

# Radverkehrskonzept 2020 Hansestadt Stendal

Stand: 26.10.2020

HANSESTADT STENDAL

Markt 1  
39576 Hansestadt Stendal

Telefon: 03931 65-0  
Fax: 03931 65-10 00  
E-Mail: [stadt@stendal.de](mailto:stadt@stendal.de)

**Impressum:**

Hansestadt Stendal  
Planungsamt  
Moltkestr. 34–36  
39576 Hansestadt Stendal

Redaktionsschluss: Oktober 2020

## Inhalt

<b>1. Einleitung</b> .....	<b>5</b>
1.1. Anlass .....	5
1.2. Grundlagen.....	5
1.3. Ziele .....	6
1.4. Aufbau.....	7
<b>2. Rahmenbedingungen</b> .....	<b>8</b>
2.1. Radverkehr als Verkehrsangebot.....	8
2.2. Begriffe im Radverkehr .....	9
2.3. Organisation von Radverkehr .....	10
<b>3. Analyse Stendal</b> .....	<b>16</b>
3.1. Bestandsplan Infrastruktur .....	16
3.2. Problembereiche und Potenziale .....	18
3.3. Straßenverkehrsstärken.....	18
3.4. Netzlücken .....	20
3.5. Integriertes Verkehrskonzept Altstadt .....	24
3.6. Radverkehrsunfälle .....	24
3.7. Befragungen .....	25
3.8. Übergeordnete Planungen.....	26
<b>4. Zielplanung</b> .....	<b>27</b>
4.1. Zielvorgaben.....	27
4.2. Zielnetz 2030 .....	28
4.3. Erfolgskontrolle.....	29
<b>5. Maßnahmen und Projekte</b> .....	<b>31</b>
5.1. Radverkehr im Verwaltungshandeln (Compliance) .....	31
5.2. Raddirektverbindung Stendal-Zentrum – Uchtspringe.....	31
5.3. Führungsformen im Bestand an wichtigen Punkten überprüfen .....	34
5.3.1. Führungsformenkritik und -planung .....	34
5.3.2. Vorgang.....	35
5.3.3. Röxer Straße / Dahleener Straße .....	36
5.3.4. Magdeburger Straße .....	37
5.3.5. Tangermünder Straße .....	38
5.3.6. Osterburger Straße.....	38
5.3.7. Arnimer Damm .....	40
5.3.8. Haferbreiter Weg .....	40

5.3.9.	Arneburger Straße (Schützenplatz – Birkenweg) .....	41
5.3.10.	Lüderitzer-/Gardelegener Straße.....	42
5.3.11.	Schillerstraße .....	43
5.3.12.	Dahrenstedter Weg .....	44
5.3.13.	Bergstraße .....	45
5.3.14.	Frommhagenstraße .....	46
5.3.15.	Westwall/Tangermünder Tor .....	47
5.3.16.	Altes Dorf / Uenglinger Tor / Scharnhorststraße.....	48
5.3.17.	Nordwall/Schützenplatz.....	49
5.3.18.	Radquerverbindung Altstadt .....	51
5.3.19.	Ortsdurchfahrt Uenglingen.....	52
5.3.20.	Uchtsprunge, Börgitz, Staats .....	52
5.3.21.	Ortsdurchfahrt Buchholz .....	53
5.3.22.	Verbindung Insel–Döbbelin.....	53
5.3.23.	Tangermünder Chaussee / ehemaliger Baumarkt .....	56
5.3.24.	Lüderitzer Str. / von Hanseallee bis Jonasstraße .....	56
5.3.25.	Verbindungsstraßen Staats – Vinzelberg, Börgitz – Volgfelde .....	56
5.4.	Projekt Wegweisung und Route.....	57
5.5.	Projekt Dorfstraßen.....	59
5.6.	Projekt Nachhaltige Mobilität und Bahnhofsumfelder .....	59
5.7.	Projekt Schilder- und Wegeüberprüfung .....	61
5.8.	Projekt Fahrradstraßen .....	62
5.9.	Projekt Schadenmanagement .....	63
5.10.	Projekt Information & Aktion .....	63
<b>6.</b>	<b>Prioritäten und weitere Organisation.....</b>	<b>65</b>
6.1.	Priorisierung.....	65
6.2.	Fortschreibung .....	65
6.3.	Weitere Einbeziehung von unterschiedlichen Nutzergruppen.....	66
6.4.	Weitere Organisation.....	66
6.5.	Ausblick .....	67
<b>7.</b>	<b>Anhang .....</b>	<b>68</b>
7.1.	Behandlung von Stellungnahmen .....	68
7.2.	Anhänge/Pläne .....	71

## 1. Einleitung

### 1.1. Anlass

Das Radverkehrskonzept 2020 ist die erstmalige Betrachtung des Gesamtgebietes der Hansestadt Stendal im Bereich des Radverkehrs. Bis 2010 existierte für das Gebiet der ehemaligen Kernstadt Stendal ein Handlungskonzept für den Ausbau von Radwegen. Bereits in den letzten Jahren und verstärkt ab 2016, wurde auf Defizite von Radverkehrsanlagen, Führungen und Gefahrenbereiche hingewiesen. In der Stadtratssitzung am 03. April 2017 wurde beschlossen, das Radwegekonzept fortzuschreiben (Vorlage A VI/037) und dass dazu ein Beschluss des Stadtrates notwendig sei und interessierte Verbände (insbesondere der ADFC) einzubeziehen sind.

Durch die Arbeit am „Integrierten Verkehrskonzept Altstadt“ 2018 wurde bereits der Radverkehr im Zentrum von Stendal betrachtet. Parallel dazu wurde nun für die Gesamtstadt das Radverkehrskonzept erarbeitet.

Aktuell wurde die Betrachtung des Radverkehrs in Stendal deswegen, weil die Anforderungen von Radfahrern nicht mehr mit dem bestehenden Angebot übereinstimmen. Viele Radverkehrsanlagen entsprechen teilweise nicht mehr den Rechtsvorschriften. Auch haben sich durch ungenaue Ausschilderung Unsicherheiten gebildet, wo gefahren werden darf bzw. soll. Zu diesen Unsicherheiten kommt der fehlende Komfort, beispielsweise an Anlagenbreiten und dem Fehlen von Querungshilfen und Wegweisung hinzu.

Es gibt aktuell bundesweit Diskussionen um Klimaschutz und eine nachhaltigere Mobilität. Neben der Umstellung auf Elektromobilität sind auch um Verkehrsvermeidung und Verschiebung im sogenannten „Modal Split“ wichtige Themen. Es wird angestrebt, von der Nutzung des PKW hin zu ökologischeren Fortbewegungsmitteln (Elektroroller, Radverkehr, Fußgänger, ÖPNV) und deren Verknüpfung zu kommen. Dies unterstützt mehrere Ziele: den Klimaschutz bzw. Vermeidung von Schadstoffemissionen und ein Neu-Denken von städtischen Räumen, die mit einem weniger an PKW auch an Aufenthaltsqualität gewinnen können. Hier kann die aktive Förderung des Radverkehrs einen wichtigen Beitrag leisten und Voraussetzungen für die Steigerung des Radverkehrsanteils schaffen.

### 1.2. Grundlagen

Das Radverkehrskonzept wurde durch das Planungsamt der Hansestadt Stendal erstellt. Zur Abstimmung der Zwischenergebnisse wurde die Arbeitsgruppe zum „Integrierten Verkehrskonzept Altstadt“ als Lenkungs-gremium genutzt. Dort nahmen Vertreter der Stadtpolitik und des ADFC teil.

Für das Konzept werden auf folgende Quellen zurückgegriffen:

- Hansestadt Stendal: Radfahrkonzept 2010/15 (1999) für die Kernstadt - konnte bisher nicht vollständig umgesetzt werden
- Eigene Recherche durch Befahrung und Analyse aller relevanten Verkehrsflächen für Radfahrer
- Rechtliche Grundlagen :

Zum Aufbau des Radverkehrskonzeptes wird sich neben den Gesetzen an den bestehenden verbindlichen Richtlinien und Empfehlungen der technischen Regelwerke („Stand der Technik“) orientiert. Sie werden von der Forschungsgesellschaft für

Straßen- und Verkehrswesen in Köln herausgegeben und sind anerkannte wissenschaftliche Erkenntnisquellen und geben einen Standard wieder und sind in den allermeisten Fällen bei Planungen der öffentlichen Hand anzuwenden.

- **Straßenverkehrsordnung [StVO 2013]**  
Die Rechtsverordnung, die Regeln für sämtliche Teilnehmer am Straßenverkehr auf öffentlichen Straßen, Wegen und Plätzen festlegt. Grundlage ist das Straßenverkehrsgesetz (StVG 2003) und in deren Ergänzung die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung“
  - **Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung [VwV-StVO 2001]**. Sie enthält zu fast jedem Paragraphen der StVO Erläuterungen und Anweisungen, unter anderem zur Kennzeichnung und Anlage sowie zur Benutzungspflicht für Radverkehrsanlagen. Außerdem wird darauf hingewiesen, dass die Belange der Fußgänger zu schützen sind.
  - **Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006 [RASt 06]**  
Die RASt behandeln den Entwurf und die Gestaltung von Erschließungsstraßen sowie angebauter Hauptverkehrsstraßen mit plangleichen Knotenpunkten und ersetzen die „Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen“ (EAE). Die RASt ist mit Runderlass vom 18. 11. 2008 in Sachsen-Anhalt für Bundes- und Landesstraßen verbindlich eingeführt und für Kommunen empfohlen.
  - **Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010<sup>1</sup> [ERA 2010]**  
Die ERA ist ein technisches Regelwerk für die Planung, den Entwurf und den Betrieb von Radverkehrsanlagen. Die Empfehlungen sind in Sachsen-Anhalt für Bundes- und Landesstraßen per Runderlass (RdErl. des MLV vom 29.8.2011) anzuwenden und für Kommunen zur Anwendung empfohlen.
  - Weitere rechtliche Grundlagen sind die **Richtlinien für die Anlage von Landstraßen [RAL 2012]**, die **Richtlinie Integrierte Netzgestaltung [RIN 2008]**, **Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete [HRaS 2002]** sowie die **Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen [EFA 2002]**.
- Bundes-, Landes- und Kreiskonzepte
  - „Best Practice“ und Empfehlungen, Fahrrad-Klima-Test, Konsultationen mit dem ADFC

### 1.3. Ziele

Dieses Konzept ist ausdrücklich als ein koordinierendes Papier zu verstehen, dass noch nicht alle Aspekte des Radverkehrs umfassend darstellt. Es ist vielmehr Aufgabenstellung, möglichst viele Probleme und Handlungsbereiche zu identifizieren sowie dafür Lösungsansätze zu entwickeln. Erkenntnisgewinne aus dieser Arbeit sollen innerhalb eines lernenden Prozesses in Stadtrat, Verwaltung und Öffentlichkeit einfließen. Dies und weitere Komponen-

---

<sup>1</sup> bzw. in der jeweils gültigen Fassung Die ERA ist in Überarbeitung

ten werden in einem Evaluationszeitraum von drei Jahren erfasst und so in die nächste Fortschreibung einfließen.

#### **1.4. Aufbau**

Ein Radverkehrskonzept ist laut ERA 2010 die Darstellung des „mittel- bis langfristigen Zustandes der Komponenten Infrastruktur, Service und Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr“.

Das Konzept soll Ziele, Maßnahmen, Prioritäten und Verantwortlichkeiten enthalten und Entscheidungsgrundlage der Politik und Verwaltung sein, künftige Projekte zu planen bei Projekten den Radverkehr mit bestimmten Kriterien zu beachten und Haushaltmittel bereitzustellen.

Es soll in der Regel enthalten:

- Netzplan mit Netzkategorien
- Netz mit Wegweisung zu versehenden Strecken
- Standorte, Kapazitäten und Qualitäten von Fahrradabstellanlagen
- Maßnahmen zur Verbesserung der Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV
- Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit
- Serviceangebote der öffentlichen Hand

Für alle diese Komponenten werden Aussagen im RVK 2020 Stendal getroffen. Das Konzept ist folgend aufgebaut: Im 1. Teil – Grundlagen – werden zunächst Entwicklungen und Trends innerhalb des Radverkehrs und der Rahmenbedingungen erörtert. Danach wird in einer Analyse dargestellt, welche Radwege in der Hansestadt Stendal existieren und welche Probleme sich ergeben haben bzw. ergeben werden. Daran anschließend, wird in einer Zielplanung erörtert, wie das Radfahrnetz künftig zu entwickeln ist. Dazu gehören das Zielnetz und Rahmenbedingungen und Ausstattung.

Im 2. Teil werden Maßnahmen und die Organisation, die für die Umsetzung notwendig sind, vorgestellt.

## 2. Rahmenbedingungen

### 2.1. Radverkehr als Verkehrsangebot

Das Rad als Verkehrsmittel ist in den letzten Jahren in der Beliebtheit gestiegen. So ist die Anzahl der zurückgelegten Kilometer deutschlandweit von 2008 bis 2017 um 127% gestiegen.<sup>2</sup> Der Anteil des Radverkehrs am „Modal Split“ (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) lag 2018 bundesweit bei rund 11% der zurückgelegten Wege für Personen über 10 Jahren (2002: 9%). In Sachsen-Anhalt liegen die Werte im Trend.

Das Fahrrad ist das einzige Verkehrsmittel, bei dem sich das Wachstum in den vergangenen Jahren auf alle Altersgruppen verteilt. Lediglich bei den 60- bis 69-Jährigen entspricht der Fahrradanteil im Jahr 2017 dem von 2002. Besonders hoch fällt der Zuwachs bei den 20- bis 39-Jährigen aus. Das Rad ist traditionell besonders bei Schülern und Studenten (20 bis 27% Anteil Radverkehr) beliebt. Außerdem ist zu beobachten, dass das Rad nur bei Distanzen bis 5 Kilometern eine wichtige Rolle spielt (über 15 Prozent im Modal Split). Bis zu 10 Kilometern halbiert sich die Nutzung, über 10 Kilometern Distanz halbiert sich der Anteil nochmal und liegt dort nur bei 3-4 Prozent. Distanzen über 20 Kilometern werden kaum noch durch das Rad zurückgelegt.

Im Gegensatz zu größeren Städten bzw. Innenstädten wurde jedoch in ländlichen Regionen (dazu gehört auch die Altmark) eine höhere PKW-Orientierung im Alltag festgestellt. Hier liegt der Modal Split für Radfahrer durchschnittlich zwischen 7 und 9 Prozent, es muss allerdings zwischen Zentrum (höher) und Peripherie (etwas niedriger) unterschieden werden. Untersuchungen für die aktuelle Nutzung des Radverkehrs speziell für Stendal (Kernstadt und Ortsteile) liegen nicht vor, aber man kann nach empirischen Beobachtungen bei der Kernstadt Stendal von einer Stadt im ländlichen Raum sprechen, die durchaus einen hohen Anteil an Radfahrern besitzt. Diese Nutzungsakzeptanz ist wesentlich für die weitere Planung, weil hieraus ein Handlungserfordernis abzuleiten ist.

Nicht auszublenden ist auch der Fahrradtourismus (aktive Routennutzung und Tagestourismus). Auch er hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Laut der „ADFC-Travelbike-Radanalyse 2017“ wuchs der Radtourismus in Deutschland mit einer Steigerung von 16% dynamischer als die meisten anderen Urlaubssegmente. Auch hier liegen derzeit keine aktuellen regionalen Zahlen vor, der Trend ist aber auch in Stendal anzunehmen.

In der Jugendhilfeplanung von 2015 ist erkennbar, dass die Mehrheit der Kinder- und Jugendlichen in Stendal zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, in der Freizeitbedarfsanalyse 2018/2019 des Vereins „Kinder stärken“ ist zu erkennen, dass für Kinder und Jugendliche Bewegung im Außenbereich eine hohe Priorität eingeräumt wird.

---

<sup>2</sup> Quelle: „Mobilität in Deutschland“ (MiD) 2018, Radverkehr in Deutschland, Zahlen, Daten, Fakten 2017. Die Zahlen auf dieser Seite sind die aktuellsten Quellen, die verfügbar sind.

## 2.2. Begriffe im Radverkehr

### »Radweg«

**Radwege (oder Radverkehrsanlage)** sind spezielle Flächen, die vorrangig oder ausschließlich für die Benutzung mit dem Fahrrad (oder ähnlichen → *Fahrzeugen*) vorgesehen sind. Sie können benutzungspflichtig sein, so dass sie benutzt werden müssen, anderenfalls dürfen sie alternativ zur Straße genutzt werden. Stehen keine Radverkehrsanlagen zur Verfügung, muss auf jeden Fall die Straße im Mischverkehr genutzt werden.

Nicht eine Radverkehrsanlage im engeren Sinne sind für den Radverkehr freigegebene Gehwege. Sie sind keine Radwege im Sinne der StVO, sondern bleiben Gehwege, auch wenn sie für Fahrradfahrer freigegeben sind (nur Schrittgeschwindigkeit, keine Benutzungspflicht). Radfahrer haben jedoch gegenüber dem Verkehr aus Seitenstraßen Vorfahrt.

Das Verkehrsrecht für den Radverkehr hat sich in den letzten Jahren mehrmals verändert. Mit der sogenannten „Radfahrernovelle“ hat sich 1997 in der Straßenverkehrsverordnung (StVO) ein Paradigmenwechsel ergeben: Radwege sind seither nur noch bei Kennzeichnung mit den Zeichen 237, 240 und 241 (weißes Fahrrad auf blauem Grund) benutzungspflichtig. Alle anderen Radwege im Seitenraum sind somit nur noch optional. Der Radverkehr wurde somit generell dem Fahren auf der Fahrbahn zugeordnet. Statt des Baus von Radwegen im Seitenraum können seit dem auch auf der Fahrbahn Radfahrstreifen oder Schutzstreifen eingerichtet werden.

Im September 2012 wurde beschlossen, die StVO erneut zu ändern. Dies beinhaltete das Gebot für Kommunen, benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen auf ihre Benutzungspflicht zu untersuchen. Bei der Prüfung der Zulässigkeit einer Benutzungspflicht wird zwischen der grundsätzlichen Gefahrenlage im Straßenraum und den Mindestanforderungen der baulichen Ausführung unterschieden. Eine Radwegebenutzungspflicht kann nur dann angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht (§ 45 Abs. 9 Satz 2 StVO).

In diesem Zuge wurden in Stendal viele Schilder zur Benutzungspflicht abgebaut, was an einigen Stellen bei Radnutzern zu Unsicherheiten und Weiterführungsproblemen (z.B. an ehemaligen Radwegen, die für beide Richtungen freigegeben waren) geführt hat. Zudem wurde an den baulichen Anlagen selbst außer dem Schilderabbau nichts geändert.

Wann Radverkehrsanlagen notwendig oder optional zu befürworten sind oder wann Mischverkehr ausreicht, ist Teil der Netzgestaltung (siehe Kapitel 2.3).

### »Fahrzeuge« – Radwege dürfen benutzen:

Ein **Fahrrad** ist nach StVO ein mindestens zweirädriges, für gewöhnlich einspuriges Fahrzeug, das ausschließlich durch die Muskelkraft auf ihm befindlicher Personen durch das Treten von Pedalen oder Handkurbeln angetrieben wird. (§ 63a Abs. 1 StVZO).

**Pedelecs** sind Fahrräder mit einer Trittunterstützung durch einen Elektromotor. Dem „normalen“ Fahrrad sind sie jedoch nur bis (max. 250 W Nenndauerleistung, max. 25 km/h) gleichgestellt, d.h. für sie gelten die gleichen Regeln.

Als **Leichtmofa** wird ein Mofa (motorisiertes Fahrrad) bezeichnet, das bei einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h von der Helmpflicht befreit ist. Radwege dürfen außerortsbenutzt werden. **Elektro-Leichtmofas** oder „E-Bikes“ sind Elektroräder mit max. 500 W Motorleistung, die mehr als 6 km/h und bis zu 20 km/h fahren, ohne dass man selbst tritt. Sie gelten als „Leichtmofas“ und dürfen **außerorts** auf Radwegen fahren.

**Elektrokleinstfahrzeuge** sind seit 2019 eine neue Klasse von Kraftfahrzeugen, die einen elektrischen Antrieb bis 500 Watt Nennleistung und eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 6 bis 20 km/h haben. Sie müssen eine Lenk- oder Haltstange haben (also keine Hoverboards, dafür aber Segways). Sie müssen, wenn vorhanden, Radfahrstreifen oder baulich angelegte Radwege benutzen, unabhängig davon, ob diese für Radfahrer benutzungspflichtig sind oder nicht. Nur wenn weder ein Radweg noch ein Radfahrstreifen vorhanden ist, dürfen sie die Fahrbahn benutzen. Zulässig ist außerdem das Fahren in verkehrsberuhigten Bereichen jedoch nur mit Schrittgeschwindigkeit. Gehwege und Fußgängerzonen dürfen Elektrokleinstfahrzeuge nur benutzen, wenn das Zusatzzeichen „Elektrokleinstfahrzeuge frei“ aufgestellt ist. Das Zusatzschild „Radfahrer frei“ findet auf Elektrokleinstfahrzeuge keine Anwendung.

Im Gegensatz dazu müssen **Tretroller ohne Motor** auf Gehwegen fahren. Das Benutzen von Radwegen ist unzulässig.

**Lastenfahrräder** („Cargobikes“) brauchen ebenso wie Fahrradanhänger mehr Platz, müssen aber wo angeordnet, benutzungspflichtige Radwege (auch angeordnete gemeinsame Geh- und Radwege) benutzen.

#### »Verkehrsteilnehmer« – Nicht auf Radwegen fahren dürfen:

- **Kinder bis 8 Jahre.** Sie haben eine Benutzungspflicht auf Gehwegen [eine Aufsichtsperson ab 16 Jahre darf auf dem Gehweg mitfahren]. Kinder bis 10 Jahre haben auf Gehwegen Benutzungsrecht, eine Rücksichtnahme auf Fußgänger ist aber wichtig. Vor dem Überqueren der Fahrbahn muss abgestiegen werden. (Regelung in §2 Abs. 5 StVO)
- Für diese Teilnehmer müssen auch Gehwege im entsprechenden Zustand sein, damit Kinder dieser Benutzungspflicht nachkommen können. Seit 2016 ist es aber auch möglich, dass Kinder einen baulich getrennten Radweg nutzen können.

### 2.3. Organisation von Radverkehr

Zunächst ist im Normalfall nach § 2 StVO davon auszugehen, dass Radfahrer Teil des Straßenverkehrs sind und auf der Fahrbahn fahren, d.h. sich diese mit anderen Verkehrsteilnehmern (PKW, Motorrad, Bus...) teilen.

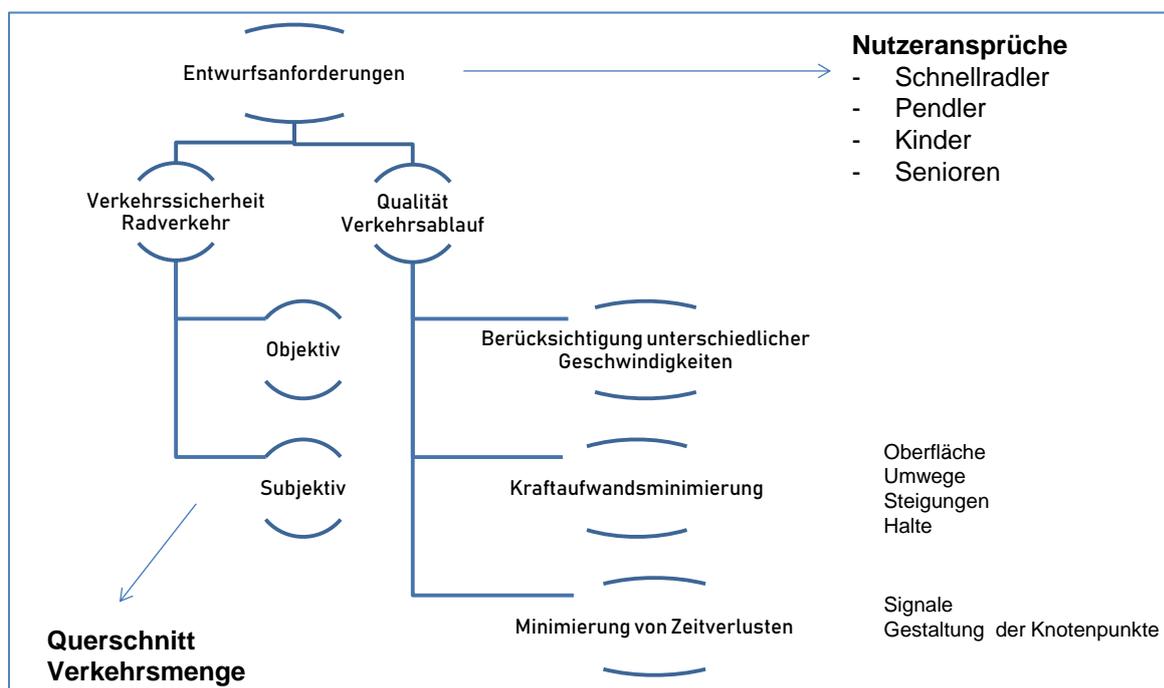
Bereits an den Gliederungen der Richtlinien und Empfehlungen (siehe Punkt 1.2) ist zu erkennen, dass es unterschiedliche Anforderungen an Radverkehr inner- und außerorts gibt.

Der Radverkehr **innerorts** ist tendenziell von stärkeren Verkehrsmengen und Konfliktfeldern geprägt. Deshalb kommt das Fahren auf der Fahrbahn als Regelfall nur an verkehrssarmen

Straßen und in verkehrsberuhigten Bereichen (verträglich bis zu 30 km/h) in Betracht. Bei hohem Verkehrsaufkommen bzw. Geschwindigkeiten wird es notwendig, Geschwindigkeiten zu reduzieren oder die Verkehrsarten zu trennen. Dies können Schutzstreifen oder Radfahrstreifen auf der Fahrbahn sein oder Radverkehrsanlagen im Seitenraum.

Der Radverkehr **außerorts** ist vom Fahren auf der Fahrbahn (Tendenziell höhere Geschwindigkeiten). Neben dem gemeinsamen Benutzen der Fahrbahn im Mischverkehr kommen Radwege vor, hauptsächlich als gemeinsamer, separat neben der Straße geführter Geh- und Radweg, aber auch eigenständiger Radweg. (z.B. Landwirtschaftsweg). Im Allgemeinen gilt Mischverkehr bis 70 km/h als verträglich.

Wie man den Radverkehr organisiert, kommt auf den Einzelfall der Radwegeverbindung an. Dazu gibt es verschiedene Kriterien und Ansprüche:



**Abbildung 1: Entwurfsanforderungen für Radverkehrsanlagen und Führungsformen**  
Eigene Darstellung mit Daten aus der ERA 2010

An erster Stelle müssen die unterschiedlichen Nutzeransprüche (Zielgruppen) und die Verkehrssicherheit stehen. Hier kann man „objektive“ und „subjektive“ Sicherheit unterscheiden. Objektive Sicherheit ist die Vermeidung von direkten Unfallrisiken (z.B. zu dichter Verkehr, genügende Sichtfelder und Abstände, baulicher Zustand, Absturzsicherung) oder auch das entwickeln akzeptierter und gut sichtbarer Führungsformen (beispielsweise um gefährliche Abkürzungen zu vermeiden). Subjektive Sicherheit beinhaltet eher die gefühlte Gefährdung und Verunsicherung sowie das Mitdenken von dem Verhalten anderer (z. B. Kraftverkehr, Fußgänger). Zum anderen sind qualitative Kriterien an die Radverbindung zu stellen. Damit sind z. B. die Oberfläche, eine optimierte Routenführung, Wegweisung, gute Gestaltung von Knotenpunkten bzw. das Vermeiden von Zeitverlusten (z. B. keine Umwege) und eine Orientierung (Nachvollziehbarkeit, Beschilderung) gemeint.

Das Verfahren zur Vorauswahl einer geeigneten Führungsform des Radverkehrs basiert im Wesentlichen auf den Verkehrsstärken (Prognosebelastung der werktäglichen Spitzenstunde) und den Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs (meist die zulässige Höchstgeschwindigkeit). Außerdem sind die grundlegenden Anforderungen an Verkehrsräume in der

„Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) sowie die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL) außerorts zusammengestellt. Dies ist in der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) 2010 geregelt (sekundär).

Aus diesen Überlegungen heraus sind folgende Führungsformen möglich. Diese sind immer richtungsbezogen zu denken (beide Seiten). Es kann auch zu asymmetrischen Lösungen führen (d.h. nur auf einer Seite bzw. auf beiden Seiten unterschiedliche Lösungen).

- **Fahren auf der Fahrbahn (im Mischverkehr)**

- ist die Standardform, Inner- und Außerorts anzuwenden
- Privilegierung von Fahrradverkehr in bestimmten Situationen möglich (Beispiele: Einbahnstraße für Gegenverkehr öffnen, Straßen für bestimmte andere Verkehrsarten schließen).

- **Fahren auf der Fahrbahn mit separater Regelung**

- **Schutzstreifen:** sind Teil der Fahrbahn und werden eingerichtet, um dem Radverkehr ein besonderer Schutzraum zu bieten. Die Einrichtung ist von den örtlichen Begebenheiten, der Notwendigkeit, auf den Fahrradverkehr hinzuweisen, der Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abhängig. Markierung durch Zeichen 340 (Leitlinie - eine unterbrochene dünne Markierung, darf von Autofahrern im Notfall im Begegnungsfall überfahren werden) und dem Sinnbild Fahrrad. Durch das Rechtsfahrgebot, was auch für Radfahrer gilt, müssen diese Schutzstreifen benutzt werden. Mindestbreite der restlichen Fahrbahn muss mindestens 4,10 Meter betragen. Auf Schutzstreifen darf weder geparkt und gehalten werden
- **Radfahrstreifen sind Sonderwege**, sind nicht Teil der Fahrbahn, sie unterliegen der Benutzungspflicht. Markierung durch eine durchgängige Linie auf der Fahrbahn (Breitstrich, Zeichen 295, dürfen nicht überfahren werden) und Anordnung durch das Zeichen 237. Diese Radverkehrsanlage darf durch andere Verkehrsteilnehmer nicht benutzt werden. 
- **Piktogrammkette**  
Die Piktogrammkette besteht aus einer Folge in der Mitte der jeweiligen Fahrspur aufgebracht Fahrrad-Piktogramme mit Sinnbild „Radverkehr“ nach § 39 StVO. Sie ist eine (noch) nicht genormte Form. Deshalb sind auch die Farben Weiß und Gelb die bereits vergeben sind für die Piktogramme nicht möglich, es können aber z.B. rot, grün, blau oder beige verwendet werden. Die Piktogrammkette ist als ein Hinweis zu verstehen, der für Autofahrer auf die (vermehrte) Straßenbenutzung durch Radfahrer hinweist und für Radfahrer die Benutzung der Fahrbahn klarstellt (Wahlfreiheit bei parallelen nicht benutzungspflichtigen Radwegen im Seitenraum, Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühl im Mischverkehr). Diese Form kann angewendet werden, wenn die Fahrbahn z. B. zu eng für Schutzstreifen ist oder Autos parken müssen. Er kann auch an kleinen Stellen genutzt werden oder aber für längere Verbindungen.<sup>3</sup> 

<sup>3</sup> Ausführlich: [https://www.lk-starnberg.de/media/custom/613\\_30779\\_1.PDF?1510671893](https://www.lk-starnberg.de/media/custom/613_30779_1.PDF?1510671893)

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat 2009 festgestellt, dass mit Schutzstreifen und Radfahrstreifen es weniger Unfälle als bei Straßen ohne separate Fahrspur gibt.

#### - **Fahren im Seitenraum**

- Im Seitenraum (rechts neben Fahrbahn) können baulich angelegte Radwege vorhanden sein. Sie sind dann benutzungspflichtig, wenn diese durch die Zeichen 237, 240, 241 laut Verkehrszeichenkatalog der StVO angeordnet werden.
- Neben dem Fahrradweg kann auch ein Gehweg verlaufen. Diese Radwege erkennt man daran, dass im Seitenraum zwei unterschiedlich erkennbare Räume für Fußgänger und Radfahrer existieren (Farbe, Strich...). Ist nur ein Streifen zu erkennen und gibt es keine weitere Anordnung, handelt es sich immer um einen Gehweg.
- Ist die Benutzungspflicht nicht angeordnet, können sie im „**dualen System**“ verwendet werden – d.h. in Wahlfreiheit - Fahrbahn (Hauptnutzung) oder Radweg. Dies stellt einen sehr günstigen Fall dar, da auf der Fahrbahn in der Regel schneller gefahren werden kann, auf dem Radweg, teilweise unter Komforteinschränkungen, aber mit erhöhter subjektiver Sicherheit.
- Außerorts können benutzungspflichtige Radwege im Seitenraum auch in beide Richtungen genutzt werden, wenn sie mit Zeichen 1000-31 gekennzeichnet sind. Innerorts ist das nur ausnahmsweise zulässig.



- **Getrennter Geh- und Radweg** - Diese Führungsform kann durch das Zeichen 241 benutzungspflichtig werden.



- **Gemeinsamer Geh- und Radweg** – Zeichen 240 angeordnet ist Fußgänger und Radfahrer benutzen den Seitenraum gemeinsam.



- Durch die Kennzeichnung „**Gehweg, Fahrradfahrer frei**“ (Zeichen 229 mit Zusatzzeichen 1022) wird Benutzungswahl im dualen System gewährt. Bei dieser Führungsform handelt es sich aber nicht um einen Radweg, sondern um einen Gehweg. Hier haben Fußgänger weiterhin Vorrang. Fahrradfahrer (und nur einspurige Fahrzeuge) haben auf sie zu achten und dürfen nur Schrittgeschwindigkeit fahren. Deshalb soll diese Beschilderung nur in wenigen Fällen, vor allem zum Lückenschluss in der Netzgestaltung bei unsicheren Straßen, eingesetzt werden.



#### - **Sonderformen**

- gelten innerörtlich und außerörtlich
- **Fahrradstraße** - ist kein Radweg, die gesamte Fahrbahn ist nur durch Fahrradfahrer zu nutzen. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Kraftfahrzeuge können aber ausnahmsweise zugelassen werden. Kennzeichnung mit Zeichen 244.
- **Radschnellverbindung** - Für längere Strecken bieten sich Radschnellverbindungen an. Sie sollen Orte mit hoher Verkehrsbedeutung miteinander verbinden. Für die langen Strecken ist die direkte und zügige Führung wünschenswert. Um das zu erreichen, werden besondere Anforderungen an Breiten, Kreuzungsführungen und Beschilderung gestellt.



derungen gelegt. Es können einzelne Elemente zu einer bestimmten Radverkehrsführung kombiniert werden. Seit 2020 existiert das Zeichen 350.1 „Rad-schnellweg“ in der deutschen StVO.

### Beispielbilder:



**Schutzstreifen**



**Radfahrstreifen**



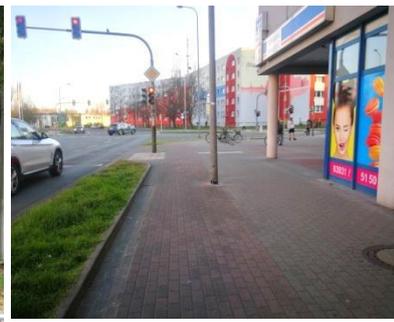
**Piktogrammkette**



**Gemeinsamer Geh- und Radweg außer-örtlich mit Zeichen 240**



**Fahrradstraße mit Zeichen 244, Autos durch Zusatzzeichen zugelassen**



**Radweg im Seitenraum (ohne Zeichen, Nutzung optional: Duales System mit Fahrbahnnutzung)**



**Aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS): Der Autoverkehr hält an der zurückgesetzten Haltelinie, der Radverkehr hat an der Lichtsignalanlage einen Vorteil und keine Abgase**



**Ausfädelungsstreifen: sicheres Überführen vom Radweg auf die Fahrbahn**



**Querungshilfe: sicheres Überqueren der Fahrbahn für Fußgänger und Radfahrer**

All diese Führungsformen werden mit bestimmten weiteren Elementen eingesetzt, vor allem bei der **Anlagen an Knoten (Zusammenführung von Verkehrsarten)**:

- **Querungsanlagen** für Radfahrer auf Straßen mit viel Verkehr
- **aufgeweitete Radaufstellstreifen** vor Ampelkreuzungen mit Stärkung der Radfahrer
- **Einfädlungsspuren**, wenn Radverkehr von separaten Anlagen auf die Fahrbahn geführt wird
- Separate Spuren für das direkte Linksabbiegen / Fahrradschleusen
- Fahrradweichen
- ggf. Fahrradampeln

### Breiten

Für alle Formen gilt: es müssen die baulichen Voraussetzungen nach den gültigen Regelwerken erfolgen. Dies gilt vor allem für die Mindestbreiten:

	Regelmaß	Mindestmaß	Breite Sicherheitstrennstreifen bzw. Sicherheitsraum		
			zur Fahrbahn	zum Längsparken	zum Senkrechtp.
<b>Schutzstreifen</b>	1,50	1,25	/	0,25 bis 0,5	0,75
<b>Radfahrstreifen</b>	1,85		/	0,5 bis 0,75	0,75
<b>Radweg, eine Richtung</b>	2,00	1,60 bei geringer V.S.	0,5 bei hoher V.S. 0,75	0,75	1,10
<b>Radweg, 2 Richtungen</b>	3,00	2,50 bei geringer V.S.			
<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)</b>		2,50			
<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)</b>	2,50		1,75 m bei Landstraßen		

Abbildung 2: Maße für Radverkehrsanlagen, Quelle: ERA 2010  
VS = Verkehrsstärke

## 3. Analyse Stendal

### 3.1. Bestandsplan Infrastruktur

Für das Radfahrkonzept wurden in der Jahresmitte 2018 alle relevanten Verbindungen aufgenommen und in einem Netz-Plan dargestellt.

Er zeigt, welche wichtigen Radfahrverbindungen innerhalb des Gemeindegebietes der Hansestadt Stendal und geht von der praktischen Fahrmöglichkeit aus. Das bedeutet, welche jeweiligen Führungsformen vorhanden sind (Fahrbahn, Radverkehrsanlagen)

Auf der Karte wird wie folgt kategorisiert (Unterscheidung nach Farbe – siehe Legende)

#### A. Radfahren auf der Fahrbahn

- A1 – Straßen mit hoher Verkehrsbelastung
- A2 – Straßen mit geringer Verkehrsbelastung
- A3 – befestigte Landwirtschaftswege
- A4 – Straßen mit Radverkehrsstreifen

#### B. Radfahren auf der Fahrbahn und nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen im Seitenraum (Duales System)

- B1 – Straßen mit Radweg im Seitenraum (getrennter Geh- und Radweg)
- B2 – Gehweg, der für Radfahrer freigegeben ist

#### C. Radfahren im benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen im Seitenraum

- C1 – Straßen mit getrenntem Geh- und Radweg im Seitenraum, benutzungspflichtig
- C2 – Straßen mit gemeinsamen Geh- und Radweg im Seitenraum, benutzungspflichtig

#### D. Sonstige Wege, die durch das Fahrrad benutzt werden

- D1 – Außerorts: Unbefestigte Nebenwege (Wald-, Feldweg)
- D2 – Innerorts: Gehweg, der durch Radfahrer **ohne Gestattung** mitgenutzt wird



### 3.2. Problembereiche und Potenziale

Innerhalb der Infrastruktur wurden folgende Probleme und Chancen erkannt:

#### Probleme

- Es existieren zahlreiche (nicht benutzungspflichtige) Radwege, die zum allergrößten Teil nicht den gültigen Regelwerken entsprechen aber gegenüber dem Fahren auf der Fahrbahn überwiegend genutzt werden (Gründe können die bessere gefühlte subjektive Sicherheit und Gewohnheit oder angelerntes Verhalten sein). Alternativ wird auch oft auf dem Gehweg gefahren, wenn kein Radweg vorhanden, oft auch linksseitig (siehe auch Punkt 3.6).
- Unklarheiten im Benutzungsrecht (z.B. Fußwege oder Promenaden)
- Vereinzelt noch eine alte amtliche Beschilderung
- Unterbrechungen an vielen Stellen im Netz – Lücken, unklare Situationen
- Keinerlei wegweisende Beschilderung
- Kaum Nutzung von den Führungselementen Schutzstreifen oder Piktogrammreihe und Radwegestreifen, wenig Querungshilfen
- Viele Problembereiche sind in Verantwortung des Landes, Kreises oder Bundes
- In vielen Dorfstraßen ist Radfahren auf Kopfsteinpflaster eine große Herausforderung

#### Chancen

- Generell gute Erschließung aller Stadtteile und Ortsteile untereinander und zum Stadtzentrum
- Gute Verteilung von Bahnhöfen im Stadtgebiet – gute Ansatzstelle für Bike and Ride
- Wenige Engstellen
- Hohe generelle Benutzung der Radwege / Akzeptanz Rad als Verkehrsmittel ist gut
- Im ländlichen Raum gutes Netz aus Landwirtschaftswegen, die zum größten Teil auch von Radfahrern genutzt werden können

### 3.3. Straßenverkehrsstärken

Innerhalb der Analyse wurden wichtige Straßen, die das Grundnetz innerhalb der Hansestadt Stendal bilden, daraufhin untersucht, ob an dieser Stelle eine separate Radverkehrsanlage vorhanden bzw. notwendig ist. Es handelt sich dabei um Bundes-, Landes- und Kreisstraßen (sogenannte „klassifizierte Straßen“) und ausgewählte Gemeindestraße in der Kernstadt. Es wird angenommen, dass alle wichtigen Straßen in den Ortsteilen klassifizierte Straßen sind). Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass dieses Grundnetz mit separaten Radverkehrsanlagen ausgestattet sein sollte, was auch überwiegend der Fall ist.

Wichtige Kenngrößen sind dabei die Belegungszahlen (Verkehrsstärken) und die Geschwindigkeit. Gemessene Belegungszahlen der Straßen zeigen die zwei folgenden Karten, jeweils bezogen auf Fahrzeuge in 24h (in beide Richtungen).

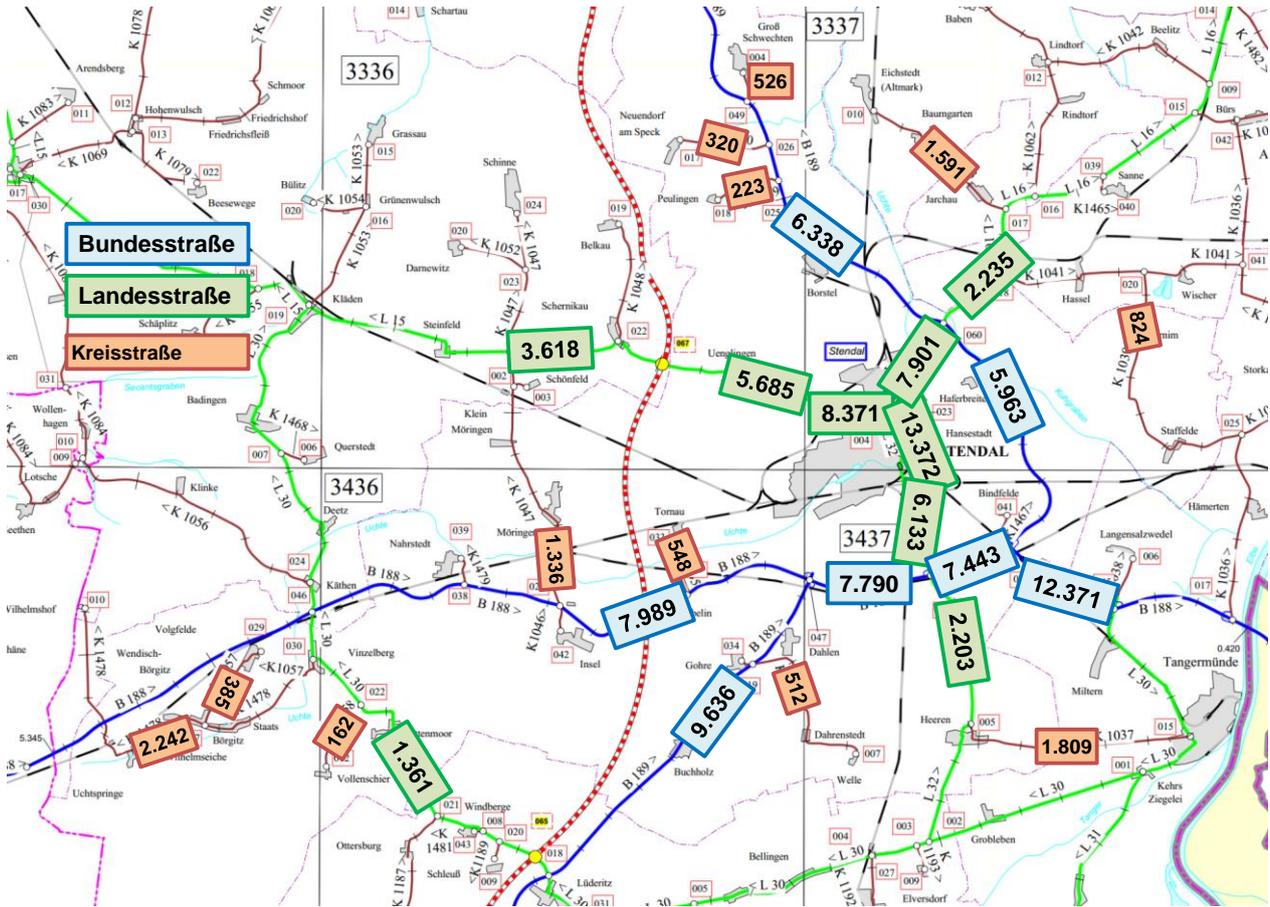


Abbildung 5: Verkehrsstärken an klassifizierten Straßen / Fahrzeuge in 24h, Stand: 2015

Quelle: Eig. Darstellung mit Angaben des LSBB

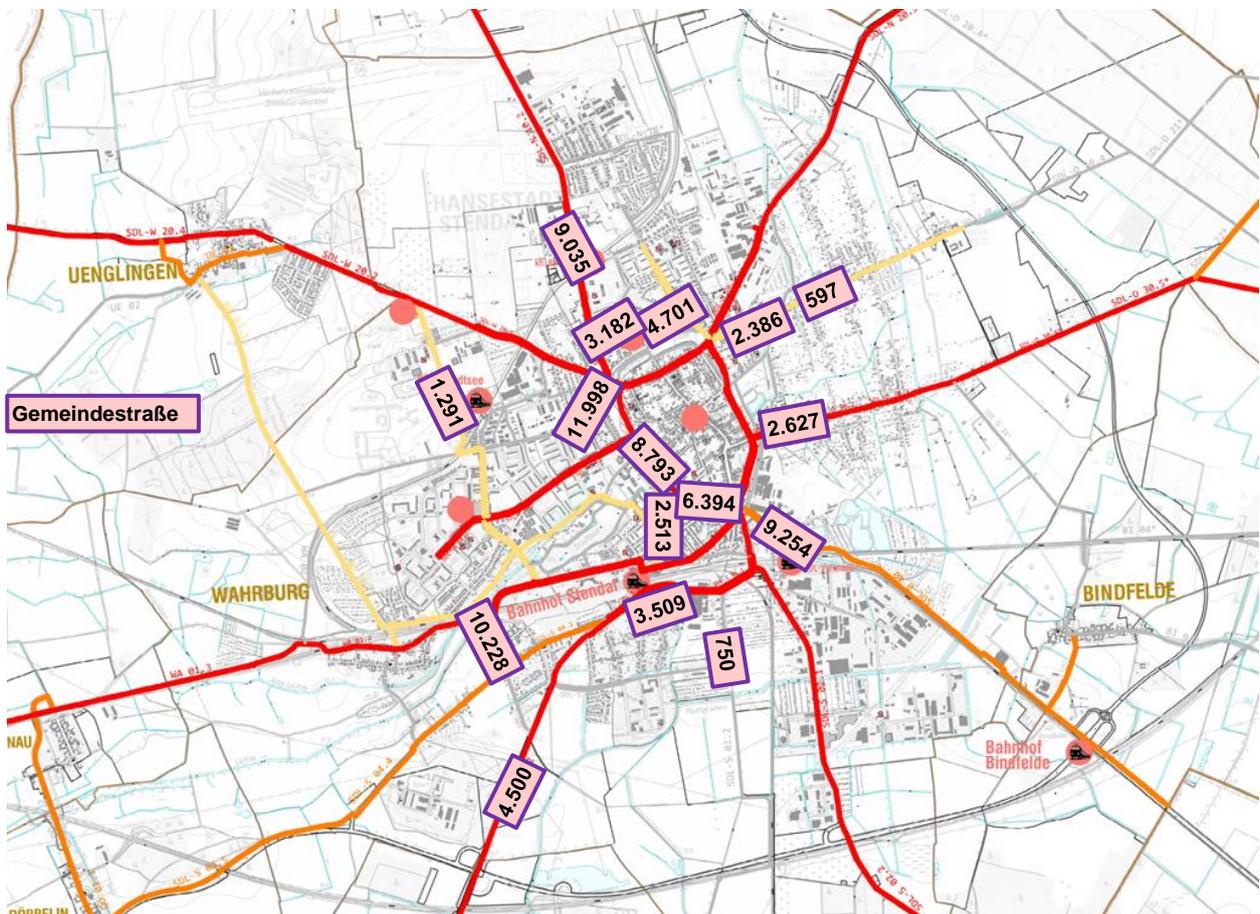


Abbildung 4: Belegungszahlen von ausgewählten Gemeindefstraßen (Fahrzeuge in 24h)

Quelle: Hansestadt Stendal

## Künftige Veränderungen von Verkehrsströmen

Durch die Autobahn wird es zu erhöhten Verkehrsströmen zu bzw. ab den Autobahnan-schlussstellen kommen. Von der Innenstadt über die Röxer Straße nach Südwesten und über die L15 nach Uenglingen. Entlastungen gibt es wahrscheinlich auf der B189 in Rich-tung Buchholz und auf der Osterburger Straße in Richtung Borstel.

Bei der Verbindung Insel-Döbbelin, wo an der B188 bisher kein separat geführter Radweg existiert, wird innerhalb der Errichtung der Anschlussstelle „Stendal“ ein Radweg in Rich-tung Stendal gebaut. Von der Anschlussstelle in Richtung Insel wird es nach derzeitigem Stand keinen Radweg geben. Insel ist bisher nur über die Verbindung Möringen angebund-en, die aber – je nach Ziel in der Innenstadt – 2,5 Kilometer länger ist.

Außerdem wird es auf folgenden Wegen eine Unterbrechung geben (Nummern beziehen sich auf die Bezeichnung im Analyseplan in Anhang 1).

- GO 03.2 (Gohre – Insel)
- ND 04, ND 05 (Neuendorf am Speck nach Westen)

Die Verbindungen GS 04 (Groß Schwechten) und PE 02 (Peulingen), UE 02 (Uenglingen-Möringen) und IN 02 (Insel-Buchholz) werden als Wirtschaftswege eine Autobahnüberfüh-rung erhalten.

## 3.4. Netzlücken

Für die folgenden Betrachtungen gelten folgende Einordnungen:

- ++ hoher Handlungsbedarf, gefährlich!
- + Handlungsbedarf
- o Neutral: Situation ist angemessen

## Bundesstraßen

An Bundesstraßen gibt es auf folgenden Stellen noch keine separaten Radverkehrsanlagen:

1. Zwischen Insel und Döbbelin an der B188. Dort wird die Anschlussstelle Stendal entstehen, bei dem zwischen Anschlussstelle und Döbbelin ein Radweg vorgesehen ist. Die Verkehrsstärke ist hoch, Alternativführungen erheb-lich länger. Der Verkehr an der Straße wird nach dem Autobahnbau mit hoher Wahrscheinlichkeit zunehmen. ++
2. In der Ortslage Buchholz an der B189 Unterbrechung des Radweges (bzw. nicht rechtskonforme Führungsform) entlang der Bundesstraße mit sehr ho-her Belastung. +
3. B189 von Tangermünder Str. zur Bahnstrecke Hannover-Berlin und vom Ar-nimer Damm in Richtung Borstel. Hier ist der Radverkehrsbedarf gering, für Quell- und Zielverkehre gibt es geeignete Routen. o

## Landesstraßen

An Landesstraßen gibt es auf folgenden Stellen gibt es Probleme:

1. An der hoch belasteten L15 im Bereich des Alten Dorfes sind die separaten Radwege sehr eng, an Südseite streckenweise fehlend. Am Uenglinger Tor (Nordseite der Radwegführung, Anschluss nach Süden über den Hartungswall) gibt es keine ausreichende Regelung. +
2. Vor, nach und auf der Brücke der Magdeburger Straße gibt es an der hoch belasteten L32 eine Unterbrechung der Radwege, da dort nur ein Gehweg ohne weitere Ausschilderung an die Radverkehrsanlagen anschließt. ++
3. An der L16 fehlt der Lückenschluss zwischen dem Abzweig Jarchau und Sanne. Dieses Stück ist bereits im Landesplan für Radwege als Strecke enthalten. +
4. Der neu gebaute Radweg von Stendal nach Heeren an der L32 hört kurz vor der Ortslage Heeren unvermittelt auf, führt nicht durch den Ort und auch nicht nach Süden weiter nach Demker. Dieser Abschnitt ist im Bedarfsplan des Landes enthalten. +
5. Die L30 ist ab der Ortslage Vinzelberg bis in den Ortsteil Wittenmoor ohne Radweg, die Verkehrsbelastung ist aber hoch. ++

## Kreisstraßen

An den Kreisstraßen im Stadtgebiet gibt es oft keinen straßenbegleitenden Radweg. Allerdings sind die Belegungen meist gering, so dass für Radfahrer ein objektiver und subjektiver Schutz meist gewährleistet ist.

Folgende Stellen wurden als verbesserungswürdig eingestuft:

1. K1037 Heeren bis Tangermünde: Diese Straße ist beim Kreis bereits seit längerem auf der Warteliste und wird im Kreisentwicklungskonzept weiterhin als prioritär angesehen. Die Verbindung ist auch touristisch als Anbindung zum Elbradweg wichtig. +
2. Die Straße K1047 zwischen Möringen und Insel ist nur von Möringen bis zur Bundesstraße B188 mit Radfahranlagen ausgestattet. Von dort bis nach Insel fehlt sie. In Insel fehlt eine geeignete Lösung für die Ortslage. Wichtig für den Anschluss an den geplanten Radweg nach Döbbelin. ++
3. An der K1043 Eichstedt-Jarchau fehlen Radverkehrsanlagen, obwohl die Belastung mit dem Radverkehr relativ hoch ist. +
4. In der K1045 ist innerhalb der Ortslage Döbbelin der Straßenzustand der Kopfsteinpflasterstraße für Radfahrer sehr schlecht. +
5. Die K1478 ist zwischen Uchtspringe, Staats und Vinzelberg eine Straße, die von der subjektiven Sicherheit (breit, hohe Geschwindigkeiten) als schlecht zu bewerten. Innerorts: Der einseitige, breite Gehweg in Uchtspringe kann für Radfahrer derzeit nicht

genutzt werden. In den OL Börjitz, Staats und zwischen Staats und Vinzelberg besteht ebenfalls Handlungsbedarf. +

Außerorts: die Verbindungsstraße zwischen Staats und Vinzelberg benötigt einen Radweg, da hier die Belastung über 2.000 Fahrzeugen pro 24 h liegt. +

### **Ausgewählte Gemeindestraßen (Kernstadt)**

Auch an wichtigen Gemeindestraßen gibt es Probleme. Meist sind die Straßen bereits hergestellt und werden in absehbarer Zeit nicht saniert, so dass Lösungen in den vorhandenen Gegebenheiten gesucht werden müssen.

1. In der Straße nach Borstel (Osterburger Straße) ist der Radweg teilweise nur einseitig (stadtauswärts). Er wird jedoch fast ausschließlich beidseitig genutzt. ++
2. In der Verbindung auf der Dahlemer Straße zwischen Kreisverkehr am Stadtsee und Röxe (hohe Verkehrsbelastung) existiert vor, an und hinter der Brücke über die Bahnstrecke das gleiche Problem wie auf der Magdeburger Straße. ++
3. In der Lüderitzer Straße und Gardelegener Straße, der Bergstraße sowie auf dem Harferbreiter Weg und an anderen Stellen in der Stadt sind die „Radwege“ im Seitenraum inzwischen unzumutbar. +
4. In der Tangermünder Chaussee existiert keine durchgehende Radverkehrsführung, teilweise ist sie rechtswidrig und gefährlich ausgeschildert. Im Bereich des ehemaligen Baumarktes ist der Radweg unterbrochen, es muss auf dem Parkplatz gefahren werden. Dies ist ein Privatgrundstück – hier sind Gefahrenpunkte und Probleme mit der Verkehrssicherungspflicht zu erwarten. Die Straße hat eine mittlere Belastung. +
5. Es gibt von der Kreuzung Frommhagenstraße / Nicolaistraße keine direkte Radwege-Verbindung zum Bahnhof. Diese Verbindung ist für viele Einwohner (u. a. sind hier Studenten zu nennen) die am meisten genutzte Strecke, alternative Wege erfordern teilweise längere Umwege. +
6. Vom Mönchskirchhof existiert keine durchgängige Verbindung zum Tangermünder Tor / Nachtigalplatz. Hier ist eine Lücke im geschlossenen Ring für den Radverkehr um das Zentrum. +
7. In der Schillerstraße zum AltOa führt ein existierender Radweg nur von L15 bis zur Straße „am Wasserturm“. Zu den berufsbildenden Schulen und Bürgerparkhalle nach Süden ist im Anschluss Stadtsee auf der Straße zu fahren. Da hier viel Schul- und Familienverkehr herrscht, ist eine Lücke festzustellen. ●
8. Am Nordwall gibt es keine geschlossene Radwegführung. Im Westteil gibt es einen einseitigen, benutzungspflichtigen Radweg und im Ostteil innenstadtseitig einen nicht regelkonformen benutzungspflichtigen Radweg sowie außenseitig einen gemeinsamen bzw. getrennten Geh- und Radweg in sehr schlechtem Zustand. +
9. Die Radwegführungen auf dem Arnimer Damm und der Arneburger Straße sind nicht durchgängig und für Radfahrer sowie Autofahrer verwirrend. +

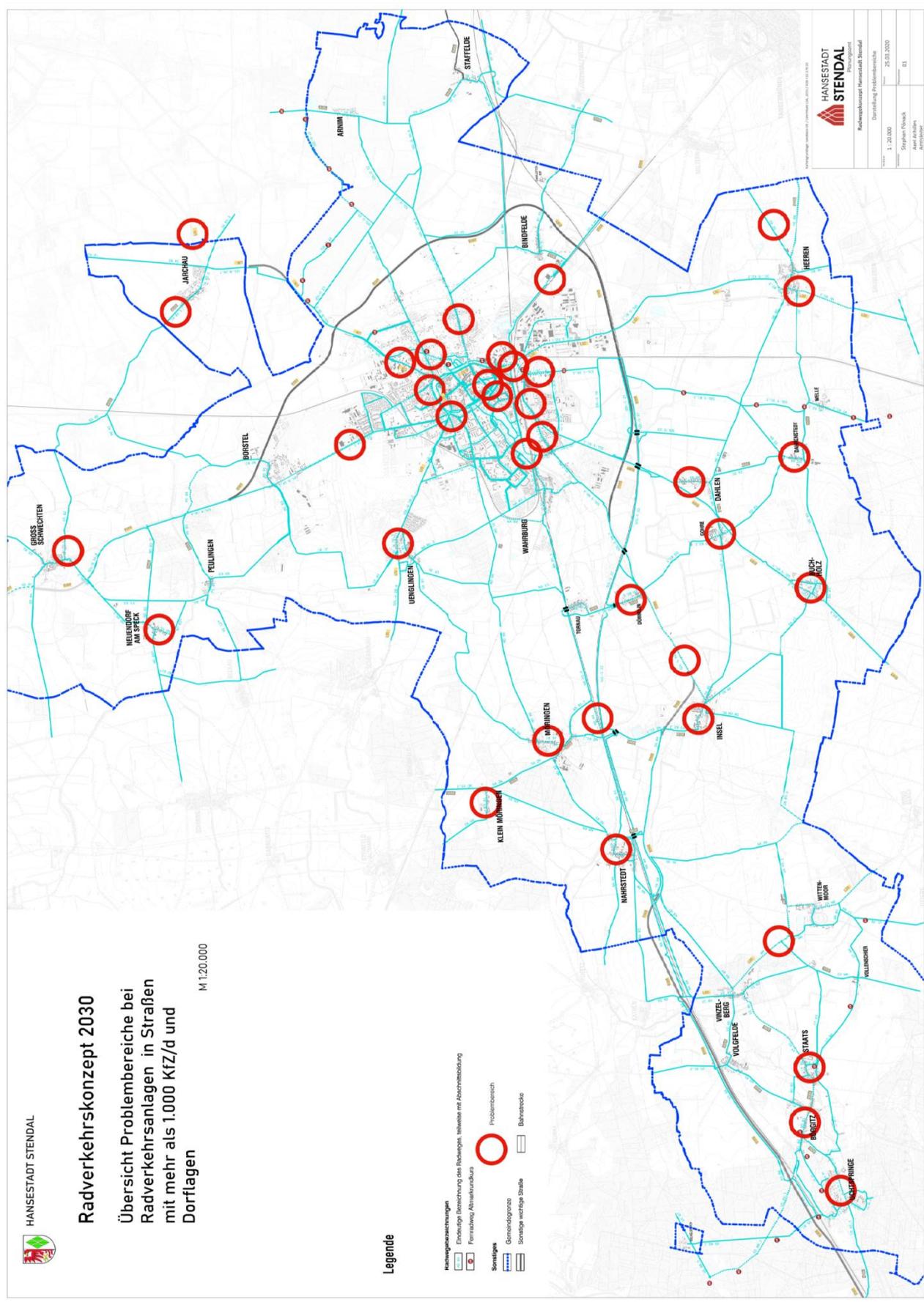


Abbildung 6: Lokalisierung der Problembereiche im Stadtgebiet

### 3.5. Integriertes Verkehrskonzept Altstadt

Im parallel bearbeiteten „Integrierten Verkehrskonzept Stendal-Altstadt“ werden auch Aussagen zu Radwegen innerhalb der Altstadt getroffen. Es werden Vorschläge für Netzlückenschließungen und Verbesserungen gemacht. Diese werden als im RVK 2020 integriert betrachtet. Für detaillierte Aussagen z. B. für Einbahnstraßen und Ampelanlagen sei auf dieses Konzept verwiesen.

In der Bestandsanalyse werden als Achsen herausgebildet:

- Ost-West-Achse 1 (Uchtewall–Markt–Bruchstraße–Bruchweg) mit hohem Aufkommen
- Ost-West-Achse 2 (Prinzenstraße–Dom–Karlstraße–Rathenower Straße)
- Nord-Süd-Achse (Wendstraße–Breite Straße–Hallstraße–Schadewachten)
- Wallanlage (Ring) mit Alternativroute Moltkestraße–Scharnhorststraße im Westen

Für die einzelnen Achsen sind verschiedene Maßnahmen abgeleitet worden, die im Maßnahmenteil diskutiert werden.

Diese Achsen sind mit dem Radverkehr-Hauptliniennetz dieses Konzeptes in Analyse und Zielnetz in der Innenstadt identisch. Die Maßnahmen, die für diese Verbindungen vorgeschlagen werden, sind mit dem Konzept abgestimmt.

Radverkehrsanlagen sind im gesamten Tempo 30 bzw. Tempo 20-Bereich nicht verkehrrechtlich nicht vorgesehen und nicht erforderlich. Jedoch muss sichergestellt werden, dass alle Verkehrsteilnehmer sicher und komfortabel die Straßen benutzen können.

### 3.6. Radverkehrsunfälle

Die meisten Radverkehrsunfälle ereignen sich nach der Publikation „Radverkehr planen, gestalten und entwickeln“ an Knotenpunkten. Bis zu 91 Prozent der Unfälle passieren zudem innerorts. Dabei sind rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge doppelt so häufig wie linksabbiegende Kfz. beteiligt. Zur Unfallvermeidung ist ein guter Sichtkontakt zwischen Rad- und Kfz.-Verkehr notwendig.

Entgegen der Befürchtungen vieler Radfahrer passieren nicht mehr Unfälle, wenn Radfahrer auf der Fahrbahn fahren. Jedoch ist das subjektive Sicherheitsempfinden nicht außer Acht zu lassen. Gerade auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und Stadtstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen existieren nicht immer separate Radwege. Aufgrund hoher Verkehrsbelastungen fahren Radfahrer hier unsicherer und fühlen sich bedroht.

In Stendal kann nach der aktuellen Unfallstatistik der Polizei dies bestätigt werden. Nach Auswertung von Unfallschwerpunkten sind ausschließlich Knoten auffällig. Als weit häufigste Ursache für Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs ist das Einbiegen und Kreuzen zu nennen, gefolgt von Abbiegeunfällen. Alle anderen Unfallarten (z. B. im Längsverkehr) sind nachrangig.

Alle großen Unfallstellen konzentrieren sich auf die Verläufe von Stadtseeallee und Moltkestraße im Westen der Stadt.

Ursache laut Polizei ist in den allermeisten Fällen das Fahren links auf dem Fußweg neben der Fahrbahn. Deswegen kommen als Gegenmaßnahme vor allem Präventionen in Frage.

Stelle	Gesamtunfälle 01/2014 – 04/2019	Unfälle mit Be- teiligung Rad	
Stadtseeallee / Erich- Weinertstraße	12	12	
Moltkestraße / Scharnhorststr.	9	9	Kreisverkehr
Moltkestraße / Frommhagenstr.	7	7	
Stadtseeallee / F.-Ebert-Str.	11	11	
Stadtseeallee / Moltkestraße	6	6	
Moltkestraße / Uchtewall	7	7	

Abbildung 7: Unfallzahlen mit Radbeteiligung 2014-2019 in der Hansestadt Stendal

### 3.7. Befragungen

Es liegen keine Umfragen von Radfahrern vor. Es kann jedoch auf die veröffentlichten Ergebnisse des Fahrrad-Klima-Tests zurückgegriffen werden, den der ADFC im Jahr 2018 zum wiederholten Mal durchgeführt hat. In Stendal wurden 111 Teilnehmer befragt. Bewertet wurden zahlreiche Merkmale in Schulnoten (1-6). Die Gesamtbewertung liegt bei 4,2 (2006: 4,0) – Platz 245 von 311 Städten in der Kategorie 20.000 bis 50.000 Einwohner. Im Vergleich zu 2016 und 2012 ist eine leichte Verschlechterung der Umfrageergebnisse festzustellen, vor allem in Bereichen Stellenwert des Radfahrens, Sicherheit und Komfort.

#### Positiv in der Einzelbewertung 2018:

- Gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums (2,4)
- Radfahren von Jung und Alt (2,8)
- Zügiges Radfahren (2,9)
- Geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung (3,0)

#### Negativ in der Einzelbewertung 2018:

- Keine öffentlichen Leihfahrräder (5,4)
- Wenig Werbung für Radfahren (5,1)
- Führung an Baustellen (5,0)

Im Vergleich zu anderen Städten sind außerdem die guten Ampelschaltungen für Radfahrer positiv und Fahrraddiebstahl als negativ bewertet worden.

Zusatzfragen für 2018 waren Angaben zur Familienfreundlichkeit, die in Stendal insgesamt mit 4 bis 5 bewertet worden sind. Kinder im Grundschulalter allein Rad fahren lassen (4,4), Übersichtlichkeit der Gehwege (4,1), Kinderanhänger und Lastenräder auf Radwegen (4,6), Unterstützung für das Radfahren zur Schule (4,7) und ob es üblich ist, dass Kinder zur Schule fahren (3,8). In fast allen Kategorien lag Stendal unter dem Durchschnitt.

### 3.8. Übergeordnete Planungen

Alle übergeordneten Planungen sind derzeit in Fortschreibung. Die nachfolgenden Ausführungen stellen damit einen alten, aber noch gültigen Stand dar. Die Aktualisierungen werden in die nächsten Fortschreibungen dieses Konzeptes eingearbeitet.

#### Nationaler Radwegeplan 2020 (Fortschreibung in Aufstellung)

Deutschland zählt zu den Ländern, die eine nationale Strategie zur Radverkehrsförderung entwickelt haben. Bereits im Jahr 2002 hat der Bund mit Vorlage des Nationalen Radverkehrsplans 2002-2012<sup>4</sup> (NRVP) eine Rolle als Koordinator und Impulsgeber übernommen. Seit Januar 2013 gilt der Nationale Radverkehrsplan 2020.

Der Bund sieht die Ziele des NRVP darin, den Verkehrsanteil des Radverkehrs zu steigern, u.a. durch Infrastrukturförderung (z. B. Radwege an Bundesstraßen), Novellierung des Rechtsrahmens und Unterstützung von nichtinvestiven Projekten und Maßnahmen. Außerdem gibt der Bund Empfehlungen für Länder und Kommunen und engagiert sich in Kampagnen.

#### Landesradwegeverkehrsplan 2010 (Fortschreibung in Aufstellung)

Zurzeit gültig ist der Landesradverkehrsplan (LRVP) des Landes Sachsen-Anhalt 2010. Dieser enthält Grundsätze des Landes (u. a. auch ein Landesradnetz, das sich auf touristische Landesrouten bezieht), die Richtlinie für die Beschilderungen und die Prioritätenliste für Investitionen für Radwege an Bundes- und Landesstraßen (Bedarfsplan). Diese Prioritätenliste wurde 2013 überarbeitet und mit vielfältigen Indikatoren untersetzt, aber weiterhin nur fragmentarisch abgearbeitet. Ziel und Grundlage des Landesnetzes ist jedoch die Entwicklung von Radwegen an klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) unter Trennung der Verkehrsarten. Inzwischen ist der LRVP 2018 in Arbeit, mit einem Abschluss ist 2021 zu rechnen. Weitere Aussagen sind noch nicht möglich und können erst in der nächsten Fortschreibung eingepflegt werden.

Im bisherigen Landesradwegenetz ist die Hansestadt Stendal nur mit dem Altmarkrundkurs in der Klasse 2 (landesweite Bedeutung) vertreten. Er berührt das Stadtgebiet einmal im Westen zwischen Uchtspringe und Vollenschier und zum anderen im Osten zwischen Arnim und Welle unter Berührung des Bereiches der Kernstadt. Der bisherige Uchte-Elbe-Radweg (Klasse 3, Landkreisebene Bedeutung) – wurde abgeschafft, weil dieser von den beteiligten Städten (Stendal, Arneburg, Bismark) nicht unterhalten und beworben wurde. Zusätzlich gibt es noch die Klasse 4 - straßenbegleitende Radwege innerhalb von Ortschaften (Nahmobilität). Diese sind an den Landes- und Bundesstraßen in Stendal bisher relativ gut umgesetzt (Lücken und Probleme -> siehe Kapitel Analyse).

Die **Radwegebedarfspläne** sind Teil des Landesradverkehrsplans und listen alle Bundes- und Landesstraßen im Land Sachsen-Anhalt auf, an denen Radverkehrsanlagen gebaut werden sollen. Sie sind mit einem indikatoren gestützten System priorisiert. Gesetzte Vorhaben sollen auf jeden Fall realisiert werden. Der „weitere Bedarf“ sind Vorhaben, an deren Umsetzung derzeit nicht gearbeitet wird.

---

<sup>4</sup> Download unter: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/node/5742>

Folgende Radwege sind im Radverkehrsplanungen (Bedarfslisten) des Bundes und des Landes bisher enthalten (Stand Dezember 2016):

- B188 Insel-Döbbelin 3,4 Mio € (gesetztes Vorhaben)
- L16 zwischen Abzweig Jarchau und Abzweig Lindtdorf (gesetztes Vorhaben)
- L32 von Kreuzung mit L30 bei Demker nach Heeren (weiterer Bedarf)
- L30 Lüderitz – Wittenmoor (weiterer Bedarf)

### **Kreisplanung**

Innerhalb des Kreises werden Aussagen zum Radverkehr im Kreisentwicklungskonzept getroffen. Im Handlungsfeld 3 – Verkehr – finden sich folgende Grundsätze:

- Leitziel: prioritär Anbindung an die BAB 14 Gewährleistung von Verkehrssicherheit
- Erhalt und Ausbau des Radwegenetzes
- Schließung von Radwegelücken an Bundes- und Landesstraßen bzw. Kreisstraßen
- Realisierung von straßenbegleitenden Radwegen an Straßen mit hoher Verkehrsbelastung (konkret vorgesehen: Heeren - Tangermünde)
- Erhöhung der Ausbauqualität Altmarkrundkurs
- Qualitätsverbesserung an überregionalen und regionalen Radwegen, nach LRVP
- Koordination für regionale Radwege Unterstützung bei Schaffung einheitlicher Wegweisung

## **4. Zielplanung**

Ziele legen zukünftige Standards fest, die durch verschiedene Maßnahmen im Lauf der Zeit verfolgt werden. In diesem Konzept bestehen sie aus 3 Komponenten:

- Zielvorgaben – Was wollen wir erreichen? - Wie wird eine Erfolgskontrolle etabliert?
- Zielnetz – Wo soll es umgesetzt werden?
- Ausstattung – Was soll gebaut werden?

### **4.1. Zielvorgaben**

Zielvorgaben sind allgemeine Grundsätze, wie das Radwegenetz zu entwickeln ist bzw. welche Eigenschaften prioritär erreicht werden sollen.

1. Stendal soll ein Radwegenetz entwickeln, dass von Einwohnern und Gästen gern genutzt wird, mit Regeln und Führungsformen in Strecke und Knoten die leicht ersichtlich sind und allgemein akzeptiert werden. Es wird eine Erhöhung der Radverkehrsnutzung und eine Verringerung der Unfälle angestrebt.
2. Stendal soll damit mittelfristig als fahrradfreundlich anerkannt und langfristig gerüstet sein, um als „Fahrradfreundliche Kommune“ zertifiziert zu werden.

3. Die konkrete Planung vor Ort basiert auf einer Integration in ein Netz und einem Ausgleich zwischen allen Verkehrsteilnehmern. Die amtlichen Regelwerke sind einzuhalten und vorgeschlagene Führungsformen einzusetzen.
4. Das Netz soll durch Hauptachsen gegliedert sein, die in und aus der Innenstadt führen und daneben alle Orts- und Stadtteile mit wichtigen Zielpunkten verbinden.

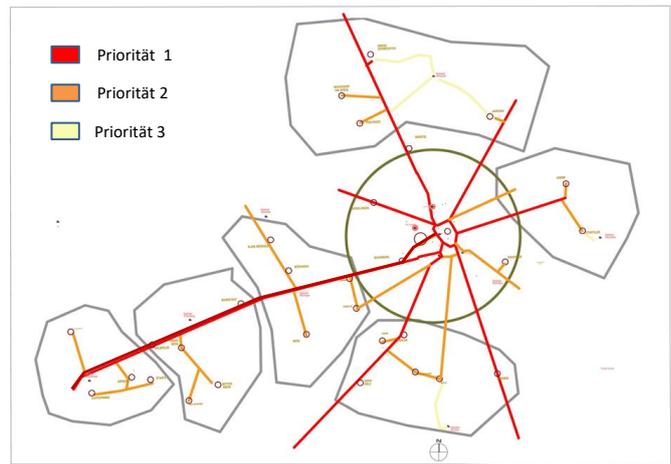


Abbildung 8: Prinzipalskizze Prioritäten

## 4.2. Zielnetz 2030

Um eine Übersicht zu bekommen, welche Radwegeverbindungen wichtig sind und wo Netzlücken und Unterhalt am wichtigsten sind, beinhaltet das Konzept ein Zielnetz. Dieses Netz

- orientiert sich an Quellen und Zielen (Wohngebiete, Bildung; Haltestellen, Arbeitsplätze, Freizeiteinrichtungen, Anschlusspunkte),
- macht Netzlücken kenntlich,
- ordnet jedem Ortsteil den jeweils nächstliegenden Bahnhof,
- unterteilt das Netz in drei Kategorien:

### Netzkategorien und Standards

- **Priorität 1: Hauptachsen**

Strahlenförmiges Netz, das die Innenstadt in alle Himmelsrichtungen mit dem Umland verbindet. Möglichste Orientierung an klassifizierten Straßen und mit eigenständigen Radverkehrsanlagen. Etablierung eines belastungsfähigen Altstadtringes zur Aufnahme und Verteilung der Radverkehrsströme. Soll komplett mit Wegweisung ausgestattet sein.

- **Priorität 2: Anbindung**

Netz, das alle Ortsteile mit dem Hauptachsennetz und damit mit der Innenstadt verbindet. Je nach den einzelnen Bedingungen soll das Netz ebenfalls aus eigenständigen Radverkehrsanlagen bestehen. Wegweisung zum Hauptachsennetz.

- **Priorität 3: Vernetzung**

Ergänzendes Netzes: Es beinhaltet die Verbindungen zwischen den einzelnen Orts- bzw. Stadtteilen untereinander sowie die Verbindung aus jedem Ortsteil zum nächsten Bahnhof sowie zu Einrichtungen mit viel Zielverkehr, insbesondere in Hinblick auf Kinder und Schüler. Außerdem ist hier das ergänzende touristische Netz eingeordnet. Die jeweils adäquate Führungsform ist zu ermitteln. Wegweisung soll an unübersichtlichen Stellen erfolgen

- Keine Priorität

Alle sonstigen Verbindungen.

Je nach Priorität sind die einzelnen Radwegeverbindungen zu erhalten und zu verbessern, Lückenschlüsse zu bauen und Schadstellen zu entfernen.

#### **Allgemeine angestrebte Kriterien:**

- Durchgehende Führung gewährleisten
- Ausstattung mit Einfädlungstreifen, Überquerungshilfen, Beschilderung
- Regelmäßige Zustandskontrollen, Gefahrenpunkte beseitigen (Schadenmanagement) – abgestuft nach Prioritäten
- Entwicklung einer Kommunikation mit allen gesellschaftlichen Gruppen / Aufklärung

#### **Weitere Elemente:**

Als ein Element soll eine „**Radwegedirektverbindung**“ an der längsten Verbindung Stendal-Uchtsprunge im Hauptachsennetz eingeführt werden. Eigenschaften sollen eine vollständige, nachvollziehbare Führung, gute Oberflächen, Ziel-Beschilderung, Ampelschaltungen, Konfliktverminderung sein.

Ein weiteres Element ist im Bereich Tourismus eine Route „**Rund um Stendal**“ für Tages-touristen eingeführt worden.

### **4.3. Erfolgskontrolle**

Um zu sehen, ob die Ziele erreicht werden, sollen folgende Indikatoren genutzt werden:

- Radfahrnutzung: Zählung Radfahreranteil am Konzeptanfang und nach 5 Jahren an verschiedenen Straßenabschnitten in Stendal zählen, beispielsweise durch Zählstellen
- Akzeptanz, Komfort: Radfahrerumfrage Vergleich (Fahrradklimatest)
- Sicherheit: Vergleich der Unfallstatistik mit Radfahrerbeteiligung

Diese Indikatoren sollen 2021 und nach einigen bereits umgesetzten Maßnahmen 2025 verglichen werden.

Der detaillierte Plan liegt als Anlage 2 bei.

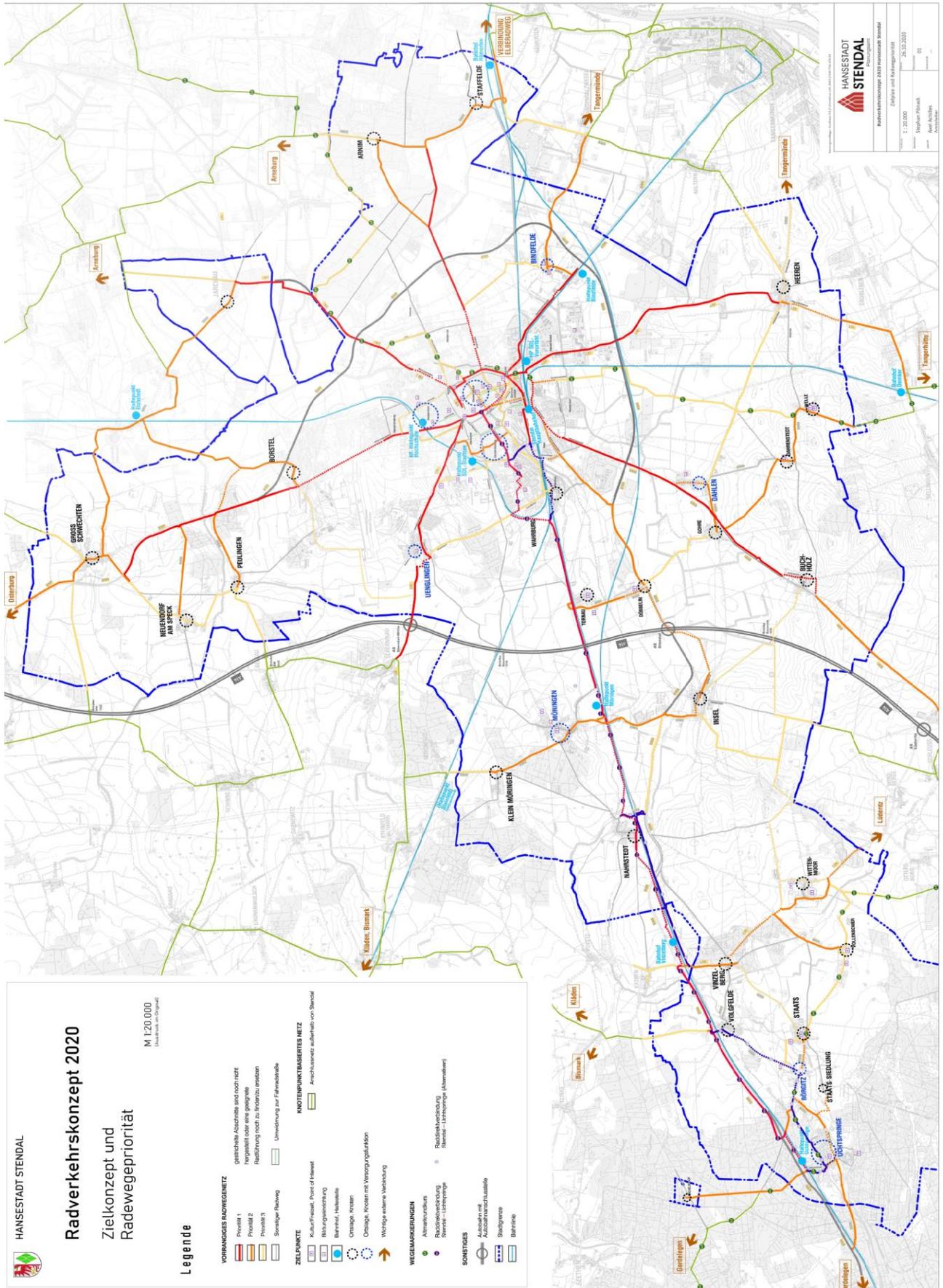


Abbildung 9: Zielplanung

## 5. Maßnahmen und Projekte

### 5.1. Radverkehr im Verwaltungshandeln (Compliance)

Bei künftigen Planungen der Hansestadt Stendal sollen folgende Grundsätze eingehalten werden:

- Konsequente Anwendung der Regelwerke (Richtlinien, Empfehlungen) bei Anlage von Radverkehrsanlagen in städtischer Trägerschaft und entsprechende Hinweise bei Beteiligung anderer Planungsträger (Land, Kreis) Dabei sollte bei Straßenplanungen eine Straßenraumproportion im Verhältnis von 30 : 40 : 30 (Seitenraum : Fahrbahn : Seitenraum) angestrebt werden.
- Die Ziele und Prioritäten des Konzeptes sind Richtschnur bei Unterhaltung, Herstellung von Lückenschlüssen.
- Innerhalb der Unterhaltung sollen in bestehenden Situationen kontinuierlich darauf geachtet werden, dass für Radfahrer eine sichere, nachvollziehbare und bequeme Führungsform vorhanden ist.
- Der Aufbau von qualitativ hochwertigen Radabstellanlagen ist bei Maßnahmen in Straßen und Plätzen stets zu beachten.

### 5.2. Raddirektverbindung Stendal-Zentrum – Uchtspringe

Angelehnt an die „Radschnellwege“ soll auch in Stendal eine lange Strecke exemplarisch auf einen Standard ausgebaut werden, der eine schnelle, komfortable und sichere Verbindung ermöglicht.

Dafür eignet sich folgende Verbindung am besten (Karte siehe Zielplan im Anhang):

Altstadt Stendal–Stadtseeallee–Wahrburg–Tornau–Möringen[Bahnhof]–Nahrstedt–Vinzelberg [Bahnhof] –Uchtspringe [Bahnhof]

Geplante besondere Eigenschaften:

- Vollständige, nachvollziehbare Führung, möglichst mit eigenständigen Radverkehrsanlagen
- gute Oberflächen
- durchgehende Ziel-Beschilderung
- Optimierte Ampelschaltungen für Radfahrer
- Konfliktverminderung auf Gesamtstrecke
- ggf. Rastplätze

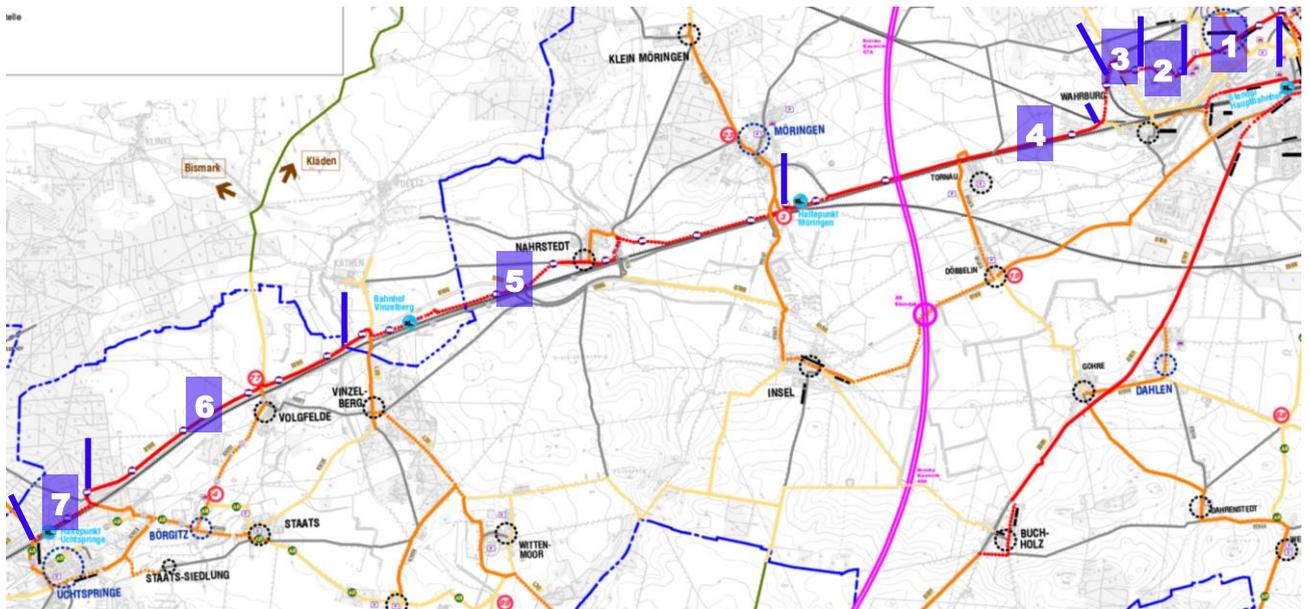


Abbildung 10: Karte der geplanten Rad Direktverbindung mit Abschnittsbildung

## Abschnitt

## Bild

### Abschnitt 1

Stadtseeallee

(SDL-W 34)

Optimiert werden müssen vor allem die Knoten



Teil 1 bis Dr.-Kurt-Schumacher-Str. Wechsel beim Radweg zwischen Seitenraum- und Straßenführung (Bild: stadtauswärts)



Teil 2 zw. Dr.-Kurt-Schumacher-Str. und Albrecht-Dürer-Straße: Radweg zw. Gehweg und Parkstreifen (Bild: stadteinwärts zum Altmark-Forum)

### Abschnitt 2

Stadtsee III

(SDL-W 36, 37)



Albrecht-Dürer-Straße und Max-Planck-Straße: Fahren auf Fahrbahn, wenig Verkehr, OK



Johannes-Kepler-Straße (am Zenit): Straße und Radweg, OK

**Abschnitt 3**  
**Stadtsee (Außenbereich),**  
**Uenglinger Weg**

(SDL-W 38, WA 03.2)

Für Radweg (bis Zufahrt Kleingärten) Vergrößerung notwendig, ggf. Austausch Belag (400 m)



Radweg und Straße unbefestigt in Richtung Westen durch den Park



Uenglinger Weg: Fahren auf Straße, beim wenigem Verkehr

**Abschnitt 4.1**

An der Bahn (WA-04)

Alternativstrecke: über Ortslage Wahrburg, aber nur schlechte Wegeführung möglich!

Grundhafter Ausbau des Weges notwendig – Ausbaupläne der Bahnstrecke Amerika-Linie abwarten (1,0 km)



Blick 1: Blick in Richtung Süden, schlechter Zustand



Blick 2: Blick nach Norden, rechts Strecke nach Wittenberge

**Abschnitt 4.2**

**Wahrburg – Möringen (Bahnhof)**

(WA 01.3, WA 01.4, MÖ 04)

Ausbau Weg (0,73 km) plus Genehmigung durch Bahn (Bild rechts) notwendig



Asphaltierter Weg bis Tornau, danach Straße mit Geh- und Radweg im Seitenraum



Kurz vor Möringen aus Tornau kommend: Straße „Am Bahnhof“ noch Bahngelände, Kopfsteinpflaster

**Abschnitt 5.1**

**Möringen (Bahnhof) – Nahrstedt (NA 03, NA 02)**

Alternativ: NA 04 (gut befahrbar), aber Übergang über Bahn (Brücke) notwendig!



NA 03 Richtung Nahrstedt: teils grob geschottert, teils wassergebunden Ausbau notwendig (2,2 km)



Nahrstedt: Weg am Dorfrand: Sand, tlw. grober Schotter, westlich Asphalt, Teilausbau (0,55 km)

**Abschnitt 5.2****Nahrstedt-Vinzelberg**  
(NA 08)

3 Abschnitte sind auszubauen:  
insgesamt 1,2 km, davon in  
Stendal: 1,0 km (Rest:  
Gemeinde Bismark)



Allee am Beginn von NA 08 in  
Richtung Bahn: Asphalt, Schotter



Richtung Vinzelberg: Wechsel aus  
Asphalt und gebundener Decke. Im  
letzten Bereich am Bahnhof teilweise  
grobes Pflaster

**Abschnitt 6****Vinzelberg-Abzweig Börgitz**  
(VI 04)

Alternativstrecke:

Über Volgfelde  
(VI 04, VO 03, BÖ 01)



Weg Vinzelb.-Börgitz: guter Zustand



Abzweig nach Volgfelde

**Abschnitt 7****Abzweig Börgitz – Bahnhof**  
**Uchtspringe (US 09)**

Ausbau: 0,83 km

Alternativstrecke:

Über Ortslage Uchtspringe (US  
03, US 02.1)



Brücke über die B188 bei Börgitz



Zwischen Börgitz und Uchtspringe:  
Waldweg mit Höhenunterschieden

## 5.3. Führungsformen im Bestand an wichtigen Punkten überprüfen

### 5.3.1. Führungsformenkritik und -planung

Für die Verbesserung in der Radverkehrsführung werden einige verbesserungswürdige Situationen untersucht und Lösungen erarbeitet.

Dabei sind Standard-Lösungen zuerst zu überprüfen, bevor es zu einer individuellen Anpassung kommt. Wichtig daran ist, dass es zu einer gesamtstädtisch einheitlichen Gestaltung zusammenfügt.

### Situation 1: Kein Radweg, Fahren auf der Fahrbahn (Innenbereich)

- Feststellen der Notwendigkeit einer anderen Führung (über 30 km/h, Belegung oder Lücke in der Führung). Dabei ist auch zu prüfen:
  - Zustand Fahrbahn
  - Führung an den Knoten
- Prüfung auf Anlage einer eigenständigen Führung (Radfahrstreifen auf der Straße, Anlage Radweg im Seitenraum) nach ERA 2010
- Wenn nicht, dann Prüfung auf Anlage von Schutzstreifen nach ERA 2010 oder nachrangig Piktogrammreihe (je nach Situation, z. B. Parken, Straßenbreite)
- Prüfung, ob auch der Gehweg für Radfahrer geöffnet sein sollte (nur als Ergänzung im „dualen System“ und ggf. in Verbindung mit Kennzeichnung auf Fahrbahn)

### Situation 2: Vorhandener separater Radweg im Seitenraum, der nicht den Regelwerken entspricht (Innenbereich)

- Überprüfung der Notwendigkeit der Veränderung. Dabei ist in Betracht zu ziehen:
  - Zustand Fahrbahn
  - Führung an den Knoten
  - Überprüfung auf bauliche Sanierung bzw. Neubau des Seitenraumes
- Verdeutlichung des dualen Systems mit Prüfung auf Anlage von Schutzstreifen nach ERA 2010 oder nachrangig Piktogrammreihe (je nach Situation, z. B. Parken, Straßenbreite)

### Situation 3: Im Außenbereich

- Im Außenbereich ist anzustreben, bei wenig Verkehr auf der Fahrbahn zu fahren. Bei stärker werdenden Verkehr einen separaten Radweg (meist: gemeinsamer Geh- und Radweg) anzulegen.

#### 5.3.2. Vorgang

Am konkreten Ort ist zunächst im Rahmen einer **Verkehrsschau** auszuloten, wie die Verkehrsverbindung für Radfahrer zu entwickeln ist. Radbenutzung darf nicht zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer und Fortbewegungsmittel (Fußgänger, Rollstuhlfahrer etc.) gehen. Dabei soll von Knoten zu Knoten und für jede Richtung extra entschieden werden. Bei der Verkehrsschau sollen regelmäßig dabei sein: Stadtverwaltung Stendal (Stadtplanung, Ordnungsamt, Verkehrsbehörde), Ordnungsamt des Landkreises, Polizei, Vertreter von Interessensgruppen (Beispiel ADFC). Gegebenenfalls kommen Vertreter des Landesbetriebes Straßenwesen und weitere Interessenvertreter/gesellschaftliche Gruppen (Senioren, Mobilitätseingeschränkte, Kinder und Jugendliche) hinzu.

Sollte in der Verkehrsschau keine Lösung gefunden werden, ist dieser Abschnitt durch einen **Verkehrsplaner** im Entwurf zu planen, der dann von den Verkehrsschauteilnehmern begutachtet werden kann.

Ist eine **Lösung** gefunden, kann dieser Abschnitt in die Umsetzung gehen (Beauftragung der Beschilderung oder Markierung) oder in die Ausführungsplanung.

## Ausfallstraßen

### 5.3.3. Röxer Straße / Dahleener Straße

**Gemeindestraße, über 10.000 Fahrzeuge/Tag, Priorität 1 im Zielkonzept**

- Auf Straße (SDL-S 12) vom Kreisverkehr Erich-Weinert-Straße bis zum Kreisverkehr in der Gardelegener Straße gibt es eine hohe Verkehrsbelastung auf mäßig breiter Fahrbahn und eine unübersichtliche Situation für Radfahrer auf der Brücke. Es existiert im Seitenraum keine Radverkehrsanlagen, sondern nur ein Gehweg, der aber oft von Radfahrern genutzt wird.
- Es handelt sich um eine Unterbrechung im System: Bis zur Kreuzung Erich-Weinert-Straße führt die Röxer Str. (SDL-A 20) mit nichtbenutzungspflichtigem Radweg. An der Erich-Weinert-Straße existieren in Richtung Stadtsee bereits beidseitige Anordnungen mit „Gehweg, Fahrradfahrer frei“. Ab dieser Kreuzung nach Süden gibt es bis zum Kreisverkehr (dort: SDL-S 04.3 mit gemeinsamen Geh- und Radweg) nur die Möglichkeit, auf der Straße zu fahren.

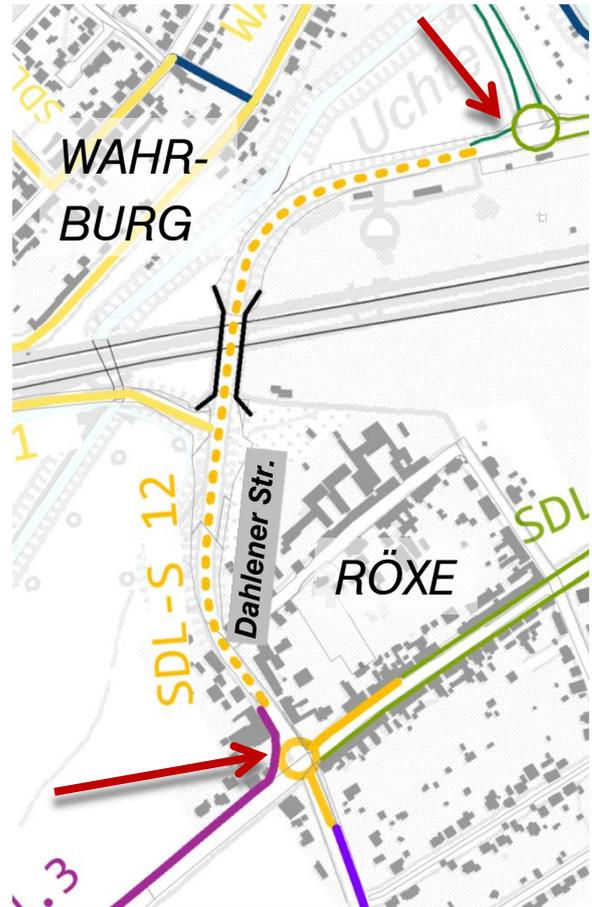


Abbildung 11: Plan Verbindung Dahleener Straße

- Maßnahmen:
- Überprüfung auf Schutzstreifen ggf. auch nur asymmetrisch (bergauf mit Anstieg)
- Überprüfung Anbindung an die Kreisverkehre
- Besondere Stelle ist die Einmündung der Tornauer Straße – hier wird eine Querungshilfe für Radverkehr stadteinwärts benötigt



Abbildung 12: Dahleener Straße stadtauswärts - links: auf der Brücke, Mitte: hinter der Brücke - rechts: stadteinwärts

### 5.3.4. Magdeburger Straße

#### Landesstraße L32 mit 6.133 Fahrzeugen pro Tag, Priorität 1 im Zielkonzept

- Auf der Straße (SDL-A 42) gibt es zwischen Nachtigalplatz und Abzweig Heerener Straße eine hohe Verkehrsbelastung mit unübersichtlichen Situationen, sowie eine mehrmals unterbrochene Anlage Radverkehrsanlage im Seitenraum
- Hier Überprüfung auf Schutzstreifen ggf. auch nur asymmetrisch (z.B. bergauf mit Anstieg), zusätzlich ggf. Freigabe des Gehweges für langsame Radfahrer im gesamten Straßenverlauf
- von Eisenbahnstraße (SDL-A 21) bis Abzweig Heerener Straße (SDL S 02.1) für Geradeausverkehr Weiterführung des Schutzstreifens, ergänzend Gehwegfreigabe, durch Leitplanken zur Fahrbahn vertretbar für Linksabbieger Weiterführung des Schutzstreifens bis zum Kreisel Heerener Straße / Hoher Weg
- aus Lüderitzer Straße für Geradeausfahrer und Rechtsabbieger: Schutzstreifen ab Dahrenstedter Weg; Gehwegfreigabe prüfen
- Aus der Heerener Straße: Anlage eines Schutzstreifens ab Kreisel Heerener Straße / Hoher Weg für Rechtsabbieger Weiterführung des Schutzstreifens bis Eisenbahnstraße, ergänzend den Gehweg über die Brücke freigeben (dank Leitplanke vertretbar), für die Linksabbieger den Schutzstreifen in die Lüderitzer Straße weiterführen; Radfahrer, die den Gehweg nutzen, queren die Fahrbahn als Fußgänger



Abbildung 13: Plan Magdeburger Straße



Abbildung 14: Blick stadtauswärts zur Brücke, hier muss ab Ende des Radstreifens auf der Fahrbahn gefahren werden, rechts: stadteinwärts auf Höhe Eisenbahnstraße, rechts nur Gehweg

### 5.3.5. Tangermünder Straße

Gemeindestraße (SDL-O 40), 9.300 Fahrzeuge/Tag, Priorität 2

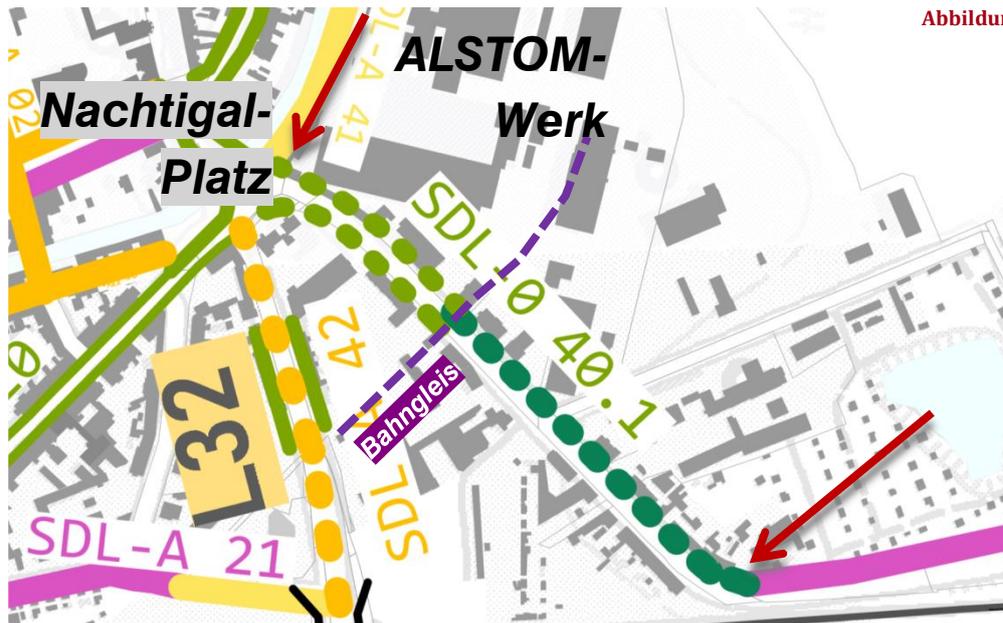


Abbildung 15: Plan Tangermünder Straße

- Die Tangermünder Straße besitzt im Seitenraum vom Nachtigalplatz bis zum Bahnübergang einen Radweg. Ab da muss man bis zur Kurve auf der Straße fahren, wobei der Gehweg stadtauswärts rechts (nur auf einer Seite) für beide Richtungen mit „Radfahrer frei“ ausgeschildert ist. Dieser doppelt belegte Gehweg ist zu schmal und unzulässig.
- Mögliche Lösung sind beidseitige Schutzstreifen vom Nachtigalplatz bis zur Kurve
- Hinter der Kurve ist stadtauswärts auf den linksseitigen gemeinsamen Geh-/Radweg mit **Querungshilfe** zu führen, stadteinwärts ist eine Überleitung vom gemeinsamen Geh- und Radweg auf den Schutzstreifen einzurichten.

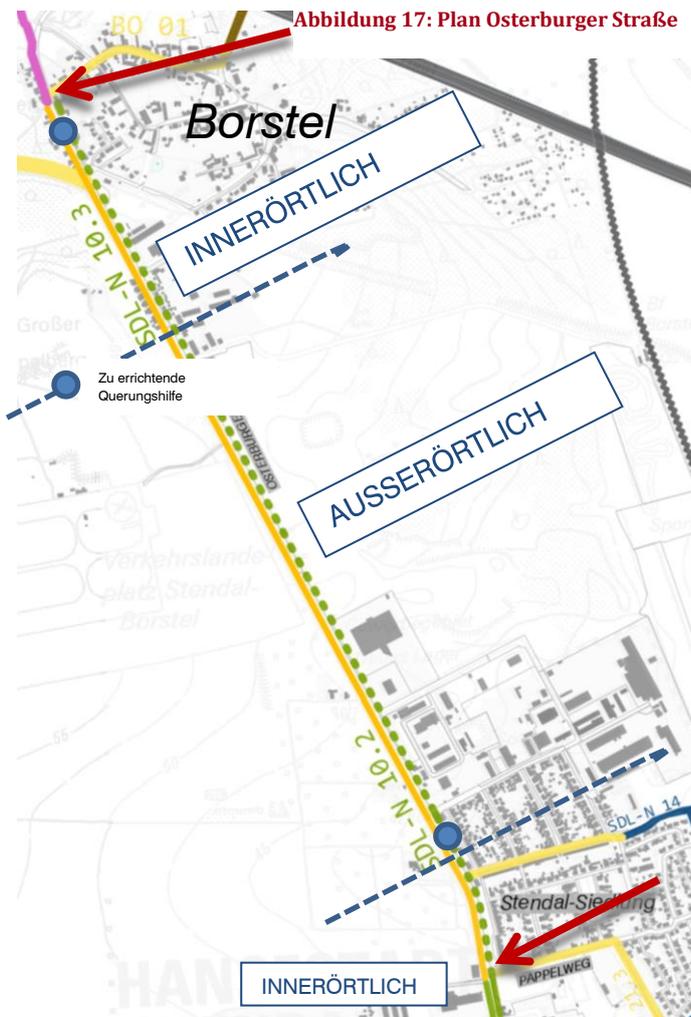


Abbildung 16: Fotos, Tangermünder Straße stadtauswärts – links Höhe alter Bahnübergang – Seitenraum-Radweg hört auf; Mitte: Höhe Einmündung Ziegeleiweg, Rechts: Zustand der Wege kurz vor der Kurve, am linken Seitenraum der freie Ebene, aber viel zu schmale Gehweg

### 5.3.6. Osterburger Straße

Gemeindestraße (SDL-N 10), 9.035 Fahrzeuge pro Tag, Priorität 1 |

- In der Osterburger Straße in Stendal existieren im Seitenraum stadtauswärts und stadteinwärts bis Pappelweg in Richtung Borstel beidseitige Radwege. Ab Pappelweg bis nach Borstel und in der gesamten Ortslage Borstel ist der Radweg aber nur noch einseitig (stadt-

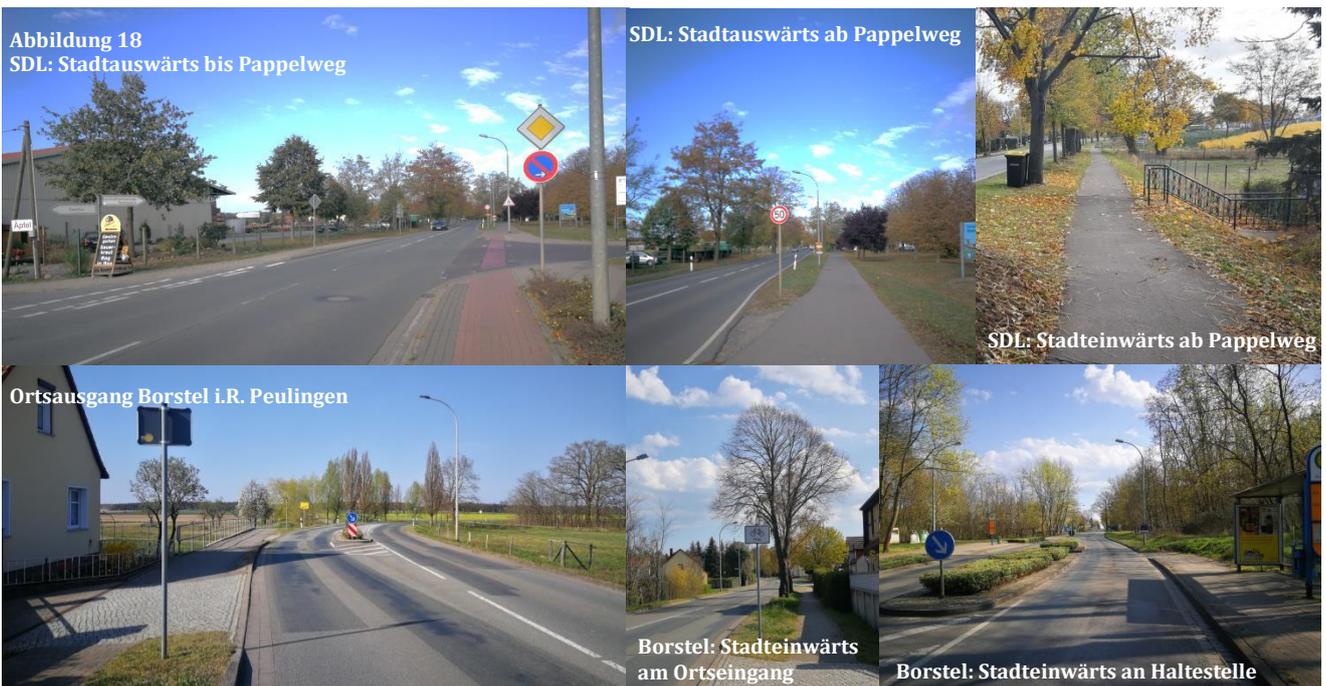


auswärts auf der rechten Seite, früher für beide Richtungen freigegeben).

- Stadteinwärts muss auf der Straße gefahren werden, oft ist eine Nutzung des einseitigen Radweges in beide Richtungen zu beobachten
- Am Ortsausgang Borstel (Richtung Peuligen) beginnt ein gemeinsamer Geh- und Radweg für beide Richtungen (linke Seite).
- In der Ortslage Borstel gibt es auf der rechten Seite stadtauswärts auch Lücken im Gehwegbereich (vor allem rund um die Haltestelle).

#### Lösungen:

- Prüfen, ob das Freigeben als gemeinsamer Geh- und Radweg für beidseitigen Radverkehr möglich (außerorts sowie in Stendal und in Borstel auch innerorts). Bisher war die Breite zu knapp, inklusive Neubau einer Querungshilfe in Höhe Pappelweg, sowie Umbau der Verkehrsinsel in Borstel als Querungshilfe.
- Wenn nicht möglich, dann Prüfung, ob auf der Fahrbahn zusätzlich Schutzstreifen (Innenbereich) oder Piktogrammreihe (Außenbereich) im dualen System angelegt werden.
- Langfristig kann der stadteinwärts gelegene Fußweg saniert und dann ggf. für die stadteinwärts fahrenden Radfahrer freigegeben werden.



### 5.3.7. Arnimer Damm

Gemeindestraße (SDL-O 30) mit 2.630 Fahrzeuge/Tag, Priorität 1



Abbildung 19: Plan Arnimer Damm

- Bisher verwirrende, nicht regelkonforme Radwegeführung mit Seiten wechselnden, nicht benutzungspflichtigen, teilweise auch benutzungspflichtigen Radwegen
- Lösung: Benutzungspflichten aufheben und Duales System einrichten
  - stadtauswärts: Dort, wo keine Radwege im Seitenraum sind, Schutzstreifen einrichten. Dort, wo Radwege existieren, Piktogrammreihe aufbringen, um das duale System zu unterstützen. Auch Kreuzungsüberfahrten sind doppelt zu kennzeichnen.
  - Übergänge von Radwegen im Seitenraum auf Straße mit Einfädlungsstreifen.
  - Fahrbahnfurten sichtbar machen (kennzeichnen).
  - Querung zum gemeinsamen Geh- und Radweg, der am Scheunenweg beginnt/endet sichtbar machen.
  - stadteinwärts – Gehweg im Seitenraum für Radfahrer öffnen und Piktogrammreihe anbringen, Übergänge von Radwegen im Seitenraum auf Straße mit Einfädlungsstreifen kennzeichnen.

### 5.3.8. Haferbreiter Weg

Gemeindestraße (SDL-O 10), 2.400 Fahrzeuge/Tag (bis Pferdetränke), Priorität 3

Zwischen Parkstraße und Sporthalle

- Problem: Alter Radweg ist nicht mehr zu befahren und muss für Radfahrer gesperrt werden, da sonst das hier erforderliche Fahren auf der Fahrbahn nicht unterstützt wird.
- Lösung: Kurzfristig Asphaltierung von Streifen auf der Fahrbahn, Einrichtung einer Piktogrammreihe beidseitig auf Fahrbahn, Mittelfristig: Neubau des Straßenabschnittes mit Tempo 30 (Schulbau) (dann kein Radverkehrsanlage mehr notwendig).

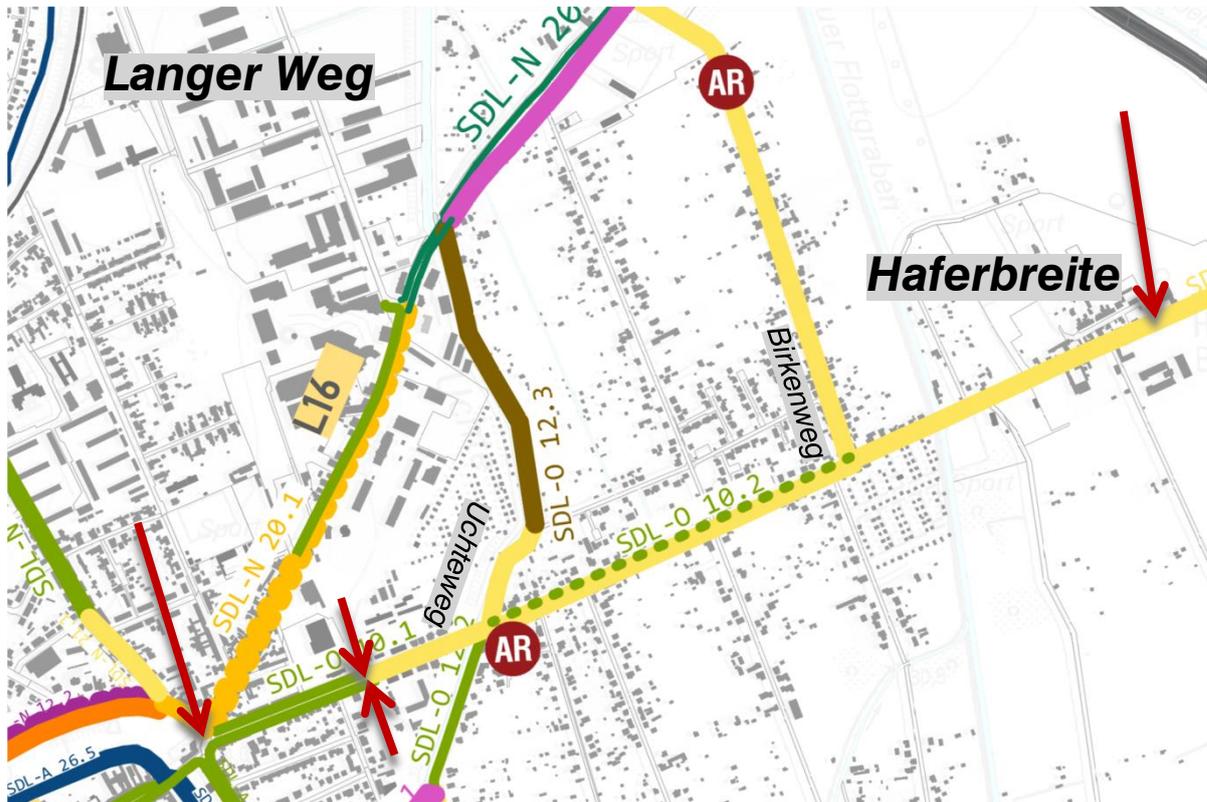


Abbildung 20: Plan Haferbreiter Weg

#### Zwischen Sporthalle und Haferbreite

- Ab Brücke: Prüfung, ob hier Schutzstreifen benötigt werden. Gegebenenfalls für die Erhöhung der Verkehrssicherheit auch ein Parkverbot in Richtung Osten auf der südlichen Seite zu überlegen. Dann würde der nutzbare Straßenquerschnitt erhöht. Möglich ist auch die Einrichtung von Tempo 30, Radverkehr als Mischverkehr.

#### 5.3.9. Arneburger Straße (Schützenplatz – Birkenweg)

##### **Arneburger Straße – Landesstraße L16 (SDL-N 20), 7.900 Fahrzeuge/Tag, Kategorie 1**

- Diese hochbelastete Straße Arneburger Straße hat vom Schützenplatz stadtauswärts keine durchgehende Radwegeführung. Ab dem Bereich vom Schützenplatz ist das Fahren regelgerecht, trotz sehr breiter Gehwege und missverständlicher rot angelegter Furten, nur auf der Fahrbahn zulässig. Ab Höhe Lidl dann beidseitig Radwege im Seitenraum, stadtauswärts sehr schmal und ohne Gehweg.
- Ab Uchteweg gemeinsamer Geh- und Radweg in Richtung Hassel.

#### Lösung:

- Gehwege bis Höhe Lidl für Radverkehr öffnen (Gemeinsamer Geh-/Radweg, oder Gehweg, Radfahrer frei), ab Lessingstraße stadtauswärts Schutzstreifen, stadteinwärts ggf. Piktogrammreihe.



Abbildung 21: Plan Arneburger Straße

### 5.3.10. Lüderitzer-/Gardelegener Straße

**Lüderitzer Straße – Gemeindestraße (SDL-S 05), 3.500 Fahrzeuge/Tag, Kategorie 1**  
**Gardelegener Straße – Gemeindestraße (SDL-S 04), Kategorie 2**

- Vorhandene Radwege im Seitenraum stadtein- und auswärts in der Gardelegener und in der Lüderitzer Straße sind im schlechten Zustand und teilweise nicht mehr erkenn- und befahrbar
- Lösung: Einrichtung Duales System - Radweg im Seitenraum ertüchtigen, säubern, sichtbarmachen, Markierungen als Kennzeichnung zwischen Geh- und Radstreifen erneuern. Bei Hindernissen (Bushaltstellen) bereits langfristig auf Fahrbahn führen. Auf den Fahrbahnen Piktogrammreihe darstellen.
- Bei Ausbau und Neuplanung: Einrichtung von Radfahrstreifen unter Neuaufteilung des Straßenquerschnittes: Der Ausbau ist für das J 2022 geplant.
- Bei Planung muss auch der Kreisverkehr mit der Dahlemer Straße für den Radverkehr verbessert werden.

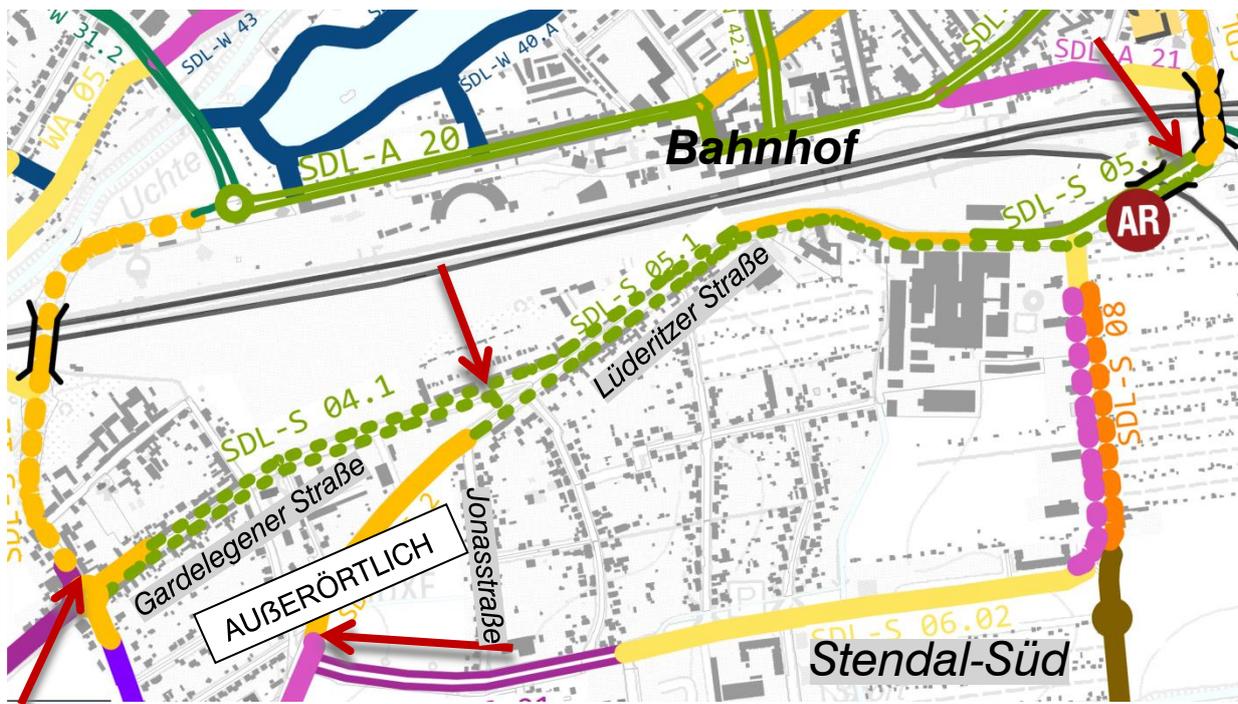


Abbildung 22: Plan und Situationsfotos in der Gardelegender bzw. Lüderitzer Straße

### 5.3.11. Schillerstraße

Gemeindestraße (SDL-W 21), 1.291 Fahrzeuge/Tag, Kategorie 3

- Am Anfang und Ende der Schillerstraße existieren Radverkehrsanlagen im Seitenraum. Dazwischen gibt es trotz relativ hohem Verkehrsaufkommen nur Mischverkehr

auf schlechter Fahrbahn. Vermehrter Fahrradverkehr wird durch Besucher des AltOa und der Berufsschule induziert.

Lösung:

- Prüfen, ob diese Straße auf Tempo 30 reduziert werden kann, dann sind keine Radverkehrsanlagen notwendig. Wenn nicht Tempo 30, dann asymmetrische Lösung: stadtauswärts Radfahrstreifen, stadteinwärts Schutzstreifen.
- Kopfsteinpflasterbelag asphaltieren (ggf. auch nur die Schutz- & Radfahrstreifen).
- Wasserturmstraße (SDL-W 22) ist in die Betrachtung zu integrieren.



Abbildung 23: Situation Schillerstraße: oben links Richtung AltOa / Steigung Uenglinger Berg, unten links: in Richtung Mörringer Weg am Ende des gemeinsamen Geh- und Radwegs, schlechtes Pflaster. Rechts: Plan

### 5.3.12. Dahrenstedter Weg

Gemeindestraße (SDL-S 8), wichtig für Verbindung Altmarkrundkurs

- Ungünstige Radverkehrsführung auf beiden Seiten: Stadtauswärts partiell Geh-/Radweg (schlechte Qualität), stadteinwärts benutzungspflichtiger „Radweg“ viel zu schmal und nicht nutzbar. Keine Anschlüsse an die Lüderitzer Straße.
- Lösung: Anordnungen aufheben, in beide Richtungen Schutzstreifen (Straßenbreite ist mehr als ausreichend)
- Anbindung des südlichen Dahrenstedter Weges (ohne Umleitung über Grüninsel) besser gestalten.
- Anbindung an die Schutzstreifen in der Lüderitzer Straße.

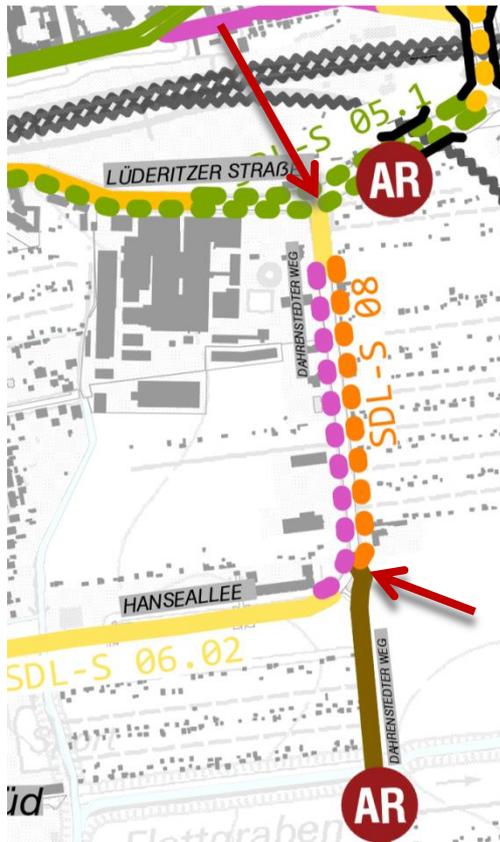


Abbildung 24: Plan und Bild: (oben stadteinwärts, unten stadtauswärts) im Dahrenstedter Weg

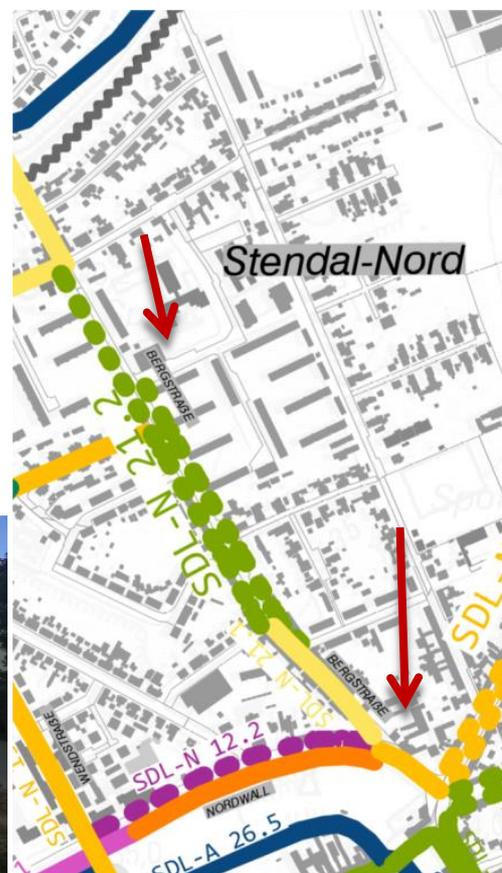
### 5.3.13. Bergstraße

#### Gemeindestraße (SDL-N 12), Priorität 3

- Verbindung zwischen Nordwall und zwei Schulen in Stendal-Nord, ausgestattet mit viel zu kleinen nichtbenutzungspflichtigen Radwegen im Seitenraum
- Hauptlösung Tempo 30-Zone einrichten, Mischverkehr. Alternative: nach Süden auf gesamter Strecke Schutzstreifen, nach Norden (ansteigend) auf gesamter Strecke Radfahrstreifen. Bei Ausbau Straße beidseitig Radfahrstreifen, wenn kein Tempo 30



Abbildung 25: Plan und Situation (stadtauswärts in Richtung Schulen) in der Bergstraße



# Altstadtring

## 5.3.14. Frommhagenstraße

Gemeindestraße (SDL-A 25), 2.500 Fahrzeuge/Tag, Priorität 2

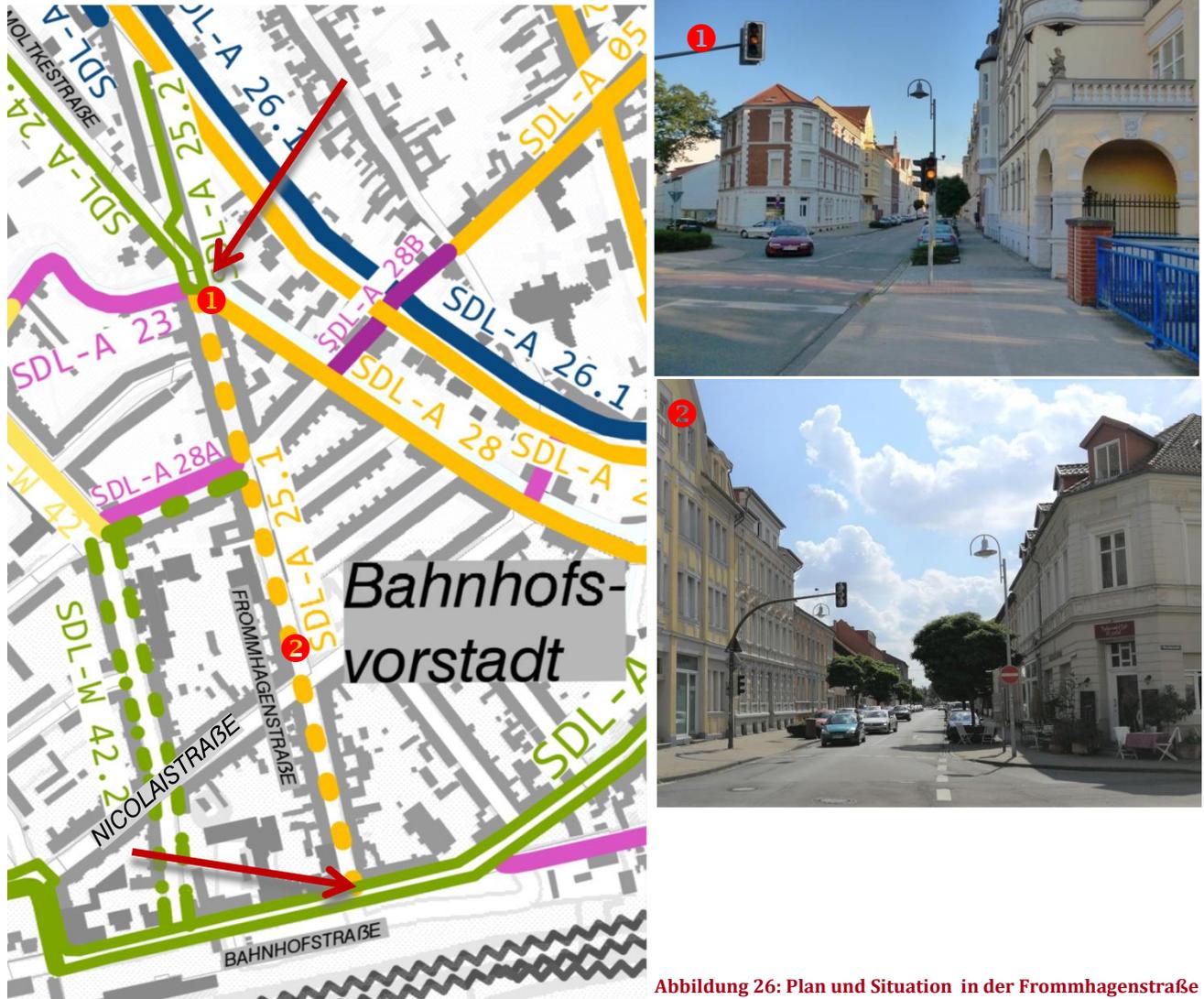


Abbildung 26: Plan und Situation in der Frommhagenstraße

### Kreuzung Frommhagenstraße / Grabenstraße

- Mit der Einmündung der Moltkestraße kommt auf der Frommhagenstr. in Richtung Bahnhof ein Radweg im Seitenraum bis an die Einmündung zur Grabenstr. an. An der Lichtsignalanlage kommt es zu einer unübersichtlichen Situation: Der Radweg im Seitenraum hört auf, links geht eine markierte Furt zur Grabenstr., wo kein Anschluss für Radfahrer besteht.
- Lösung: Radweg vor Ampel auf Straße führen (Einfädungsstreifen): Rechtzeitig, ab Knoten mit der Moltkestraße, den Radweg für die Geradeausfahrer und die Linksabbieger auf die Fahrbahn führen und in einen „Aufgeweiteten Radaufstellstreifen“ für Radfahrer überleiten. Die Rechtsabbieger (zum Weg entlang der Uchte) verbleiben im Seitenraum
- Direktes Linksabbiegen mit Weiche und Spurenkennzeichnung
- Vorschlag zur Klarstellung: Gehweg ausschildern!

## Frommhagenstraße – Verbindung zum Bahnhof

- Es gibt keine direkte Verbindung von Norden kommend zum Bahnhof. Es wird von der Moltkestraße bis zur Nicolaistraße auf der Straße gefahren (keine Alternative), ab Nicolaistraße ist die Frommhagenstr. eine Einbahnstraße, hier Ausweichen auf Blumenthalstraße (Kopfsteinpflaster). Der Weg über Uchteweg, Seestraße und Goethestraße wird ggf. von einigen Ortskundigen genutzt, ist aber ein Umweg.

### Lösung

- Zwischen Grabenstraße und Nicolaistraße asymmetrische Führung auf der Fahrbahn ohne Freigabe der Gehwege, Richtung Norden Piktogrammreihe, Richtung Bahnhof Schutzstreifen, der dann in den Radfahrstreifen in der Einbahnstraße überführt wird
- Öffnung der Einbahnstraße Frommhagenstr. ab Nicolaistraße, Fahrradfahrer auf Radfahrstreifen in Richtung Bahnhof entgegen der erlaubten Fahrtrichtung (dazu ist laut Untersuchung von 2010 die Einrichtung eines Radfahrstreifens und eine Änderung der Ampelregelungen notwendig, Kostenschätzung 20.000 EUR). In Richtung Stadt (Mönchskirchhof) muss auf der Fahrbahn im Mischverkehr gefahren werden.

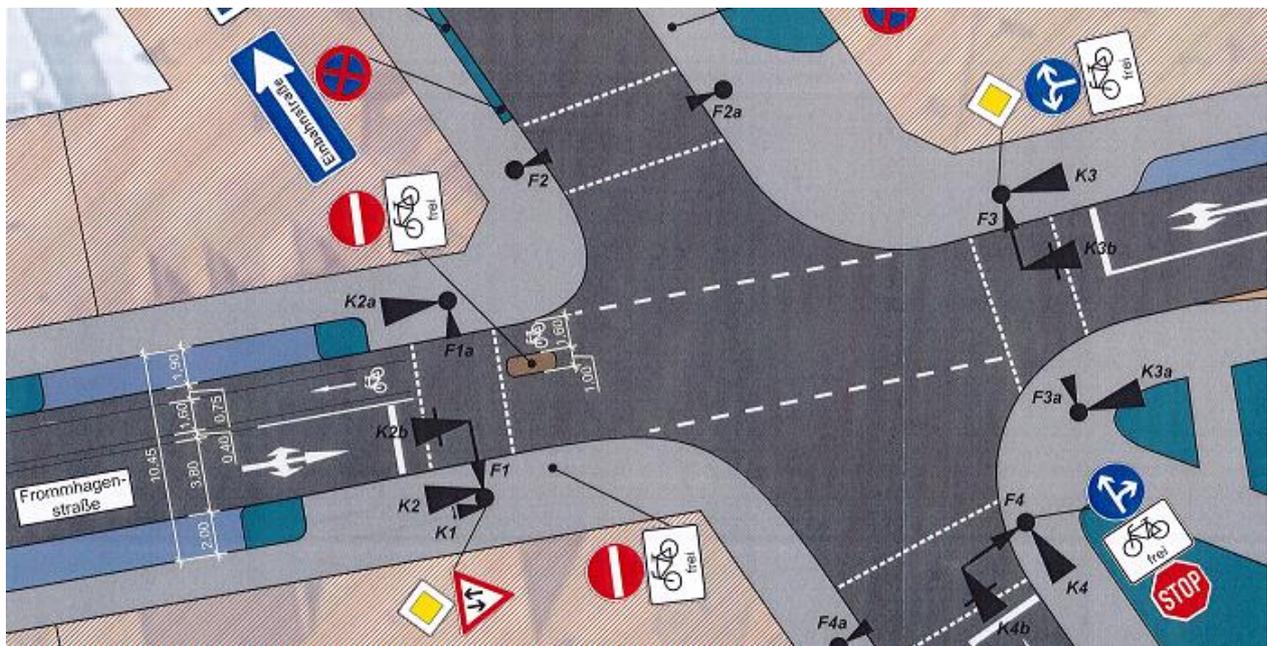


Abbildung 28: Studie Radfahrstreifen in der Frommhagenstraße

### 5.3.15. Westwall/Tangermünder Tor

#### Gemeindestraße (SDL-A 27), Priorität 1

- Um die Altstadt existiert zum großen Teil bereits ein Ringsystem. Auf ihm kommen alle Straßen von außen an bzw. beginnen hier – es sammeln und verteilen sich hier die Verkehrsströme. Diese Funktion kann nur gut ausgeführt werden, wenn der Ring in beide Richtungen vollständig ausgeführt ist. Dieser Ring ist an den Teilen Altes Dorf/Bismarckstraße, Parkstraße/Ostwall/Südwall bereits in befriedigendem Maße für den Radverkehr ausgebaut. Im westlichen Bereich gibt es noch keine durchgängige Führung. Es wird zurzeit in der Grabenstraße oder im Westwall auf der Wallkrone gefahren (SDL-A 26.1 - ohne Anordnung). Diese letztgenannte Führung sollte wegen dem Konfliktpotenzial mit den Fußgängern nicht genutzt werden.

## Lösung

- Fahrradfreundlicher Ausbau der Straße „Westwall“ (SDL A 27) und Hospitalstraße (SDL-A 27.2). Dies wird auch im „Integrierten Verkehrskonzept Altstadt“ vorgeschlagen. Bei der Planung müssen die Anschlüsse an den Mönchskirchhof (Tempo 30-Zone – bis Radweg Hartungswall SDL-A 26-2) mit einer Mittelinsel ausgestattet werden. Der Bereich Nicolaistraße/Beckstraße und die Optimierung des Knotens Tangermünder Tor müssen unbedingt beachtet werden.
- Alternative: Grabenstraße (SDL-A 28: Tempo 30)
- Tangermünder Tor–Nachtigal-Platz: Dieser Knoten liegt vollständig im Verantwortungsbereich des Landes. Das bereits abgestimmte Integrierte Verkehrskonzept Altstadt sieht einen komplexen Umbau vor. Hier kommen in den umgebauten Bereichen im Seitenraum gemeinsame Geh- und Radwege zum Einsatz.
- Auf den anschließenden Straßen werden in diesem Radfahrkonzept wenn möglich der Anschluss an bestehende, nicht benutzungspflichtige Radwege im Seitenraum (z.B. Bahnhofstraße, Südwall) oder im dualen System mit Schutzstreifen (Beispielsweise Tangermünder Straße, Magdeburger Straße) vorgeschlagen.

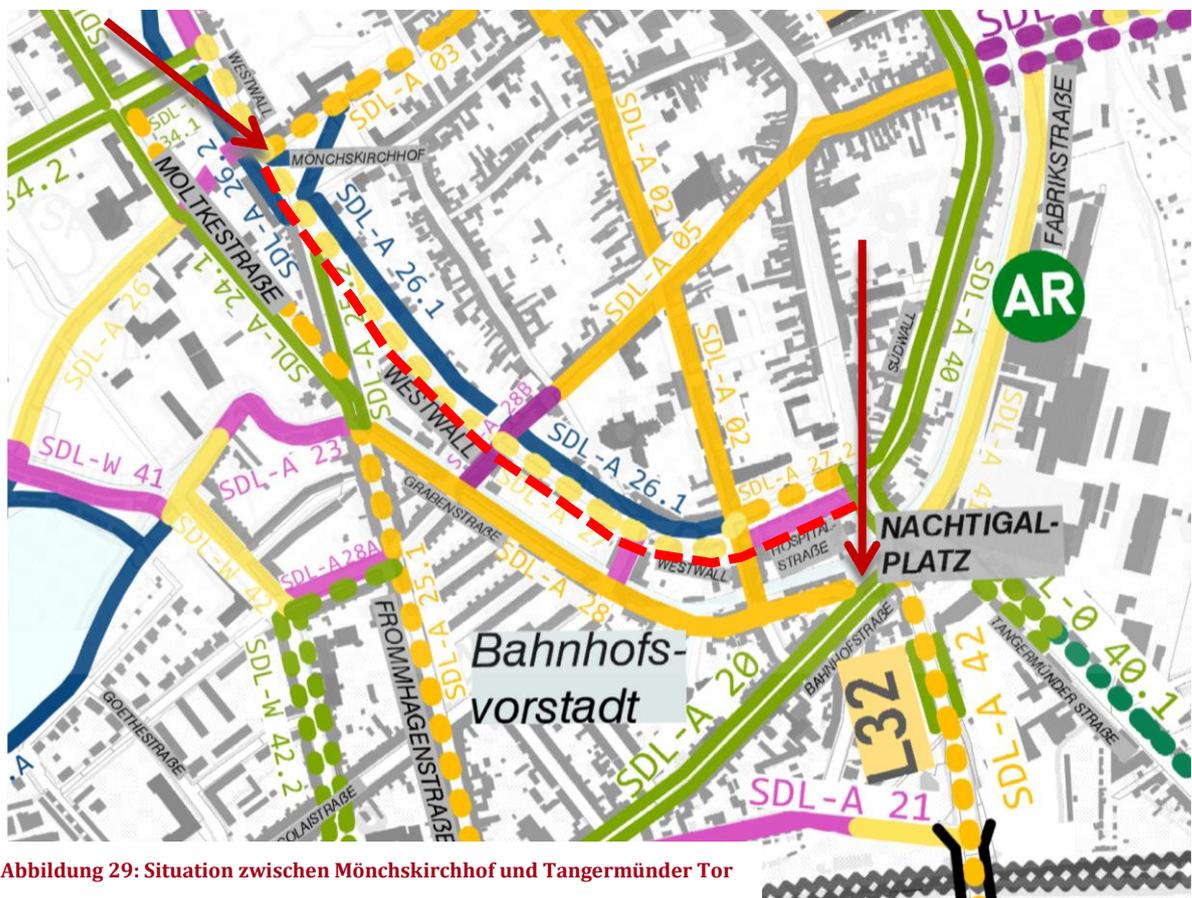


Abbildung 29: Situation zwischen Mönchskirchhof und Tangermünder Tor

### 5.3.16. Altes Dorf / Uenglinger Tor / Scharnhorststraße

- Am Ende der Wallanlage des Hartungswalls ist die Radwegführung verwirrend. Man kann vom Geh-/Radweg nicht direkt nach links – Kreisverkehr Uenglinger Tor - weiterfahren, sondern muss ein ganzes Stück weiter rechts, um die Straße zu überqueren. Eine Vielzahl von Radfahrern fährt deshalb regelwidrig links zur Querungshilfe, eigentlich nur Gehweg.

## Lösung

- Bau einer weiteren Querungshilfe in östlicher Richtung anlegen und ausschildern und mit der Ausfahrt aus der Petrikirchstraße kombinieren.
- Der Radweg, der unter dem Uenglinger Tor durchführt als solcher zu kennzeichnen.
- Zu betrachten ist auch der Kreisverkehr, in dem es keinen Radweg an der Ostseite über die Uenglinger Straße gibt. Die Mitte zwischen Kreisel und Petrikirchstraße sollte der Fußverbindung Hartungswall - Nordwallkrone) vorbehalten sein.
- Alternative: Führung über Petrikirchstraße, um sich als Linksabbieger in den Verkehr Richtung Kreisverkehrsplatz (auf Schutzstreifen) einordnen zu können
- Auf der Straße Altes Dorf ist die Anlage von Schutzstreifen notwendig. Die Radverkehrsanlagen im Seitenraum (Getrennter Geh-/Radweg, nicht benutzungspflichtig) sind zu klein oder nicht vorhanden und widersprechen vor allem der beabsichtigten Steigerung des Radverkehrs.



Abbildung 30: Situation Ende Hartungswall (oben) und Seitenraum im Alten Dorf (rechts)

### 5.3.17. Nordwall/Schützenplatz

**Gemeindestraße, 3.200 Kfz. (Westseite) bzw. 4.700 Fahrzeuge pro Tag, Priorität 3**

#### **Nordwall**

- Im Westteil (Uenglinger Tor bis Wendstraße) existiert ein benutzungspflichtiger Radweg nach Osten (SDL-N 12.1), in Richtung Westen (Wendstraße zum Uenglinger Tor hin) dagegen kein Radweg. Im Ostteil existiert im Süden ein benutzungspflichtiger Radweg ohne Gehweg in Richtung Schützenplatz, von der Bergstraße in Richtung Wendstraße ein getrennter Rad- und Fußweg in schlechtem Zustand. Zum Schützenplatz hin gibt es Mischverkehr. Diese Führungen sind schwer zu verstehen und unkomfortabel. Der Knoten Wendstraße ist besonders wichtig, da dort das Krankenhaus und später auch die Rettungswache anliegen

Lösung muss eine einheitliche, nachvollziehbare Führung sein, die vor Ort gefunden werden muss. Vorschläge sind:

- Benutzungspflicht von SDL-N 12.1 aufheben und von beiden Seiten nutzbar machen (Fußweg, Radfahrer frei), an der Wendstraße mit Radfahrereinfahrt

- Prüfung, ob die Radwege SDL-N 12.2 zwischen Wend- und Bergstraße (beide Seiten) bleiben können. Wenn nicht, Schutzstreifen oder Piktogrammreihe
- Für den Bereich Bergstraße – Schützenplatz muss auf der Straße gefahren werden. Ob sich hier Schutzstreifen bzw. Piktogrammreihe eignen, muss geprüft werden. Dieser Bereich muss innerhalb der Neugestaltung des Knotens Schützenplatz/Arneburger Straße mitgedacht werden.
- Knoten mit der Bergstraße: die Linksabbieger Kennzeichnung notwendig

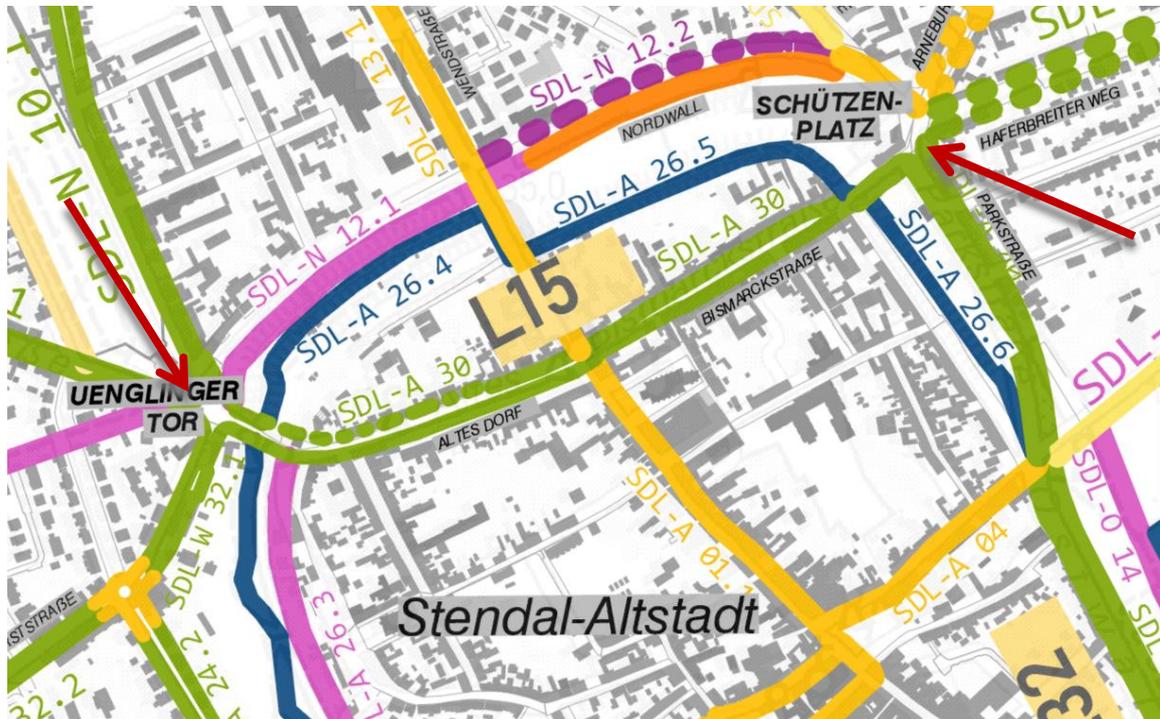


Abbildung 31: Plan Nordwall/Schützenplatz

## Schützenplatz

- Dieser Umbau liegt im Verantwortungsbereich des Landes (LSBB). Vorschlag im bereits angestimmten Integrierten Verkehrskonzept Altstadt: Durch den Umbau des Schützenplatzes mit Spurreduktion zwischen den zwei Kreuzungsbereichen soll in den Seitenbereichen so viel Platz geschaffen werden, dass es rund um den Platz, den Regelwerken entsprechende Breiten im Seitenraum gibt (mindestens 2,50 Meter), um benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege anzulegen. Diese sollen dann an die einzelnen Straßen entweder nahtlos übergehen oder mithilfe von Einfädelungstreifen auf Schutzstreifen übergehen.



Abbildung 32: Situation am Nordwall - Links vom Schützenplatz in Richtung Einmündung Bergstraße, Rechts Knoten Wendstraße



## Ortsteile

### 5.3.19. Ortsdurchfahrt Uenglingen

Landesstraße L15 (SDL-W 20.3), Priorität 1, 5.700 Fahrzeuge/Tag

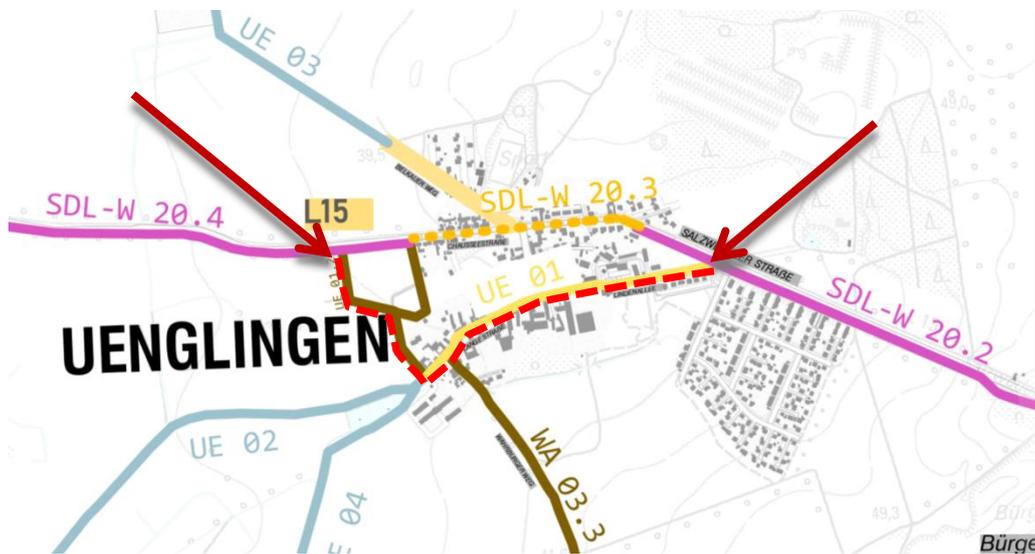


Abbildung 34: Plan Ortsdurchfahrt Uenglingen

- Kein durchgehender Radweg an der L15 in der Ortslage Uenglingen. Die Radwegführung hört kurz vor der Kurve in der Chausseestraße auf und führt erst später wieder weiter, jeweils nur auf einer Seite für beide Richtungen. Die Beschilderung teilweise für den Radfahrer schwer nachzuvollziehen. Auch nach dem Neubau der L15 in der Ortslage (2020) ist im Seitenraum zu wenig Platz.

#### Lösung:

- Weg über UE 01 (Lindenstraße/Lange Straße) und UE 01.2 ausschildern. Nach Uenglingen wieder auf L15 zurückführen. Vorteil ist der Anschluss nach Süden in Richtung Wahrburg und der künftigen Radwegedirektverbindung über einen gemeinsamen Knotenpunkt. Vorteil: Es sind keine Querungshilfen erforderlich, da gesamte Verbindung südlich der L15 liegt.
- Fahrbahnoberfläche muss teilweise ausgebessert bzw. asphaltiert werden

### 5.3.20. Uchtsprunge, Börgitz, Staats

Kreisstraße (US 01, BÖ 01, ST 02, VI 06), 2.242 Fahrzeuge/Tag, Priorität 1

- In den Ortslagen Uchtsprunge, Börgitz und Staats läuft eine ehemalige, relativ hoch belastete Bundesstraße mit sehr großen Fahrbahnbreiten und kleinen Gehwegen im Seitenraum. Zwischen Uchtsprunge und Börgitz gibt es dagegen einen Radweg.
- Deshalb wäre es mittelfristig zu prüfen, ob hier in den einzelnen Ortslagen Schutzstreifen anzulegen sind, um auf den Radverkehr hinzuweisen und auch die Temposensibilität für Autofahrer zu erhöhen.
- Die Straße ist eine Kreisstraße, Träger ist der Landkreis Stendal.

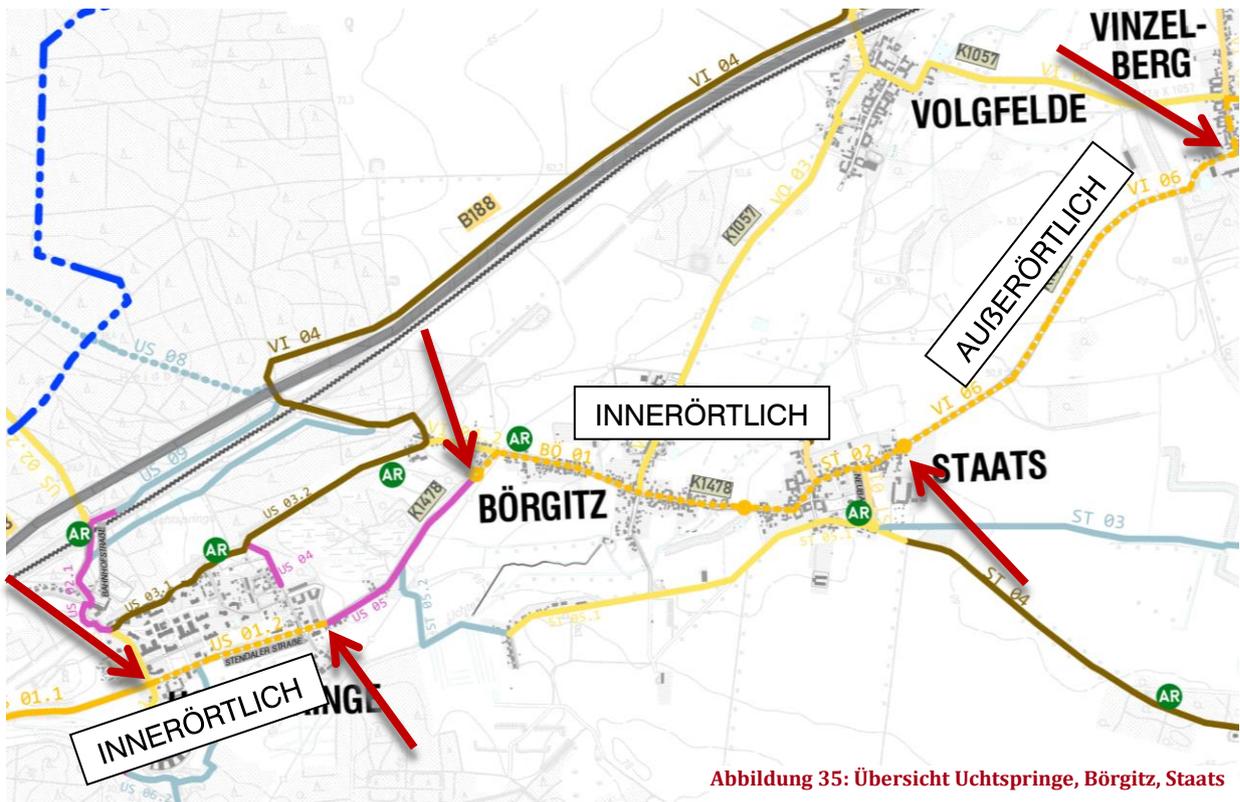


Abbildung 35: Übersicht Uchtspringe, Börgitz, Staats

### 5.3.21. Ortsdurchfahrt Buchholz

#### Bundesstraße B189, 9.636 Fahrzeuge pro Tag, Priorität 1

- Bis zur Ortslage Buchholz von Stendal kommend, besteht ein separater Radweg. Direkt am Ort existierte weiter keine eindeutige Führung in die Ortslage hinein, geradeaus führt nur ein Gehweg. Die eigentliche Führung nach links durch den eigentlichen Ort (BU 01.1) wird nicht wahrgenommen. Außerdem wird diese Führung bereits in der Mitte wieder auf die Bundesstraße geführt (BU 01.2), um dort wieder auf dem Gehweg zu enden.
- Es gibt aber über einen nicht asphaltierten Weg (DS 03) die Möglichkeit, erst am Ortsausgang wieder auf die Bundesstraße zu kommen. Diese Führung wäre die beste Lösung. Notwendig: Wegweisung und Ausbau DS 03, der bisher nur geschottert ist.

### 5.3.22. Verbindung Insel-Döbbelin

#### Bundesstraße B188, Kategorie 1, 8.000 Fahrzeuge/24 h

- Bisher keine Verbindung zwischen den beiden Ortsteilen an der B188.
- Rot im Plan dargelegt ist die neue Verkehrsführung des Radweges an der B188, wie der vom Land im Rahmen des Autobahnbaus hergestellt werden soll. Der Radweg wird straßenbegleitend gebaut, sondern über einen separaten Weg bis an den Gohrer Weg geführt. Dann durch die Luise-Mewis-Straße in Insel hindurch zum bisherigen Radknoten an der B189, wo bereits Radwege nach Möringen und nach Nahrstedt abzweigen.
- Hier ist unbedingt für die Ortsdurchfahrt (blau) und die Verbindung zum Anschluss Möringen eine gute Lösung zu finden.

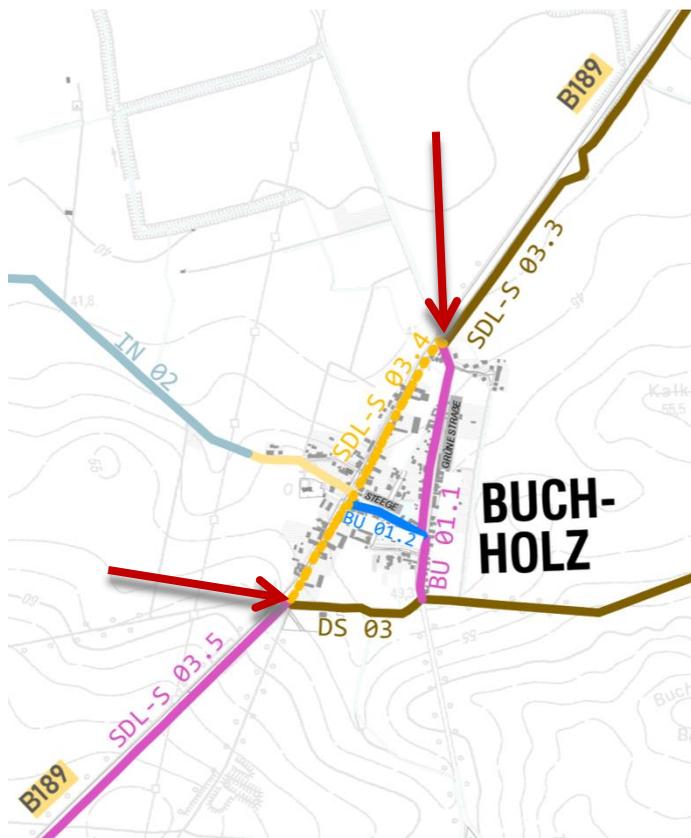


Abbildung 36: Übersicht Buchholz, links oben: Gehweg an der Bundesstraße stadtauswärts, rechts Mitte: Grüne Straße (BU01.1) und rechts unten: Weg DS 03

#### Lösungsvorschlag:

- Asphaltierung des jeweils linken
- Bei kompletter Sanierung der Straße (Asphalt) Anlage von einem gemeinsamen Geh- und Radweg oder von Schutzstreifen.



Abbildung 37: Straßenzustand in der Ortslage Insel (Luise-Mewis-Straße): links in Richtung Möringen im westlichen Teil mit schlechtem Zustand, rechts in Richtung Döbbelin mit der Einmündung Gohrer Weg – Zustand ok, in beiden Fällen: Fahren auf der Fahrbahn

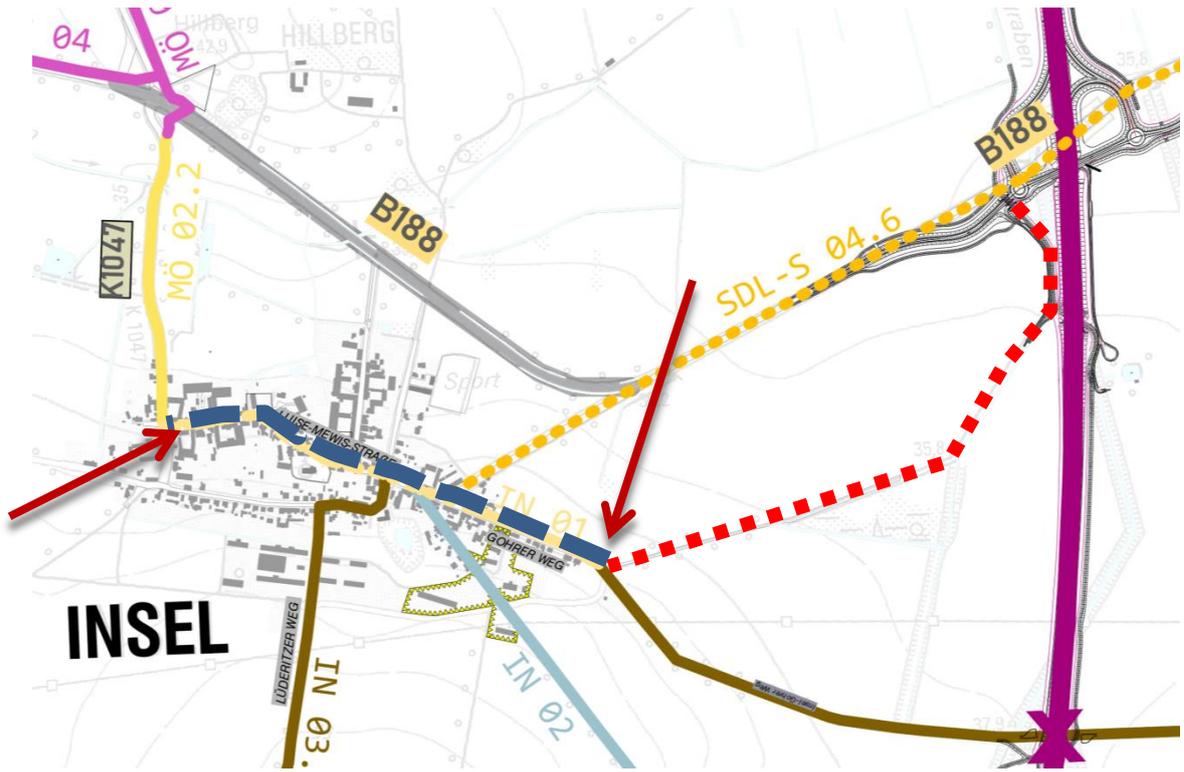


Abbildung 38: Plan Ortslage Insel mit Lage künftiger Autobahn und Führung des neuen Radweges

## Außerorts

### 5.3.23. Tangermünder Chaussee / ehemaliger Baumarkt

Gemeindestraße (SDL-O 40), Kategorie 2, 9.200 Fahrzeuge/24h



Abbildung 39: Plan und Situation an der Tangermünder Straße

- In der Tangermünder Chaussee gibt es eine Lücke außerorts. Der Parkplatz des ehemaligen OBI-Baumarktes unterbricht den „Gehweg, Radfahrer frei“ in Richtung Tangermünde. Dort wird man auf den Parkplatz geführt. Dieser gehört nicht der Stadt (Verkehrssicherungspflicht unklar) und befindet sich in schlechter Qualität.
- Lösung: Grundstück sollte erworben werden und der Geh-/Radweg in diesem Bereich ergänzt werden (ca. 250 Meter á 5 Meter). Wenn nicht möglich, dann Radverkehr auf Fahrbahn lenken, Tempolimit wenigstens 70 an dieser Engstelle.

### 5.3.24. Lüderitzer Str. / von Hanseallee bis Jonasstraße

Gemeindestraße (SDL-S 05.2), Kategorie 1, 9.200 Fahrzeuge/24h

- Plan siehe Maßnahme 5.3.10 auf Seite 42
- Bis Hanseallee von Süden kommend gemeinsamer Geh- und Radweg. Zwischen Mündung Hanseallee und Jonasstraße gibt es noch keinen Radweg. Lücke!
- Dieser Abschnitt ist derzeit außerorts (Tempo 70). Er wird wahrscheinlich 2022 neu gebaut, jedoch wegen eines Grabens ist kein Platz zur Fortführung des Radweges.
- Lösung: Einordnung in den Innenbereich, damit Schutzstreifen möglich werden, Querungshilfe notwendig

### 5.3.25. Verbindungsstraßen Staats – Vinzelberg, Börgitz – Volgfelde

Kreisstraße K1478 (VI 06), Kategorie 3, 2.200 Fahrzeuge/24h

Kreisstraße K1057 (VO 03), Kategorie 2, 365 Fahrzeuge/24h

- Plan siehe Maßnahme 5.3.20 auf Seite 52
- VI 06: Auf relativ stark befahrener Straße keine Radverkehrsanlage. Die Anlage eines separaten, straßenbegleitenden Radweges wird empfohlen
- VO 03: Wenig befahrene Straße, keine RVA notwendig. Hohe Priorität – ggf. als Fahrradstraße widmen.

## 5.4. Projekt Wegweisung und Route

Eine wegweisende Beschilderung findet sich bisher im Netz nicht (ausgenommen die Markierung des Altmarkrundkurses).

Vorgesehen ist eine Beschilderung an wichtigen Knotenpunkten nach der Vorgabe „Touristisches Wegeleitsystem in Sachsen-Anhalt“ von 2005 (in Erneuerung), die auf den Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) basiert. Alle anderen, bisher unterstützenden Routenschilder (z.B. Feldsteinkirchentour) werden abgebaut. Die neue Beschilderung soll schrittweise eingeführt werden.

Ein erster Schritt ist zunächst ein Projekt, welches bereits in Arbeit ist. Dabei handelt es sich um eine knotenpunktbezogene Zielwegweisung im Kooperationsprojekt von 11 Gemeinden der Lokalen Aktionsgruppen (LAG) „Uchte-Tanger-Elbe“ und „Zwischen Elbe und Fiener Bruch“. Dabei werden touristisch relevante Radtouren, u.a. der Altmarkrundkurs mit Wegweisern beschildert. In Stendal sind vier Knotenpunktwegweiser am Altmarkrundkurs (östlicher Teil) und neun an anderen Radwegen geplant.

Ein zweites Projekt ist die Beschilderung der Radwegedirektverbindung Stendal-Uchtspringe (siehe Punkt 5.2).

Wenn diese beiden Projekte realisiert sind, soll anschließend geschaut werden, an welchen Knotenpunkten das Netz weiter ergänzt werden soll. Dies könnte in der Fortschreibung dieses Projektes mit einem Beschilderungskonzept geschehen.



Abbildung 40: Fahnenwegweiser und Zwischenwegweiser



## 5.5. Projekt Dorfstraßen

Oft hören gut ausgebaute Radwege auf Wirtschaftsstraßen direkt an den Ortslagen auf. Sie stellen ein großes Hindernis innerhalb des Netzes dar. Dies gilt für Einwohner im Rahmen der Nah-Mobilität genauso wie für Touristen, die hier teilweise absteigen müssen, wenn sie nicht auf die auch nur teilweise vorhandenen Gehwege ausweichen können, die im Übrigen nicht für Radfahrer freigegeben sind.

Häufig besteht aber kein Bedarf an einem grundlegenden Ausbau der Dorfstraßen bzw. ist die Pflasterung auch Bestandteil des ortstypischen Dorfbildes. In einem langfristig angelegten Projekt sollte nach und nach die seitlichen Bereiche durch eine für Straßengestaltung und Radfahrer kompatiblen Gestaltung mit Pflaster gestaltet werden. Dies sollte innerhalb örtlicher Bedingungen beurteilt bzw. entschieden werden. Oft vertretbar sind auch asymmetrische oder alternierende Regelungen. Parkende Fahrzeuge können diesen Streifen ebenfalls nutzen, diese müssen umfahren werden. Jedoch ist für die allermeisten Bereiche dann eine bequeme Nutzung zu erreichen.

Im Vordergrund muss die Lösung auf der Fahrbahn stehen, jedoch ist an einigen Situationen mit ausreichendem Seitenraum zu überlegen, ob Abschnittsweise bei geringem Konfliktpotenzial die Radfahrer auf dem Gehweg fahren können. Bei Neubau einer Straße ist in Abstimmung mit der Dorfgestaltung selbstverständlich ein fahrradfreundliches Pflaster zu verwenden. Ein Beispiel ist in Möringen zu finden (Gartenstraße).



**Abbildung 42: Dorfstraße Gohre – Schwierig mit dem Rad zu befahren**      **Lösung Gartenstraße in Möringen: vergrößerter Radbereich beidseitig gepflastert mit Sicherheitsbereich zum Gehweg**

Weiter ist im Sinne einer Nahmobilitäts-Verbesserung zu untersuchen, wie im jeweiligen Dorf an sich die Verkehrssituation ist und ob Optimierungsbedarf über die Straßen hinaus besteht. Zu lösen ist die Frage, ob die umgelegt werden müssen.

## 5.6. Projekt Nachhaltige Mobilität und Bahnhofsumfelder

Ziel dieses Projektes ist es, die Nutzung der Bahnhöfe für „Bike and Ride“ (B+R) zu verbessern.

Maßnahmen sind: Sicherung der Bahnhofsgebäude verbessern, Bau von Abstellanlagen, Unterstände oder Boxen für Fahrräder schaffen, Errichtung von E-Ladestationen.

Dazu nötig ist ein Dialog mit der deutschen Bahn zu den Bahnhöfen/Haltestellen

- Uchtspringe
- Möringen
- Hämerten

Die Bahnhöfe Vinzelberg, Demker und Eichstädt sind nicht auf dem Gebiet der Hansestadt Stendal. Hier ist zusätzlich ein Dialog mit den Gemeinden notwendig.

Natürlich können auch Fahrräder in Sachsen-Anhalt im Zug kostenlos mitgenommen werden. Aber zur Erhöhung der Nutzung sind gut gestaltete Bahnhofsumfelder wichtig.

In einem zweiten Schritt sollte überlegt werden, ob auch an zentralen Bus-Haltestellen und in der Altstadt / den Dörfern vermehrt Fahrradabstellanlagen errichtet werden können.



Beispielbilder für Standard-Anlagen  
DB Station&Service AG / Bike+Ride / Dirk Schmidt



Beispielbilder für Standard-Anlagen  
DB Station&Service AG / Bike+Ride / Edgo



Beispielbilder für Standard-Anlagen  
DB Station&Service AG / Bike+Ride / Robert Seemann



Beispielbilder für Standard-Anlagen  
DB Station&Service AG / Bike+Ride / Philipp Boehme

**Abbildung 43: Fahrradabstellanlagen bei der Bahn, Quelle: DB Station AG**

Für Ausbau der B+R- Anlagen gibt es zwei Möglichkeiten: Fahrradständer oder Fahrradboxen. Fahrradsammelboxen sind sicher, sind jedoch teurer und benötigen einen Zugang (Code, Karte, Handy...). Sie haben eine bauliche Präsenz, die entgegen den desolaten Bahnhofsgebäuden einladender wirkt. Die Errichtung wird derzeit gefördert.

Das Bundesumweltministerium stellt für Bike-and-Ride-Anlagen eine anteilige Finanzierung in Höhe von 40 Prozent der zwendungsfähigen Ausgaben über die Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) zur Verfügung. Damit lassen sich auch Anlagen auf Eigentumsflächen der DB AG fördern, zumal diese auch eine Initiative dazu gestartet haben ([www.deutschebahn.com/bikeandride](http://www.deutschebahn.com/bikeandride)).

Daneben gibt es auch eine EFRE-Förderung im Land Sachsen-Anhalt. In der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung nachhaltiger Mobilität“ werden Radverkehrsanlagen und –infrastruktur zu 90 Prozent gefördert.

Ebenso kann die Hansestadt durch das Einrichten von einer E-Bike-Station im Stadtzentrum nachhaltige Mobilität fördern.

## 5.7. Projekt Schilder- und Wegeüberprüfung

An verschiedenen Stellen in Stendal gibt es zu viele bzw. zu wenige Anordnungen und Schilder, die den Radverkehr behindern beziehungsweise Radfahrer verwirren. Diese gilt es zu reduzieren.

- bei Straßen, die größtenteils von Radfahrern benutzt sind, ist zu prüfen, ob eine Fahrradstraße angeordnet werden kann (z.B. Westwall, Uchtewall).
- Überprüfen noch bestehender Radwegbenutzungspflichten. Sie sind großenteils abzuordnen.
- An möglichst allen Einbahnstraßen ist das Radfahren in die Gegenrichtung zu erlauben
- Auf Landwirtschaftswegen ist am Ortsausgang zu prüfen, ob diese für den PKW-Verkehr noch geöffnet werden sollen, oder aber besser, ein Durchgangsverkehr nicht mehr zugelassen werden soll (Zeichen 260).
- Landwirtschaftswege sind manchmal bereits mit dem Zeichen 250: „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ plus Zusatzzeichen 1026-36 „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“ gesperrt. Das Zeichen 250 ist durch das Zeichen 260 „Verbot für Krafträder, auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Mofas sowie für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge“ zu ersetzen.
- Im Kernstadtgebiet von Stendal gibt es mehrere eigenständige Gehwege – auch „Promenaden“ (breiter Gehweg, ungebunden von einer Straße), die oft auch von Fahrradfahrern genutzt werden. Da es sich um Gehwege handelt, die nicht anders gekennzeichnet sind und auch keine Verkehrsartenteilung (Fahrradspur) haben, ist der Fahrradverkehr aber nicht zulässig. Bisher wurden Fahrräder stillschweigend geduldet. Besondere Zonen sind der Stadtsee, die Wallanlagen und der Ostpark.

Hier muss bei jedem einzelnen Weg hinterfragt werden:

- Status quo belassen (schwierig durchzusetzen)
- Wege als Fußwege kennzeichnen
- Wege als gemeinsame Gehwege bzw. als Gehwege mit Kennzeichnung „Fahrradfahrer frei“ kennzeichnen  
Alternativ: Fahrradstraße

Angestrebt werden sollte, dass die Mehrheit reine Gehwege im Sinne von VZ 239 sind. Zur Kenntlichmachung soll ein Schild aufgestellt werden. Einzelne Wege können zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg (VZ 240) gewidmet werden. Dies soll auf Verbindungsstrecken, die breit genug sind und keine alternative Führung über eine andere Straße haben, ermöglicht werden.

## 5.8. Projekt Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind rechtlich Straßen, die nach StVO mit dem Verkehrszeichen 244.1 als Fahrradstraße gekennzeichnet sind. Die dürfen nur von Radfahrern benutzt werden, es sei denn man erlaubt dies durch ein Zusatzschild ausdrücklich (z.B. „Autofahrer frei“). Andere Fahrzeuge haben sich dem Radverkehr unterzuordnen und haben die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Radfahrer können nebeneinander fahren.

Verkehrsrechtliche Grundlage ist die VwV StVO – „Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist“, „Auf Fahrbahnen und Fahrradstraßen darf der Kraftfahrzeugverkehr nur gering sein (z. B. nur Anliegerverkehr). Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit darf nicht mehr als 30 km/h betragen.“

Eine Umwidmung kann erst nach Prüfung durch die Verkehrsbehörde geschehen, die andere Nutzer und Nutzungen sowie die Verkehrsbelastung (ggf. nach Messung) mit einbezieht.

Es sollen verschiedene Straßen darauf geprüft werden, ob sie sich als Fahrradstraße eignen. Dies sind nach erster Sichtung folgende Straßen:

- Fabrikstraße
- Hallstraße (Markt – Dom)
- Mönchskirchhof/Birkenhagen

Nach Wünschen aus Politik und Bürgerschaft soll langfristig auch eine fahrradfreundliche Verbindung bzw. mehrere Verbindungsalternativen zwischen Hochschule und Bahnhof geschaffen werden. Eine gesamte, durchgehend Fahrradstraße ist aber nicht möglich. (Abschnitte mit viel Verkehr, Kreuzungen). Es wurde aber bereits überblicksweise untersucht, wo möglichst komfortable Radverkehrsachsen zwischen Bahnhof und Hochschule eingerichtet werden können und welche Abschnitte davon als Fahrradstraße in Betracht kommen können. Auf diesen Verbindungen sind zunächst folgende Straßen weitergehend zu prüfen:

- Blumenthalstraße
- Uchtewall
- Carl-Hagenbeck-Str und Adam-Ileborgh-Straße
- Gneisenastr.
- Elisabethstraße

Außerdem ist die neu entstehende S-Bahn-Station Stendal-Hochschule in diese Betrachtungen einzubeziehen.

## 5.9. Projekt Schadenmanagement

Es soll ein interner Prozess in der Stadtverwaltung eingerichtet werden, der Schäden und Hinweise von verschiedenen Quellen (Radfahrer, Straßenschau etc.) sammelt. Damit kann man bei Gefahren (z. B. Scherben, umgestürzte Bäume) schnelle Interventionen organisieren oder bei Schäden (Löcher, Dellen etc.) eine Prioritätenliste erarbeiten, wo Schäden innerhalb der Unterhaltung beseitigt bzw. an den Straßenbulasträger übermittelt werden. Dies betrifft auch die projektierte Beschilderung.

Ein Teil des Prozess wird zurzeit in der Tiefbauverwaltung bereits aufgebaut. Wirtschaftswegen werden halbjährlich abgefahren und der Zustand bzw. Schwachstellen elektronisch erfasst. Dazu kann man die Schäden in einer Prioritätenliste werten, die bei der Unterhaltung berücksichtigt werden müssen.

Die Aufnahme der Schäden und Bürgermeinungen kann in verschiedener Weise erfolgen:

- Einrichtung einer Telefonnummer (mit Anrufbeantworter) und spezielle E-Mailadresse
- Kummerkasten an Rathaus/OT-Büros/Touristeninformation
- Internetseite (Verbindung Bürgermelder)



Abbildung 44: Beispiel "Scherbentelefon" in Offenburg

## 5.10. Projekt Information & Aktion

Ein Teil der Konflikte mit Radfahrern im Straßenverkehr und mit Fußgängern wird es auch mit gut ausgebauten Radwegen geben. Eine klare durchgängige, leicht nachvollziehbare Führung kann Unsicherheiten beseitigen und zur „richtigen“ Nutzung von Radverkehrsanlagen, Gehwegen und Straßen anregen. Jedoch wird dies den nicht bestimmungsgemäßen Gebrauch, zum Beispiel durch Fahren auf Gehwegen oder Fahren auf Radwegen in anderer Richtung nicht gänzlich eindämmen. Diese resultieren aus Wissenslücken, z. B. ob und wann man Radwege benutzen darf bzw. muss, aus Gewohnheit oder aus der bewussten Ignoranz von Regeln (aus Bequemlichkeit).

### Information

Um einige Konflikte, die im Gegensatz zu den „harten“ Faktoren wie Infrastruktur und Führung auf jenen „weichen“ Faktoren der Information beruhen, abzumildern könnte eine offensive Informations-Kampagne(n) an öffentlichkeitswirksamen Orten (v. a. Schulen, vor Ort auf Radwegen) sein.

Um noch andere Bevölkerungsgruppen zu erreichen, käme eine verständliche, lokalisierte Informationsbroschüre in Frage (mit Beispielsituationen aus Stendal). Diese sollte mit Radfahrplan und hilfreichen Ausflugstipps sowie Informationen (Reparatur, öffentliche Luftpumpen, Ausleihen, Fahrradboxen, Möglichkeiten des Bike+Ride etc.) angereichert sein, um

eine positive Wirkung zu erzielen. Sie sollte jedes Jahr aktualisiert werden und könnte so auch über aktuelle Entwicklungen informieren.

Pressearbeit, beispielsweise das Informieren zu allen Themen des Radverkehrs (Baumaßnahmen, Infos), sollte in regelmäßigen Abständen verfolgt werden. Diese Informationen sollten auch im Internet verfügbar sein (statisch auf der Internetseite der Stadt bzw. auch auf einem speziellen „Radkanal“ auf sozialen Medien).

## Aktionen

Zusätzlich sollte durch das Durchführen von Veranstaltungen ein fahrradfreundliches Klima etabliert werden. Dazu sollte das Fahrrad als Fortbewegungsmittel in die Köpfe aller gesellschaftlichen Gruppen kommen. Ein Beispiel sind geführte Fahrradtouren zum Tag des offenen Denkmals (wie z. B. in Dessau-Roßlau bereits etabliert), das Mitmachen bei der Aktion „Stadtradeln“.

Aber auch gezielte Aktionen wie „Geisterradler“ oder „Danke für Radler“ können durchgeführt werden, die in anderen Städten bereits erfolgreich angewendet werden. Bei „Geisterradlern“ wird mit Schildern drauf aufmerksam gemacht, wie gefährlich das Fahren auf der falschen Richtung ist. An bestimmten Tagen werden dann für „Richtigfahrer“ süße Bonbons verteilt, an „Falschfahrer“ saure. Ziel ist die unterschwellige Sensibilisierung und Belohnung. Voraussetzung für die Durchführung solcher Aktionen ist die Absicherung durch Mitarbeiter der Stadtverwaltung und der Polizei. Auch könnte die Stadt aktiv zur Beteiligung am ADFC-Fahrradklima-Test aufrufen und die Ergebnisse kommunizieren.



Abbildung 45: Aktion Stadtradeln (Webseite)



Abbildung 46: Aktion Geisterradler in Lüneburg  
Quelle: landeszeitung.de

## Vorbildfunktion

Die Hansestadt Stendal geht vorbildhaft voran und schafft für ihre Mitarbeiter\*innen und motiviert ihre Mitarbeiter dazu, das Fahrrad zu nutzen, z. B. durch Teilnahme an Aktionen. In vielen Bereichen sind die Voraussetzungen schon günstig, z. B. vorhandene Stellplätze und Dienstfahrräder. Dies sollte besser publik gemacht werden.

## 6. Prioritäten und weitere Organisation

### 6.1. Priorisierung

Bei der Priorisierung von Maßnahmen ist es wichtig, dass Maßnahmen auch umsetzbar sind, d. h. das es kommunale Straßen sind und im Rahmen der Verwaltungstätigkeit zu bewältigen sind. Es wird vorgeschlagen, folgende Projekte vorrangig umzusetzen:

#### Maßnahmen 2021

- Musterprojekt Arnimer Damm – Markierungen, Piktogrammreihe sollen hier erstmalig ausprobiert und auch von allen Einwohnern, Stadträten und Verwaltungsmitarbeitern ausprobiert werden können.
- Beschilderungsprojekt im Rahmen ILE/LEADER – Umsetzung
- Anfang 5.10 Projekt Information & Aktion
- Verkehrsschauen (Röxer Straße / Dahlemer Straße Magdeburger Straße Osterburger Straße)
- Planung 5.2 Raddirektverbindung Stendal-Zentrum – Uchtspringe

#### Maßnahmen 2022

- Verkehrsschauen (Ortsdurchfahrt Uenglingen, Ortsdurchfahrt Buchholz)
- Projekt Nachhaltige Mobilität und Bahnhofsumfelder
- Maßnahme 5.3.14 – Einbahnstraße Frommhagenstr
- Anordnung einer Fahrradstraße (z. B. Fabrikstraße)
- Projekt Dorfstraßen – Erhebung - Ergebnis soll in die nächste Fortschreibung des Konzeptes einfließen

#### Maßnahmen 2023

- 5.3.10 und 5.3.24 Lüderitzer-/Gardelegener Straße i.R. des Straßenbaus
- Verkehrsschau (Dahrenstedter Weg, Tangermünder Straße)
- Verbesserung für Radwege in Insel

### 6.2. Fortschreibung

Für die Koordinierungswirkung des Konzeptes wird eine Evaluation aller fünf Jahre vorgesehen. Ziele für die nächste Fortschreibung können sein:

- Übersicht über die Umsetzung / Erfahrungskontrolle
- Qualifizierung und Aktualisierung der Ziele der noch nicht umgesetzten Projekte
- Indikatorenkontrolle (siehe Punkt 4.3)
- Weiterer Fokus auf das Entwickeln von Standardlösungen
- Analyse von Bodenbelägen und Schadstellen
- Qualifizierung weiterer Punkte, Workshops zwischen Politik, Verwaltung, Interessenverbänden und gesellschaftlicher Gruppen

### 6.3. Weitere Einbeziehung von unterschiedlichen Nutzergruppen

Bis zur nächsten Evaluation soll der Radverkehr neben den üblichen Beteiligungen mit verschiedenen Nutzergruppen diskutiert werden. Dazu gehören z.B. Kinder und Jugendliche, Studenten und Senioren und Arbeitstätige. Die Anforderungen an Mobilität und das Radfahren in Stendal sind je nach Nutzergruppe unterschiedlich. Die gegebenen Anregungen sollten mit aufgenommen und gegebenenfalls gegeneinander abgewogen werden. Ziel ist die breite (und eigenständige) Nutzung der Radwege.

### 6.4. Weitere Organisation

Um das Radverkehrskonzept umzusetzen und generell den Radverkehr der Hansestadt Stendal dauerhaft voranzubringen wird folgendes vorgeschlagen:

Wichtig ist die Etablierung eines „**Radfahrverantwortlichen**“ innerhalb der Stadtverwaltung. Zu seinen Aufgaben können Netzwerkarbeit, das Planen von Aktionen und Infokampagnen, die kontinuierlich Überwachung und Fortschreibung des Radkonzeptes und die Organisation der Umsetzung sein.

Außerdem ist die Stadt in die „**Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen**“ (AGFK) eingetreten. Eine AGFK gibt es bereits in vielen Bundesländern, in Sachsen-Anhalt fehlte sie noch, sie wurde 2019 gegründet. Sie ist ein Netzwerk von Kommunen, Interessensvertretern und dem Land zum Thema Rad. Die Ziele sind:

- Förderung des Radverkehrs, Verkehrssicherheit verbessern, Fahrradtourismus als Wirtschaftszweig stärken
- Beratung und Hilfestellung für Mitglieder bei Planung, Konzepten, Anwendung von Regelwerken; Seminare, Fortbildungen, Öffentlichkeitsarbeit
- Informations- und Erfahrungsaustausch
- Zertifizierung zur „Fahrradfreundlichen Kommune“ (nur für Mitglieder!)

Die Grundfinanzierung wird das Land stellen (inklusive Organisation, Geschäftsstelle, Tagungen). Der Mitgliedsbeitrag liegt bei 500 EUR jährlich. Die Vorteile für die Hansestadt Stendal sind vor allem in der Expertise und Beratung zu allen Themen des Radverkehrs sowie einer guten Information zu Fördermöglichkeiten sowie im Austausch mit anderen Kommunen zu sehen. Inspirationen und Innovationen können so schneller Einzug halten.

## 6.5. Ausblick

Das Radverkehrskonzept bezieht sich nur auf den Radverkehr als ein Sektor des Gesamtverkehrs. Es geht darin um die Verbesserung der Rad-Infrastruktur und insgesamt auf eine verbesserte Wahrnehmung des Radverkehrs in der Bevölkerung und in Verbindung mit anderen Verkehrsteilnehmern. Es zielt auf eine erhöhte Nutzung des Radverkehrs unter Einbeziehung des öffentlichen Verkehrs und Senkung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (vornehmlich Autos). Es ist jedoch nicht Ziel und Thema dieses Konzeptes, eine signifikante Verschiebung in den Relationen zwischen den Verkehrsarten anzustreben und die aktive Substitution des Autos zu erreichen.

Für eine solche „Verkehrswende“ in Stendal ist ein **nachhaltiger Verkehrsentwicklungsplan** notwendig, der Themen wie u. a. geteilte Mobilität (Öffentliche Fahrradverleihsysteme, (E-)Car Sharing), Neuaufteilung von Verkehrsflächen (Reduzierung Parken, Shared Space, Auto-freie Zonen, (Teil-)Umwidmung von Straßen zu Radwegen, Geschwindigkeitsbegrenzungen), Stärkung des ÖPNV durch bessere Linienführungen und Preise) miteinschließt. Als weiterer Aspekt gehört unbedingt auch die Betrachtung des Fußverkehrs (unterschiedliche Nutzergruppen).

Nicht zuletzt ist auch der Radverkehr als solcher im Wandel begriffen. Elektromobilität wird mehr Einzug halten. Dies wird Veränderungen in den gefahrenen Geschwindigkeiten, in der Fahrzeugdichte auf Radwegen und in Nutzergruppen bewirken. Auch andere Fahrzeuge, beispielsweise Lastenfahrräder, werden die Mobilität in den nächsten Jahren verändern. Zurzeit können die bestehenden Radverkehrsanlagen diesem Wachstum nur zum Teil Rechnung tragen. Darum bietet dieses Konzept erste Ansätze, unsere Radwege zu verbessern. Dies ist aber nur ein Teil. Der andere ist, stets neue Entwicklungen im Auge zu behalten und in die weitere Arbeit einfließen zu lassen.

## 7. Anhang

### 7.1. Behandlung von Stellungnahmen

Im August und September hat das Radverkehrskonzept ausgelegen. Es haben sich mehrere gesellschaftliche Gruppen gemeldet. Es wurden aber auch Impulse aus der Politik abgewogen und aufgenommen.

Hier folgt die Abwägung der (zusammengefassten) Stellungnahmen:

Anregung	Kommentar und Behandlung
<b>Fahrradstraßen:</b> Nach Wünschen aus Politik und Bürgerschaft sollte eingehender darauf eingegangen werden, Fahrradstraßen im Stadtgebiet zu schaffen – als Einzelstraßen und auch eine fahrradfreundliche Verbindung zwischen Hochschule und Bahnhof.	Dies wurde nun im Abschnitt 5.8 Projekt Fahrradstraßen sowie im Zielplan neu berücksichtigt. Keine Änderung notwendig.
<b>Allgemeiner Verkehr:</b> Es sind alle Fortbewegungsmittel mitzudenken und als Alternativen für den Kfz.-Verkehr darzustellen.	Dieses ist wichtig, aber nicht Teil des Radverkehrskonzeptes. <b>Siehe dazu den neuen Ausführungen im Abschnitt 6.5 Ausblick.</b>
<b>Allgemeiner Verkehr:</b> Radbenutzung darf nicht zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer und Fortbewegungsmittel (Fußgänger, Rollstuhlfahrer etc.) gehen.	Dies wird so weit wie möglich in den einzelnen Begehungen (Abschnitt 5.3) zu berücksichtigen sein. <b>Der Hinweis wurde ergänzt.</b>
<b>Einbahnstraßen:</b> Alle Einbahnstraßen für entgegengesetzten Radverkehr öffnen.	Dieses Thema wurde im Abschnitt 5.7 behandelt. Es werden Einbahnstraßen nach und nach geprüft und ggf. frei gegeben. Keine Änderung notwendig.
<b>Gesetzliche Regelungen für den Radverkehr ändern</b> (z.B. Schutzstreifen außerorts, mehr Geschwindigkeitsbeschränkungen).	Nicht Teil der kommunalen Hoheit.
<b>Landeverkehrsverbindungsnetz</b> ausbauen.	Vom Land wird gerade das Landesradverkehrsnetz Sachsen-Anhalt – LRVN 2020 erarbeitet. Darin werden die Erkenntnisse des RVK 2020 Stendal eingebracht.
Einheit von Strecke und <b>Ortsdurchfahrten in den Dörfern</b> schaffen.	Siehe Abschnitt 5.5. Keine Änderung notwendig.

Anregung	Kommentar und Behandlung
<b>Fehlende sichere Querungen.</b>	Dies wird so weit wie möglich in den einzelnen Begehungen (Abschnitt 5.3) zu berücksichtigen sein. Keine Änderung notwendig.
<b>Verkehrszeichen</b> – für alle sichtbar und selbsterklärend machen.	Verkehrszeichen werden nach den Maßgaben der StVO angeordnet und angebracht. Hier wird das geforderte „Sichtbarkeitsprinzip“ bereits angewandt. Bei Hinweisschildern und Routenführungen sind mehr Freiheiten möglich. Einzelne Hinweise werden gern aufgenommen. Ein anderer Aspekt ist die Klarstellung bei Situationen, bei denen Schilder bzw. Kennzeichnungen optional sind. Dies ist z.B. bei der Piktogrammreihe für den Radverkehr der Fall. Der Einsatz dieses selbsterklärenden Zeichens ist geplant. Keine Änderung notwendig.
<b>Installation von Grünabbiegepfeilen für den Radverkehr</b>	Dieses Verkehrszeichen ist neu und noch nicht genutzt. Ergibt sich bei Umgestaltungen von Kreuzungen ein Bedarf, wird dieser aber gern geprüft und umgesetzt. Keine Änderung notwendig.
<b>Radabstellanlagen</b> einrichten, möglichst nach ADFC Qualitätsprüfung (Frommhaugenstr.), Boxen mit Sharingangeboten an Bahnhöfen und im Bereich von Sichtdreiecken (nach Wegfall durch Erhöhung der Sichtbeziehungen).	Radabstellanlagen sind noch kein Thema im Radverkehrskonzept gewesen. Es wurde ein Hinweis im Abschnitt 5.1 eingefügt. Sharing-Angebote sind derzeit kein Thema für die öffentliche Bereitstellung durch die Verwaltung. Jedoch sind Fahrradboxen bereits am Bahnhof vorhanden. Weitere sind im Projekt 5.6 Projekt Nachhaltige Mobilität und Bahnhofsumfelder vorgesehen. <b>Die Anlage von Stellplätzen an nutzbaren Orten wird geprüft.</b>
<b>Information und Aktion:</b> Ausbau von Kontrollen und Sanktionen	Dies ist Aufgabe der Polizei auf Grundlage der aktuell geltenden Gesetze. Mit der Polizei wurde und wird in Zukunft zusammengearbeitet. Keine Änderung notwendig.
<b>Stendal grüner gestalten:</b> besseren Sonnenschutz durch Bäume für Zufußgehende, Rückbau des CO <sub>2</sub> -belastenden Verkehrs	Sind Themen, die nicht im Zuge des Radverkehrskonzeptes gelöst werden können.

Anregung	Kommentar und Behandlung
<p><b>Straßenneubau:</b> Kurven enger gestalten, damit rechtsabbiegende LKWs Schrittempo fahren und damit die Unfallgefahr minimiert wird</p>	<p>Thema, das nicht im Zuge des Radverkehrskonzeptes gelöst werden kann. Straßen werden nach Richtlinien gebaut. Zielführender sind optisch wirksame Einengungen, die schon angewendet werden. Keine Änderung notwendig.</p>
<p>Beim Bau von Mehrfamilienhäusern müssen ausreichend <b>Radabstellmöglichkeiten</b> geschaffen werden.</p>	<p>Eine solche „Radstellplatzverordnung“ hat keine gesetzliche Grundlage. Es liegt im Ermessen des Grundstückseigentümers im Sinne seiner Mieter Fahrradabstellanlagen herzustellen. Exkurs: eine solche Regelung ist seit 2015 in der Landesbauordnung in Baden-Württemberg bereits enthalten. Je Wohnung sind zwei geeignete Fahrradabstellplätze, wettergeschützt und leicht zugänglich, bereit zu stellen. Im Entwurf zur Änderung der Bauordnung Sachsen-Anhalt sind 2020 solche Änderungen nicht vorgesehen. Eine Änderung könnte hier über die Landesverwaltung bzw. -politik erfolgen.</p>
<p><b>Mitarbeitende der Hansestadt Stendal finanzielle Anreize zur Radnutzung geben und Diensträder (auch Lastenräder) zur Verfügung stellen.</b></p>	<p>Die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung Stendal nutzen bereits oft das Rad, sobald Entfernungen dies zulassen. Dienstfahräder gibt es bereits. Als Vorbildwirkung könnten hier z. B. die Teilnahme an Aktionen sein (siehe Abschnitt 5.10).</p>
<p><b>Deutschlandweit übliche Wegweisung</b> für den Radverkehr einrichten</p>	<p>Eine deutschlandweit übliche Wegweisung gibt es nicht, diese sind je nach Bundesland unterschiedlich. In Sachsen-Anhalt gilt die das „Touristisches Leitsystem Sachsen-Anhalt“. Anhand dieses Systems wird die künftige Beschilderung (Abschnitt 5.4) eingerichtet. Keine Änderung notwendig.</p>
<p><b>Allgemeine Servicestellen</b> für alle Fortbewegungsmittel installieren: E-Tankstellen, Luftpumpen, Schlauchautomaten</p>	<p>Schlauchautomaten sind Teil der Wirtschaft bzw. des Einzelhandels, es gibt solche in Stendal auch bereits. Diese werden künftig auch auf einer Seite im Internet als Info dargestellt. <b>Eine E-Ladestation für Elektrofahräder ist jetzt im Abschnitt 5.6 aufgenommen.</b></p>

Anregung	Kommentar und Behandlung
Verkehrsberuhigte Zonen in Dörfern und Engstellen.	Diese Zonen werden wenn notwendig, im Rahmen geltender Vorschriften und Richtlinien eingesetzt. Keine Änderung notwendig.
Einstellung von Beauftragten für den Fahrradverkehr in der Hansestadt Stendal	Dies ist im Abschnitt 6.4 bereits enthalten: „Wichtig ist die Etablierung eines ‚Radfahrverantwortlichen‘“ innerhalb der Stadtverwaltung. Keine Änderung notwendig.
Im Konzept von Beteiligung der Bürger*innen die Rede, Kinder und Jugendliche unter 16 Jahren haben keinen Bürgerstatus. Überall im Konzept wäre es deshalb ratsam, das Wort 'Bürger' durch 'gesellschaftliche Gruppen' zu ersetzen.	<b>Dies wurde berücksichtigt und geändert.</b>
Projekt Schadensmanagement: Es ist erkennbar, dass im höheren Alter digitale Medien bevorzugt werden. Eine „Stendal-App“ könnte Informationen die für die gesamte Hansestadt in vielen Bereichen nutzbar machen, auch im Radverkehr.	Die Entwicklung einer „Stendal-App“ ist zurzeit nicht in Planung. Der Trend geht darin, Webseiten für Mobilgeräte anzupassen. Die Anpassung der Webseite an die Erfordernisse aller gesellschaftlicher Gruppen („User experience“) wird in Zukunft eine hohe Bedeutung haben, kann aber nicht mit dem RVK 2020 gelöst werden. Keine Änderung notwendig.
Eine Beteiligung der Kinder- und Jugendinteressenvertretung ist an konkreten Orten erforderlich und hilfreich. Dies betrifft vor allem Schulstandorte.	<b>Dies wurde im Punkt 6.3 neu aufgenommen.</b>
Direktverbindung Stendal-Uchtsprunge – alternative Vorschläge für Routenführung durch den Ortschaftsbeirat	<b>Diese Routenführungen sind nun als Alternativroute dargestellt. Konkrete Ausarbeitung in der Projektdurchführung.</b>

## 7.2. Anhänge/Pläne

Als Pläne liegen diesem Konzept bei:

Anhang 1: Analyse bestehender Radwegeverbindungen

Anhang 2: Zielplan und Radwegpriorität

Anhang 3: Netz knotenpunktbasierte Wegweisung, Radrouten - Lage und Beschilderung