



	Tiefbauarbeiten 1.BA	
03	<b>Salzer Straße: Grundlagen und Verfahren</b>	Herr Schmidt
<p>Ziel:          Lösungen zum Befahren der Salzer Straße durch <u>Radfahrer</u> in 2 Richtungen</p> <p>Grundlage der Erarbeitung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Schönebeck (Elbe) mit der Ausarbeitung des Netzes als rechnergestütztes Verkehrsmodell im Programm VISUM für die Stadt Schönebeck (Elbe)</li> <li>• Diskussion Händlerschaft: keine Fußgängerzone, Erreichbarkeit</li> <li>• Radwegführung in 1 Richtung problematisch und intensiv in den vergangenen Jahren diskutiert, Anarbeitung zu Lösungen seit dem Radverkehrsbericht zum Verkehrsentwicklungsplan, Aufforderung zu Lösungen durch AG Rad, intensive Anarbeitung durch SG Straßenverkehr 2014</li> <li>• Klarheit: Verkehrsberuhigung durch Geschwindigkeitsreduzierung und Umorientierung der Verkehrsteilnehmer auf das neue Netz zur Entlastung der Salzer Straße</li> <li>• Ziel der Verkehrsberuhigung der Salzer Straße untersetzt durch vorangegangene städtebauliche und diverse Fachplanungen<sup>1</sup></li> </ul> <p>Weitere Verfahrensweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einladung zur AG Rad Ende April              Teilnahme Mitglieder Stadtentwicklungs-, Bau- und Umweltausschuss, Wirtschaftsausschuss und Händler <span style="float: right;">V: Amt 61</span>              zuvor Abstimmung mit der Händlerschaft <span style="float: right;">V: Amt 80</span></li> <li>• Vorstellung und Abstimmung des Ergebnisses im Stadtentwicklungs-, Bau- und Umweltausschuss</li> </ul>		
04	<b>Variantevorstellung Salzer Straße</b>	Herr Huber
<p><b><u>Varianten</u></b></p> <p><b><i>V1 Einrichtungsverkehr und Radfahrstreifen</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Variante 1 - Radfahrstreifen mit LSA Bäreneck, ohne Pflasterfläche             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Variante 1a - Radfahrstreifen mit LSA Bäreneck, mit Pflasterfläche</li> <li>- Variante 1b - Radfahrstreifen ohne LSA Bäreneck, mit Pflasterfläche</li> <li>- Variante 1c - Radfahrstreifen ohne LSA Bäreneck, ohne Pflasterfläche</li> </ul> </li> </ul> <p><b><i>V2 Einrichtung des Zweirichtungsverkehrs in der Salzer Straße</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Variante 2 - Zweirichtungsverkehr mit LSA Bäreneck, ohne Pflasterfläche (ehem. Var. 2ab)</li> <li>- Variante 2a - Zweirichtungsverkehr mit LSA Bäreneck, mit Pflasterfläche</li> <li>- Variante 2b - Zweirichtungsverkehr ohne LSA Bäreneck, mit Pflasterfläche (ehemals Var. 2)</li> <li>- Variante 2c - Zweirichtungsverkehr ohne LSA, ohne Pflasterfläche</li> </ul>		

<sup>1</sup> Rahmenplan Sanierungsgebiet Altstadt Schönebeck (Elbe): Verkehrsberuhigung als Ziel der Sanierung  
 städtebauliche Untersetzung Verkehrsberuhigung im Quartierskonzept Altstadt  
 Bestandteil des Zentralen Versorgungsbereiches Einzelhandelsentwicklungskonzept  
 Verkehrsberuhigung = Voraussetzung für das Quartierskonzept und Festsetzungen Bebauungsplan  
 Nr. 25 „Schnittstelle Süd-West“  
 Berücksichtigung Parkraumkonzept  
 gestützt durch Beschlüsse des Stadtrates

05	<b>V1 <i>Einrichtungsverkehr und Radfahrstreifen</i><sup>2</sup></b>	Herr Huber
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbahnstraßenführung mit 1 Richtungsspur für KFZ und Radfahrer von Süd nach Nord (b=3,75 m)</li> <li>• Einrichtung eines Radfahrstreifens (b=2,10 m) entgegen der Einbahnstraßenführung für die Fahrradfahrer in Fahrtrichtung Nord-Süd (Fahrradschutzstreifen im Bedarfsfall überfahrbar zum Anfahren der Parktaschen, zum Überholen des stehenden Lieferverkehrs, gegebenenfalls zum gefahrlosen Überholen langsamer Radfahrer bei Beachtung entgegenkommender Radfahrer)</li> <li>• Verschwenkung des Radfahrstreifens in der Mündung Bahnbrückental zum Fußweg und Markierung des Zwischenraums als Sperrfläche</li> <li>• Schutzabstand Fahrradspur zur Parktasche 0,75 m</li> <li>• 30 km/h</li> </ul> <p>Maßnahmen Bahnbrückental:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umorganisation der Spurverteilung : Einrichtung einer Linksabbiegerspur von der Friedrichstraße zur Söker Straße West durch Ummarkierung</li> <li>• Lichtsignalanlage: Räumsignal Anpassung des Grünsignals der Zufahrt Bahnbrückental am Knoten Söker Str./ Salzer Str. zur gefahrlosen Querung der Fußgänger Söker Straße West und Einhaltung der Koordinierungsbedingungen der Teilknotenpunkte im Bereich Bahnbrückental verkehrsabhängige Wartezeiten Funktionsfähigkeit insgesamt D ca. 38 LSA-Umläufe/h (LSA wird mit einer Umlaufzeit von 95 Sekunden betrieben)</li> </ul> <p>Maßnahmen Knoten Bäreneck</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umorganisation Lichtsignalanlage durch Umprogrammierung</li> <li>• Entfernung der Lichtsignalanlage nach Interimsphase möglich</li> <li>• Führung Tischlerstraße im 1Richtungsverkehr auch für Fahrradfahrer Grund: Problematik Führung über den Platz des Friedens und Parktaschen in der Tischlerstraße</li> </ul>		
06	<b>V1 a <i>Einrichtungsverkehr und Radfahrstreifen mit Lichtsignalanlage und Aufpflasterung am Bäreneck</i><sup>3</sup></b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufpflasterung als Aufmerksamkeitsfeld</li> <li>• Ohne eindeutige Markierung</li> <li>• Nach Übergangszeit Lichtsignalanlage verzichtbar</li> <li>• Knoten leistungsfähig</li> <li>• Variante rechts vor links schwierig</li> <li>• Vorfahrtsregelung:</li> </ul>		

<sup>2</sup> Darstellung im Lageplan Variante 1 in der Anlage

<sup>3</sup> Darstellung im Lageplan Variante 1a

keine abknickende Hauptstraße!, also a) Hauptstraße Böttcherstraße (siehe Lageplan) <sup>3</sup> oder b) Hauptstraße Nord-Süd (nicht dargestellt)		
	<b>V1 b <i>Einrichtungsverkehr und Radfahrstreifen ohne Lichtsignalanlage und Aufpflasterung am Bäreneck</i><sup>4</sup></b>	Herr Huber
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufpflasterung als Aufmerksamkeitsfeld</li> <li>• Ohne eindeutige Markierung</li> <li>• Nach Übergangszeit Demontage der Lichtsignalanlage</li> <li>• Knoten leistungsfähig</li> <li>• Variante Vorfahrt :rechts vor links</li> </ul>		
	<b>V1 c <i>Einrichtungsverkehr und Radfahrstreifen ohne Lichtsignalanlage und mit Markierung am Bäreneck</i><sup>5</sup></b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Markierung zur Verkehrsführung</li> <li>• Nach Übergangszeit Entfernung Lichtsignalanlage</li> <li>• Knoten leistungsfähig</li> <li>• Vorfahrtsregelung: rechts vor links</li> </ul>		
	<b>V2 <i>Zwei-Richtungsverkehr mit Lichtsignalanlage ohne Pflasterfläche</i><sup>6</sup></b>	
<p>Bahnbrückental</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lichtsignalanlage ähnlich funktionsfähig wie in Variante 1 da wenige Kfz in Nord-Süd-Richtung zu erwarten sind</li> <li>• Nachteil: Durchsetzung des Linksabbiegers Böttcherstr. mit Fußgängerfurt über Salzer Straße, jedoch verkehrsrechtlich keine Besonderheit</li> <li>• Ca. 51 Umläufe/ h (Umlaufzeit der LSA: 70s)</li> </ul> <p>Salzer Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 gleichbreite Fahrbahnen, b= 3,30 m</li> <li>• Radfahrer fährt mit der Richtung Kfz (nach StVO ist Radfahrer Benutzer der Fahrbahn)</li> </ul> <p>Bäreneck</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorfahrtsregelung: analog Variante 1 a bis c</li> <li>• Ca. 60 Linksabbieger in der Spitzenstunde von der Böttcherstraße</li> </ul> <p>Nachteil: Erreichbarkeit der Parkplätze Salzer Straße für die stärker belastete Süd-Nord-Richtung</p>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Anpassung Untervarianten a bis c für bessere Vergleichbarkeit</b></li> </ul>		
<p>Bäreneck</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vergleichbar mit denen der Variante 1 a bis c</li> <li>• Vorfahrtsregelung: analog Variante 1 a bis c</li> </ul>		
<b>07</b>	<b>Funktionsfähigkeit der Varianten</b>	
Alle prinzipiell funktionsfähig		

<sup>4</sup> Darstellung im Lageplan Variante 1b

<sup>5</sup> Darstellung im Lageplan Variante 1c

<sup>6</sup> Darstellung in den Lageplänen Varianten 2 a bis c

Darstellung in Simulation		
Variantenvergleich in Tabelle: beide Varianten möglich, Variante 1 mit günstigerem Wichtungsverhältnis		
08	<b>Kosten Brutto</b>	
<b>V1 Einrichtungsverkehr und Radfahrstreifen</b>		
- Variante 1 - Radfahrstreifen mit LSA Bäreneck, ohne Pflasterfläche		42.000 €
- Variante 1a - Radfahrstreifen mit LSA Bäreneck, mit Pflasterfläche		209.000 €
- Variante 1b - Radfahrstreifen ohne LSA Bäreneck, mit Pflasterfläche		203.000 €
- Variante 1c - Radfahrstreifen ohne LSA Bäreneck, ohne Pflasterfläche		45.000 €
<b>V2 Einrichtung des Zweirichtungsverkehrs in der Salzer Straße</b>		
- Variante 2 - Zweirichtungsverkehr mit LSA Bäreneck, o.Pflasterfläche (ehem. Var.2ab):		35.000 €
- Variante 2a - Zweirichtungsverkehr mit LSA Bäreneck, mit Pflasterfläche		204.000 €
- Variante 2b - Zweirichtungsverkehr ohne LSA Bäreneck, m.Pflasterfläche (ehem.Var.2):		208.000 €
- Variante 2c - Zweirichtungsverkehr ohne LSA Bäreneck, ohne Pflasterfläche		36.000 €
09	<b>Hinweise</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Frau Franke zum Bahnbrückental, Teilknoten Süd:</b> Markierung der linken Aufstellspur zusätzlich mit Geradeauspfeil zum Linksabbiegepfeil Bahnstraße zum Einordnen Salzer Straße / Söker am Knoten Nord</li> <li>• 2Richtungsverkehr Radfahrer im anschließenden Abschnitt Tischlerstraße nicht gewünscht, auf Grund der problematischen Führung am Friedensplatz und der dann mögliche Alternativrouten über den Markt</li> <li>• <b>Herr Schmidt:</b> Wichtungsverhältnis justieren, zur genauen Argumentation und zur besseren Vergleichbarkeit der Varianten!</li> <li>• <b>Herr Schmidt</b> verweist auf die Möglichkeit der festgesetzten Grünflächen im Bebauungsplan Nr. 25 „Schnittstelle Süd-West“ mit der Möglichkeit der Anlage von Wegeverbindungen als weitere Alternative zur Strecke Abschnitt Tischlerstraße entgegen der festgesetzten Richtung</li> </ul>		
10	<b>Favorisierte Variante</b>	alle
<p><b>Herr OB Knoblauch:</b> 100%ige Sicherheit gibt es nicht! Unter der Prämisse der Verkehrsberuhigung der Altstadt allgemein und der Salzer Straße im Besonderen sieht Herr Knoblauch die Variante 1 als Favorit. Das gepflasterte Aufmerksamkeitsfeld am Bäreneck wäre eine gelungene Fortsetzung zum Salztor und zum Markt. Die Finanzierbarkeit muss geklärt werden.</p> <p><b>Herr Tramp</b> Herr Tramp favorisiert die Variante 1, weil der Qualitätssicherung und dem Ambiente in der Salzer Straße mehr entspricht als die Variante 2. Dies ist notwendig zur Existenzsicherung der ansässigen Händler. Gesamtziel soll es sein, eine ausgewogene innerstädtische Struktur zu schaffen, das sich auch als Handelszentrum präsentieren kann. Er sieht dies als gesamtheitliches städtisches Ziel an, nicht einzelner Interessengruppen. Es würde die städtebaulichen Grundlagen im weiteren Verfahren noch gern stärker untersetzt sehen</p>		

**Frau Franke**

Frau Franke weist auf die bereits umgesetzten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Altstadt seit 2007 ihres Sachgebietes hin. 2014 wurden Lösungen für die Salzer Straße, zur Verkehrsberuhigung und zur Führung des Radverkehrs in Gegenrichtung der Einbahnstraße intensiv angearbeitet. Es wurde festgestellt, dass sich die Verkehrsbelastung erheblich auf der Salzer Straße verringert hat. Dennoch sind Maßnahmen zur weiteren Verkehrsberuhigung notwendig. Sie favorisiert die Variante 1. Ihrer Meinung nach ist der Radfahrer in dieser Variante sicherer unterwegs als in der Variante 2. Den Händlern wird besser entgegengekommen und die Absicherung und Erreichbarkeit der parallel angeordneten Stellplätze für PKW wird besser abgesichert.

Die Finanzierung und Umsetzung des Ergebnisses erfolgt 2016. Hierzu werden die notwendigen Haushaltsmittel für die Markierung und Beschilderung reserviert. Die Mittel für die Lichtsignalanlagen müssen vom Dezernat III entsprechend eingestellt werden.

**Herr Schmidt**

Auch Herr Schmidt favorisiert die Variante 1. Er sieht aber in beiden Varianten Vor- und Nachteile. So ist es fraglich, ob der Radfahrer auf dem separaten Schutzstreifen sicherer ist, als wenn er mit dem MIV mitfahren kann. Er bittet um die Justierung der Vergleichskriterien in der Vergleichstabelle, um unnötige Diskussionen in den Ausschüssen und der AG Rad zu vermeiden, bzw. um diesen mit Klarheit zu begegnen. Herr Schmidt sieht die städtebauliche Ziele sehr wohl im vorliegenden Projekt repräsentiert, denn es ist die aufbauende verkehrstechnische Untersuchung auf bekannte städtebauliche Ziele. Die Lösung berücksichtigt in erster Linie die Fahrradfahrer, aber auch die Ziele der Händler. Nach dem Bau der Söker Straße ist die Verkehrsberuhigung der Salzer Straße ein folgerichtiger und notwendiger Schritt.

In der Umsetzung sind die Varianten mit der Pflasterung des Aufmerksamkeitsfeldes am Bäreneck wünschenswert, jedoch wahrscheinlich nicht finanzierbar. Deshalb kommt an dieser Stelle wahrscheinlich nur die Markierung in Frage und eine Entfernung der Lichtsignalanlage nach einer Interimsphase mit Lichtsignalanlage.

Die Umsetzung wird zum Jahr 2016 anvisiert.

**Herr Gremmes**

Herr Gremmes schlägt vor, im Erläuterungsbericht zur VTU auch auf die städtebauliche Situation einzugehen. Im Übrigen ist die VTU Salzer Straße ein folgerichtiger Baustein vorangegangener städtebaulichen Gesamtplanungen und von Konzepten, zu denen es einen „Roten Faden“ gibt. Es gehört u.a. gemäß Einzelhandelsentwicklungskonzept zum zentralen Versorgungsbereich, begonnen von der Schillerstraße bis zum Markt.

Herr Gremmes begrüßt die eingangs abgestimmte Verfahrensweise zur Einberufung der AG Rad und der Diskussion in den Ausschüssen. Zur Abstimmung über die Varianten kann der Stadtentwicklungs-, Bau- und Umweltausschuss genutzt werden.

**Weitere Verfahrensweise/ Termin der nächsten Planungsberatungen**

- Besprechung der Varianten in der Arbeitsgruppe Rad (Ende April)
- Besprechung im Stadtentwicklungs-, Bau- und Umweltausschuss (8.Juni 2015)

**Hinweis**

Sollten Aussagen nicht korrekt wiedergegeben oder gar nicht enthalten sein, ist die Rückmeldung per E-Mail innerhalb von 2 Wochen erforderlich. Anderenfalls gilt das Protokoll als anerkannt. Das Protokoll wird ausschließlich per E-Mail verteilt und ist ohne Unterschrift gültig.