, dass die höchsten Auslastungsgrade für den Parkplatz an der Schillerstraße festzustellen sind. Auch für die Parkplätze Südbockhorn und Tiefensteig / Nordbockhorn waren vergleichsweise hohe Auslastungsgrade festzustellen. Da die beiden letzteren Parkierungseinrichtungen auch signifikante Nutzungen in der Nacht aufweisen, ist hier zusätzlich von einer intensiven Nutzung durch Bewohner auszugehen.

Für die anderen großen Stellplatzeinheiten sind im gesamten Tagesverlauf nur geringe bis mittlere Auslastungsgrade festzustellen. Die Parkplätze Am Chüdenwall und Altperverstraße weisen durchweg noch erhebliche Kapazitätsreserven auf. Auch auf dem Nicolaipplatz bestehen durchgehend freie Parkmöglichkeiten.

Insgesamt ist daher festzustellen, dass in der Altstadt der Hansestadt Salzwedel ausreichende Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Es sind jederzeit freie Stellplatzkapazitäten vorhanden. Die maximale Auslastung der öffentlichen Stellplätze liegt bei 61 % (siehe Abb. 16). Zudem ist zu berücksichtigen, dass darüber hinaus noch weitere teilöffentliche und private Stellplätze auf den Grundstücken zur Verfügung stehen.

Für die 120 am Bahnhof zur Verfügung stehenden Stellplätze wurden im Rahmen der Erhebungen ebenfalls durchgehend Kapazitätsreserven festgestellt (siehe Abb. 16).

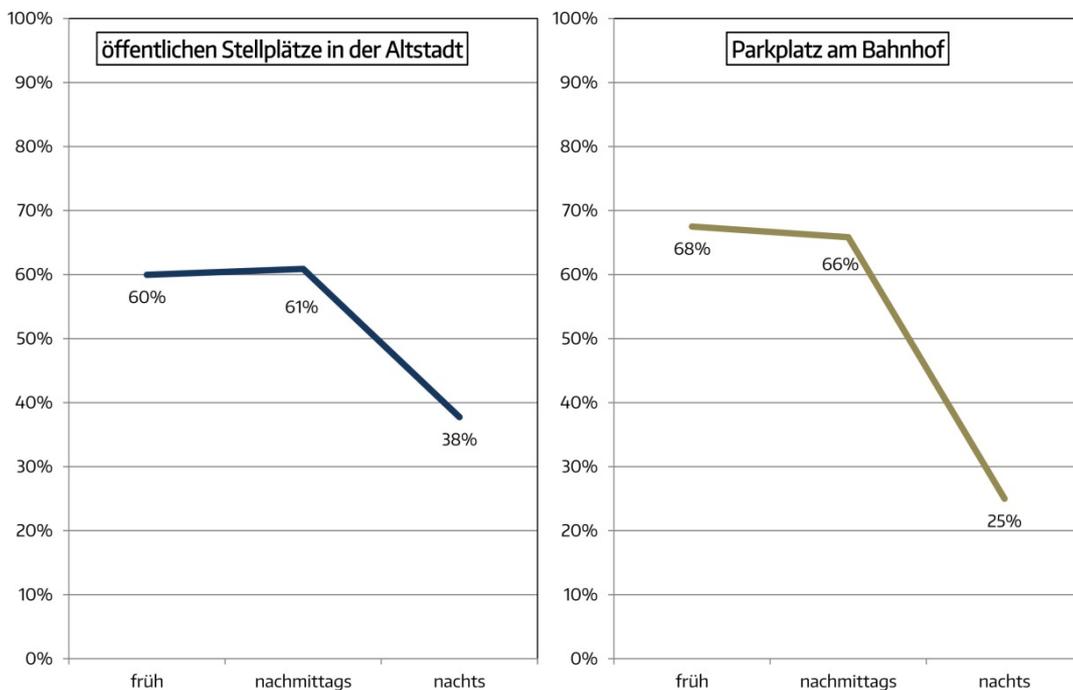


Abb. 16 Auslastung der Stellplätze in der Altstadt und am Bahnhof

In verschiedenen Abschnitten sind die Stellplätze in der Altstadt als Gehwegparken angeordnet. Dadurch ergeben sich Einschränkungen für den Fußverkehr (siehe Kapitel 2.8 bzw. Maßnahmenkomplex K 8). Darüber hinaus werden viele Straßenabschnitte sehr stark durch den ruhenden Verkehr dominiert. Die Parkmöglichkeiten sind nicht strukturiert und klar erkennbar. Dies führt dazu, dass teilweise Knotenpunktbereiche und Bordabsenkungen zugeparkt werden. Auch für den Straßenraumeindruck und die Aufenthaltsqualität ergeben sich Einschränkungen.

2.6 ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot in der Hansestadt Salzwedel ist sehr stark durch flexible Bedienformen geprägt. Klassischer Linienbusverkehr findet im Wesentlichen auf den aufkommensstarken Hauptverbindungen im Regionalverkehr statt. Das Regionalbusangebot in der Fläche sowie auch der Stadtbusverkehr Salzwedel sind als Rufbussystem organisiert.



Abb. 17 City-Rufbus / Verknüpfungspunkt Hauptbahnhof

Das City-Rufbus-System hat sich bewährt und wird von den Nutzern gut angenommen. Es ermöglicht ein regelmäßiges ÖPNV-Angebot auch in Bereichen mit geringer Nachfrage. Zudem ergeben sich innerhalb der jeweiligen Rufbusflächen in der Regel direkte Quelle-Ziel-Verbindungen.

Demgegenüber stehen eine höhere Zugangsschwelle zum System (vorheriger Anruf notwendig) sowie eine gewisse Vorlaufzeit vor Fahrtantritt. Angesichts der überschaubaren Ausdehnung des Kernstadtgebietes überwiegen dennoch die Vorteile des flexiblen Systems. Zudem wurde zur Reduzierung der Zugangsschwelle für das Stadtbussystem an der Haltestelle „Rathausurm“ ein regelmäßiges Fahrtangebot ohne die Notwendigkeit einer vorherigen Anmeldung etabliert. Im Zuge der Hauptverkehrsstraßen wird das Rufbusangebot durch den Regionalbusverkehr verdichtet. Damit ergeben sich regelmäßige Verbindungen zum Hauptbahnhof.

Die Erschließungswirkung des Stadtbussystems ist insgesamt als gut einzuschätzen. Innerhalb des Kernstadtgebietes ist die nächste Haltestelle nahezu flächendeckend weniger als 300 m Luftlinie entfernt (siehe Anlage 8). Kleinere Erschließungslücken finden sich in folgenden Bereichen:

- Hoyersburger Straße nördlicher Abschnitt
- Reimannstraße
- St. Georg-Straße nördlicher Abschnitt
- Gardelegener Straße/ Bergstraße
- Winkelmannstraße / Wandlungsbreite / Ludwig-Frank-Straße

Die Haltestellensituation im Stadtgebiet ist sehr unterschiedlich. Einerseits existieren moderne barrierefreie Haltestellenstandorte (siehe Abb. 18). An-

derseits finden sich im Stadtgebiet teilweise auch Haltestellen mit ungenügendem Ausbauzustand (siehe Abb. 19). Die Wartebereiche sind teilweise unbefestigt und häufig zu schmal. Es fehlen barrierefreie Zustiegsmöglichkeiten. Angesichts der zunehmenden Zahl älterer Einwohner und Nutzer ist dies besonders problematisch.

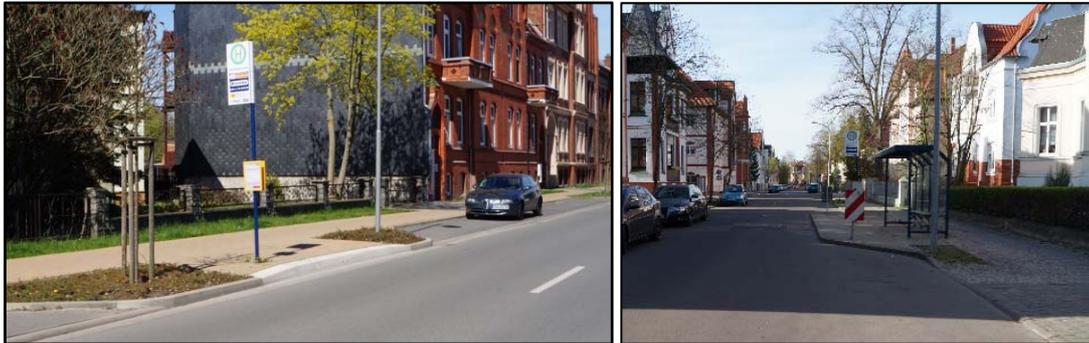


Abb. 18: Beispiele moderner und teilweise barrierefreier Haltestellen



Abb. 19 Beispiele von Haltestellen mit ungenügendem Ausbauzustand

Auch an der zentralen innerstädtischen Bushaltestelle „Rathausturm“ (siehe Abb. 20) ist ein barrierefreier Zustieg aktuell nicht möglich. Hier ist jedoch der Bedarf besonders hoch.



Abb. 20 Bestandssituation Haltestelle „Rathausturm“

Fehlende Unterstellmöglichkeiten bilden ein weiteres Problem am Haltestellenstandort „Rathausturm“. Bei Wind, Regen oder Schnee existiert keinerlei

Schutzmöglichkeit für wartende Fahrgäste. Angesichts der zentralen Bedeutung des Haltestellenstandortes ist dies nicht optimal. Wegen des sensiblen städtebaulichen Umfeldes ist eine Kompromisslösung erforderlich, welche auch die Bedürfnisse der ÖPNV-Nutzer berücksichtigt.

Das Informationsangebot sowohl am Standort „Rathausturm“ als auch im Internet ist als gut einzuschätzen. Auf den Seiten der PVGS und der NASA bzw. INSA können umfangreiche Fahrplan-, Liniennetz- und Routeninformationen abgerufen werden.

Im Bahnverkehr bestehen ab dem Hauptbahnhof Salzwedel regelmäßige Verbindungen nach Magdeburg und Uelzen per Regionalexpress. In Richtung Stendal wird dieses Angebot durch eine Regionalbahnlinie verdichtet. Darüber hinaus besteht ein- bis zweimal täglich per Interregioexpress eine direkte Verbindung nach Berlin und Hamburg.

2.7 Radverkehr

In Anlage 9 sind die bestehenden Radverkehrsanlagen der Hansestadt Salzwedel dargestellt. Dabei wird deutlich, dass im Stadtgebiet Salzwedel Radverkehrsführungen im Seitenraum dominieren.

Fahrbahnseitige Führungsformen (Radfahr- oder Schutzstreifen) sind in der Hansestadt lediglich punktuell vorhanden (siehe Abb. 21). Lediglich im Verlauf der Altperverstraße und der Burgstraße wurden Schutzstreifen zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung entgegen der Einbahnstraßenrichtung markiert. Am Knotenpunkt Schillerstraße / Vor dem Neuperver Tor existiert ein kurzer Radfahrstreifen zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung im Zuge der abknickenden Vorfahrt.

Eine klassische beidseitige Radfahr- oder Schutzstreifenlösung für einen längeren Abschnitt existiert jedoch aktuell in der Hansestadt Salzwedel nicht.



Abb. 21: Bestandsbeispiele für fahrbahnseitige Führungsformen

Stattdessen finden sich eine Vielzahl gemeinsamer bzw. getrennter Geh- / Radwege sowie für den Radverkehr zur Nutzung freigegebene Gehwege im Stadtgebiet. Diese weisen generell erhöhte Konfliktpotenziale mit ein- und abbiegendem Kfz-Verkehr sowie mit dem Fußverkehr auf. Die Probleme sind dabei zumeist umso größer, je höher die Nutzungsintensivität durch den Fußverkehr und / oder je dichter die Folge von Einmündungen bzw. Ein- und Ausfahrten ist.

In den Abb. 22 und Abb. 23 werden die wesentlichen Konflikte von Radverkehrsangeboten im Seitenraum an Hand von Beispielen in der Hansestadt Salzwedel bildlich dargestellt.



Abb. 22: Radführung im Seitenraum, Konfliktpotenziale (Sicht, Oberflächen, Breite)



Abb. 23: Radführung im Seitenraum, Konfliktpotenziale (Einbauten, Nutzungsüberlagerungen, Nutzung entgegen der zulässigen Fahrtrichtung)

Das größte Problem bilden Knotenpunkte, Einmündungen, Ein- und Ausfahrten. Hier kommt es häufig zu Konfliktsituationen zwischen dem Radverkehr in Geradeausrichtung sowie ein- und abbiegenden Fahrzeugen. Die Radfahrenden befinden sich bei der Führung im Seitenraum nicht optimal im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs. Teilweise sind die Sichtfelder durch Einbauten, Begrünung oder eine zu weit abgesetzte Führung eingeschränkt. An verschiedenen Einmündungen ist zudem die Radverkehrsführung über den Knotenpunkt hinweg auch nicht ausreichend ersichtlich bzw. markiert.

Ein zweites wesentliches Konfliktpotenzial entsteht durch Nutzungsüberlagerungen mit dem ebenfalls im Seitenraum stattfindenden Fußverkehr. Die Seitenräume sind vielfach für beide Nutzergruppen zu schmal. Durch nebeneinandergehende oder sich begegnenden Fußgänger werden häufig die Flächen für den Radverkehr mit genutzt. Bei Richtungswechseln wird zudem häufig die parallele Radnutzung nicht bedacht. Verstärkt werden die Konfliktpotenziale durch die deutlichen Geschwindigkeitsdifferenzen.

Hinzu kommen teilweise verschiedene andere Aspekte, wie eine schlechte Oberflächenqualität, zu geringe Seitenraumbreiten sowie Einschränkungen und Konfliktpotenziale durch Einbauten.

Darüber hinaus ist bei Führungen im Seitenraum auch die Häufigkeit einer Nutzung entgegen der zulässigen Fahrtrichtung deutlich höher.

Den sich aus diesen Aspekten ergebenden Konfliktpotenzialen und Qualitätseinbußen für den Radverkehr Rechnung tragend, wurden im Rahmen der letzten Novellierung der Straßenverkehrsordnung die Rahmenbedingungen für die Anordnung benutzungspflichtiger Radverkehrsanlagen verändert. Diese Veränderungen wurden in Salzwedel noch nicht für alle Bestandsanlagen umgesetzt. In einigen Bereichen wurde jedoch bereits die Benutzungspflicht in ein Nutzungsrecht umgewandelt.

Besonderer Handlungsbedarf besteht für Zweirichtungsradwege. Hier ist das Gefährdungspotenzial drei- bis vierfach so hoch, wie bei einer in Fahrtrichtung rechtseitigen Radverkehrsführung. Während Zweirichtungsradwege außerorts eine Regellösung darstellen, sollen sie daher innerorts nur noch im begründeten Ausnahmefall zur Anwendung kommen, dann jedoch ausschließlich in Form eines zusätzlichen nichtbenutzungspflichtigen Angebotes (Gehweg „Rad frei“).

Im Bestand existieren einige Abschnitte, z. B. im Zuge der Arendseer Straße, in denen beidseitig benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen bestehen. Dies ist gemäß StVO nicht vorgesehen.

Neben den bereits geschilderten Anbindungen an das Nebennetz sowie der Führung an den Ein- und Ausfahrten ist eine sichere Führung des Radverkehrs auch an den Hauptverkehrsknotenpunkten von zentraler Bedeutung. Auch hier ist eine Radverkehrsführung im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs wichtig.

Optimierungspotenziale bestehen beispielsweise am Knotenpunkt Umgestaltung Südbockhorn / Lüneburger Straße / Böddenstedter Weg. Die unübersichtliche und weitläufige Knotenpunktsituation ist auch für den Radverkehr problematisch (siehe Abb. 12). Zudem existiert aktuell keine sinnvolle Anbindung der Geh- und Radwegverbindung parallel zur Eisenbahnstrecke. An den LSA geregelten Knotenpunkten im Stadtgebiet ergeben sich durch

die überwiegende Radverkehrsführung im Seitenraum die klassischen Konfliktsituationen mit rechtsabbiegenden Kfz. Ähnliche Probleme sind beispielsweise auch an den Vorfahrtknotenpunkten Ernst-Thälmann-Straße / Brückenstraße und Ernst-Thälmann-Straße / Kleiner Stegel zu verzeichnen. An keinem dieser Knotenpunkte wird der Radverkehr im Vorfeld in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs überführt. Stattdessen existiert vielerorts eine versetzte Radverkehrsführung, bei welcher die Querungsstelle zumeist noch weiter von der Fahrbahn abrückt. Dadurch werden die Konfliktpotenziale erhöht. Zusätzliche Konflikte bestehen an den Knotenpunkten durch eine Überschneidung der Radverkehrsflächen mit den Wartebereichen für den Fußverkehr bzw. den zugehörigen Zugangswegen.



Abb. 24: Bestandsituation Knotenpunkt Ernst-Thälmann-Straße / Brückenstraße

An den Kreisverkehren wird der Radverkehr ebenfalls umlaufend im Seitenraum geführt. Eine Überführung auf die Fahrbahn erfolgt aktuell nicht. Die Querung der Fahrbahn ist mittels des Verkehrszeichens „Vorfahrt beachten“ beschildert. Damit bestehen unterschiedliche Vorrangregelungen für den Fuß- und Radverkehr (siehe auch Maßnahmenkomplex F 5). Eine einheitliche Regelung existiert nicht. Am Kreisverkehr Karl-Marx-Straße / Schäferstegel ist darüber hinaus eine direkte Fahrtmöglichkeit aus Richtung Süden kommend in Richtung Norden nicht möglich. Vor dem Kreisverkehr beginnt die Benutzungspflicht im Seitenraum. Im östlichen Knotenpunktarm existiert jedoch unmittelbar am Kreisverkehr keine Querungsstelle. Die Karl-Marx-Straße kann nur mit deutlichen Umwegen gequert werden.

Bei der Gesamtbetrachtung des bestehenden Radverkehrsangebotes in der Hansestadt Salzwedel ist festzustellen, dass ein durchgängiges Netz sicherer und moderner Radverkehrsanlagen nicht existiert. Es bestehen Angebotslücken. Zumeist handelt es sich dabei um Abschnitte mit Optimierungsbedarf für bestehende Radverkehrsangebote bzw. Abschnitte mit einer Notwendigkeit zur Entwicklung von Alternativen für diese. Vereinzelt, so z. B. in der Jahnstraße, bestehen jedoch auch insgesamt Angebotslücken, da eine Radverkehrsanlage im Bestand fehlt. Weiterhin wurden bisher zentrale Verbindungen aus den Wohngebieten in das Stadtzentrum noch nicht ausreichend entwickelt und verdeutlicht.

Weitere Beschränkungen für den Radverkehr ergeben sich in der Regel durch Einbahnstraßen. In der Hansestadt Salzwedel existieren derartige Probleme kaum. Eine Vielzahl von Einbahnstraßen ist für den Radverkehr in beiden Fahrtrichtungen freigegeben (siehe Abb. 25). Speziell durch die Freigabe der Burgstraße sowie der Altperverstraße werden damit wichtige direkte Fahrtbeziehungen für den Radverkehr ermöglicht. Insgesamt sind nur wenige Einbahnstraßen nicht für den Radverkehr freigegeben. Dies jedoch zumeist aus nachvollziehbaren Gründen. So ist aufgrund des engen Straßenraumes sowie der verwinkelten Verkehrsführung aktuell im Zuge des Einbahnstraßenringes Holzmarktstraße / Jenny-Marx-Straße / An der Lorenzkirche / Westermarktstraße eine weitere Freigabe für den Radverkehr nicht zielführend.



Abb. 25: Beispiele für Einbahnstraßen

Poller, Umlaufsperrern und ähnliche Hindernisse stellen ein erhebliches Gefährdungspotenzial für den Radverkehr dar. Problematisch ist einerseits deren generelle Erkennbarkeit, insbesondere bei Dunkelheit. Nicht alle Poller im Stadtgebiet verfügen über eine auffällige und retroreflektierende Farbgebung. Andererseits besteht bei unmittelbar hintereinander fahrenden Radfahrern, Radfahrgruppen sowie Radfahrern mit Anhänger ein erhöhtes Gefährdungspotenzial. Nachfolgende Nutzer können das Hindernis erst zu spät erkennen. Zudem wird der Bewegungsspielraum deutlich eingeschränkt.



Abb. 26 punktuelle Problemstellen für den Radverkehr

Bei Umlaufsperrern ist der Abstand zwischen den Geländern zumeist so schmal, dass ein Durchfahren bzw. -schieben per Rad insbesondere mit Ge-

päcktaschen bzw. Anhänger nur schwer möglich ist. Zudem ist häufig der Abstand zur bevorrechtigten Fahrbahn zu gering. Radnutzer können die Fahrbahn so nicht rechtzeitig vollständig räumen. Daher werden derartige Einrichtungen häufig umfahren, so auch in der Ernst-Thälmann-Straße (siehe Abb. 26). Auch anderenorts bestehen punktuelle Einschränkungen durch derartige Einbauten.

Weitere Problemstellen für den Radverkehr bilden Einbauten im Fahrweg. Dies können beispielsweise Beleuchtungs- oder Beschilderungsmasten sein, welche sich im Lichtraum von benutzungspflichtigen Radführungen im Seitenraum befinden.

Fahrradabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil der Fahrradinfrastruktur und sind in allen wichtigen Quell- und Zielbereichen des Radverkehrs notwendig. Öffentliche bzw. private Radabstellanlagen sollten vor allem an Einzelhandelsstandorten, an öffentlichen und touristischen Einrichtungen, Freizeiteinrichtungen, sowie an Bildungsstandorten ausreichend vorhanden sein und über eine ansprechende Qualität und Nutzerfreundlichkeit verfügen.



Abb. 27: Qualitätsunterschiede bei Radabstellanlagen

Hinsichtlich der städtischen Radabstellanlagen ist insbesondere im öffentlichen Straßenraum der Altstadt eine gute Bestandssituation festzustellen. In der Regel handelt es sich um Anlehnbügel oder ähnliche Abstellrichtungen, die ein bequemes und sicheres Abstellen und Anschließen der Fahrräder ermöglichen. Hinsichtlich der Quantität der Radabstellmöglichkeiten besteht jedoch kleinteilig weiterer Bedarf. So wurden im Rahmen der Bestandsanalysen beispielsweise im Zuge der Breiten Straße regelmäßig Engpässe festgestellt.

Wesentlich größere Verbesserungspotenziale bestehen an öffentlichen Einrichtungen, Schulen, Einzelhandelseinrichtungen sowie innerhalb der Wohngebiete. Dort werden zwar teilweise im Bestand Abstellanlagen angeboten, allerdings reichen diese häufig nicht aus bzw. bestehen aus den sogenannten „Felgenklemmer“, wie in Abb. 27 rechts ersichtlich. Vorbildlich sind die

überdachten Abstellanlagen an der Stadtverwaltung sowie die Fahrradboxen der Wohnungsgenossenschaften beispielsweise im Bereich Ernst-Thälmann-Straße Nr. 100.

Am Hauptbahnhof stehen überdachte Radabstellmöglichkeiten zur Verfügung. Diese sind allerdings in den Spitzenzeiten nahezu voll ausgelastet. Abschließbare Abstellmöglichkeiten für hochwertige Räder (z. B. Fahrradboxen) existieren aktuell nicht.

Ebenfalls bisher nicht vorhanden, sind gesonderte Abstell- und Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten für Radtouristen.

Im Bestand wird das Stadtgebiet Salzwedel vom regionalen Radwanderweg „Altmarkrundkurs“ durchquert. Diese verknüpft die Hansestadt u. a. mit den Städten Arendsee (Altmark), Wittenberge, Osterburg, Havelberg, Genthin, Tangermünde, Stendal und Gardelegen. In der Altstadt verläuft der Altmarkrundkurs über die Neuperverstraße unmittelbar durch das Stadtzentrum. Die Internetpräsenz des Rundkurses ist lediglich über die Seite des Altmarktourismus erreichbar.

2.8 Fußverkehr

Ähnlich wie beim Radverkehr ist die kompakte Stadtstruktur der Hansestadt Salzwedel auch für den Fußverkehr förderlich. Viele Wege lassen sich zu Fuß erledigen. Die Altstadt ist aus vielen wichtigen Wohngebieten bequem zu Fuß erreichbar (siehe Abb. 1).

In der Altstadt selbst leiten sich aus den städtebaulichen Gegebenheiten sowie den vorhandenen Nutzungen wichtige Aufenthaltsfunktionen ab. Viele unterschiedliche Nutzergruppen (Anwohner, Kunden, Besucher, Touristen) sind hier zu Fuß unterwegs. Für diese bilden attraktive und sichere Fortbewegungsmöglichkeiten eine Grundvoraussetzung für einen angenehmen Aufenthalt in der Altstadt.

Während in verschiedenen Teilbereichen den Nutzungsanforderungen des Fußverkehrs durch gestalterische und verkehrsorganisatorische Maßnahmen bereits heute sehr gut Rechnung getragen wird, bestehen anderorts noch deutliche Probleme.

In verschiedenen Straßenzügen in der Altstadt sind die Gehwege deutlich zu schmal (siehe Abb. 28). Teilweise reichen die Breiten kaum für einzelne Fußgänger aus. Eine Nutzung mit Rollatoren und Kinderwagen ist nicht möglich. Allerdings ist hierbei zu beachten, dass die zur Verfügung stehenden Straßenräume zumeist insgesamt sehr schmal sind. Ursächlich hierfür ist die mittelalterlich geprägte Stadt- und Bebauungsstruktur. Entsprechend ist ein Kompromiss zwischen den verschiedenen Nutzungen und ggf. eine Misch-

flächengestaltung erforderlich. Entsprechende Strategien wurden bisher noch nicht flächendeckend umgesetzt.



Abb. 28: Konflikte durch zu geringe Gehwegbreiten in der Altstadt

Besonders problematisch ist die Situation dort, wo unmittelbar angrenzend eine intensive Nutzung durch den Kfz-Verkehr stattfindet. Dies betrifft beispielsweise den Einbahnstraßenring Burgstraße / Holzmarktstraße / Jenny-Marx-Straße / An der Lorenzkirche / Westermarktstraße. Neben den schmalen Seitenräumen bestehen hier durch die verwinkelte Straßenführung teilweise schwierige Sichtbeziehungen und daraus resultierende Konfliktpotenziale.

Durch gebietsfremde Durchgangsverkehre wird im Zuge des Einbahnringes auch die Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität insgesamt deutlich eingeschränkt. Auch im Bereich der Alt- und Neuperverstraße bestehen derartige Konflikte. Vor allem in der Neuperverstraße werden die innerstädtischen Funktionen durch den Kfz-Verkehr negativ beeinflusst. Der Straßenzug sowie der Platzbereich an der Breiten Straße bilden den zentralen innerstädtischen Verknüpfungspunkt zwischen den nördlich und südlich angrenzenden Aufenthalts- und Versorgungsbereichen. Die Verbindung zwischen Burgstraße und Breite Straße wird durch den kreuzenden Kfz-Verkehr wesentlich geschwächt. Gleiches gilt auch für den Platzbereich Neuperverstraße / Breite Straße.

In einigen Straßenabschnitten in der Altstadt werden die Gehwege durch parkende Fahrzeuge mitbenutzt. Damit werden die Flächen für zu Fuß gehende sowie zum Aufenthalt, zum Verweilen sowie zur Kommunikation deutlich eingeschränkt.

Am Beispiel Südbockhorn (siehe Abb. 29) wird deutlich, dass die verbleibende Restgehwegbreite so gering ist, dass parkende Pkw durch Kinderwagen und Rollstuhlfahrer gerade noch passiert werden können. Die gemäß der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) erforderliche Mindestgehwegbreite von 2,30 m (bei unmittelbar angrenzenden Gebäuden 2,50 m)

wird deutlich unterschritten (FGSV, 2002). Ein Begegnen zweier Fußgänger ist kaum möglich. Auch in anderen Straßenabschnitten in der Altstadt z. B. in der Neuperverstraße und Breiten Straße bestehen ähnliche Probleme.



Abb. 29: Gehwegparken im Südbockhorn

Weitere Einschränkungen im Altstadtbereich sind teilweise hinsichtlich der Barrierefreiheit zu verzeichnen. So sind nicht an allen erforderlichen Stellen Bordabsenkungen vorhanden. Durch die Oberflächenbeschaffenheit ist die Begeh- und Berollbarkeit zum Teil eingeschränkt.



Abb. 30: Beispiele fehlender Fußverbindungen



Abb. 31: Beispiele fehlender Gehwege entlang von Hauptverkehrsstraßen

Derartige Probleme finden sich auch in anderen Stadt- und Ortsteilen. Weiterhin ist an verschiedenen Stellen an Hand von „Trampelpfaden“ erkennbar (siehe Abb. 30), dass kurze Wegebeziehungen fehlen.

Besonders problematisch sind derartige Angebotslücken im Verlauf von Hauptverkehrsstraßen. Sofern beidseitig Bebauung existiert, sollten hier innerorts auch beidseitige Gehwegangebote vorhanden sein. Im Zuge der Arendseer Straße zwischen Groß Chüdener Weg und Ortsausgang ist dies nicht der Fall (siehe Abb. 31). Hier existiert auf der Nordseite kein Gehwegangebot. Gleiches gilt beispielsweise für die Magdeburger Straße unmittelbar südlich des Knotenpunktes mit der Arendseer Straße und die Ernst-Thälmann-Straße zwischen Goethestraße und Vor dem Lüchower Tor (Nordseite). Zu berücksichtigen ist dabei, dass aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsaufkommen in diesen Abschnitten ein Wechsel der Straßenseite häufig nicht ohne weiteres möglich ist.

Auch insgesamt bilden die Trennwirkungen im Zuge der Hauptverkehrsstraßen ein wesentliches Problem. Hauptursache bilden die hohen Verkehrsaufkommen. Teilweise werden die Probleme, wie beispielsweise in der Ernst-Thälmann-Straße, durch breite Kfz-Fahrbahnen oder weitläufige Knotenpunktfelder noch verstärkt. Es ist eine weitere Verdichtung des Angebotes sicherer Quermöglichkeiten erforderlich. Angebotslücken wie am Knotenpunkt Böddenstedter Weg / Südbockhorn / Lüneburger Straße / Jahnstraße oder im Zuge der Ernst-Thälmann-Straße in Höhe Goethestraße gilt es zu schließen.

Neben den Konflikten mit dem Kfz-Verkehr ergeben sich für den Fußverkehr auch Nutzungsüberlagerungen mit dem Radverkehr. Ursächlich hierbei sind die vielfach im Stadtgebiet vorzufindenden Radverkehrsanlagen im Seitenbereich sowie die unzulässige Nutzung von Gehwegen durch den Radverkehr. Während in einigen Bereichen alternative Angebote für den Radverkehr denkbar sind, ist andernorts eine Mischnutzung unvermeidlich.



Abb. 32 Konflikte mit abbiegenden Kfz am KP Ernst-Thälmann-Str. / Kleiner Stegel

Weitere Konflikte bestehen an verschiedenen Einmündungen beim Übergang vom Haupt- ins Nebenstraßennetz. Die Bevorrechtigung des Fußverkehrs gegenüber abbiegenden Fahrzeugen ist teilweise nur schwer erkennbar. Ein Extrembeispiel bildet der Knotenpunkt Ernst-Thälmann-Straße / Kleiner Stegel (siehe Abb. 32). Durch die weit vom Knotenpunkt abgesetzte Furt sind hier die Sichtbeziehungen wesentlich eingeschränkt. Zudem wird aufgrund des großen Kurvenradius auch vergleichsweise zügig abgebogen. Vergleichbare Probleme bestehen, wenn auch in abgeschwächter Form, auch im Bereich verschiedener anderer Einmündungen und teilweise auch an stark genutzten Grundstückszufahrten.

Ein weiteres spezielles Knotenpunktproblem bildet die Fußgängerführung an Kreisverkehren. Diese erfolgt bisher ohne besondere Regelung. Dies hat zur Folge, dass bei der Zufahrt zum Kreisverkehr der Vorrang beim Kfz-Verkehr, bei der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr jedoch beim Fußverkehr liegt. Diese Regelung ist vielen Verkehrsteilnehmern nicht bekannt und führt zu unnötigen Konflikten. Daher wird für Kreisverkehre in zentraler innerörtlicher Lage im Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren die Markierung von Fußgängerüberwegen empfohlen.

Dies ist beispielsweise im Zuge der Wegbeziehung zwischen Mittelstraße und Ernst-Thälmann-Straße der Fall. Diese Verbindung ist sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr attraktiv. Die zur Verfügung stehenden Flächen sind allerdings stark begrenzt (siehe Abb. 33), sodass eine konfliktarme Nutzung durch beide Verkehrsarten aktuell nur durch die gegenseitige Rücksichtnahme der Nutzer gewährleistet ist. Die derzeitige Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg impliziert ein gleichberechtigtes Nutzungsrecht für Fuß- und Radverkehr. Die Bedeutung und der Schutzbedarf des Fußverkehrs sind jedoch aus verkehrsplanerischer Sicht höher einzuschätzen. Der Radverkehr hat sich hier unterzuordnen. Dies sollte durch die Beschilderung stärker verdeutlicht werden.



Abb. 33 Durchwegung Mittelstraße – Goethestraße

Parallel sollte die Erkennbarkeit der Geh- und Radwegverbindung im Bereich der Schnittstellen mit der Wollweberstraße und der Goethestraße verbessert werden.

Insgesamt ist hinsichtlich des Fußverkehrs zu berücksichtigen, dass die Bevölkerung, vom Kind bis zur hoch betagten Generation, die Lebensqualität in Städten verstärkt nach Flächen zum Aufenthalt und zu Fuß gehen bewertet. Ob eine Kommune kinder- und seniorenfreundlich ist, wird daher in entscheidendem Maße davon abhängig sein, ob sie fußverkehrsfreundlich ist. Bei diesen Aspekten bestehen, wie in vielen anderen Städten, auch in Salzwedel noch Entwicklungspotenziale.

2.9 Zusammenfassung der Stärken und Schwächen

Im Ergebnis der Analyse lassen sich zusammenfassend folgende Stärken und Schwächen des Verkehrssystems der Hansestadt Salzwedel festhalten:

Stärken

- gute siedlungsstrukturelle und topographische Voraussetzungen für den Fuß- und Radverkehr
- Entlastung der Innenstadt durch eine leistungsfähige Ortsumgehung
- gut funktionierendes Anruf-Bus-System
- gute Ansätze bei der Straßenraumgestaltung in der Altstadt sowie im Nebennetz
- umfangreiche Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr
- Kapazitätsreserven auf den zentralen Parkplätzen am Altstadtrand

Schwächen

- gebietsbezogener Durchgangsverkehr in der Altstadt und im Bereich Perver
- uneinheitliche Geschwindigkeitsregelungen in der Altstadt
- fehlender Rückbau ehemaligen Ortsdurchfahrt nach Inbetriebnahme Ortsumgehung
- punktuelle Konflikt- und Unfallhäufungen
- Potenziale hinsichtlich der barrierefreien Haltestellengestaltung
- teilweise nicht mehr zeitgemäße benutzungspflichtige Radwege
- verschiedenartige Einschränkungen für den Fußverkehr

Insgesamt ist festzustellen, dass aufbauend auf den bereits erreichten Verbesserungen im Verkehrsnetz der Hansestadt Salzwedel weitere Entwicklungspotenziale bestehen. Die aus den Analyseergebnissen abzuleitenden Ziele und Maßnahmen werden in den folgenden Kapiteln erläutert.

3 Leitbild

Zielvorgaben ergeben sich aus der Aufgabenstellung, der Bestandsanalyse und der besonderen Situation der Hansestadt Salzwedel.

Von der besonderen Situation ausgehend werden für die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzepts die Entwicklung und Förderung eines sicheren Verkehrssystems, das mit weniger Lärm- und Schadstoffemissionen, geringerem Flächen- und Energieverbrauch verbunden ist und dabei die Lebens-, Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Stadt verbessert als Prämissen angenommen. Besonderes Augenmerk ist hierbei auf die Funktionsfähigkeit der Innenstadt mit all ihren Facetten – Wohnen und Gewerbe, Einkaufen und Dienstleistung, Kultur und Bildung, sowie Denkmalort – zu legen. Dem wird unter anderem durch eine funktionsfähige Infrastruktur Rechnung getragen. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist hier die Anforderung an die Gestaltung im Umfeld von Denkmalbereichen und historischem Stadtgrundriss.

Wichtige Herausforderung an das Verkehrskonzept ist die Bereitstellung von Stellplätzen für Anwohner und Besucher der Innenstadt sowie die Umgestaltung innerstädtischer Straßenräume unter Beachtung ihrer verschiedenen Funktionen – Aufenthaltsbereich, Verkehrsraum, Erschließungsfläche – und der Gewährleistung des notwendigen Verkehrs.

Im weiteren Bereich ist die Verkehrsabwicklung für das Umfeld verträglich zu gestalten und die Netzsituation für alle Verkehrsteilnehmer zu optimieren. Priorität hat die stadtverträgliche Gestaltung des Straßenverkehrs bei größtmöglicher Reduzierung des damit verbundenen Verkehrslärms und der von ihm ausgehenden Trennwirkungen.

In der Fortschreibung des Leitbildes des Verkehrsentwicklungskonzeptes 2002 bildet die fahrradfreundliche Stadt ein wesentliches Oberziel der Stadt- und Verkehrsentwicklung in der Hansestadt Salzwedel.

In der Verkehrspolitik müssen in den nächsten Jahren folgende Aspekte im Vordergrund stehen:

- Erhalten der Stadt der kurzen Wege
- Erhöhung der Stadtqualität
- Stärken der innerstädtischen Wohn- und Aufenthaltsbereiche
- Förderung der Wirtschaft
- Sichern stadtverträglicher Mobilität

Daraus lassen sich im Einzelnen folgende Grundsätze ableiten:

umwelt- und ortsverträglicher Verkehr:

Die Verkehrsmengen und -anlagen dürfen die Menschen, Natur und angrenzende Bausubstanz nicht unverträglich hoch belasten. Die vorhandenen Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner, ihrer Gäste, der Stadtbesucher und Teile des Geschäftsverkehrs sollen möglichst stadtverträglich, d. h. mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, bewältigt werden können. Dazu gehören die Fußgänger und Radfahrer ebenso wie der Öffentliche Personenverkehr.

Dazu zählt außerdem der stadtverträgliche Wirtschaftsverkehr, dessen Bedürfnissen soweit Rechnung getragen wird, dass die Gewerbetreibenden optimal an das Verkehrsnetz angeschlossen sind, ohne einen überproportionalen Ausbau des Netzes zu fordern.

sozialverträglicher Verkehr

Die Bürger der Hansestadt Salzwedel sollen ihre Ansprüche auf Mobilität befriedigen können, unabhängig von sozialer Stellung, Haushaltsbudget und Verfügbarkeit eines privat nutzbaren Pkw.

wirtschaftlich vertretbarer Verkehr

Die vorhandene Infrastruktur muss für die Stadt bezahlbar bleiben, die finanziellen Ressourcen sollen durch Konzentration auf Instandhaltung, Instandsetzung und maßvolle Weiterentwicklung der vorhandenen Verkehrswege und -anlagen geschont werden.

Besondere Schwerpunkte werden in folgenden Punkten gesehen:

wahrnehmen:

Verdeutlichen der Vorteile der kompakten Stadt für die Bewohner.

vermeiden:

Vermeidung zusätzlicher Belastungen durch neuen Kfz-Verkehr und Erzeugung neuer Verkehre durch städtebauliche Entwicklungen außerhalb des „kompakten“ Stadtkörpers.

verlagern:

Verlagerung von Kfz-Verkehren auf Träger des Verkehrsverbundes durch dessen Förderung, Verkehrsberuhigung, kleinteilige Vernetzung.

sichern:

Sicherung des Bestandes an ortstypischen Straßenräumen, des hohen Fußgänger- und Radverkehrsaufkommens in der Gesamt- und be-

sonders Altstadt, Erhaltung des historischen Pflasters im Altstadtbereich.

gestalten:

Neu- und Umgestaltung von Problempunkten, -strecken und -bereichen.

Aus diesen Zielen leiten sich folgende Anforderungen an die Verkehrsentwicklung in Salzwedel ab:

- Der Verkehr ist Bestandteil unseres Lebens und dient den grundlegenden menschlichen Bedürfnissen Wohnen, Arbeiten, Erholen, Bilden, Versorgen. Er ist kein Selbstzweck.
- Die Entwicklung des Verkehrs ist Bestandteil der Stadtentwicklung und ordnet sich ihr unter.
- Der Verkehr sichert die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Hansestadt Salzwedel mit und dient der Erfüllung ihrer Aufgaben als Mittelzentrum.

4 Maßnahmenkonzept

Die Maßnahmenempfehlungen sind der Kern eines jeden Verkehrsentwicklungskonzeptes. Hier werden die Grundlagen für die zukünftigen Aktivitäten in der Verkehrsplanung gelegt. Das Maßnahmenkonzept untergliedert sich in vier verkehrsträgerbezogene Maßnahmenpakete mit einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen.

4.1 Maßnahmenpaket Kfz-Verkehr

Das wesentliche Ziel für die Entwicklung des Kfz-Verkehrssystems ist die Sicherung der Erreichbarkeit aller Quellen und Ziele im Stadtgebiet. Dabei sollen negative Auswirkungen auf ein verträgliches Maß reduziert werden. Hierfür muss sich der Kfz-Verkehr innerstädtisch stärker als dienendes Element einordnen. Unterschiedliche Belange und Nutzungsanforderungen (Kfz-Verkehr, Seitenraumnutzung, Aufenthaltsfunktionen, Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) müssen daher in Zukunft neu abgewogen werden.

Folgende Maßnahmen sollen dazu beitragen, diesen Anforderungen noch besser gerecht zu werden:

- K 1 Anpassung der Verkehrsorganisation in der Altstadt
- K 2 Maßnahmen zur Entlastung des Ortskerns Perver
- K 3 Ausweitung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung
- K 4 Anpassung der Knotenpunktgestaltung und -signalisierung
- K 5 Neuaufteilung der Straßenquerschnitte / Integrierte Straßenraumgestaltung
- K 6 Verkehrsberuhigte Straßenraumgestaltung im Nebennetz
- K 7 Ortseingangsgestaltung
- K 8 Überprüfung / Aufhebung des Gehwegparkens
- K 9 Verknüpfung zwischen Schillerstraße und Arendseer Straße

Jede Maßnahme wird auf den folgenden Seiten in einem separaten Kapitel beschrieben. Im Sinne einer integrierten Betrachtung werden auch bei den Maßnahmen für den Kfz-Verkehr die jeweiligen Auswirkungen und Effekte für den Umweltverbund von vornherein mitberücksichtigt. Ziel ist die Entwicklung eines effizienten, sicheren und stadtverträglichen Straßennetzes, welches die Verkehrsfunktionen für den notwendigen Verkehr erfüllt.

K1 Anpassung der Verkehrsorganisation in der Altstadt

Im Rahmen der Bestandsanalyse hat sich gezeigt, dass in der Altstadt der Hansestadt Salzwedel verschiedene verkehrsorganisatorische Defizite bestehen. Hierzu ist die Umsetzung mehrerer nachfolgend beschriebener Teilmaßnahmenbausteine zu empfehlen. Weiterführende gutachterliche Ideen zur Weiterentwicklung der Verkehrsorganisation in der Altstadt der Hansestadt Salzwedel sind in Kapitel 5 dokumentiert.

Baustein 1 – Vereinheitlichung der Geschwindigkeitsbegrenzungen

Bisher existiert in der Altstadt keine einheitliche Geschwindigkeitsregelung. Während auf manchen Abschnitten Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 20 und 30 km/h bzw. durch einen Verkehrsberuhigten Bereich bestehen, sind andernorts 50 km/h zulässig.

Im Sinne einer Harmonisierung dieser Regelungen sollte in der zentralen Altstadt eine einheitliche Geschwindigkeitsbegrenzung ausgewiesen werden. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist eine Beschilderung als Tempo 20-Zone („Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“) zu empfehlen. Diese bildet einen vernünftigen Kompromiss zwischen verkehrsberuhigtem Bereich und Tempo 30-Regelung. Aufgrund der Konzentration von Seitenraumnutzungen, Wohn- und Aufenthaltsfunktionen sowie der insgesamt engen Straßenräume ist eine flächenhafte Verkehrsberuhigung in der kompletten Altstadt erforderlich. Straßenabschnitte mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sollten hier nicht existieren.

Einzigste Ausnahme bezüglich der Verkehrsregelung sollte für die Vorrangbereiche der Fußgänger vorgenommen werden (Fußgängerzone oder Verkehrsberuhigter Bereich). In Verknüpfung mit Teilbaustein 2 ist für den Altstadtbereich parallel zur Tempo 20-Zone eine Beschilderung als Parkverbotszone zu empfehlen.

Baustein 2 – Anpassung der Parkregelungen

Aktuell existieren auch im zentralen Altstadtbereich unbewirtschaftete Parkmöglichkeiten (keine Gebührenpflicht, Zeit- oder Nutzerbeschränkung). Wertvoller Parkraum wird damit durch Dauerparker blockiert. Es entstehen zusätzliche Parksuchverkehre im sensiblen Altstadtbereich.

Grundsätzlich sollte daher in der zentralen Altstadt eine flächenhafte Parkraumbewirtschaftung vorgesehen werden (siehe Abb. 34). Am unmittelbaren Altstadtrand stehen große kostenfreie Parkierungsmöglichkeiten zur Verfügung. Ausgehend von diesen ist die Altstadt mit kurzen Fußwegen gut erreichbar. Im inneren Bereich sollte der Wert des Parkraumes durch Gebührenpflicht oder Zeitbeschränkung kenntlich gemacht werden.

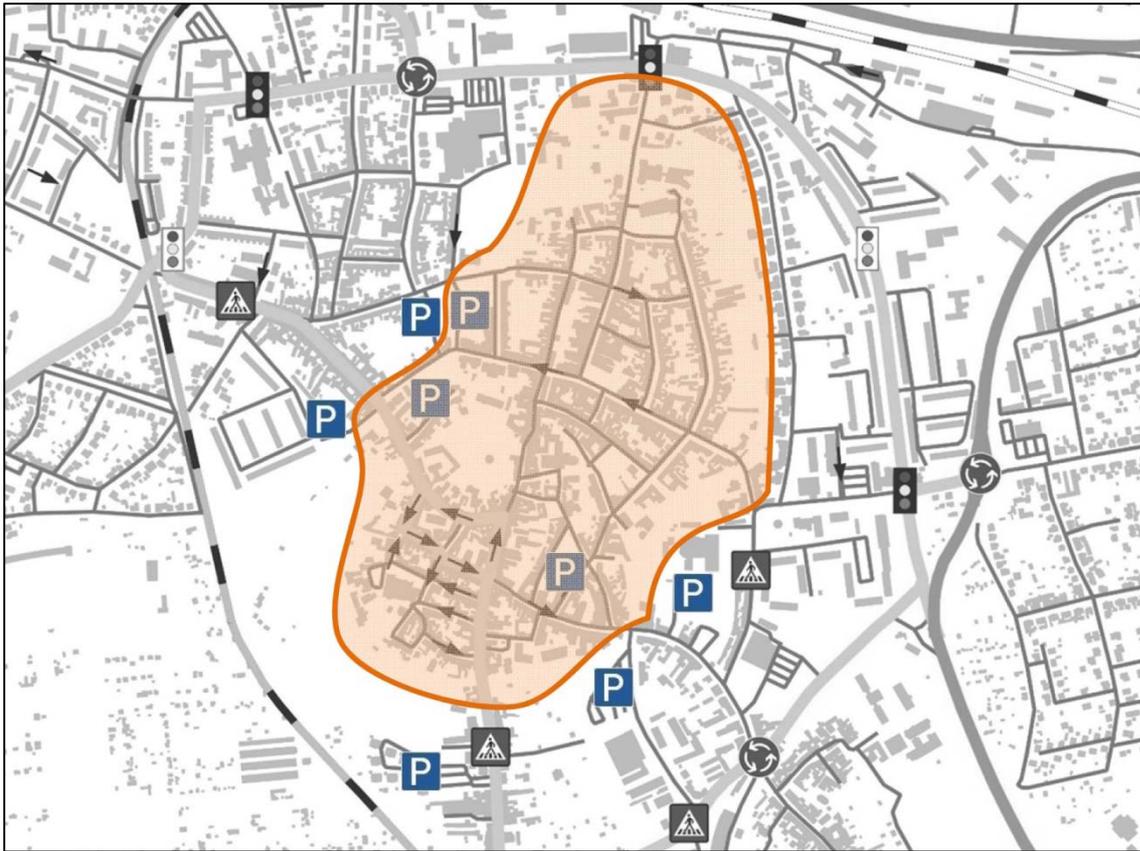


Abb. 34: Anpassung Verkehrsorganisation Altstadt, Baustein 2,
Anpassung der Parkregelung

Um parallel den Bedürfnissen der Bewohner gerecht werden zu können, ist im Altstadtbereich eine Bewohnerparkregelung erforderlich. Durch diese kann gewährleistet werden, dass besonders sensible Teilbereiche ausschließlich durch Bewohner genutzt werden. In den anderen Bereichen kann eine Mitnutzung der bewirtschafteten Stellplätze durch die Bewohner ermöglicht werden. Umfang und Freigabezeit sollten jeweils im Einzelfall abgewogen werden.

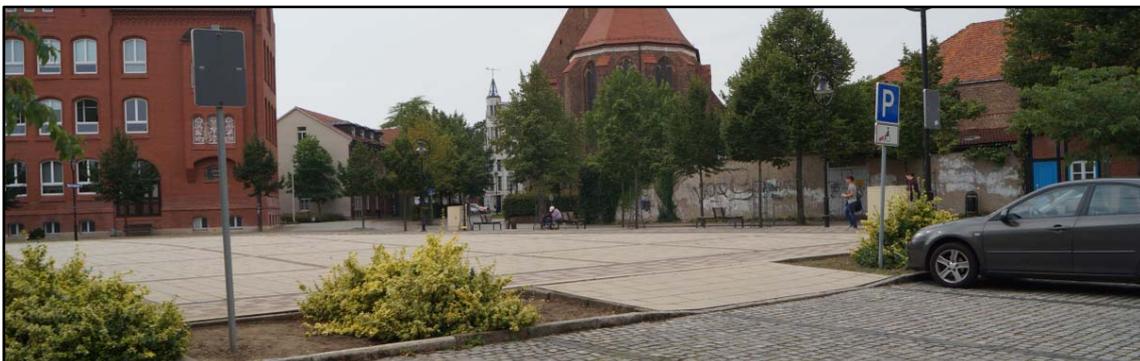


Abb. 35: Bestandssituation im Bereich des Marktes

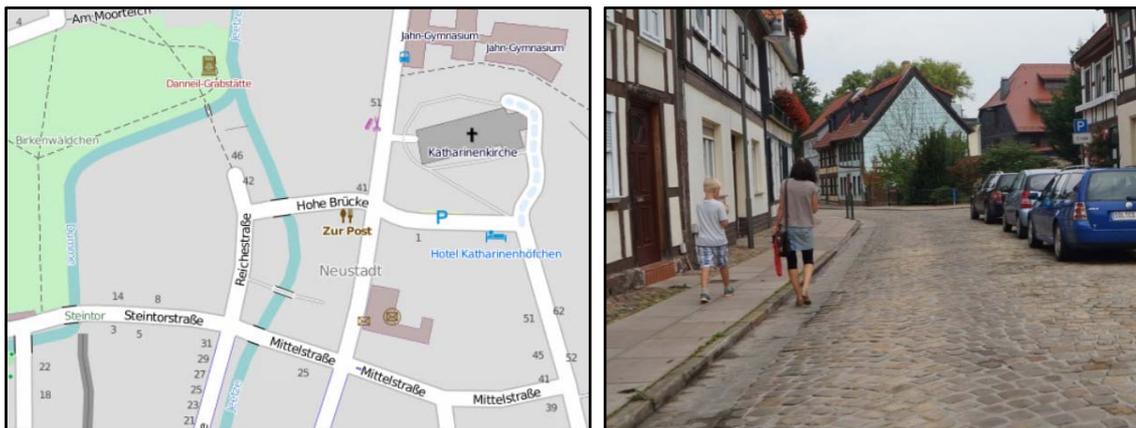
Da ohnehin der überwiegende Teil der Stellplätze markiert und beschildert ist, bildet sich für den gesamten Altstadtbereich eine Beschilderung als

Parkverbotszone an. Damit ergibt sich auch in Abschnitten, die bisher als verkehrsberuhigte Bereiche beschildert sind, keine Veränderung zum Bestand (Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt).

Eine Freigabe des Parkens auf dem Markt (siehe Abb. 35) ist verkehrsplane-
risch nicht zu empfehlen. Die im Rahmen der Analyse durchgeführten Aus-
lastungserhebungen haben gezeigt, dass kein Bedarf für zusätzliche zeitbe-
schränkte bzw. gebührenpflichtige Stellplätze in der Altstadt existiert. Im
Bereich des Nicolaiplatzes sind durchgängig Stellplatzreserven vorhanden.
Auch die unmittelbar am Rand des Marktplatzes gelegenen Stellplätze im
Zuge des Lohteiches sind nicht durchgängig voll ausgelastet. Statt einer
Neueinrichtung von Stellplätzen ist, wie bereits erläutert, eine Verlagerung
der einpendelnden Dauerparker in die Randbereiche erforderlich.

Baustein 3 – Beibehaltung der Verkehrsregelung im Bereich Hohe Brücke

Im Rahmen der Maßnahmendiskussion wurde u. a. angeregt, eine Öffnung
der Hohen Brücke für den Kfz-Verkehr im Rahmen des Verkehrsentwick-
lungskonzeptes zu untersuchen.



Karte: ©OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA
<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Abb. 36: Bestandsituation im Bereich Reichestraße

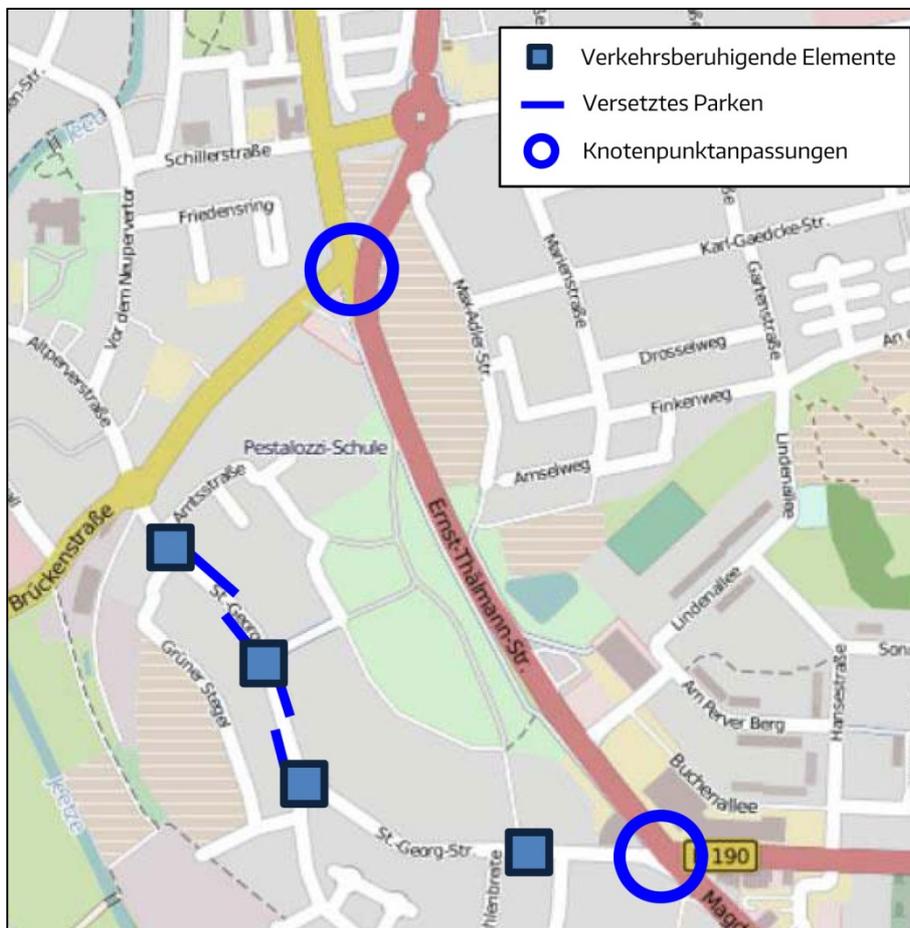
Wie in Abb. 36 ersichtlich, sind im Bereich der Reichestraße Anliegerfunktio-
nen dominierend. Zudem handelt es sich um eine wichtige Verbindung für
den Fuß- und Radverkehr. In Verlängerung der Reichestraße besteht eine
Direktverbindung über das Birkenwäldchen zum Straßenzug Am Hafen / Am
Moorteich.

Eine Öffnung der Hohen Brücke würde kaum nennenswerte Vorteile für den
Kfz-Verkehr mit sich bringen. Die entsprechenden Fahrbeziehungen werden
bereits heute über die Verbindung Breite Straße / Mittelstraße gewährleis-
tet. Hingegen würden sich wesentliche Einschränkungen für einen bisher
ruhigen Bereich ergeben. Daher ist eine Öffnung der Hohen Brücke für den
MIV verkehrsplanerisch nicht zu empfehlen.

K2 Maßnahmen zur Entlastung des Ortskerns Perver

Auch die St.-Georg-Straße im Ortskern Perver ist aktuell von gebietsfremden Durchgangsverkehren betroffen. In Kombination mit den intensiven Nutzungsanforderungen im Seitenraum (durchgehende Wohnnutzung) ergeben sich hier verschiedene Konflikte.

Um diese zu minimieren, wurden verschiedene Maßnahmen geprüft. Im Ergebnis ist festzustellen, dass eine Netztrennung, wie in der Altstadt im Zuge der St.-Georg-Straße nicht zielführend ist. Diese ist aufgrund fehlender Wendemöglichkeiten nur schwer umsetzbar. Zudem besteht die Gefahr einer Neubelastung angrenzender Anliegerstraßen, wie z. B. der Gardelegener Straße. Die Nutzung der St.-Georg-Straße durch den Busverkehr ist genauso wie die Umwege für Anwohner zu berücksichtigen. In Summe ist daher eine derartige Lösung verkehrsplanerisch nicht zu empfehlen.



Kartengrundlage: ©OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Abb. 37: Übersicht der Maßnahmen zur Entlastung des Ortskerns Perver

Stattdessen sollte mit verschiedenen kleinen Maßnahmen der Durchfahrts-widerstand erhöht und für ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau gesorgt

werden. Im Einzelnen ist die Umsetzung folgender Maßnahmen zu empfehlen (siehe Abb. 37):

1. An verschiedenen geeigneten Punkten sollten verkehrsberuhigende Elemente eingebaut werden. Geeignet ist hierbei die Nutzung von Aufpflasterungen, Bereichen mit einer differenzierten Fahrbahnoberflächengestaltung sowie Baumtoren. Besonders effektiv ist deren Einsatz im Bereich wichtiger Kreuzungs- und Querungsstellen. Die Gestaltungselemente tragen zum einen zur Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus bei. Zum anderen sorgen Sie für eine erhöhte Aufmerksamkeit. Damit wird auch ein positiver Beitrag im Hinblick auf die Schulwegsicherheit im Umfeld der Perver-Grundschule geleistet.
2. Durch eine versetzte Anordnung der Parkmöglichkeiten im Zuge der St.-Georg-Straße sind weitere positive Effekte auf das Geschwindigkeitsniveau möglich. Die Geradlinigkeit des Straßenraumes wird dadurch aufgebrochen. Mittelfristig ist zu empfehlen, das Ende der jeweiligen Parkreihen durch eine abschließende Begrünung zu fassen.

Im Bereich der Seitenwechsel ergibt sich im Vergleich zum Bestand eine geringfügige Reduzierung der Parkmöglichkeiten. Die Zahl der Seitenwechsel wird aufgrund der Länge jedoch überschaubar sein, so dass der tatsächliche Stellplatzverlust hinnehmbar erscheint.

Im Rahmen der Detailplanungen zum versetzten Parken sollte geprüft werden, ob im nördlichen Zufahrtbereich (aus Richtung Altstadt) die Stellplätze auf der Westseite eingeordnet werden können. Der daraus resultierende höhere Widerstand kann zur weiteren Stärkung der Fahrtroute über die Brückenstraße und Ernst-Thälmann-Straße beitragen.

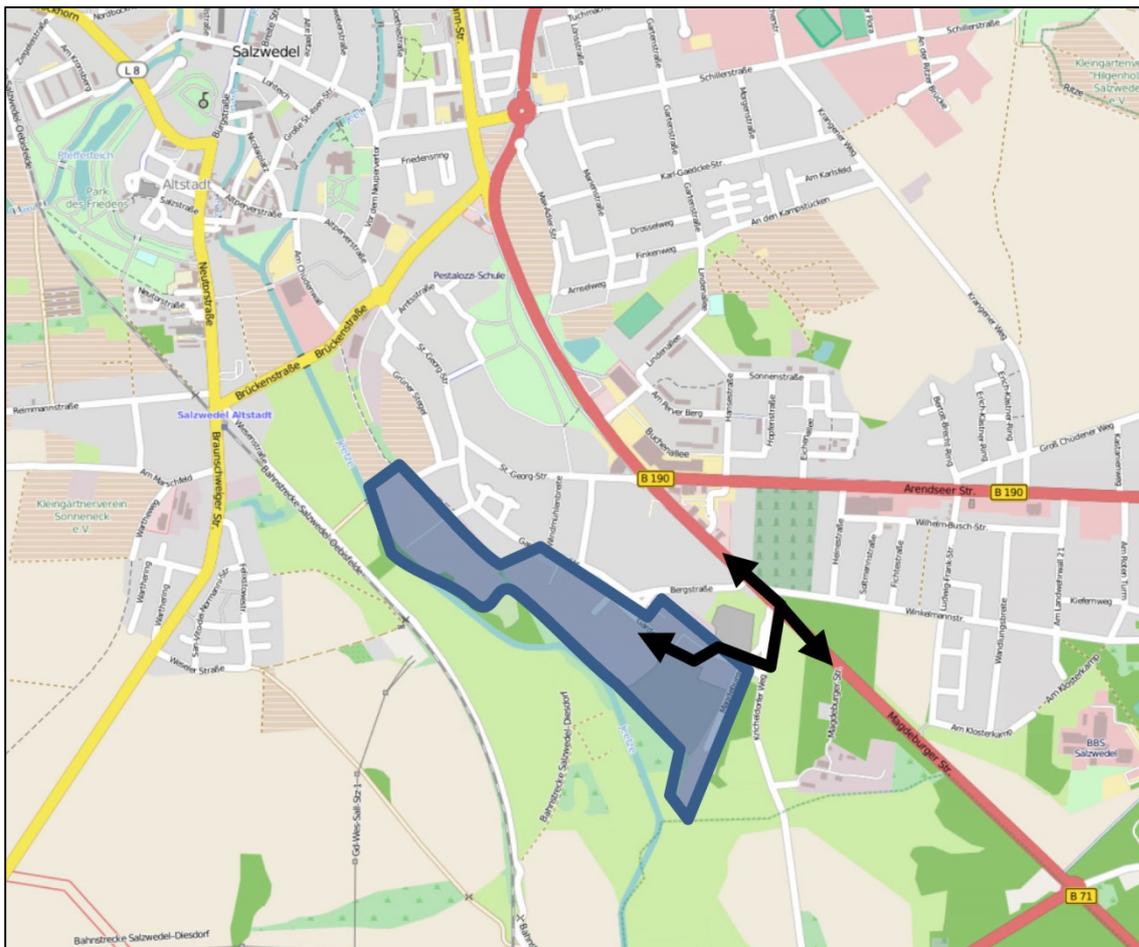
3. Neben Maßnahmen im Straßenraum selbst sollten möglichst auch an den Verknüpfungspunkten mit dem Hauptstraßennetz Maßnahmen ergriffen werden, die zur Erhöhung der Durchfahrtswiderstände beitragen.

Die Kreisverkehrsregelung am Knotenpunkt Brückenstraße / St.-Georg-Straße bietet keine weiteren sinnvollen Eingriffsmöglichkeiten. Anders ist die Situation am Knotenpunkt Magdeburger Straße / Arendseer Straße / St.-Georg-Straße. Hier sollte der freie Rechtsabbieger aus Richtung St.-Georg-Straße aufgehoben werden. Parallel sollte eine Reduzierung der Freigabezeiten für die Linksabbieger aus Richtung Magdeburger Straße geprüft werden. Aus Richtung Arendseer Straße ist eine Reduzierung der Freigabezeitanteile nicht möglich. Hiervon wäre parallel auch der Linksabbiegestrom in Richtung Magdeburger Straße betroffen.

4. Perspektivisch sollten die Ursachen für die erhöhten Verkehrsaufkommen in der St.-Georg-Straße aufgelöst werden. Ein wesentliches Problem bildet dabei die fehlende Anbindung der Brückenstraße aus Richtung

Ernst-Thälmann-Straße. Mittel- bis langfristig sollte hier geprüft werden, ob ein Vollanschluss z. B. als Kreisverkehr möglich ist. Damit würden sich für verschiedene Fahrtbeziehungen deutlich kürzere Wege ergeben. Dies würde auch zu einer Entlastung der St.-Georg-Straße beitragen. In Summe dieser Maßnahmen sind eine Verkehrsentslastung sowie eine verträglichere Abwicklung des Kfz-Verkehrs in der St.-Georg-Straße möglich.

Einen weiteren im Zusammenhang mit der Entlastung des Ortskerns Perverstehenden Aspekt bildet die zukünftige Anbindung des Gewerbegebietes Magdeburger Straße (ehemaliges Chemiewerk).



Kartengrundlage: ©OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Abb. 38: Anbindung Gewerbegebiet Magdeburger Straße (ehem. Chemiewerk)

Aus verkehrsplanerischer Sicht sollte der Gewerbebestandort möglichst eine direkte Zufahrt unmittelbar von der Magdeburger Straße erhalten (siehe Abb. 38). Über das Bundesstraßennetz ist aus allen Richtungen eine Erschließung des Geländes gewährleistet. Dies gilt gleichermaßen für die innerstädtischen, wie auch für die regionalen und überregionalen Verkehre. Die Erschließungsverkehre werden somit komplett im Hauptstraßennetz

gebündelt, ohne Zusatzbelastungen für angrenzende Wohnquartiere sowie das nachgeordnete Straßennetz.

Eine Kfz-Anbindung des Gewerbestandortes an den Nachtweidenweg ist nicht notwendig und entsprechend verkehrsplanerisch nicht zu empfehlen. Hier ist lediglich eine Zugangsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr zum Gewerbegebiet zu gewährleisten.

K 3 Ausweitung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung

In der Hansestadt Salzwedel wurden in vielen Teilbereichen bereits Tempo-30- und Tempo-20-Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche bzw. streckenhafte Geschwindigkeitsbegrenzungen umgesetzt. In einigen städtischen Wohngebieten ist das Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr jedoch noch zu hoch. Dadurch ergeben sich Nutzungseinschränkungen und Konflikte für die Menschen in den Quartieren.

Grundsätzlich sollte außerhalb des Haupt- und Erschließungsstraßennetzes in den Wohngebieten eine flächendeckende Verkehrsberuhigung erfolgen.

Handlungsbedarf besteht in Salzwedel einerseits im Bereich Goethestraße / Am Eichwall (siehe Abb. 39). Hier existieren im Moment nur punktuelle Geschwindigkeitsbegrenzungen. Die Wohnfunktionen sind jedoch im gesamten Bereich dominierend.

Ein weiteres Gebiet ohne flächenhafte Verkehrsberuhigung findet sich im Bereich des Wohngebietes Uelzener Straße / Lüneburger Straße. Mit Fertigstellung der Ortsumgehung haben sich die Verkehrsfunktionen deutlich reduziert. Mittlerweile sind in diesem Bereich die Wohnfunktionen dominierend. Entsprechend ist auch hier die Einrichtung einer Tempo 30-Zone zu empfehlen.

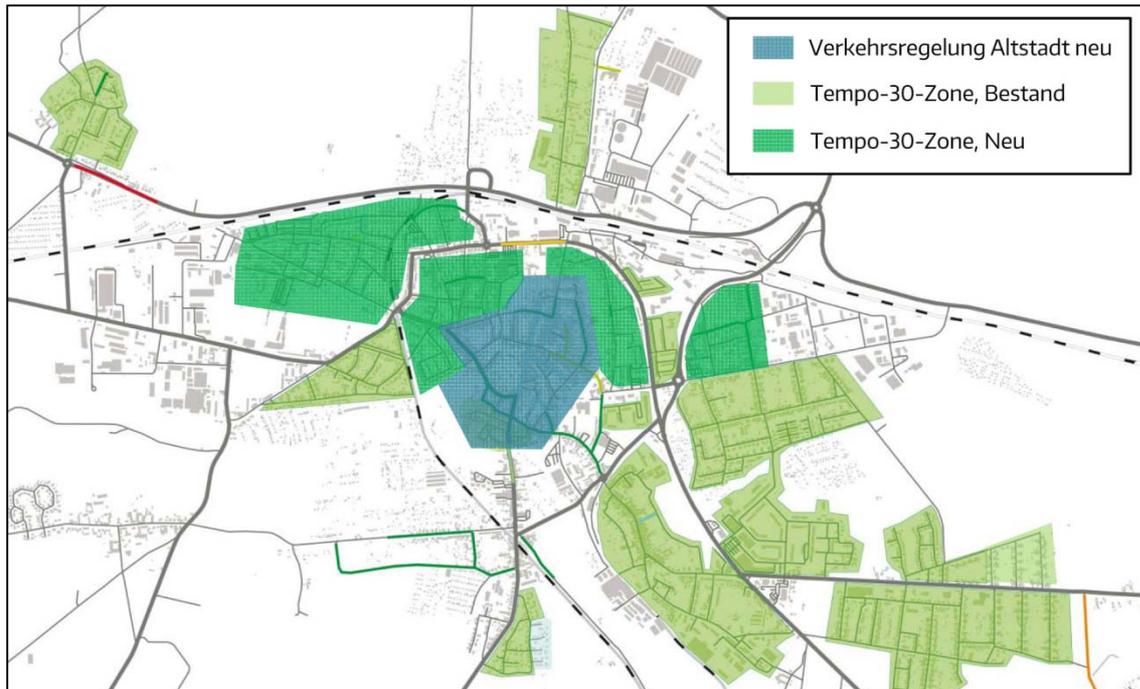


Abb. 39: Ausweitung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung

Ein weiteres Problem bildet die uneinheitliche Geschwindigkeitsregelung im Bereich der Altstadt. Hier sollte eine Harmonisierung erfolgen. Ein entsprechender Maßnahmenvorschlag findet sich in Kapitel K 1.

K 4 Anpassung der Knotenpunktgestaltung und -signalisierung

Im Rahmen der Analyse wurden für verschiedene Knotenpunkte im Stadtgebiet Konflikte festgestellt. Darüber hinaus sollten auch insgesamt perspektivisch möglichst einfache, sichere und unterhaltungskostenarme Knotenpunktlösungen angestrebt werden.

Diese Anforderungen werden insbesondere durch Kreisverkehre erfüllt. Diese bilden eine moderne, flexible und sichere Möglichkeit der Knotenpunktgestaltung mit vielen Vorteilen. Die Zahl an Konfliktpunkten ist gering und damit die Verkehrssicherheit in der Regel hoch. Im Vergleich zu Lichtsignalanlagen reduzieren sich zudem Unterhaltskosten und Wartezeiten.

Für den Einsatz von Kreisverkehren existieren u. a. folgende Gestaltungsmöglichkeiten:

KK Kleiner Kreisverkehr

Klassischer Kreisverkehr mit einem Durchmesser (innerorts) zwischen 26 - 40 m und einer begrünten oder anderweitig gestalteten Kreisinsel,

Regeleinsatzbereich 15.000 – 25.000 Kfz/24h

MK Minikreisverkehr

Kreisverkehr mit einem Kreisplatzdurchmesser zwischen 13 - 22 m sowie einer überfahrbaren und zumeist gepflasterten Kreisinsel (siehe Abb. 40),

Regeleinsatzbereich 8.000 – 18.000 Kfz/24h

Während der Minikreisverkehr vorrangig in städtebaulich gewachsenen, engen Bereichen sowie im Erschließungsstraßennetz eingesetzt wird, bildet der Kleine Kreisverkehr den klassischen Anwendungsfall sowohl im Innerorts-, als auch im Außerortsbereich. Darüber hinaus existieren noch verschiedene andere Kreisverkehrsgrundformen, z. B. mehrstreifig befahrbare Kreisverkehre und Turbokreisverkehre.



Abb. 40: Beispiele Minikreisverkehr (Dresden, Potsdam)

Für den Einsatz von Kreisverkehren sind verschiedene Rahmenbedingungen hinsichtlich Flächenverfügbarkeit, Verkehrsaufkommen, Leistungsfähigkeit sowie Wechselwirkungen mit anderen Knotenpunkten zu berücksichtigen. Auf Basis einer groben Vorprüfung sollten in der Hansestadt Salzwedel eine Umgestaltung zum Kreisverkehr folgender Knotenpunkte in Erwägung gezogen bzw. im Detail geprüft werden (siehe Abb. 41):

- (1) B 71 Magdeburger Str. / Ernst-Thälmann-Str. / Brückenstr. (KK)
- (2) Ernst-Thälmann-Straße / Schillerstraße (KK)
- (3) Ernst-Thälmann-Straße / Vor dem Lüchower Tor (KK)
- (4) Böddenstedter Weg / Gerstedter Weg / Auf dem hohen Felde (KK)
- (5) Gerstedter Weg / Flögsand (KK)
- (6) Karl-Marx-Straße / Brunnenstraße (MK)
- (7) Karl-Marx-Straße / Jahnstraße (MK)

Darüber hinaus sollte beim Neu-, Um- und Ausbau die Möglichkeit der Anwendung von Kreisverkehren priorisiert mit geprüft werden.

Die Führung des Radverkehrs sollte innerorts in der Regel auf der Kreisfahrbahn erfolgen. Zudem ist für innerörtliche Kreisverkehre die Markierung von Fußgängerüberwegen wichtig (siehe auch Maßnahme F5).

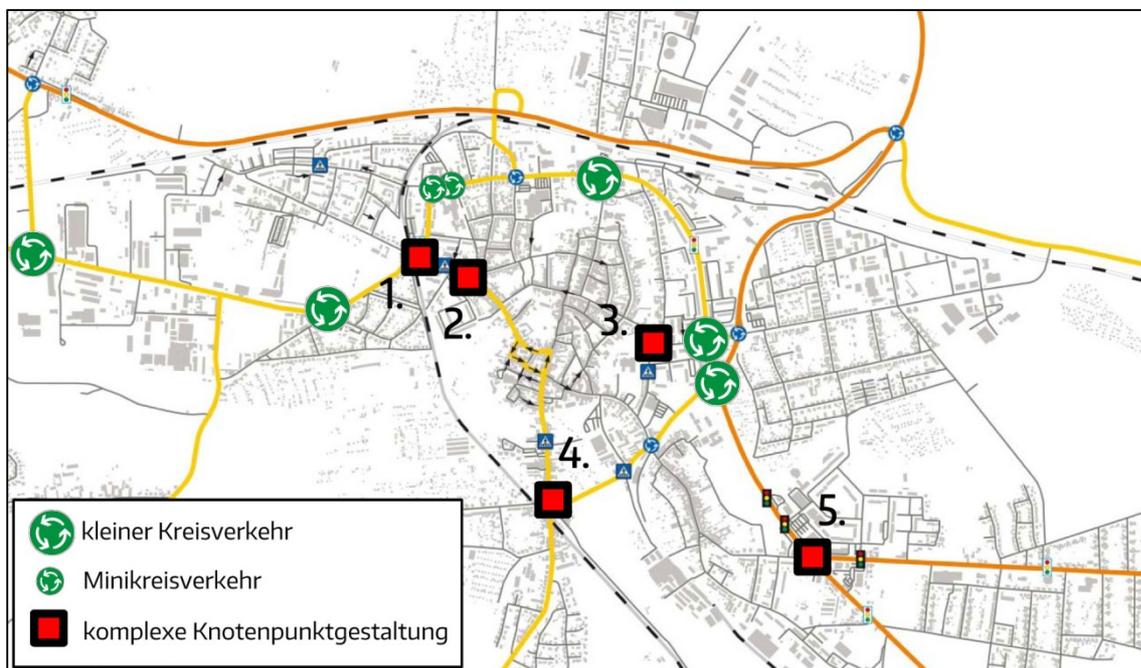


Abb. 41 Anpassung Knotenpunktgestaltung / -signalisierung

An verschiedenen anderen Knotenpunkten ist eine derartige Umgestaltung schwierig, aktuell bzw. teilweise auch grundsätzlich nicht möglich bzw. ziel-

führend. Folgende Umgestaltungs- bzw. Anpassungsmaßnahmen werden für diese Knotenpunkte empfohlen:

(1) Südbockhorn / Lüneburger Straße / Böddenstedter Weg

Bereits im Rahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes 2002 wurden für diesen Knotenpunkt mehrere komplexe Gestaltungslösungen erarbeitet, welche eine Vereinfachung der aktuell unübersichtlichen Knotenpunktsituation als Hauptzielstellung hatte. Allerdings war zum damaligen Zeitpunkt noch eine andere Verkehrsbedeutung insbesondere für die Uelzener Straße gegeben. Zudem sind die aktuellen konzeptionellen Ansätze für den zentralen Altstadtbereich zu berücksichtigen.

Daher wurde im Rahmen des aktuellen Konzeptes die Gestaltungslösung nochmals überarbeitet. Hierbei ist zu empfehlen, die Bedeutung der Verbindung der Fahrtbeziehung Jahnstraße / Böddenstedter Weg zukünftig als Hauptrelation klar hervorzuheben (siehe Anlage 9). Zur Verbesserung der Übersichtlichkeit wird der Knotenpunkt in drei klassische Einmündungen gegliedert. Für den Fuß- und Radverkehr werden neue Querungsmöglichkeiten und Verkehrsanlagen vorgesehen. Diese beziehen auch die Verbindung entlang der Bahnstrecke mit ein.

Insgesamt ergeben sich durch die Bahnanlagen verschiedene Zwangspunkte für die Gestaltung. Ohne die Bahnquerung wäre alternativ eine Umgestaltung zum Kreisverkehr denkbar.

(2) Südbockhorn / Nordbockhorn

Aufgrund der spitzwinkligen Einmündungssituation sowie der großzügigen Fahrbahnflächen besteht am Knotenpunkt Südbockhorn / Nordbockhorn eine unübersichtliche Knotenpunktsituation.

Auch hier sollte eine komplexe Umgestaltung erfolgen. In Abhängigkeit von den Veränderungen in der zentralen Altstadt sind zwei Optionen denkbar. Bei Realisierung der vorgeschlagenen Netztrennungen ist mit deutlich geringeren Verkehrsaufkommen zu rechnen. Für diesen Fall sollte eine verkehrsberuhigte Gestaltung als Vorfahrtkreuzung erfolgen. Sofern keine Reduzierung der Verkehrsaufkommen erfolgt, ist eine Umgestaltung zum Minikreisverkehr denkbar.

(3) Vor dem Neupervertor / Schillerstraße

An diesem Knotenpunkt sollten die Fahrbahnflächen zur Verbesserung der Querungsbedingungen sowie Reduzierung der Konfliktpotenziale reduziert werden.

(4) Neutorstraße / Brückenstraße

Auch am Knotenpunkt Neutorstraße / Brückenstraße bestehen wesentliche Wechselwirkungen mit der unweit des Knotenpunktes querenden

Bahnstrecke. Ohne diese wäre auch hier perspektivisch eine Umgestaltung zum Kreisverkehr denkbar.

Aufgrund der erst kürzlich erfolgten Sanierung dieses Bereiches stellt sich diese Frage jedoch aktuell ohnehin nicht. Langfristig sollte die Option Kreisverkehr für den Knotenpunkt Neutorstraße / Brückenstraße je nach Entwicklung der Bahnstrecke als Entwicklungsmöglichkeit betrachtet werden. Kurzfristig sollte eine Änderung der Vorfahrtregelung geprüft werden.

(5) Magdeburger Straße / Arendseer Straße / St.-Georg-Straße

Für den Knotenpunkt Magdeburger Straße / Arendseer Straße / St.-Georg-Straße sind Maßnahmen zur Reduzierung der Attraktivität der Durchfahrtbeziehungen im Zuge der St.-Georg-Straße zu empfehlen (Aufhebung freier Rechtsabbieger, Anpassung der Freigabezeit). Diese werden im Maßnahmenkomplex K 2 im Detail beschrieben.

(6) Vorfahrtknotenpunkte allgemein

Insgesamt sollten an allen Vorfahrtknotenpunkten die Fahrbahnflächen in den Einmündungsbereich auf das erforderliche Maß reduziert oder durch Fahrbahnteiler stärker strukturiert werden. Dies ist insbesondere zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit für den Fußverkehr erforderlich. Die Anbindung untergeordneter Nebenstraße sollte generell mittels Gehwegüberfahrten erfolgen (siehe hierzu auch Maßnahmenkomplex F6 auf Seite 99).

K 5 Neuaufteilung der Straßenquerschnitte / Integrierte Straßenraumgestaltung

Im Stadtgebiet existieren eine Vielzahl von Straßenräumen mit ungeordneten Seitenräumen, zu breiten Fahrbahnflächen sowie ungelösten Nutzungskonflikten.

Zur Gewährleistung einer stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrs, welcher die innerörtlichen Rahmenbedingungen sowie den angrenzenden Wohn- und Aufenthaltsfunktionen angemessen berücksichtigt, ist eine städtebauliche Dimensionierung der Straßenverkehrsanlagen entsprechend den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sowie eine integrierte Straßenraumgestaltung erforderlich.

In der RAST wird einleitend festgehalten: „Planung und Entwurf von Stadtstraßen müssen sich an Zielstellungen orientieren, die sich aus der Bewohnbarkeit und Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden ergeben und eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum verfolgen. Dabei wird es vielfach – vor allem in Innenstädten – notwendig sein, die Menge des motorisierten Individualverkehrs oder zumindest die Ansprüche an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern.“ (FGSV, 2006b)

Neben einem geführten Entwurf mittels sogenannter typischer Entwurfsituationen wird in der RAST als zweiter „individueller“ Entwurfsvorgang die städtebauliche Bemessung unter Beachtung der individuellen Ziele, Nutzungsansprüche und Entwurfsvorgaben vorgegeben. Ziel ist dabei eine „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“. Auf Basis der Ermittlung der erforderlichen Seitenraumbreite (Empfehlung der Aufteilung: Seitenraum : Fahrbahn : Seitenraum im Verhältnis 30 % : 40 % : 30 %) ergibt sich die städtebaulich mögliche Fahrbahnbreite, welche anschließend mit der verkehrlich notwendigen Fahrstreifenanzahl und Fahrbahnbreite abzugleichen und abzuwägen ist.

Diese Aspekte sind beim Um-, Aus- und Neubau durch eine städtebauliche Dimensionierung bzw. integrierte komplexe Straßenraumgestaltung zu berücksichtigen. Handlungsbedarf besteht in der Hansestadt Salzwedel beispielsweise für folgende Straßenzüge:

(1) Ernst-Thälmann-Straße

Seit Inbetriebnahme der Ortsumgehung im Zuge der B 71 hat sich die Verkehrsbedeutung der Ernst-Thälmann-Straße deutlich reduziert. Mittlerweile dient der Straßenzug nur noch als innerstädtische Ost-West-Hauptverbindung.

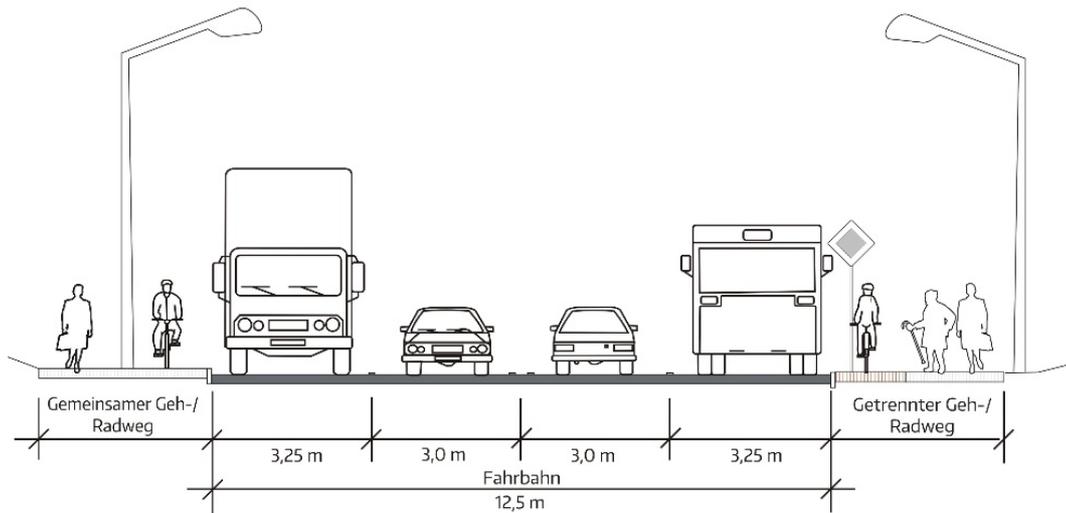


Abb. 42 Straßenraumaufteilung E.-Thälmann-Straße - Bestand

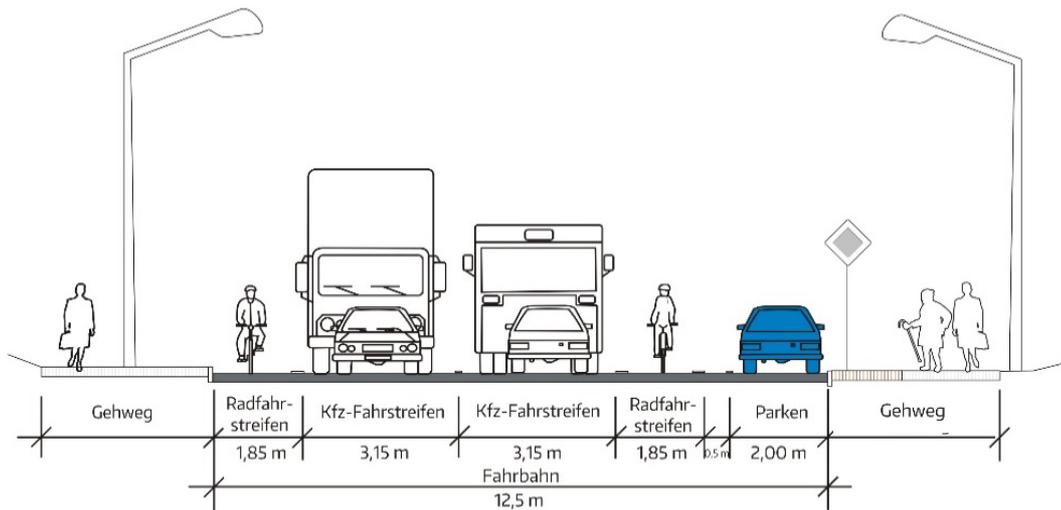


Abb. 43 E.-Thälmann-Straße - Umgestaltungsvorschlag, Variante 1

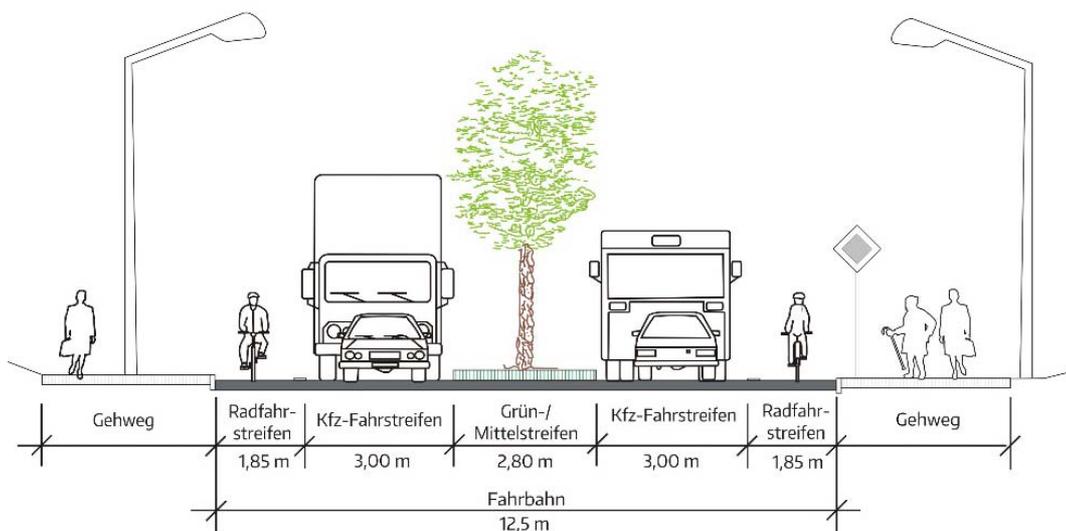


Abb. 44 E.-Thälmann-Straße - Umgestaltungsvorschlag, Variante 2

Eine Anpassung des Straßenquerschnittes an die geringere Verkehrsbedeutung ist bisher nicht erfolgt. Es stehen weiterhin pro Fahrtrichtung zwei Fahrspuren zur Verfügung (siehe Abb. 42). Diese werden jedoch nicht mehr gebraucht. Aktuell und auch zukünftig (nach Umsetzung des Maßnahmenpaketes K1) ist jeweils eine Fahrspur je Fahrtrichtung ausreichend.

Die nicht mehr benötigten Flächen sollten insbesondere für eine Verbesserung des Radverkehrsangebotes genutzt werden. Hauptziele sollten dabei die Entflechtung von Rad- und Fußverkehr sowie die Einrichtung moderner und sicherer Radverkehrsanlagen bilden.

Für die darüber hinaus zur Verfügung stehenden Fahrbahnflächen ist einerseits eine Nutzung als Parkmöglichkeit denkbar (siehe Abb. 43). Eine entsprechende Umgestaltung wäre als reine Markierungslösung ohne größere bauliche Veränderung realisierbar.

Alternativ können die Flächen für einen begrüneten Mittelstreifen genutzt werden (siehe Abb. 44). Mit einer derartigen Umgestaltung würde sich auch eine weitere Verbesserung des Straßenraumeindrucks ergeben. Allerdings sind die Möglichkeiten zur Pflanzung von Bäumen vom unterirdischen Leitungsbestand abhängig. Deutliche Verbesserungen ergeben sich bei Variante 2 für den Fußverkehr. Querungsmöglichkeiten werden erhöht, Trennwirkungen abgebaut. Punktuell besteht außerdem die Möglichkeit im Bereich von Knotenpunkten und Einmündungen gesonderte Aufstellflächen für Linksabbieger zu integrieren.

Daher sollte auch für Variante 1 im Bereich wichtiger Querungsstellen eine Umgestaltung entsprechend Variante 2 erfolgen.

(2) Uelzener Straße

Auch im Zuge der Uelzener Straße ist die Verkehrsbedeutung durch die Veränderungen im Straßennetz deutlich zurückgegangen. Entsprechend der zukünftigen Funktionen (Erschließung) sollte eine Neuordnung des Straßenraumes erfolgen. Hierbei sollten die Fahrbahnflächen auf das tatsächlich erforderliche Maß reduziert werden.

Die frei werdenden Flächen sollten zur Verbreiterung der Seitenräume sowie zur Straßenraumbegrünung genutzt werden. Parallel ist eine Neuordnung der Parkmöglichkeiten (z. B. Abgrenzung der Stellplätze von der Fahrbahn mittels Materialwechsel) zu empfehlen.

(3) Lüneburger Straße

Im Zuge der Lüneburger Straße ist vor allem eine Sanierung der Fahrbahnoberfläche von hoher Bedeutung. Eine ebene Asphaltfahrbahn

würde insbesondere für eine Verbesserung der Nutzungsbedingungen für den Radverkehr sorgen. Hier liegen neben der Erschließung des angrenzenden Wohngebietes zukünftig die maßgebenden Funktionen des Straßenzuges.

Im Rahmen der Sanierung sollten die Fahrbahnflächen auf das tatsächlich erforderliche Maß reduziert werden.

(4) Südbockhorn

Im Bestand sind im Verlauf des Südbockhorns verschiedene Konflikte zu verzeichnen. Im westlichen Teilabschnitt sind die Fahrbahnflächen zu breit. Im östlichen Teilabschnitt bestehen Einschränkungen durch beidseitiges Gehwegparken.

Die zukünftige Gestaltungslösung wird entsprechend auch maßgeblich durch den Umgang mit dem Thema Parken bestimmt (siehe Maßnahmenbaustein K 8). Weiterhin ist den zukünftigen Funktionen Rechnung zu tragen. Im Vordergrund stehen dabei die Themen Erschließung und Radverkehr.

Insgesamt sollten die Seitenraumnutzungen gestärkt werden und die Fahrbahnflächen auf das erforderliche Maß reduziert werden. Zudem wäre eine möglichst beidseitige Straßenraumbegrünung wünschenswert. Um diesen Zielstellungen gerecht werden zu können, ist eine Reduzierung des Stellplatzangebotes erforderlich.

(5) Straßenraumgestaltung Altstadt – allgemein

Im Altstadtbereich sind teilweise lediglich sehr schmale bzw. punktuell auch keine Gehwege vorhanden. Im Rahmen zukünftiger Aus- und Umbaumaßnahmen sollten die Nutzungsanforderungen des Fußverkehrs adäquat berücksichtigt werden.

Im Rahmen der Detailplanung ist aus diesen Prämissen und Gestaltungsideen und den jeweiligen kleinteiligen Rahmenbedingungen eine konkrete Gestaltungslösung abzuleiten.

Grundsätzlich sollte im Rahmen aller Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen eine integrierte Straßenraumgestaltung vorgenommen werden. Eine Ausweitung von Flächen zum Parken sollte erst dann erfolgen, wenn sichergestellt ist, dass für den Längsverkehr (Kfz, Fuß, Rad) und die Querungsbedürfnisse ausreichende Rahmenbedingungen gewährleistet werden können.

K 6 Verkehrsberuhigte Straßenraumgestaltung im Nebennetz

Obschon bereits im Zuge verschiedener Straßenzüge eine Untersetzung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung durch bauliche Begleitmaßnahmen erfolgt ist, bestehen weiterhin eine Vielzahl von Straßenabschnitten in denen lediglich eine Beschilderung erfolgt. Das angeordnete Niedriggeschwindigkeitsniveau ist damit schlechter erkennbar. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten werden potenziell häufiger überschritten. Dadurch wird die Aufenthaltsqualität eingeschränkt. Es kommt zu Konflikten mit dem Fußverkehr.

Im Rahmen von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen im Nebennetz sollte sich die Straßenraumgestaltung an den Zielstellungen der Verkehrsberuhigung orientieren. Hierbei sind folgende Prämissen zu berücksichtigen:

- Beschränkung der Kfz-Fahrbahnbreite auf das tatsächlich erforderliche Maß
- Gewährleistung der Begegnungsmöglichkeiten zwischen zwei Kfz in der Regel über Ausweichstellen
- Abgrenzung zum Hauptnetz mittels Gehwegüberfahrten
- durchgehende Straßenraumbegrünung bzw. Anordnung von Baumtoren
- Einsatz von Fahrbahnanhebungen, Plateauaufpflasterungen, Fahrbahnversätzen etc.
- Ordnung / Abgrenzung der Flächen für den ruhenden Verkehr
- Gewährleistung ausreichend breiter Flächen für den Fußverkehr
- ggf. Gestaltung als Mischverkehrsflächen

Die Gestaltung der Straßenräume innerhalb der Wohngebiete sollte in Abhängigkeit von der jeweiligen Straßenstruktur sowie der Lage und Funktion des Straßenabschnitts im Verkehrsnetz erfolgen. Dabei sind drei Grundtypen zu unterscheiden:

- (1) klassische Straßenraumaufteilung (Gehweg – Fahrbahn inkl. einseitigem oder beidseitigen Parkstreifen – Gehweg) insbesondere im Bereich der Altstadt sowie den Bereichen mit Mehrfamilienhausbebauung.
- (2) Mischverkehrsflächen vor allem in Bereichen mit Eigenheimbebauung
- (3) Straßenräume innerhalb der Neubaugebiete mit oft einseitigen oder beidseitigen Senkrechtparkmöglichkeiten

Für die Straßenabschnitte mit einer klassischen Straßenraumaufteilung ist zukünftig eine stärkere Differenzierung zwischen den Flächen des ruhenden und des fließenden Verkehrs vorzusehen (siehe Abb. 45). Die Parkstreifen

sollten daher möglichst mittels Materialwechsel (z. B. Pflaster) von der Fahrbahn abgegrenzt werden. Einhergehen sollte damit gleichzeitig eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs durch die Einbindung von regelmäßigen und durchgehenden Baumpflanzungen in die Parkstreifen. Zudem können hier auch Aufenthaltsbereiche und Radabstellmöglichkeiten integriert werden.

Durch diese Maßnahmen ist neben einer Reduzierung der Verkehrsverstöße im ruhenden Verkehr auch eine stadtverträglichere, d. h. geschwindigkeitsdämpfende Veränderung des Straßenraumeindrucks möglich. An den Knotenpunkten werden Plateauaufpflasterungen vorgesehen (siehe Abb. 45), welche zum einen die Erkennbarkeit der Kreuzungsbereiche deutlich verbessern und zum anderen ähnlich der Gehwegüberfahrten für sichere und barrierefreie Querungsbedingungen für den Fußgängerverkehr sorgen.

Bei längeren Straßenabschnitten ohne Knotenpunkt sind zur kontinuierlichen Verdeutlichung des Niedriggeschwindigkeitsniveaus regelmäßig angehobene Querungsbereiche und Fahrbahneinengungen für den Fußgängerverkehr vorzusehen.

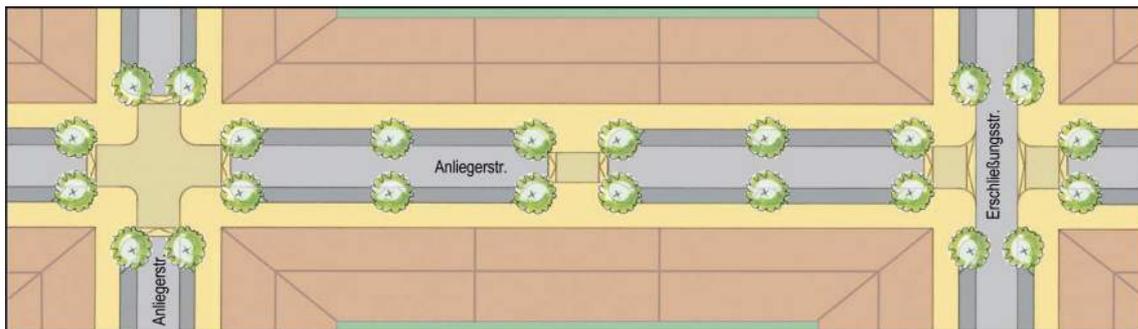


Abb. 45: Prinzipskizze Straßenraumgestaltung im Nebennetz

Auch bei Mischverkehrsflächen sollte eine durchgehende Begrünung vorgesehen werden (siehe Abb. 46). Wichtig ist, dass die befestigten Flächen nicht so breit wie möglich, sondern so breit wie nötig dimensioniert werden.

Bei der Randeinfassung der Mischverkehrsflächen sollte auf die Anordnung weicher Ränder orientiert werden. Dem widerspricht die Anordnung von Hochborden, weil sie dem Charakter einer Fahrbahn des Kfz-Verkehrs entsprechen. Davon abgesehen begünstigt die Ausbildung weicher Ränder eine Versickerung des Regenwassers. Eine Verdeutlichung der Knotenpunkte in den Mischverkehrsbereichen sollte durch die Verwendung unterschiedlicher Materialien im Sinne von Aufmerksamkeitsflächen vorgenommen werden.



Abb. 46: Beispiele Plateauaufpflasterung (Erkner und Salzwedel, B.-Brecht-Ring)

Im Bereich der Neubaugebiete ist vor allem eine weitere Ausweitung der Begrünungsmaßnahmen anzustreben. Hierbei sollten die, im Rahmen der Veränderung der Siedlungsstrukturen zu erwartende, rückläufige Parkraumnachfrage für die Integration von Baumstandorten in den Parkstreifen genutzt werden. Die Förderung des Fußgängerverkehrs an den Knotenpunkten sowie die Gewährleistung eines angemessenen Niedriggeschwindigkeitsniveaus sind, wie bei der klassischen Straßenraumaufteilung mittels Plateauaufpflasterungen, Fahrbahneinengungen, etc. zu gewährleisten. Ausgenommen davon sind die Straßenabschnitte welche regelmäßig von Busverkehren genutzt werden.

K7 Ortseingangsgestaltung

Im Übergangsbereich zwischen Außerortsabschnitten und angebauten, innerörtlichen Gebieten ist teilweise eine Verschleppung der außerorts zulässigen Geschwindigkeiten bis in die bebauten Bereiche herein zu beobachten. Daraus ergeben sich neben Sicherheitsproblemen auch zusätzliche Lärmbelastungen.

Folgende Elemente können am Beginn geschlossener Ortschaften zu einem angemessenen Geschwindigkeitsniveau im Kfz-Verkehr beitragen:

- Einbau von Mittelinseln mit Fahrbahnversatz
- Anlage eines Kreisverkehrs
- stationäre Geschwindigkeitsüberwachung
- Fahrbahneinengungen (bei geringen Kfz-Aufkommen)

Handlungsbedarf besteht für das Kernstadtgebiet der Hansestadt Salzwedel insbesondere für folgenden Einfallstraßen bzw. Ortseingangsbereiche:

- (1) Arendseer Straße (Mittelinsel mit Fahrbahnversatz)
- (2) Magdeburger Straße (Mittelinsel mit Fahrbahnversatz)
- (3) Sportplatzweg (Mittelinsel oder Geschwindigkeitsüberwachung)
- (4) Gerstedter Weg (Kreisverkehr)

Darüber hinaus ist eine entsprechende Ortseingangsgestaltung auch für die Ortsteile notwendig. Dies gilt insbesondere für die Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundes- und Landesstraßen.

K 8 Überprüfung / Aufhebung des Gehwegparkens

An verschiedenen Stellen im Stadtgebiet werden die Seitenräume durch parkende Fahrzeuge mitgenutzt. Das Gehwegparken ist zumeist durch eine entsprechende Beschilderung vorgeschrieben. Allerdings ergeben sich durch die reduzierten Seitenraumbreiten Einschränkungen für andere Nutzer. Die notwendigen Breiten für den Fußverkehr werden teilweise unzulässig eingeschränkt. Familien mit Kinderwagen sowie ältere Menschen mit Rollatoren werden dabei besonders benachteiligt. Gleiches gilt für die allgemeinen Aufenthalts- und Kommunikationsmöglichkeiten in Gebieten mit Wohnfunktionen.

Es ist zu empfehlen, das Gehwegparken systematisch und grundsätzlich im Stadtgebiet zu überprüfen.

In vielen Fällen ist eine Verlagerung des Parkens vom Gehweg auf die Fahrbahn möglich. Dies ist vor allem im Nebennetz der Fall. Es ist lediglich sicherzustellen, dass eine Restfahrbahnbreite von mindestens 3,50 m verbleibt. Für Haupttrouten des Radverkehrs ist eine Restfahrbahnbreite von 4,00 m bzw. 3,80 m bei reduzierter Geschwindigkeit zu empfehlen. Diese Breite ermöglicht den Begegnungsfall Pkw / Rad ohne zusätzliche gegenseitige Interaktionen. Größere Fahrbahnbreiten sind im Nebennetz in der Regel nicht erforderlich bzw. zum Teil auch kontraproduktiv. Aufgrund der geringen Verkehrsaufkommen ist es zumeist ausreichend, das Begegnen zweier Fahrzeuge lediglich punktuell an den Knotenpunkten, im Bereich von Parklücken sowie an Ausweichstellen zu gewährleisten.

In Straßen mit hohen Erschließungsfunktionen sollte der Begegnungsfall Pkw-Lkw Bemessungsgrundlage bilden. Hierfür ist eine Fahrbahnbreite von 5,00 – 5,50 m notwendig.

In den Abb. 47 und Abb. 48 werden die notwendigen Veränderungen beispielhaft für den Südbockhorn dargestellt. Im Bestand werden hier die Gehwegbreiten durch parkende Fahrzeuge deutlich eingeschränkt. Auf der verbleibenden Restfahrbahn können sich zwei Pkw begegnen (siehe Abb. 47).

Angesichts des insgesamt schmalen Straßenraumes ist eine Beibehaltung der Parkmöglichkeiten auf beiden Seiten verkehrsplanerisch nicht zu empfehlen. Eine Restfahrbahnbreite von mindestens 3,50 m ist ohne Eingriffe in den Seitenbereich nicht zu gewährleisten. Die Stellplätze sollten daher einseitig angeordnet und mit Begrünungsmaßnahmen kombiniert werden.

Durch die Verlagerung des Parkens auf die Fahrbahn (siehe Abb. 48) werden nicht nur die Gehwegbereiche wieder deren eigentlicher Nutzungsfunktion zugeführt, sondern der Straßenraum auch insgesamt wieder wesentlich aufgewertet.

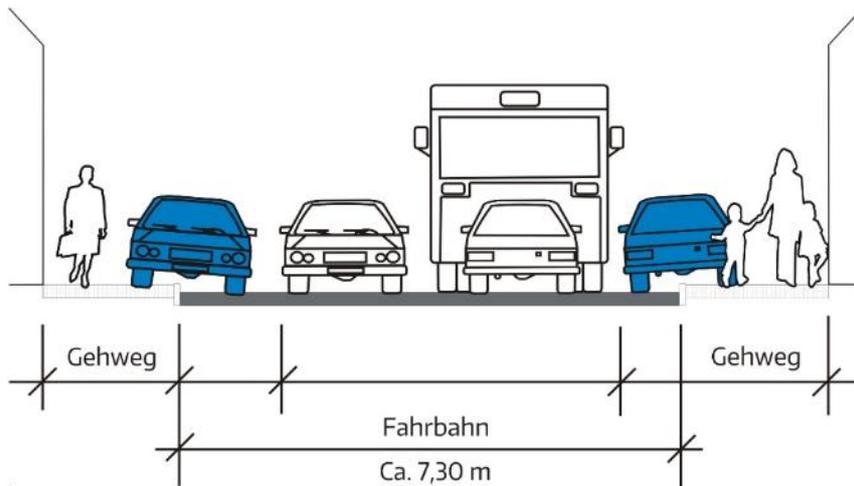


Abb. 47: Querschnitt Südbockhorn im Bestand

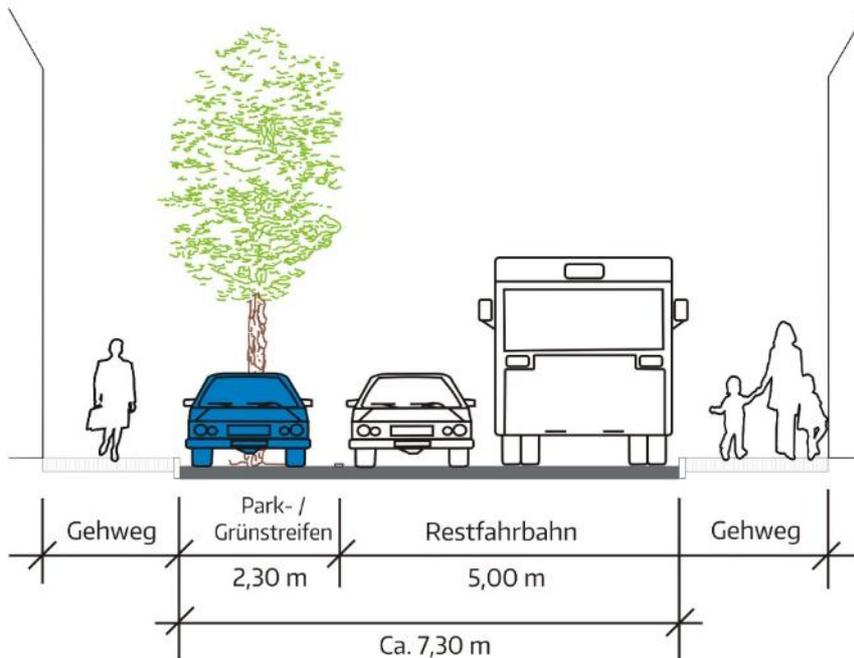
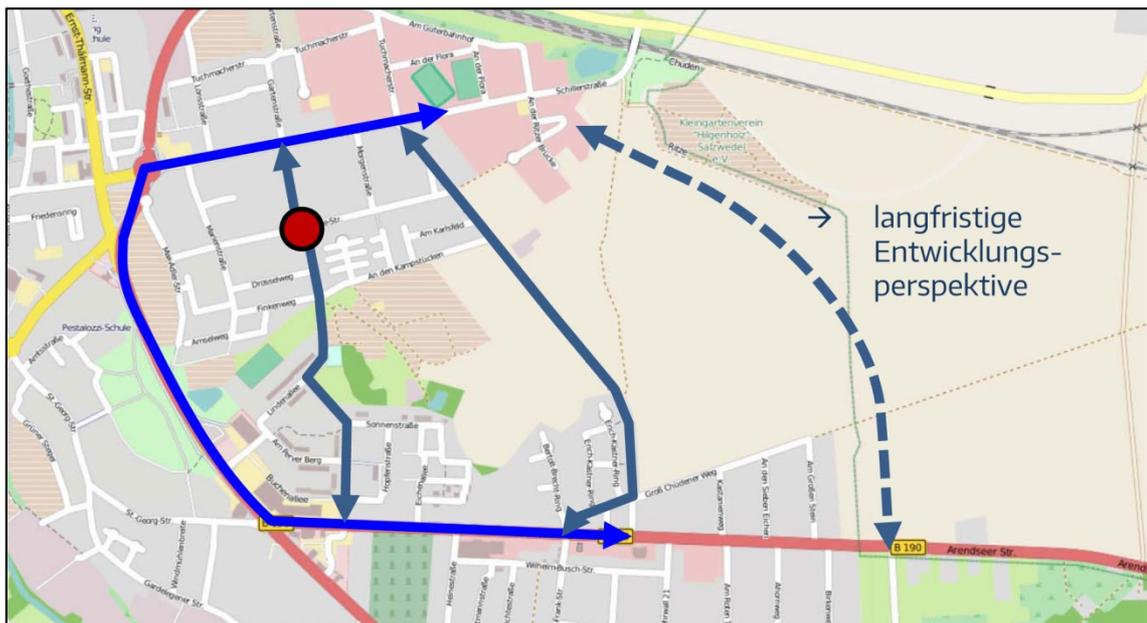


Abb. 48: Umgestaltungsvorschlag Querschnitt Südbockhorn

Die Sicherung ausreichender und sicherer Verhältnisse für den Fußverkehr ist dabei höher zu bewerten, als die Schaffung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum. Ein Anrecht auf Stellplätze im öffentlichen Straßenraum besteht nicht.

K 9 Verknüpfung zwischen Schillerstraße und Arendseer Straße

Zwischen der Schillerstraße und der Arendseer Straße bestehen mit der Lindenallee und dem Krangener Weg zwei direkte Straßenverbindungen in Nord-Süd-Relation (siehe Abb. 49). Diese führen jedoch teilweise durch Straßenabschnitte mit dominierenden Wohnfunktionen. Vor allem in Verlängerung der Lindenallee ist sowohl die Gartenstraße als auch die Hansestraße durch dichte Wohnbebauung gekennzeichnet. Beim Krangener Weg sind die angebauten Abschnitte kürzer. Zudem ist ein teilweise größerer Bebauungsabstand vorhanden.



Kartengrundlage: ©OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA (bearbeitet)
<http://www.openstreetmap.org/> bzw. <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/>

Abb. 49: Verknüpfung zwischen Schillerstraße und Arendseer Straße

Die beiden Straßenverbindungen werden teilweise durch gebietsfremde Verkehre als Tangentialverbindung genutzt.

Im Zuge der Lindenallee sollten diese Durchfahrtsbeziehungen angesichts der dominierenden Wohnnutzungen möglichst unterbunden werden. Dies wäre beispielsweise durch eine Diagonalsperre am Knotenpunkt Gartenstraße / Karl-Gaedcke-Straße möglich. Damit wird ein Durchfahren aufgrund der Umwege weniger attraktiv. Für den Verkehr innerhalb des Gebietes sind alle Fahrtbeziehungen weiterhin möglich. Für einzelne Verkehrsteilnehmer entstehen lediglich etwas weitere Wege.

Der Krangener Weg wurde in Zusammenhang mit der Erschließung des Gewerbegebietes Schillerstraße als mögliche Erschließungsstrasse diskutiert. Trotz der deutlich geringeren Betroffenheiten im Vergleich zur Lindenallee ist eine derartige Nutzung nicht zu empfehlen. Im Bereich des Groß Chüde-

ner Weges ist die Anbindung verwinkelt. Der Knotenpunkt mit der Arendseer Straße ist dafür nicht vorgesehen. Hinzu kommen die dominierenden Wohnfunktionen im Umfeld.



Abb. 50: Beispiel Diagonalsperre, KP Gartenstraße / Karl-Gaedcke-Straße

Die bestehende Anbindung des Gewerbestandortes ausschließlich über die Schillerstraße ist zwar auch nicht optimal, bildet aber im Sinne der Bündelung des Verkehrs im Hauptstraßennetz kurzfristig die effektivere Variante.

Eine langfristige Entwicklungsperspektive bildet eine östlich der Bebauung verlaufende Neubautrasse als Verbindung zwischen Schillerstraße und Arendseer Straße (siehe Abb. 49). Darüber hinaus ist ggf. auch im Rahmen des Ausbaus des sog. „Bundesfeldweges“ eine Optimierung der Verknüpfung der beiden Straßenzüge und damit eine bessere Anbindung des Gewerbestandortes an der Ritzer Brücke möglich.

4.2 Maßnahmenpaket ÖPNV

Der ÖPNV ist ein wichtiges Element der Daseinsvorsorge sowie eines sozialen und ökologisch verträglichen Mobilitätsangebotes.

In der Hansestadt Salzwedel existiert ein gutes ÖPNV-Angebot. Dieses sollte durch die Umsetzung folgender Maßnahmenschwerpunkten weiterentwickelt werden:

ÖV 1 Verdichtung des Haltestellennetzes

ÖV 2 Aufwertung der zentralen Haltestelle „Am Rathausturm“

ÖV 3 Barrierefreie Haltestellengestaltung

Die Maßnahmen konzentrieren sich dabei auf eine Verbesserung der Erschließung und Angebotsqualität aus dem bestehenden System heraus. Einen weiteren Schwerpunkt bilden infrastrukturelle und administrative Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit.

Insgesamt ist dabei zu berücksichtigen, dass nicht die Hansestadt Salzwedel sondern die kreiseigene Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel (PVGS mbH) Aufgabenträger des städtischen ÖPNV ist. Entsprechend bilden verschiedene Maßnahmen Vorschläge, die im Rahmen der Nahverkehrsplanung vertiefend zu betrachten sind.

ÖV1 Verdichtung des Haltestellennetzes

In einzelnen Stadtbereichen bestehen aktuell Erschließungslücken. Der Abstand zwischen den einzelnen Haltestellen ist teilweise zu groß. Durch das flexible Rufbusangebot bestehen günstige Rahmenbedingungen für eine flächendeckend sehr gute Stadtbuserschließung im gesamten Kernstadtgebiet.

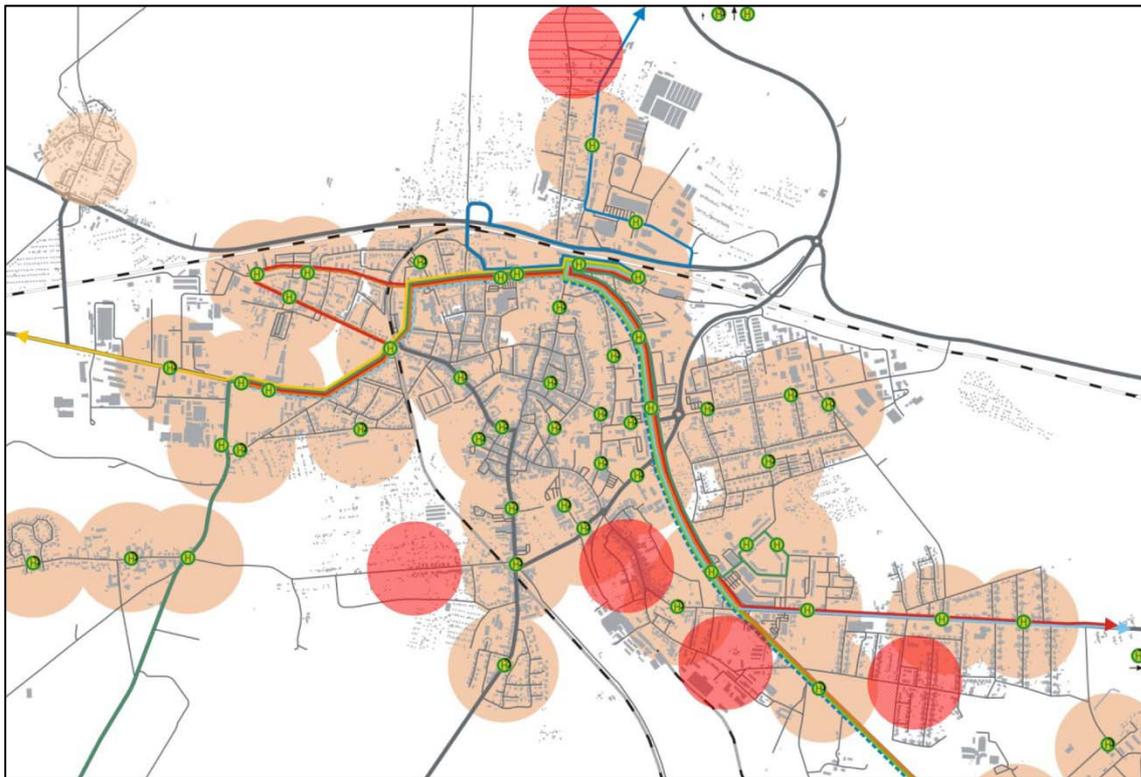


Abb. 51: Ergänzungsvorschläge Haltestellennetz

Zur Schließung der bestehenden Erschließungslücken sollte in folgenden Bereichen eine weitere Verdichtung des Haltestellennetzes erfolgen (siehe Abb. 51):

- Hoyersburger Straße nördlicher Abschnitt
- Reimannstraße
- St. Georg-Straße nördlicher Abschnitt
- Gardelegener Straße/ Bergstraße
- Winkelmannstraße / Wandlungsbreite / Ludwig-Frank-Straße

Hinsichtlich der Realisierung der Haltestellenergänzungen ist zumeist kurzfristig lediglich die Umsetzung einer Grundausrüstung bestehend aus Haltestellenschild und Fahrplanaushang zu empfehlen. Bewährt sich der Haltestellenstandort ist mittel- bis langfristig ein barrierefreier Ausbau anzustreben.

ÖV 2 Aufwertung der zentralen Haltestelle „Am Rathausturm“

Die Haltestelle „Am Rathausturm“ bildet den zentralen innerstädtischen Zugangspunkt zum Stadtbusverkehr. Nur hier fahren die Stadtbusse ohne vorherige Voranmeldung ab. Defizite bestehen hinsichtlich der Haltestellenausstattung sowie Barrierefreiheit.

Es sind keine Sitz- und Unterstellmöglichkeiten im Haltestellenbereich vorhanden. Aufgrund fehlender Bordanlagen ist beim Zugang zu den Fahrzeugen eine Stufe zu überwinden. Lediglich die Informationssituation wird den Anforderungen als zentraler Zugangspunkt gerecht. Wesentliche Ursache hierfür bilden die städtebaulichen Rahmenbedingungen aufgrund der platzartigen Gestaltung im Umfeld der Haltestelle.

Dennoch ist angesichts der Bedeutung des Haltestellenstandortes perspektivisch eine Verbesserung der Haltestellenausstattung notwendig. Möglichst kurzfristig sollte eine Unterstell- und Sitzmöglichkeit geschaffen werden. Diese muss sich natürlich in das städtebauliche Umfeld einordnen und sollte möglichst nicht den Charakter eines klassischen Wartehäuschens besitzen. Ein mögliches Alternativbeispiel ist in Abb. 52 dargestellt. Alternativ wäre eine kombinierte Gestaltung als Kunstobjekt denkbar.



Abb. 52: Beispiel Haltestellenunterstellmöglichkeit

Mittelfristig sollten Lösungsoptionen zur Schaffung eines barrierefreien Zustieges geprüft bzw. diskutiert werden.

ÖV 3 Barrierefreie Haltestellengestaltung

Wie in vielen anderen Städten auch existieren an verschiedenen Haltestellen im Stadtgebiet noch wesentliche Entwicklungspotenziale in Punkto Barrierefreiheit.

Die Zugangsmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte und ältere Personen sind teilweise eingeschränkt. Neben Problemen hinsichtlich der Einstiegshöhen der Fahrzeuge bzw. Orientierungsmöglichkeiten für Blinde und Sehbehinderte bestehen auch bei den Querungsmöglichkeiten im Bereich der Haltestelle wesentliche Verbesserungspotenziale.

Insgesamt sind hierbei die sich verändernden Nutzungsanforderungen durch die fortschreitende Alterung der Bevölkerung zu berücksichtigen.

Im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist für den Stichtag 1. Januar 2022 das ambitionierte Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs formuliert worden. (Bundesrepublik Deutschland, 2016)

Neben einer kontinuierlichen Berücksichtigung einer barrierefreien Haltestellengestaltung bei anstehenden Aus-, Um-, und Neubaumaßnahmen ist entsprechend die Initiierung eines zusätzlichen Haltestellenausbauprogrammes zu empfehlen.

Insgesamt ist der Begriff der barrierefreien Haltestellengestaltung integriert zu definieren und mit weiteren wichtigen Qualitätsmerkmalen hinsichtlich Information und Erreichbarkeit zur verknüpfen. Folgende Aspekte sollten für die barrierefreie Haltestellengestaltung berücksichtigt werden:

- Nutzung von Profilsteinen (Sonder- bzw. Combibord) zur Minimierung der Einstiegshöhe (möglichst niveaugleicher Einstieg) sowie als Anfahrhilfe für die Busse
- Einsatz taktiler Bodenleitsysteme zur Führung von Blinden- und Sehbehinderten sowie zur Ermöglichung des Auffindens der Informations- und Einstiegsbereiche
- Sicherung einer optimalen Fahrgastinformation bezüglich des Linien-, Fahrt- und Tarifangebotes abgestuft nach der Bedeutung der Haltestelle
- Gewährleistung eines ausreichenden Kontrastes sowie Vermeidung zu kleiner Schrift bei Fahrgastinformationen
- Sicherstellung einer sicheren und barrierefreien Erreichbarkeit der Haltestellen durch die Schaffung von Bordabsenkungen, Mittelinseln, Fußgängerüberwegen, Gehwegvorstreckungen, Aufpflasterungen etc.

- Gewährleistung einer ausreichenden Breite der Warteflächen zur Vermeidung von Konflikten mit dem Fußgängerlängsverkehr und ggf. dem Radverkehr

In Summe ist erkennbar, dass eine Vielzahl von Aspekten bei der barrierefreien Gestaltung von Haltestellen zu berücksichtigen ist. An Hand der jeweiligen Gegebenheiten sind jeweils ortsspezifische Lösungen zu finden. Gemäß der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sollten wegen der überwiegenden Vorteile möglichst häufig und regelmäßig Kaphaltestellen angewendet werden. Der Rückbau von Busbuchten zu Kaphaltestellen kann in der Regel als Beitrag zur Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse betrachtet werden. (FGSV, 2006b)

An weniger stark frequentierten Haltestellen oder auch bei komplexen Rahmenbedingungen (z. B. Ein- und Ausfahrten im Haltestellenbereich) sind auch Haltestellenlösungen mit reduziertem baulichem Aufwand denkbar. So beispielsweise die Begrenzung der Länge der Abschnitte mit niveaugleichem Einstieg auf lediglich eine Tür.

4.3 Maßnahmenpaket Radverkehr

Das Fahrrad bietet als (Alltags-)Verkehrsmittel eine Vielzahl an Vorteilen. Es ist einfach zu bedienen, bequem und hat gerade auf Kurzstrecken bis ca. 5 km teilweise Vorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr. Es ist jederzeit individuell verfügbar, wirtschaftlich, kostengünstig, flexibel, unkompliziert in der Nutzung, leise und umweltfreundlich. Zudem verschafft es seinen Nutzern Bewegung, womit Radfahren sehr gesund und vor allem umweltfreundlich ist.

Die Förderung des Radverkehrs bildet entsprechend einen zentralen Baustein für die zukünftige Verkehrsentwicklung. Folgende Maßnahmenpakete sollen zur weiteren Verbesserung der Nutzungsbedingungen im Radverkehr beitragen:

- R 1 Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes
- R 2 Aufhebung der Benutzungspflicht verschiedener Bestandsradverkehrsanlagen
- R 3 Umsetzung moderner Führungsformen
- R 4 Ausbau von Stadt-Umland-Radwegen
- R 5 Optimierung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten
- R 6 Maßnahmen zur Reduzierung punktueller Konfliktstellen
- R 7 Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten
- R 8 Sicherung radverkehrstauglicher Fahrbahnoberflächen
- R 9 Förderung Touristischer Radverkehr
- R 10 Maßnahmen zur systematischen Radverkehrsförderung

Insgesamt wird eine integrierte und gesamtstädtische Strategie zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr empfohlen. Neben kleinteiligen und kurzfristig realisierbaren Maßnahmen beinhaltet das Konzept auch Maßnahmen zur Sicherung einer systematischen und dauerhaften Radverkehrsförderung.

R 2 Aufhebung der Benutzungspflicht verschiedener Bestandsradverkehrsanlagen

Die bestehenden Radverkehrsanlagen in der Hansestadt Salzwedel sind zum überwiegenden Teil durch eine Führung im Seitenraum gekennzeichnet. Diese birgt Konfliktpotenziale und Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr. Hinzu kommen Konflikte mit dem abbiegenden Kfz-Verkehr an Knotenpunkten sowie Ein- und Ausfahrten.

Besonders problematisch sind innerörtliche Beidrichtungsradwege. Diese sollten gemäß StVO innerorts möglichst nicht angeordnet werden. Falls dies im Ausnahmefall doch erfolgt, dann jedoch mit Benutzungsrecht (Gehweg „Rad frei“) und nicht mit Benutzungspflicht.

Auch insgesamt sollte für Radverkehrsanlagen eine Benutzungspflicht nur noch dort vorgesehen werden, wo ausreichende Flächen für den Fußverkehr zur Verfügung stehen und wo die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf dies erfordern.

Entsprechend sollte die Benutzungspflicht bestehender Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet überprüft werden. Für folgende Straßenabschnitte ist eine Anpassung der Radverkehrsführung zu empfehlen:

(1) Uelzener Straße

Durch die Aufhebung der Benutzungspflicht ergeben sich sog. andere Radwege. Der Radweg ist baulich als solcher erkennbar. Ein Nutzungsrecht ist entsprechend im Seitenraum weiterhin vorhanden.

Aufgrund der deutlich zurückgegangenen Verkehrsbedeutung sowie der vorgeschlagenen Einbindung in eine Tempo-30-Zone ist perspektivisch eine konsequente Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zu empfehlen. Im Rahmen einer Umgestaltung sollten die anderen Radwege entsprechend eingezogen und eine einheitliche Gestaltung der Seitenbereiche lediglich für den Fußverkehr vorgesehen werden.

(2) Karl-Marx-Straße / Ernst-Thälmann-Straße

Durch die Aufhebung der Benutzungspflicht ergeben sich auch hier sog. andere Radwege. Ein Nutzungsrecht ist entsprechend im Seitenraum weiterhin vorhanden.

Die Konflikte bei einer Nutzung des Seitenraumes bestehen jedoch weiterhin. Daher ist hier die Schaffung einer neuen, modernen fahrbahnseitigen Radverkehrsführung zu empfehlen (siehe Maßnahmenkomplex R 3).

(3) Böddenstedter Weg

Als Ersatz für die bestehende Führung im Seitenraum ist die Schaffung einer neuen, modernen fahrbahnseitigen Radverkehrsführung zu empfehlen (siehe Maßnahmenkomplex R 3).

(4) Brückenstraße

Durch die Aufhebung der Benutzungspflicht ergeben sich auch hier sog. andere Radwege. Ein Nutzungsrecht ist entsprechend im Seitenraum weiterhin vorhanden.

(5) Hansestraße

Umwandlung der Benutzungspflicht in ein Benutzungsrecht, durch eine Beschilderung als Gehweg „Rad frei“. Damit bleibt die direkte Zufahrtmöglichkeit zu den Gebäuden gewährleistet.

Für durchgehende Fahrtbeziehungen kann jedoch die Fahrbahn genutzt werden. Angesichts der geringen Verkehrsaufkommen ist dies unproblematisch.

(6) Arendseer Straße / Magdeburger Straße

Grundsätzlich sollte in den Seitenbereichen die Umwandlung der Benutzungspflicht in ein Benutzungsrecht durch eine Beschilderung als Gehweg „Rad frei“ erfolgen. Nur so kann ein Fahrtangebot auf beiden Straßenseiten in einer Fahrtrichtung ermöglicht werden.

Parallel sollte kritisch geprüft werden, in welchen Abschnitten die Nutzungsmöglichkeiten auf einer Seite in beiden Fahrtrichtungen (das Linksfahren) weiterhin zugelassen wird. Aufgrund des fehlenden Gehweges auf der Nordseite sowie fehlender sicherer Querungsmöglichkeiten im Bereich der Einmündung Berthold-Brecht-Ring ist dies vermutlich zwischen Ortseingang und Hansestraße der Fall. Für den Abschnitt zwischen Hansestraße und Magdeburger Straße ist eine Beidrichtungsführung nicht zu empfehlen.

Grundsätzlich sollte in den Beidrichtungsabschnitten eine Roteinfärbung der Furten im Bereich von Einmündungen sowie stark frequentierten Ein- und Ausfahrten erfolgen.

Perspektivisch sollte im Rahmen der Ortseingangsgestaltung eine Querungsstelle im Ortseingangsbereich sowie ein durchgehender Gehweg auf der Nordseite (siehe Maßnahmenkomplex F 3) geschaffen werden. Dann ist die einseitige Beidrichtungsführung aufzuheben.

(7) Ortsdurchfahrten in den Ortsteilen

Auch in den Ortsteilen sollte geprüft werden, ob die teilweise vorhandenen Benutzungspflichten weiterhin gerechtfertigt sind. Auch hier ist ggf. ein Nutzungsrecht z. B. durch eine Gehweg „Rad frei“-Regelung zielführender.

Für die Straßenabschnitte im Außerortsbereich kann die Benutzungspflicht auch im Zweirichtungsbetrieb beibehalten werden. Hier ist die Nutzungsdensivität durch den Fußverkehr sowie die Zahl der Ein- und Ausfahrten gering. Der benutzungspflichtige Beidrichtungsradweg bildet hier die Standardlösung.

R 3 Umsetzung moderner Führungsformen

Im Zuge vieler innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen existieren keine adäquaten Anlagen für den Radverkehr. Es bestehen Konflikte mit dem Fußverkehr sowie dem Kfz-Verkehr an Knotenpunkten sowie Ein- und Ausfahrten.

Ziel einer modernen Radverkehrsförderung ist es, den Radverkehr möglichst im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu führen. Dies gelingt in der Regel am besten bei fahrbahnnahen Führungsformen. Die Konfliktpotenziale sind hier deutlich geringer als bei einer Radverkehrsführung im Seitenraum.

Daher sollten auch in der Hansestadt Salzwedel die Einsatzmöglichkeiten folgender moderner Führungsformen des Radverkehrs im Bestandsstraßennetz sowie bei Aus- und Umbaumaßnahmen untersucht werden:

Radfahrstreifen

Ein Radfahrstreifen ist ein auf der Fahrbahn durch Fahrstreifenbegrenzung ausgewiesener Sonderweg für Radfahrer mit Benutzungspflicht. Die Regelbreite eines Radfahrstreifens beträgt 1,85 m (inkl. Breitstrichmarkierung). Zu angrenzenden Parkstreifen sind Sicherheitsbereiche mit einer Breite von 0,50 m bzw. 0,75 m bei Schrägparken vorzusehen. Für die Anlage von Radfahrstreifen ist entsprechend eine Fahrbahnbreite von mindestens 9,70 m erforderlich.

Eine Markierung von Radfahrstreifen bietet sich im Zuge der Ernst-Thälmann-Straße an. Ein konkreter Vorschlag zur Veränderung der Straßenraumaufteilung findet sich in Maßnahmenkomplex K 5.

Schutzstreifen

Ab einer Fahrbahnbreite von 7,00 m ist die Markierung von Schutzstreifen möglich. Diese sind Bestandteil der Kfz-Fahrbahn und dürfen daher im Bedarfsfall vom Kfz-Verkehr mitgenutzt werden. Notwendig ist eine derartige Mitnutzung i. d. R. zur Gewährleistung des Begegnungsfalls mit größeren Fahrzeugen (siehe Abb. 54). Das Begegnen zweier Pkw ist ohne die Nutzung der Schutzstreifen bei einer Restfahrbahnbreite von 4,50 m gewährleistet.

Durch Schutzstreifen wird die Wahrnehmung und Akzeptanz des Radverkehrs im Straßenraum wesentlich verbessert. Es entsteht ein definierter Schutzraum für den Radverkehr. Beim Schutzstreifen handelt es sich um ein nicht benutzungspflichtiges Radverkehrsangebot.

Es sollte darauf orientiert werden, möglichst Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m zu markieren. Diese setzen jedoch eine Fahrbahnbreite von mindestens 7,50 voraus.

Außerorts ist die Markierung von Schutzstreifen bisher nicht zulässig (Forschungsarbeiten hierzu laufen noch). Eine Kombination mit anderen nicht

benutzungspflichtigen Radverkehrsangeboten (anderer Radweg, Gehweg „Rad frei“) ist möglich.

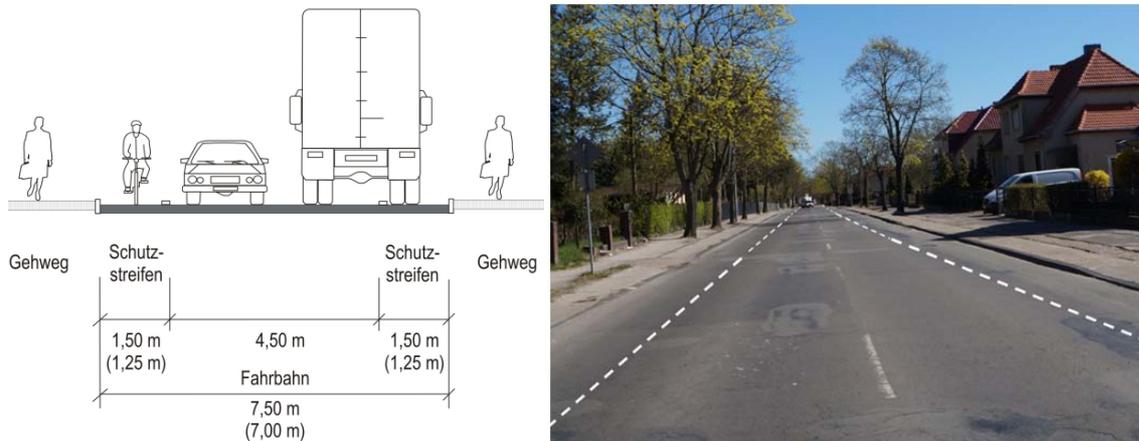


Abb. 54: Grundprinzip Schutzstreifen / Fotomontage Böddenstedter Weg

Für folgende Straßen sollte geprüft werden, ob durchgehend eine Fahrbahnbreite von 7,00 m vorhanden und damit eine Markierung von Schutzstreifen möglich ist:

- (1) Karl-Marx-Straße
- (2) Jahnstraße
- (3) Böddenstedter Weg (siehe Fotomontage in Abb. 54)
- (4) Gerstedter Weg
- (5) Hoyersburger Straße

Im Zufahrtsbereich zum Kreisverkehr Karl-Marx-Straße / Schäferstegel ist eine Auflösung der Schutzstreifen notwendig. Dass dies aufgrund der langgestreckten Mittelinsel eher als sonst üblich notwendig ist, stellt aus verkehrsplanerischer Sicht kein wesentliches Problem dar.

Fahrradstraße

Eine Fahrradstraße ist eine für den Radverkehr vorgesehene und entsprechend beschilderte Straße. Voraussetzung für die Einrichtung von Fahrradstraßen ist, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart auf diesem Straßenabschnitt ist oder alsbald zu erwarten ist. Mit Fahrradstraßen kann die Erkennbarkeit wichtiger Radverkehrsrouten verbessert und der Radverkehr gebündelt werden.

Fahrradstraßen ohne Kfz-Verkehr sind wegen des Anliegerverkehrs eher selten. Andere Fahrzeugführer als Radfahrer dürfen Fahrradstraßen benutzen, soweit es durch Zusatzschild zugelassen ist. Fahrzeuge dürfen nur mit mäßiger Geschwindigkeit (~ 30 km/h) fahren. Radfahrer dürfen nebeneinander fahren.

In der Hansestadt Salzwedel spielt der Radverkehr bereits heute eine wichtige Rolle. Die Einführung des Elementes Fahrradstraße kann einen wichtigen Beitrag zur weiteren Förderung des Radverkehrs im Stadtgebiet bilden.

Unter Berücksichtigung der im Maßnahmenkomplex K 1 diskutierten Veränderungen in der Altstadt sollte speziell im Verlauf des Straßenzuges Lüneburger Straße / Südbockhorn / Holzmarktstraße / Altperverstraße sowie im Zuge der Neuperverstraße die Ausweisung einer Fahrradstraße geprüft werden. Durch die Reduzierung der Verkehrsmengen ergeben sich hier neue Freiräume für den Radverkehr. Zudem handelt es sich um wichtige Achsen im innerstädtischen Ost-West-Verkehr.

R 4 Ausbau von Stadt-Umland-Radwegen

Auch für die Verkehre zwischen der Kernstadt und den Ortsteilen sowie für die Verbindungen mit dem Umland gewinnt das Rad fahren zunehmend an Bedeutung. Unterstützt werden diese Entwicklung u. a. durch eine steigende Anzahl von Elektrofahrrädern (Pedelecs), welche den Einsatzbereich des Fahrrades erhöhen.

Im Landesradverkehrsplan sind eine Vielzahl zusätzlicher Radwege enthalten, die an Landes- und Bundesstraßen auf dem Stadtgebiet Salzwedels verlaufen sollen (Land Sachsen-Anhalt, 2010). Dies betrifft beispielsweise folgende Verbindungen:

- (1) B 248, Sienau bis Kreisverkehr mit der L 8
- (2) B 248, Kuhfelde bis zum Kreisverkehr mit der L 8
- (3) B 248, Rohrberg - Püggen
- (4) B 248, Püggen - Vitzke
- (5) B 71, Mahlsdorf - Winterfeld
- (6) L 8, vom Kreisverkehr mit der B 248 bis Eversdorf
- (7) L 8, Wallstawe - Wistedt
- (8) L 8, Wistedt - Dähre
- (9) L 8, Eversdorf - Niephagen

Die Verbindungen (1) und (2) gehören zum vordringlichen Bedarf und sind seitens der Landesstraßenbaubehörde aktuell in Planung. Die restlichen Radwegverbindungen sind dem weiteren Bedarf zuzurechnen.

R 5 Optimierung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Die Radverkehrsführung an den Knotenpunkten hat einen wesentlichen Einfluss auf den Fahrkomfort sowie das Verkehrssicherheitsniveau. Nachfolgend werden die anzustrebenden Gestaltungslösungen für die verschiedenen Führungsformen und Knotenpunkttypen aufgezeigt.

Radverkehrsführung im Seitenraum, Hauptknotenpunkte

An allen Hauptverkehrsknotenpunkten sollten die bordseitig geführten Radverkehrsanlagen möglichst frühzeitig auf Fahrbahnniveau im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs geführt werden (siehe Abb. 55). Dadurch lassen sich die typischen Konflikte zwischen abbiegenden Kraftfahrzeugen und geradeaus fahrenden Radfahrern deutlich reduzieren. An LSA-Knotenpunkten wird gleichzeitig die Abgrenzung der Wartebereiche für Fußgänger verbessert. Das Warten von Fußgängern an Fußgängerfurten auf den Radverkehrsanlagen kann so vermieden werden.

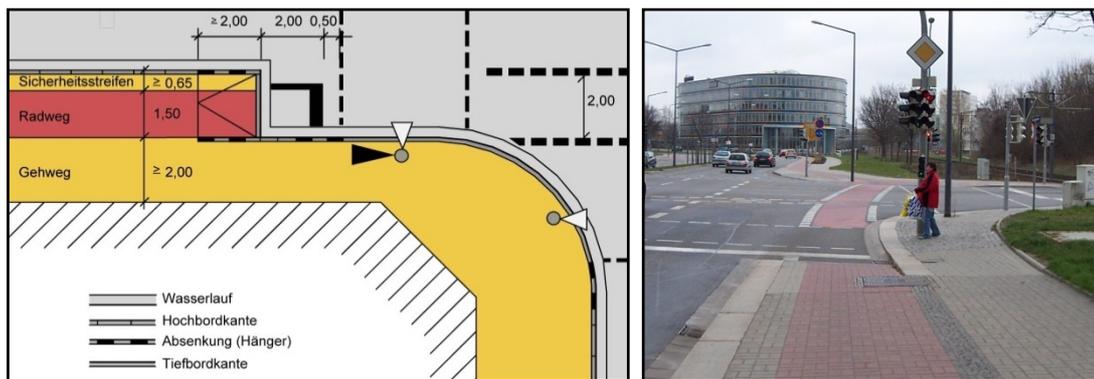


Abb. 55: Gestaltungsbeispiel Knotenpunktzufahrt für Bordradwege

Weiterhin wird durch die fahrbahnseitige Radverkehrsführung im Vorfeld des Knotenpunktes ein senkrecht überfahren der Rampenbereiche gewährleistet, sodass das spitzwinklige Überfahren der Borde vermieden werden kann und insgesamt die Sturzgefahr, insbesondere bei Nässe, reduziert wird. Durch die vorgezogene Haltelinie wird ein Aufstellen und Anfahren des Radverkehrs im Blickfeld des Kfz-Verkehrs ermöglicht.

Radverkehrsführung im Seitenraum, Einmündungen / Grundstückszufahrten

An untergeordneten Einmündungen von Hauptverkehrsstraßen sowie im Bereich von Grundstückszufahrten sollten grundsätzlich Gehwegüberfahrten (siehe Maßnahmenkomplex F 6) zum Einsatz kommen. Diese verdeutlichen klar die Bevorrechtigung des Radverkehrs und tragen damit wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Weiterhin werden Unstetigkeiten

vermieden, da diese ohne Niveauveränderungen im Zuge der Hauptstraße weitergeführt werden können.

Besonders wichtig ist der Einsatz von Gehwegüberfahrten im Zuge von einseitigen Beidrichtungsradwegen. Bei Bestandslösungen ist hier übergangsweise eine Roteinfärbung an Einmündungen sowie stark frequentierten Grundstückszufahrten dringend zu empfehlen.

Radverkehrsführung auf der Fahrbahn

Grundsätzlich sollten die fahrbahnseitigen Radverkehrsangebote eine sichere und durchgehende Führung im Bereich der Knotenpunkte beinhalten.

Allerdings stehen hier häufig nur begrenzte Flächen für die Abwicklung aller Verkehrsarten zur Verfügung. Um dem Radverkehr dennoch ein durchgehendes Angebot zur Verfügung zu stellen, ist es mittlerweile üblich, Schutzstreifen auch im Bereich der Knotenpunkte fortzusetzen. Hauptziele sind dabei zum einen die Sicherheit des Radverkehrs durchgängig zu gewährleisten und zum anderen die Vorbeifahrt der Radfahrer an den wartenden Kfz zu sichern.

In Abhängigkeit von der Knotenpunktform ist hierbei jeweils im Einzelfall eine Lösung zu erarbeiten, wobei in den entsprechenden Richtlinien, der ERA 2010 und den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) folgende Grundlösungen zur Verfügung stehen:

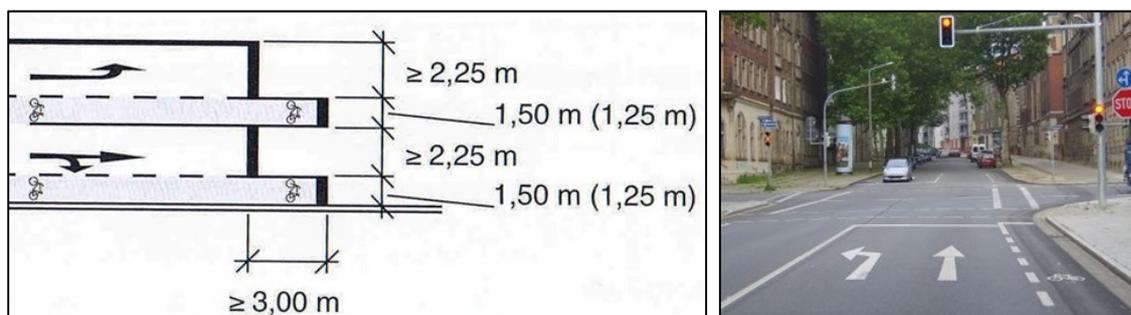


Abb. 56: Möglichkeiten zur Schutzstreifenführung an Knotenpunkten

Zum einen besteht bei mehreren Spuren in der Knotenzufahrt die Möglichkeit, diese zu einer überbreiten Mischspur (4,50 m bis 5,50 m) zusammenzufassen, die ein paralleles Aufstellen zweier Pkw ermöglicht. Breitere abbiegende Lkw können unter Nutzung des Schutzstreifens überholt werden. Zum anderen ist auch die Markierung von Schutzstreifen innerhalb der (Abbiege-) Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs im Knotenpunktbereich zulässig. Die ausschließlich dem Kfz-Verkehr zur Verfügung stehende Restfahrstreifenbreite muss mindestens 2,25 m betragen. Die Schutzstreifenbreite beträgt wie auf der freien Strecke auch mindestens 1,25 m.



Abb. 57: Beispiele zur sicheren und attraktiven Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Weitere wichtige Maßnahmen bilden u. a. die frühzeitige Entflechtung von Radverkehr und Rechtsabbiegern (siehe Abb. 57 links), die Schaffung indirekter Linksabbiegemöglichkeiten (siehe Abb. 57 Mitte) oder vorgezogener Aufstellflächen (siehe Abb. 57 rechts).

Kreisverkehre

Aktuelle Erkenntnisse aus der Verkehrssicherheitsforschung zeigen, dass an Kreisverkehren die geringsten Konflikte für den Radverkehr bei einer Mitführung in der Kreisfahrbahn entstehen.

Daher sollte zukünftig der Mischverkehr auf der Fahrbahn im Kreisverkehr die Standardlösung in der Hansestadt Salzwedel bilden. Radverkehrsführungen im Seitenraum im Zuge der zu- und abführenden Straßen sollten hierbei rechtzeitig vor dem Knotenpunkt auf Fahrbahnniveau überführt werden.

R 6 Maßnahmen zur Reduzierung punktueller Konfliktstellen

Zu punktuellen Konfliktstellen gehören vordergründig Einbauten, die für den Radverkehr während der Fahrt ein Hindernis darstellen. So bilden vor allem Poller, Sperr- bzw. Umlaufgitter insbesondere für hintereinander fahrende Radfahrer/innen, Gruppen sowie Radanhänger besonders nachts einen potenziellen Konfliktpunkt. Teilweise ist die Durchfahrtsbreite nicht ausreichend. Dem gegenüber steht die Notwendigkeit, die Nutzung von Fuß- bzw. Radwegen für den Kfz-Verkehr sowie teilweise auch für den landwirtschaftlichen Verkehr zu unterbinden.

Dennoch sollten Einschränkungen des lichten Raumes nur dort vorgesehen werden, wo mit anderen Mitteln der angestrebte Zweck nicht erreicht werden kann.

Für alle Poller, Umlaufsperrungen und ähnliche Hindernisse (u. a. auch Beschilderungsmasten) im Verlauf von Radverkehrsanlagen sollte demnach in einem ersten Schritt geprüft werden, ob diese tatsächlich in ihrer aktuellen Form benötigt werden. Ist dies der Fall, so ist durch eine entsprechende Gestaltung sicherzustellen, dass die Gefährdungspotenziale minimiert werden.



Abb. 58: Beispiele zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an Pollern / Umlaufsperrungen

Zur Minimierung der Konfliktpotenziale für den Radverkehr ist eine auffällige und retroreflektierende Gestaltung Grundvoraussetzung. Weiterhin sollte bei Pollern die Erkennbarkeit möglichst durch eine Markierung oder Pflasterung der Vorflächen weiter verbessert werden (siehe Abb. 58).

Ein weiteres Ziel sollte in der Erhöhung der Durchfahrtsbreiten liegen. Häufig ist eine Reduzierung der Zahl der Poller möglich. Teilweise kann die Unterbindung der Durchfahrtmöglichkeiten durch Kfz mittels Hindernisse unmittelbar neben dem Weg ganz oder zumindest ergänzend sichergestellt werden. Einbauten im unmittelbaren Verkehrsraum lassen sich damit reduzieren.

Bei Umlaufsperrern ist darauf zu achten, dass diese einen ausreichenden Abstand zu Straßen, Bahnkörpern o. ä. aufweisen. Gemäß ERA sollte eine Aufstellfläche von mindestens 3,00 m vorgehalten werden. Damit soll vermieden werden, dass Radfahrer auf dem zu querenden Verkehrsweg zum Stehen kommen. Eine weitere Optimierungsoption ist durch eine Schräganordnung der Gitterelemente möglich. Damit verbessern sich die Nutzungsmöglichkeiten insbesondere für Fahrräder mit Anhänger.

R 7 Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten

Fahrradabstellanlagen bilden einen wichtigen Bestandteil der Fahrradinfrastruktur. Die Bedeutung von sicheren und wettergeschützten Radabstellanlagen für die Förderung des Radverkehrs nimmt in Zukunft weiter zu, da seit einiger Zeit verstärkt höherwertige Fahrräder in Deutschland gekauft werden (u. a. Pedelecs). Abstellanlagen sollten deshalb kleinteilig und flächendeckend zur Verfügung stehen. Innerhalb des Stadtgebietes sowie an wichtigen Quellen und Zielen sind teilweise die bestehenden Radabstellanlagen nicht ausreichend bzw. nicht geeignet ein sicheres Abstellen der Fahrräder zu ermöglichen.

Für die Ausweitung der Radabstellmöglichkeiten im Stadtgebiet sind folgende Handlungsebenen zu berücksichtigen:

- (1) Die Radabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum sowie an öffentlichen Einrichtungen sollten weiter verdichtet werden. Dies ist beispielsweise durch ein spezielles Förderprogramm möglich.
- (2) Die bestehenden Abstellanlagen am Hauptbahnhof sollten sowohl qualitativ als auch quantitativ weiterentwickelt werden. Perspektivisch ist das Angebot abschließbarer Abstellmöglichkeiten (Fahrradboxen o. ä.) zu empfehlen.
- (3) Durch Informationen und Workshops sollten der Einzelhandel, Betriebe, Wohnungsgenossenschaften und Vermieter für das Thema Fahrradparken sensibilisiert werden. Ziel ist es dabei, für attraktive und sichere Radabstellmöglichkeiten zu werben.
- (4) Für den touristischen Radverkehr sollten gezielte Angebote vorgesehen werden, welche dafür sorgen, dass die Aufenthaltsdauer im Stadtgebiet steigt (siehe Maßnahmenkomplex R 9).



Abb. 59: Beispiele zur Schaffung zusätzlicher Radabstellmöglichkeiten

Grundsätzlich ist beim Bau von Radabstellanlagen darauf zu achten, dass diese geeignete Vorrichtungen zum Anlehnen und Abschließen der Fahrräder besitzen. Der Einsatz von Fahrradbügeln ist entsprechend zu priorisieren.

R 8 Sicherung radverkehrstauglicher Fahrbahnoberflächen

In der Altstadt der Hansestadt Salzwedel existiert in vielen Straßenabschnitten eine Fahrbahnoberflächenbefestigung mittels Natursteinpflaster. Dieses leitet sich zumeist aus den städtebaulichen Anforderungen im historischen Kontext der Altstadt ab. Für den Radverkehr sind die Pflasteroberflächen nicht optimal, da diese den Fahrkomfort deutlich einschränken.

Der Zielkonflikt zwischen den städtebaulichen Anforderungen einerseits und den Nutzungsanforderungen des Radverkehrs andererseits lässt sich nicht vollkommen auflösen. Grundsätzlich sind gewisse Einschränkungen für den Radverkehr in der historischen Altstadt hinzunehmen. Den städtebaulichen und gestalterischen Anforderungen ist hier Rechnung zu tragen.

Allerdings sollten bei der Oberflächengestaltung der Straßenverkehrsanlagen die Aspekte des Radverkehrs Berücksichtigung finden. Dies betrifft insbesondere Streckenabschnitte mit einer hohen Bedeutung für den Radverkehr. So kann beispielsweise durch den Einsatz spezieller Oberflächenbefestigungen, wie z. B. geschnittenem Pflaster, auch ein ausreichender Fahrkomfort für den Radverkehr erreicht werden.

Bei Um- und Ausbaumaßnahmen im Altstadtbereich sollten die Nutzungsanforderungen durch den Radverkehr geprüft und erforderlichenfalls eine Anpassung der Oberflächengestaltung vorgenommen werden.

R 9 Förderung Touristischer Radverkehr

Der Radtourismus ist mittlerweile vielerorts ein wesentlicher Baustein im Tourismus. Neben attraktiven Routen sind hierbei auch Zusatzangebote wichtig, um die Touristen über die Stadt zu informieren bzw. zum Verweilen zu animieren.

Hierzu ist die Umsetzung folgender Maßnahmen zu empfehlen:

- (1) Einrichtung gesonderter Radabstellmöglichkeiten für den touristischen Radverkehr mit zusätzlichen Schließfächern zum Verstauen von Gepäck (siehe Abb. 60)
- (2) Verbesserung des Informationsangebotes für Radtouristen auf den Internetseiten der Stadt
- (3) Erarbeitung von Informationstafeln und -flyern zur Navigation in der Stadt sowie zu wichtigen touristischen Sehenswürdigkeiten (siehe Abb. 61).



Abb. 60: Beispiele für Gepäckaufbewahrung

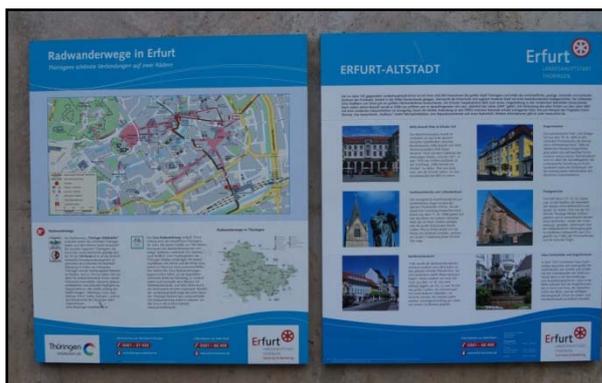


Abb. 61: Beispiele für Zusatzinformationen

Darüber hinaus sollte die Entwicklung weiterer städtischer Routenangebote für den Freizeit- und touristischen Radverkehr geprüft werden, beispielsweise als Radrund- oder Themenradweg.

R 10 Maßnahmen zur systematischen Radverkehrsförderung

Neben Maßnahmen in den Bereichen Technik und Planung sind weitere in den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit, Angebotsgestaltung und fiskalische Anreize für eine kontinuierliche und systematische Radverkehrsförderung erforderlich, denn: Radverkehr als System ist mehr als nur Radinfrastruktur.

Entsprechend wird die Umsetzung folgender Maßnahmen empfohlen:

- (1) Schaffung eines gesonderten Radverkehrsbudgets im Haushalt
- (2) Auslobung eines Wettbewerbes „Fahrradfreundliches Unternehmen“
- (3) Informations- und Marketingplattform zum Radverkehr
- (4) Teilnahme des Stadtrates an der Kampagne „Stadtradeln“
- (5) Regelmäßige Zählung des Radverkehrs an wichtigen Knoten
- (6) Initiierung von Bildungsprojekten mit Kitas und Schulen



Abb. 62: Beispiele für zusätzliche Serviceangebote im Radverkehr

Darüber hinaus sollten weitere Serviceangebote eingerichtet oder initiiert werden. Denkbar sind beispielsweise Luftpumpstationen und Schlauchautomaten (siehe Abb. 62). Weiterhin sollte über neue Radverkehrslösungen informiert werden. Dies kann zur Schaffung einer Kultur des Radfahrens beitragen. Unterstützend sind zusätzliche Werbe- und Imagekampagnen möglich.

4.4 Maßnahmenpaket Fußverkehr

So gut wie jede Ortsveränderung startet und endet zu Fuß. Der Fußverkehr bildet entsprechend das Fundament bzw. die „Basismobilität“ der Fortbewegung in der Stadt. Es bestehen keine sozialen Zugangsbarrieren. Zu Fuß gehen ist gesund und umweltfreundlich. Gute Bedingungen für den Fußverkehr bilden daher ein zentrales Merkmal von Städten mit einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität.

Durch ihre kompakte Struktur bestehen sehr gute strukturelle Voraussetzungen für den Fußverkehr in der Hansestadt Salzwedel. Mit den folgenden Maßnahmen soll die Angebotsqualität für den Fußverkehr in den kommenden Jahren weiter gesteigert werden:

- F 1 Barrierefreie Gestaltung der Fußverkehrsanlagen
- F 2 Schaffung zusätzlicher Querungsstellen
- F 3 Schließung von Lücken im Gehwegnetz
- F 4 Weiterentwicklung Durchwegung Mittelstraße – Ernst-Thälmann-Str.
- F 5 Markierung von Fußgängerüberwegen an Kreisverkehren
- F 6 Einsatz von Gehwegüberfahrten und Gehwegvorstreckungen
- F 7 Gehwegsanierungs-, Querungsstellen- und Bordabsenkungsprogramm

Besonderes Augenmerk wird dabei auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie eine barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlagen gelegt.

Ziel ist es dabei, ein attraktives und sicheres Gehen zu ermöglichen. Dies bedeutet, dass ausreichende Flächen zur Verfügung stehen und gute Querungsmöglichkeiten und Sichtbeziehungen existieren. Die Gehwege sollen als Orte der Kommunikation und des Aufenthaltes zurückgewonnen werden.

F 1 Barrierefreie Gestaltung der Fußverkehrsanlagen

Entsprechend des Diskriminierungsverbotes im Artikel 3 Absatz 3 des Grundgesetzes darf niemand wegen seiner Behinderung benachteiligt werden. Dies muss im Rahmen der Verkehrsraumgestaltung durch ein „Design für Alle“ bzw. eine barrierefreie Gestaltung berücksichtigt werden.

Barrierefreiheit wird dabei im Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG) im § 4 wie folgt definiert: „Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.“ (Bundesrepublik Deutschland, 2007)

Im Bestand sind die Fortbewegungsmöglichkeiten für verschiedene Nutzergruppen in der Hansestadt Salzwedel zum Teil eingeschränkt. Barrierefreie Verkehrsanlagen existieren bisher lediglich punktuell bzw. abschnittsweise. Betroffen sind neben mobilitätseingeschränkten Personen im eigentlichen Sinne¹ auch ältere Menschen sowie Kinder.

Im Rahmen von Um-, Aus- und Neubauvorhaben sollten die Zielstellungen der Barrierefreiheit sowie des „Design für Alle“-Gedankens in der Hansestadt Salzwedel konsequent berücksichtigt werden. Gemäß Handbuch für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) sind dabei für barrierefreie Räume folgende Grundfunktionen zu beachten:

- Zonierung Trennung öffentlicher Räume in einbau- und hindernisfreie Bereiche für die Fortbewegung und Bereiche für den Aufenthalt, für Möblierung, das Abstellen von Fahrzeugen, Pfosten und Masten sowie Begrünung
- Nivellierung Gewährleistung möglichst stufenloser Übergänge, generelle Vermeidung von Kanten über 3 cm Höhe
- Linierung (taktile Linienführung) Vorhandensein von Leitlinien für die Orientierung und Gewährleistung einer durchgängigen ertastbarkeit
- Kontrastierung Visuell, taktil und akustisch kontrastierte Gestaltung des Verkehrsraumes, Gewährleistung einer visuellen und taktilen Leit- und Warnfunktion

¹ Zu dieser Gruppe gehören Menschen mit kognitiven Entwicklungsbeeinträchtigungen sowie Körperbehinderte, Sehgeschädigte, Hörbehinderte, Sprachbehinderte und Psychisch behinderte Menschen.

Barrierefreie Gestaltung ist dabei weit mehr als der Einbau von kontrastreichen Bodenindikatoren. Diese beginnt bei der Sicherung ausreichend breiter Verkehrsräume u. a. für Personen mit Langstock, Rollator, Rollstuhl, Kinderwagen etc. Weiterhin ergeben sich spezielle Anforderungen an Längs- und Querneigungen von Gehwegen. Vertikale Hindernisse im Straßenraum (z. B. Poller) müssen gekennzeichnet und ggf. mit einem Unterlaufschutz ausgestattet werden. Gleiches gilt für Treppen und Kanten. Hier sollten die Vorderkanten der Stufen einen deutlichen visuellen Kontrast aufweisen.

Allgemein sollten die Oberflächen möglichst gut berollbar sein. Das ist prinzipiell auch in denkmalpflegerisch sensiblen Bereichen möglich, u. a. durch die Wahl des Oberflächenmaterials. Auch barrierefreie Überquerungsstellen sollten geschaffen werden. Zwar existiert in der Regel ein Zielkonflikt zwischen dem Orientierungsbedarf sehgeschädigter Menschen und der Überrollbarkeit der Bordkante z. B. mittels Rollator. Aber eine Bordhöhe von 3 cm bietet hier beispielsweise einen praktikablen Kompromiss zwischen ertastbarkeit und Berollbarkeit. Bei der Bauausführung ist auf eine Einhaltung dieser Bordhöhe besonders zu achten. Zudem kann als Alternative auch eine sog. „Doppelquerung“ (Überquerungsstelle mit differenzierter Bordhöhe) angewendet werden. Weitere Besonderheiten sind bei der Ausstattung von Lichtsignalanlagen zu beachten.

Ergänzend sind noch eine Vielzahl weiterer Anforderungen zu berücksichtigen. Daher sollten bei der Maßnahmenumsetzung möglichst auch eine intensive Abstimmung und ggf. auch ein Praxistest mit den Behindertenverbänden und dem Seniorenbeirat erfolgen.

Neben den klassischen Themenfeldern der Barrierefreiheit für die mobilitätsbehinderten Personen im eigentlichen Sinne sollten zukünftig auch konkrete Maßnahmen für ältere Personen sowie für Kinder vorgesehen werden. Bei den Senioren stehen dabei im Vordergrund sich einerseits kurz ausruhen zu können, um Kraft für den weiteren Weg zu sammeln. Andererseits werden Orte benötigt, welche die Möglichkeit bieten, sich zu treffen und am öffentlichen Leben teilzunehmen. Dies muss nicht zwingend durch Bänke gewährleistet werden, sondern kann auch durch andere „definitionsoffene“ Möblierungs- und sonstige Objekte erfolgen. Diese können gleichzeitig auch als Spielmöglichkeiten für Kinder dienen. Ergänzend kann durch einfache Elemente wie Findlinge sowie Oberflächenmaterialien den Anforderungen von Kindern im Straßenraum besser Rechnung getragen werden. Ein gutes Beispiel hierfür findet sich in der Breiten Straße („Hüpfspiel“ im Oberflächenmaterial). Die Aspekte einer besonderen kinder- und seniorentauglichen Straßenausstattung wurden in der Stadt Griesheim im Rahmen der Projekte „bespielbare Stadt“ und „besitzbare Stadt“ mit konkreten Maßnahmen umgesetzt und sehr erfolgreich realisiert. Diese Projekte könnten als Vorbild auch für die Hansestadt Salzwedel dienen.

F 2 Schaffung zusätzlicher Querungsstellen

Aufgrund der hohen Verkehrsbelegungen ist im Zuge von Hauptverkehrsstraßen das Queren der Fahrbahn für Fußgänger nur selten möglich und zudem gefährlich. Es ergeben sich Konflikte, Umwege und lange Wartezeiten.

Generell sollten überall, wo signifikante Wegebeziehungen im Fußverkehr existieren, Querungsanlagen geschaffen werden, insbesondere dort wo ausreichende Fahrbahnflächen zur Verfügung stehen. Folgende Optionen stehen hierfür zur Verfügung (siehe Abb. 63):

- Einbau von Mittelinseln (ggf. auch mittels provisorischer Bordelemente)
- Anordnung von Fußgängerüberwegen (FGÜ)
- Installation von Fußgängerlichtsignalanlagen (Fg-LSA)
- Vorziehen der Seitenbereiche (Gehwegvorstreckungen)
- Herstellen von Bordabsenkungen
- Einsatz von Aufpflasterungen
- Absenkung des zulässigen Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr



Abb. 63: Beispiele für Querungshilfen

Weitere Verbesserungen der Querungsbedingungen ergeben sich bei der Umsetzung von verschiedenen anderen Maßnahmenkomplexen durch die Umgestaltung von Vorfahrtkreuzungen zu Kreisverkehren (siehe Maßnahmenkomplex K 4), durch die Reduzierung des zulässigen Geschwindigkeitsniveaus (siehe Maßnahmenkomplex K 3) sowie im Rahmen der generellen Straßenraumgestaltung und Knotenpunktoptimierung. Grundsätzlich sollte im Rahmen von Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten eine wichtige Rolle spielen.

Am Kreisverkehr Karl-Marx-Straße / Schäferstegel ist darüber hinaus die Schaffung einer knotenpunktnahen Querungsstelle im östlichen Knotenpunktarm (Karl-Marx-Straße) notwendig.

F 3 Schließung von Lücken im Gehwegnetz

Im Stadtgebiet existieren verschiedene Straßenabschnitte die über keine oder ausschließlich einseitige Gehwege verfügen. Dadurch ergeben sich Umwege sowie erhöhte Konfliktpotenziale mit dem Kfz-Verkehr.

Bezüglich der Notwendigkeit von Gehwegen wird in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) wie folgt ausgeführt: „An angebauten Straßen sind Anlagen für den Fußverkehr überall erforderlich. [...] Lücken in der Bebauung im Zuge einer ansonsten angebauten Straße dürfen diese Grundausstattung nicht unterbrechen. [...] Einseitig angebaute Straßen bedingen in der Regel nur einseitige Anlagen für den Längsverkehr, es sei denn, die nicht angebaute Seite besitzt aus anderen Gründen Attraktivität für Fußgänger (z. B. Haltestelle, Parkplätze).“ (FGSV, 2006b)

Für folgende Straßenabschnitte ist beispielsweise eine Ergänzung von Gehwegen zu empfehlen:

- (1) Arendseer Straße Nordseite (Groß Chüdener Weg – Ortsausgang)
Handlungsnotwendigkeiten ergeben sich hier einerseits hinsichtlich der Sicherung der Erreichbarkeit der Grundstücke sowie auch des Haltestellenstandortes auf der Nordseite der stark befahrenen Bundesstraße. Andererseits schafft die Ergänzung des Gehweges auch die notwendigen Rahmenbedingungen zur Entflechtung des Radverkehrs (Aufhebung der bestehenden Beidrichtungsführung auf der Südseite).
- (2) Magdeburger Straße Ostseite (Anschluss KP Arendseer Straße)
Mit dieser Verbindung wird ein Lückenschluss bis zum signalisierten Knotenpunkt hergestellt. Bereits heute ist hier ein deutlicher Nutzungsbedarf zu erkennen.
- (3) Lindenallee (Anschluss in Richtung Finkenweg)
- (4) Ortsdurchfahrten in den Ortsteilen
Vor allem in den kleineren Ortsdurchfahrten abseits der Bundesstraße sind teilweise keine Gehwege vorhanden. Hier ist alternativ zur Anlage von Gehwegen auch eine Mischflächengestaltung denkbar.

Darüber hinaus bestehen kleinteilig verschiedene Querverbindungen zwischen einzelnen Gehwegen, welche durch den Fußverkehr stark genutzt werden, jedoch nicht ausgebaut sind. Es haben sich teilweise „Trampelpfade“ gebildet. Für diese Wegebeziehungen sollte möglichst eine bauliche Befestigung vorgesehen werden.

Im Altstadtbereich sind teilweise lediglich sehr schmale bzw. punktuell auch keine Gehwege vorhanden. Im Rahmen zukünftiger Aus- und Umbaumaßnahmen sollten die Nutzungsanforderungen des Fußverkehrs adäquat be-

rücksichtigt werden. Hierzu ist eine Seitenraumbreite von mindestens 2,50 m anzustreben. In Straßenräumen, wo dies nicht möglich ist, sollte alternativ eine Mischflächengestaltung mit weichen Bordkanten geprüft werden.

F 4 Weiterentwicklung Durchwegung Mittelstraße – Ernst-Thälmann-Str.

Im Zuge der Querverbindung zwischen Mittelstraße und Ernst-Thälmann-Straße bestehen weitere Optimierungspotenziale.

Es bestehen Nutzungsüberlagerungen zwischen Fuß- und Radverkehr. Ein generelles Problem bildet entsprechend die relativ geringe Flächenverfügbarkeit. Um den Vorrang des Fußverkehrs noch stärker hervorheben zu können, ist eine Änderung der Beschilderung zu empfehlen. Zukünftig sollte die Wegeverbindung als Gehweg „Rad frei“ ausgewiesen werden.

Ergänzend ist eine Optimierung der Anbindungsbereiche sinnvoll. So ist beispielsweise im Bereich der Goethestraße eine Verdeutlichung der Fuß- und Radwegachse mittels einer Aufpflasterung zu empfehlen (siehe Abb. 64). Ergänzend ist eine beidseitige Einfassung durch Baumtore möglich. Mit diesen Maßnahmen kann gleichzeitig zur Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus im Bereich der Querungsstelle beigetragen werden.



Abb. 64: Fotomontage Aufpflasterung Goethestraße

Für die Anbindung im Bereich der Wollweberstraße wäre ebenfalls eine Aufpflasterung wünschenswert. Hier ist allerdings zu prüfen, ob diese mit den städtebaulichen Anforderungen in diesem Bereich kompatibel ist.

F 5 Markierung von Fußgängerüberwegen an Kreisverkehren

Die Vorfahrtregelung an Kreisverkehren ohne Fußgängerüberwege (FGÜ bzw. „Zebrastreifen“) ist vielen Verkehrsteilnehmern nicht bekannt. Bei der Einfahrt in den Kreisverkehr hat der Kfz-Verkehr gegenüber Fußgängern Vorrang. Bei der Ausfahrt sind Kfz gegenüber Fußgängern hingegen wartepflichtig. In der Praxis ergibt sich hieraus ein erhöhtes Konfliktpotenzial.

Hinsichtlich der Gestaltung der Querungsbereiche von innerörtlichen Kreisverkehren hat es in den letzten Jahren, basierend auf verschiedenen praktischen Erfahrungen, Veränderungen in den Regelwerken gegeben. Dies betrifft insbesondere die Anwendung von Fußgängerüberwegen.

Sowohl im Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren der FGSV als auch im ADAC-Praxisleitfaden wird für den Innerortsbereich grundsätzlich eine Anlage von Fußgängerüberwegen an Kreisverkehren empfohlen. (FGSV, 2006a) (ADAC, 2005)

Entsprechend sollten die Querungsstellen der innerstädtischen Kreisverkehre Karl-Marx-Straße / Schäferstegel (siehe Abb. 65) und Altperverstraße / Brückenstraße mit Fußgängerüberwegen nachgerüstet werden. Auch am Kreisverkehr Schillerstraße ist für den östlichen Knotenpunktarm die Ergänzung eines Fußgängerüberweges zu empfehlen. Weiterhin sollte beim Neubau von Kreisverkehren im Stadtgebiet, sofern diese im Innerortsbereich liegen, generell eine Markierung von Fußgängerüberwegen vorgesehen werden.



Abb. 65: Fotomontage Fußgängerüberwege am Kreisverkehr Karl-Marx-Straße

Damit ergibt sich eine eindeutige und allgemeinverständliche Verkehrsregelung, welche wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Zudem verbessern sich die Querungsbedingungen für den Fußverkehr.

Für den Kfz-Verkehr entstehen keine nennenswerten negativen Auswirkungen. Die Querungsstelle befindet sich in der Regel ca. 4 m von der Kreisfahrbahn abgesetzt. Das an erster Stelle in der Zufahrt wartende Fahrzeug hat

entsprechend nur die übergeordnete Kreisfahrbahn zu beachten. Die Querung der Fußgängerfurt findet bereits vorher statt.

Für den Kreisverkehr B 71/ B 248 / K 1002n ist aufgrund des Außerortscharakters hingegen eine Markierung von Fußgängerüberweg nicht zu empfehlen.

Am Kreisverkehr Karl-Marx-Straße / Schäferstegel ist darüber hinaus die Schaffung einer knotenpunktnahen Querungsstelle im östlichen Knotenpunktarm (Karl-Marx-Straße) notwendig. Im Bestand ergeben sich hier erhebliche Umwege.

F 6 Einsatz von Gehwegüberfahrten und Gehwegvorstreckungen

In der Hansestadt Salzwedel existieren zum überwiegenden Teil noch klassische Knotenpunktformen. An diesen sind die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr schwierig. Kreuzungsbereiche werden teilweise vom Kfz-Verkehr zugeparkt. Die Zufahrt ins Nebennetz ist baulich nicht erkennbar. Zudem sind oft zu hohe Abbiegeschwindigkeiten zu beobachten.

Im Rahmen von Um-, Neu- und Ausbaumaßnahmen sollten die Querungsstellen für den Fußverkehr konsequent baulich verdeutlicht werden. Dies ist durch Gehwegvorstreckungen und Gehwegüberfahrten möglich (siehe Abb. 66 und Abb. 67).



Abb. 66: Gehwegüberfahrt (Beispiel Ludwigsfelde, Cottbus)

Der Einsatz von Gehwegüberfahrten eignet sich vor allem zur Abgrenzung des Nebennetzes vom Haupt- und Erschließungsstraßennetz.

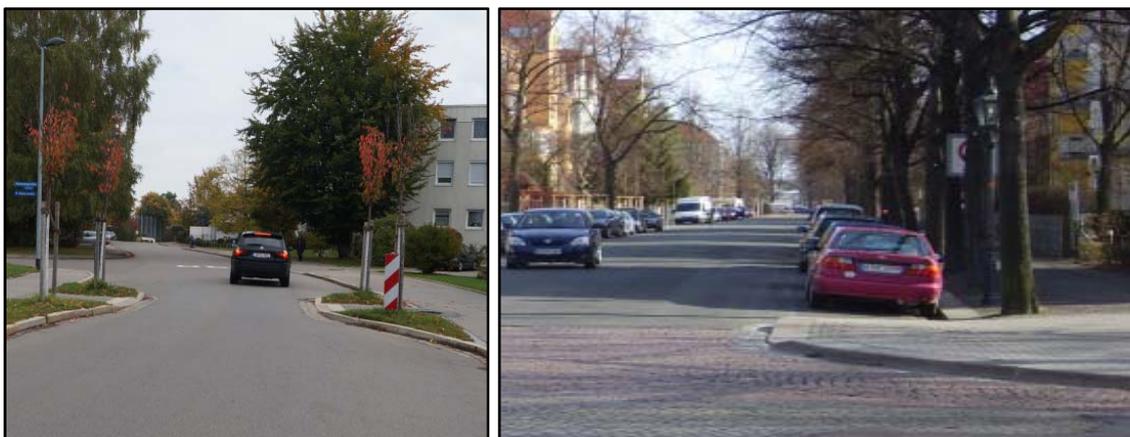


Abb. 67: Gehwegvorstreckung (Beispiel: Dresden, Kempten)

Gehwegvorstreckungen sollten hingegen vorrangig an Knotenpunkten im Haupt- und Erschließungsstraßennetz z. B. zur Abgrenzung von Parkstrei-

fen verwendet werden. Zur Abgrenzung des Nebennetzes sind diese zumeist weniger effektiv als Gehwegüberfahrten.

Durch den Einsatz von Gehwegüberfahrten wird der untergeordnete Charakter des Nebennetzes klar verdeutlicht. Hauptgrund dafür ist, dass das Höhenniveau sowie der Oberflächenbelag des Gehweges über den Einmündungsbereich hinweggeführt werden. Für den Fußgänger- und Radverkehr im Zuge der durchgehenden Hauptverkehrsstraße entstehen wesentliche Vorteile. Deren Bevorrechtigung wird besser vermittelt, die Konfliktpotenziale mit abbiegenden Fahrzeugen reduziert und damit die Verkehrssicherheit wesentlich erhöht. Zudem entstehen barrierefreie Fuß- und ggf. Radverkehrsanlagen.

Durch eine Anrampung oder den Einsatz von Formsteinen wird der entstehende Höhenunterschied durch den Kfz-Verkehr überwunden. Dies sorgt für geringere Abbiegegeschwindigkeiten.

Bei den Gehwegvorstreckungen werden die Seitenbereiche bis an die eigentliche Kfz-Fahrbahn vorgezogen. Damit verbessern sich die Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Fußverkehr deutlich. Auch das Zuparken der Knotenpunktbereiche kann durch die Gehwegvorstreckungen effektiv unterbunden werden. Durch die Reduzierung des Einmündungsbereiches können auch hier in der Regel die Abbiegegeschwindigkeiten vermindert werden.

F 7 Gehwegsanierungs-, Querungsstellen- und Bordabsenkungsprogramm

Oberflächenschäden im Gehwegbereich, unzureichende Bordabsenkungen und Querungsmöglichkeiten sorgen für eine erhöhte Sturz- und Konfliktgefahr. Die Nutzbarkeit von Wegeverbindungen wird reduziert bzw. für einige Nutzergruppen ggf. sogar vollständig eingeschränkt. Kleinere bauliche Eingriffe zur Beseitigung von Barrieren im öffentlichen Straßenraum kommen oft zu kurz. Häufig wird erst im Zuge größerer Eingriffe (z. B. Haltestellenumbau) die Barrierefreiheit hergestellt. Eine gute Möglichkeit parallel zu den umfassenden Bauvorhaben aktiv zu werden, besteht in der Durchführung eines Gehwegsanierungs-, Querungsstellen- und Bordsteinabsenkungsprogrammes.

Ziel sollte es sein, möglichst flächendeckend ebene und barrierefreie Gehwegoberflächen und Verkehrsanlagen im Stadtgebiet zu gewährleisten. Um dies zu erreichen, bestehen noch wesentliche Herausforderungen in der Stadt.

Zur Sicherung einer kontinuierlichen Verbesserung der Gehwegoberflächensituation im Stadtgebiet sollte ein städtisches Sanierungsprogramm zur Förderung des Fußverkehrs initiiert werden. Über dieses können dann jährlich konkrete Maßnahmen (Oberflächensanierung, Schaffung zusätzlicher Querungsstellen bzw. Bordabsenkungen) finanziert werden.

Im Rahmen der konkreten Umsetzung empfiehlt sich die Einbeziehung der Bevölkerung sowie von wichtigen Betroffenenengruppen. Dies könnte z. B. durch eine Beteiligung der Ortsteilvertreter, des Seniorenbeirates sowie der Behindertenverbände im Rahmen der Auswahl und Prioritätensetzung der jeweils zu realisierenden Abschnitte erfolgen.

5 Weiterführende gutachterliche Ideen

Im Rahmen der Diskussion des Maßnahmenkonzeptes zur Veränderung der Verkehrsorganisation in der Altstadt der Hansestadt Salzwedel hat sich gezeigt, dass verschiedene gutachterliche Vorschläge aktuell nicht konsensfähig sind. Die entsprechenden Vorschläge sind daher nicht Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes des Verkehrsentwicklungskonzeptes für die Hansestadt Salzwedel.

Sie bilden vielmehr eine ergänzende Entwicklungsperspektive aus Sicht der Fachgutachter, welche es zukünftig vertiefend zu prüfen gilt.

Entwicklungsoption Teil 1 – Vorrangbereich Fußverkehr Neuperverstraße

Im Rahmen der Bestandsanalyse hat sich gezeigt, dass in der Altstadt der Hansestadt Salzwedel verschiedene Defizite bestehen. Die Potenziale, welche durch die Ortsumgehung entstanden sind, werden noch nicht optimal genutzt. Es bestehen weiterhin Beeinträchtigungen durch gebietsbezogenen Kfz-Durchgangsverkehr (Verkehr ohne Quelle oder Ziel in der Altstadt). Statt einer Nutzung des äußeren Ringes Brückenstraße / Ernst-Thälmann-Straße / Karl-Marx-Straße wird teilweise die Altstadt durchfahren. Hier bestehen allerdings hohe Nutzungsanforderungen im Seitenraum sowie wichtige Aufenthaltsfunktionen.

Bereits im Rahmen des Verkehrsentwicklungskonzeptes 2002 wurden verschiedene Maßnahmen konzipiert, um diese Probleme zu lösen (Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger, SVU, 2002). Hauptansatzpunkte bildeten damals die Straßenraumgestaltung sowie die Reduzierung des zulässigen Geschwindigkeitsniveaus. Dadurch wurden zwar die Konflikte reduziert, eine komplette Verlagerung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs konnte jedoch nicht erreicht werden.

Eine umfassende Entlastung der Neuperverstraße vom gebietsfremden Durchgangsverkehr ist nur durch eine deutliche Erhöhung der Durchfahrts-widerstände innerhalb der Altstadt möglich. Am effektivsten erscheint hierfür eine Ausweisung von Vorrangflächen für den Fußverkehr (bspw. Fußgängerzone) im Abschnitt zwischen Schranken und Reiche Straße. Durch die Umnutzung eines ca. 120 m langen Teilabschnittes werden die Durchfahrts-beziehungen effektiv unterbunden (siehe Abb. 68).

Gleichzeitig ergibt sich dadurch eine wesentliche Aufwertung des zentralen innerstädtischen Platzbereiches am Rathausturm. Die Aufenthaltsqualität wird wesentlich erhöht. Die beiden Fußgängerbereiche Breite Straße und Burgstraße werden miteinander verknüpft. Außerdem ergeben sich damit umfangreichere Nutzungsmöglichkeiten im Seitenbereich.

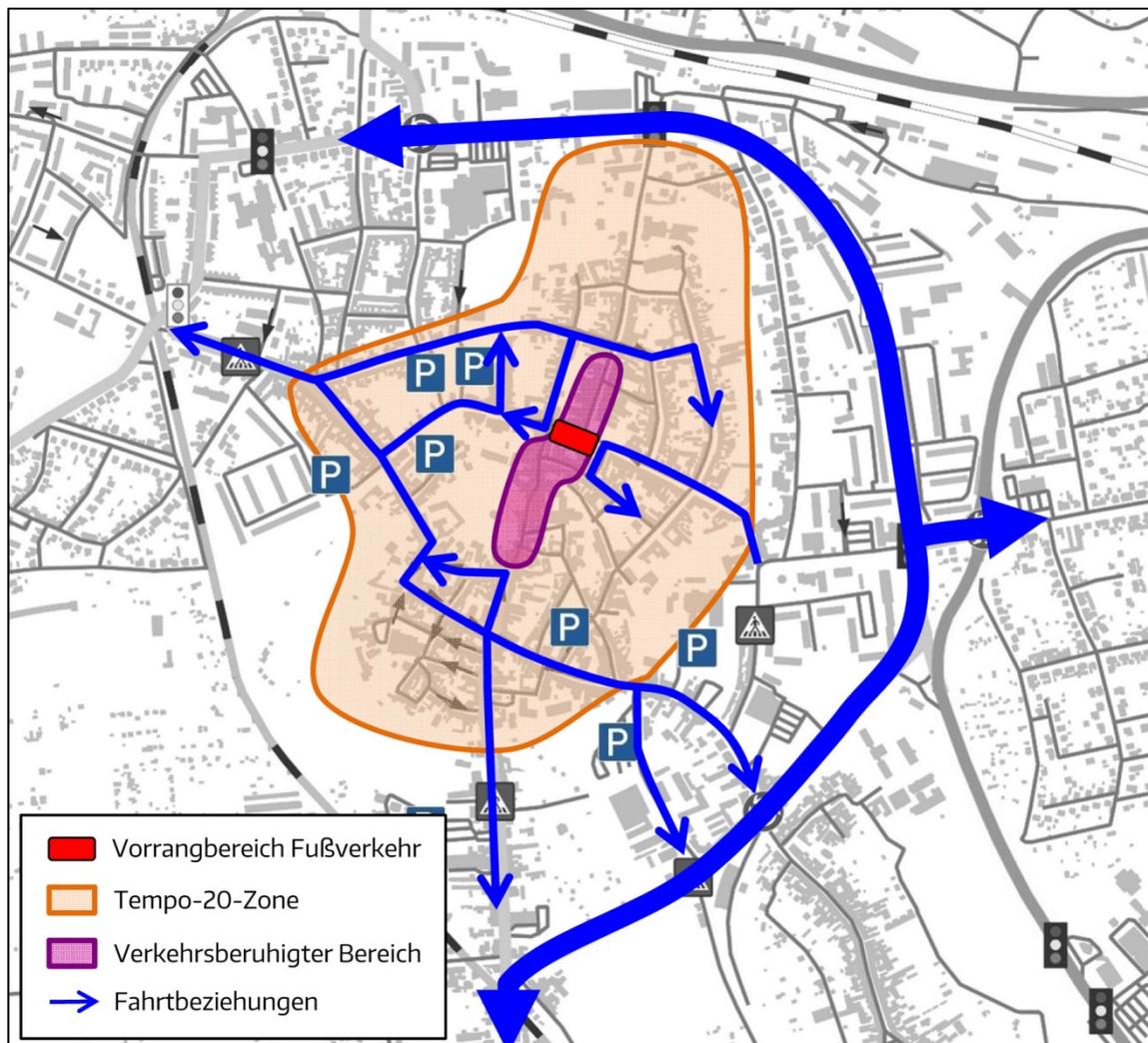


Abb. 68: Verkehrsorganisation Altstadt, Entwicklungsoption Teil 1
Vorrangbereich für den Fußverkehr Neuperverstraße

Die Kfz-Erreichbarkeit der Geschäfte bzw. sonstigen Einrichtungen im Zuge der Neuperverstraße ist weiterhin gewährleistet. Aus Richtung Osten kann bis an den Platzbereich herangefahren werden. Der Abfluss erfolgt über Schranken und Lohtsch bzw. über den Straßenzug Alte Jeetze. Westlich der Netztrennung kann über die Reiche Straße unmittelbar bis an den Fußgängerbereich herangefahren werden. Im Vergleich zum Bestand ergibt sich damit ein maximaler zusätzlicher Fußweg von ca. 60 m.

Durch die Ausweisung der Vorrangflächen für den Fußverkehr fallen lediglich ca. 6 Stellplätze vor der Tourist Information weg. Für den Rad-, Liefer- und Linienbusverkehr bleiben die Zu- und Durchfahrtsmöglichkeiten erhalten. Die Sperrung betrifft ausschließlich den MIV.

Im Ergebnis ist eine deutliche Verbesserung der Aufenthalts- und Geschäftsbedingungen zu erwarten. Die bestehenden Trennwirkungen und Behinderungen für den Fußverkehr fallen weg. Ungestörtes Einkaufen, Verweilen und Kommunizieren wird möglich. Die Attraktivität der Stadtmitte

wird aufgewertet und eine höhere Verweildauer bei Kunden, Touristen und Besuchern generiert.

Die bisher durch die Neuperverstraße verkehrenden Fahrzeuge ohne Quelle- und Ziel in der Altstadt können über den Straßenzug Brückenstraße / Ernst-Thälmann-Straße / Karl-Marx-Straße abgewickelt werden. Hier stehen ausreichende Kapazitätsreserven zur Verfügung. Durch die Maßnahme wird zur Bündelung des Verkehrs im Hauptstraßennetz beigetragen.

Durch die Veränderungen im Bereich der Neuperverstraße erfolgt allerdings keine Lösung der Probleme im südlichen Teil der Altstadt (Holzmarktstraße, Altperverstraße).

Entwicklungsoption Teil 2 – Vorrangbereich Fußverkehr Holzmarktstraße

Auch im südlichen Bereich kann eine Verdrängung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs am effektivsten durch einen Vorrangbereich für den Fußverkehr erreicht werden. Diese könnte sich im Zuge der Holzmarktstraße im Abschnitt zwischen Neuperverstraße und Erstem Damm erstrecken (siehe Abb. 69). Damit wird sowohl die Ost-West- als auch die Süd-West-Durchfahrtsbeziehung effektiv unterbunden.

Die Erreichbarkeit der Altstadt ist weiterhin gegeben. Aus Richtung Süden und Osten kann der Bereich um den Nicolaiplatz und die Marienstraße wie bisher erreicht werden. Angesichts der deutlich geringeren Verkehrsaufkommen in der Altperverstraße könnte dort nach der Umsetzung der Netztrennung perspektivisch auch ein Zweirichtungsbetrieb nochmals geprüft werden.

Aus Richtung Westen stehen unmittelbar angrenzend an den Vorrangbereich für den Fußverkehr mit den Parkplätzen Südbockhorn, Neuperverstraße und Sparkasse direkte Zugangsmöglichkeiten zur Altstadt zur Verfügung.

Durch die Ausweisung eines Vorrangbereiches für den Fußverkehr in der Holzmarktstraße wird neben einer Verlagerung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs im Stadtviertel um Marienkirche und Danneil-Museum bezüglich der Stadt-, Wohn- und Aufenthaltsqualität ein neues Niveau erreicht. Entsprechend sollte hier eine zusätzliche Verkehrsberuhigung durch eine Beschilderung als verkehrsberuhigter Bereich angestrebt werden. Für den bisher lediglich auf viel zu schmalen Gehwegen stattfindenden Fußverkehr stehen damit zusätzliche Räume zur Verfügung. Die fußläufige Verknüpfung zwischen der zentralen Altstadt und den angrenzenden Parkbereichen werden gestärkt.

Darüber hinaus ergeben sich im Zuge der Achse Südbockhorn / Altperverstraße wesentliche Entwicklungspotenziale für den Radverkehr (siehe Maßnahmenkomplex R 3).

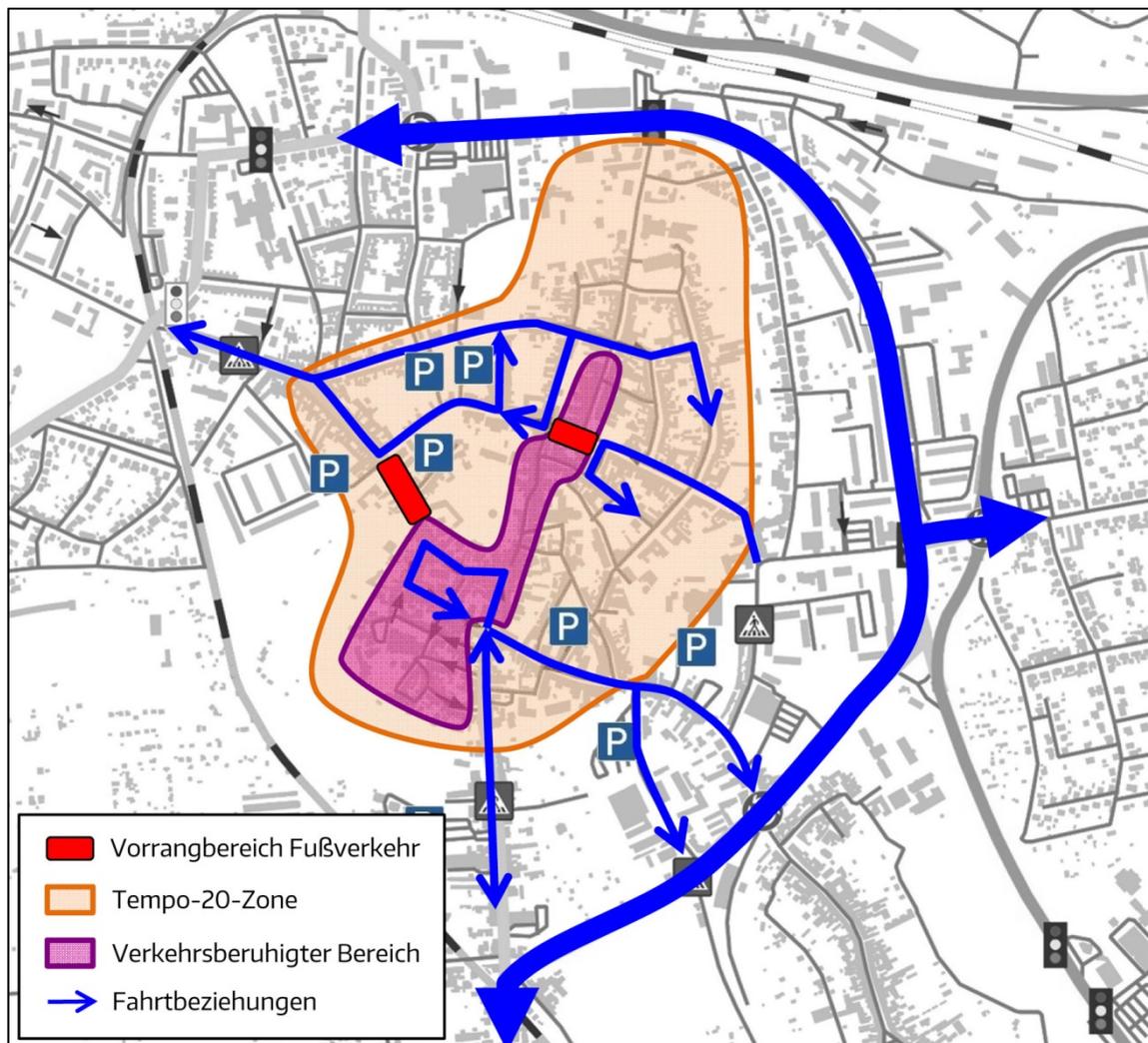


Abb. 69: Verkehrsorganisation Altstadt, Entwicklungsoption Teil 2
Vorrangbereich für den Fußverkehr Holzmarktstraße

Die bisher durch die südliche Altstadt fahrenden gebietsfremden Kfz-Durchgangsverkehre werden im Wesentlichen auf den Straßenzug Brückenstraße / Ernst-Thälmann-Straße / Karl-Marx-Straße verlagert. Hier stehen ausreichende Kapazitätsreserven zur Verfügung. Durch die Maßnahme wird ebenfalls zur Bündelung des Verkehrs im Hauptstraßennetz beigetragen. Die entstehenden Umwege sind angesichts der aktuellen Nutzungsüberlagerungen als akzeptabel einzuschätzen. Aus Richtung Süden sollte eine frühzeitige Wegweisung am Kreisverkehr am Märchenpark sowie am Abzweig der Brückenstraße erfolgen. Aus Richtung Westen ist dies am Abzweig Südbockhorn notwendig.

6 Zusammenfassung / Fazit

Mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzeptes der Hansestadt Salzwedel wird eine wichtige Grundlage zur Weiterentwicklung des städtischen Verkehrssystems für die nächsten Jahre gelegt.

Aufbauend auf Untersuchungen zu allen Verkehrsträgern wurden die Stärken und Schwächen im Verkehrsnetz der Hansestadt Salzwedel aufgezeigt und daraus verkehrsträgerübergreifende Verbesserungsvorschläge und Maßnahmen erarbeitet. Diese wurden anschließend mit der Verwaltung und Politik im Rahmen einer projektbegleitenden Lenkungsgruppe diskutiert.

Ergebnis dieses Prozesses ist ein aktuelles, integriertes und verkehrsträgerübergreifendes Maßnahmenkonzept.

Angesichts der günstigen siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen mit kurzen Wegen innerhalb des Kernstadtgebietes bildet die weitere Stärkung der stadtverträglichen Fortbewegungsarten des zu Fuß Gehens und Radfahrens auch zukünftig einen wesentlichen Kernbaustein für die Verkehrsentwicklung in der Hansestadt Salzwedel. Verbesserungspotenziale liegen dabei vor allem in einer Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der weiteren Vernetzung der bestehenden Angebote. Zudem werden ergänzend moderne und innovative Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs aufgezeigt.

Beim ÖPNV liegt der Fokus im Wesentlichen bei einer Erhaltung und kleinteiligen Optimierung des bestehenden, bereits heute guten Angebotes. Handlungsbedarf besteht vor allem hinsichtlich der barrierefreien Gestaltung der Haltestellen.

Für den Kfz-Verkehr wurde festgestellt, dass die durch die Ortsumgehung entstandenen Potenziale noch nicht optimal genutzt werden. Für verschiedene Straßenzüge und Knotenpunkte ist entsprechend eine Optimierung hinsichtlich der Straßenraum- und Knotenpunktgestaltung (z. B. Kreisverkehr, Begrünung) zu empfehlen. Damit sollen auch teilweise bestehende gestalterische und funktionale Defizite abgebaut, die Verkehrssicherheit erhöht und ein stadtverträgliches Geschwindigkeitsniveau erreicht werden.

Von besonderer Bedeutung ist dabei die weitere Aufwertung der zentralen Altstadt. Durch gebietsfremde Durchgangsverkehre werden die hier ohnehin stark ausgeprägten Nutzungsüberlagerungen noch verstärkt. Ein wesentliches Ziel des Verkehrskonzeptes bildet daher eine Reduzierung durchgehender Verkehrsströme in der Altstadt. Für diese steht mit dem Straßenzug Brückenstraße / Ernst-Thälmann-Straße / Karl-Marx-Straße / Jahnstraße eine leistungsfähige Alternative zur Verfügung.

Literaturverzeichnis

- ADAC. (2005). *Der Kreisverkehr*. München: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC), Resort Verkehr.
- BAST. (2016). *Automatische Straßenverkehrszählungen*. (B. f. Straßenwesen, Herausgeber) Abgerufen am Februar 2016 von http://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/zaehl_node.html
- Bundesrepublik Deutschland. (2007). Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), das zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024) geändert worden ist.
- Bundesrepublik Deutschland. (2016). *Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 17. Februar 2016 (BGBl. I S. 203) geändert worden ist*.
- FGSV. (2002). *Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FGSV. (2006a). *Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FGSV. (2006b). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FGSV. (2010). *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FGSV. (2011). *Handbuch für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- FGSV. (2012). *Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE)*. Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.
- Land Sachsen-Anhalt. (2010). *Radverkehrsplan des Landes Sachsen-Anhalt (LRVP)*. <http://www.mlv.sachsen-anhalt.de/fachthemen/radverkehr/radverkehrsplan-des-landes-sachsen-anhalt/>.
- Planungsbüro Dr.-Ing. Ditmar Hunger, SVU. (2002). *Integriertes Verkehrskonzept der Hansestadt Salzwedel*. Dresden.