

HAUSPOST



Abteilung 3.4 Tiefbau

[www.stendal.de](http://www.stendal.de)

Anschrift: Markt 1  
39576 Hansestadt Stendal

Auskunft erteilt: **Nadine Jäger**  
Bauverwaltung  
Telefon: +49 (3931) 65-1565  
Fax: +49 (3931) 65-1579  
E-Mail: [nadine.jaeger@stendal.de](mailto:nadine.jaeger@stendal.de)

Ihre Nachricht vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen (**stets angeben**)

Ort, Datum

3.5-66 17 02-23-12

Hansestadt Stendal, 13.09.2023

### **Auslage Entwurfsplanung Grundhafter Ausbau Haferbreiter Weg, 1. Bauabschnitt Stellungnahme der örtlichen Verkehrsbehörde**

Sehr geehrter Herr Erdmann,

seitens der örtlichen Verkehrsbehörde der Hansestadt Stendal wird zur beabsichtigten Ausweisung des Haferbreiter Weges zwischen der Arneburger Straße und der Uchtebrücke als Fahrradstraße nach erfolgtem grundhaftem Ausbau wie folgt Stellung genommen:

Entsprechend der Randnummer 1 zu den Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) kommt die Anordnung einer Fahrradstraße „nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.“

In der Randnummer 2 zu den vorgenannten Zeichen ist überdies folgendes festgeschrieben: „Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z.B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen ... ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).“

Auf Grund der vorgenannten Vorschrift bedarf die Einrichtung von Fahrradstraßen zunächst einer konzeptionellen zusammenhängenden Planung hinsichtlich eines Radverkehrsnetzes. Dabei ist für die entsprechende Lenkung des verdrängten Kraftfahrzeugverkehrs Sorge zu tragen.

Dem Konzept einer Fahrradstraße liegt zugrunde, dass auf Nebenstraßen auf denen der Fahrradverkehr die vorherrschende Verkehrsart bereits ist oder dies zu erwarten ist, der übrige Fahrzeugverkehr zugunsten des Fahrradverkehrs grundsätzlich ausgeschlossen wird. So soll die Konfliktsituation zwischen Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr aufgelöst werden.

Grundsätzlich darf Kraftfahrzeugverkehr nur im Ausnahmefall zugelassen werden, wenn hierfür zwingende oder zumindest gewichtige Gründe vorliegen. Diese Gründe dürfen der Auflösung von

Konflikten und Gefahren wegen des Miteinanders von Kraftfahrzeug- und Radverkehr auf der Fahrbahn der Fahrradstraße im Einzelfall nicht entgegenstehen. Hierzu zählen z.B. Anlieger, die auf Ihre Grundstücke mit den Kraftfahrzeugen zum Parken auffahren, nicht jedoch Fahrzeugführer, die die gesamte Fahrradstraße durchfahren, um zu Ihren Grundstücken außerhalb der Fahrradstraße zu gelangen.

Für den Fahrverkehr gilt in Fahrradstraßen automatisch eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Dies wird nicht separat ausgeschildert, sondern ist durch das Verkehrszeichen 244.1 (Beginn einer Fahrradstraße) geregelt (analog der vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit in einem verkehrsberuhigten Bereich).

Zudem dürfen Radfahrer nebeneinander fahren.

Bislang sehen die Konzepte der Hansestadt Stendal (Radwegekonzept, Integriertes Verkehrskonzept, Stadtentwicklungskonzept) die Ausweisung einer Fahrradstraße im Ausbaubereich nicht vor. Im Radwegekonzept wird der Bereich zwischen der Kreuzung Schützenplatz und der Sporthalle betrachtet und ein Ausbau mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 vor der Schule empfohlen, damit keine (separate) Radverkehrsanlage notwendig wird.

Der Altmarkrundkurs führt zudem aus Richtung Haferbreite kommend vor der Uchtebrücke auf die Straße Am Uchedamm und läuft damit nicht über den geplanten Bauabschnitt bzw. endet vor diesem.

Die Kreuzung am Schützenplatz ist für die Aufnahme des Radverkehrs aus einer Fahrradstraße derzeit ungeeignet bzw. durch das bloße Aufführen auf die zu schmalen Nebenanlagen sogar gefährlich.

Dadurch, dass nur ausnahmsweise der Anliegerverkehr in einer Fahrradstraße zugelassen werden soll, müssen alternative Verkehrsführungen für den Ziel- bzw. Quellverkehr nördlich der Uchtebrücke ausgewiesen werden. Diese Verkehrsteilnehmer gehören, wie oben bereits angeführt, nicht zu den Anliegern dieses Straßenabschnittes.

Die Variante 3.1C wird seitens der örtlichen Verkehrsbehörde befürwortet. Bei (späterer) Vorlage eines geeigneten Konzeptes kann hier unproblematisch eine Fahrradstraße eingerichtet werden.

Zur Sicherung des Schulweges bietet diese Variante überdies die Möglichkeit der Ausweisung eines geschwindigkeitsreduzierten Bereichs von 30 km/h vor der Schule.

Mit freundlichem Gruß

  
Nadine Jäger  
Sachbearbeiterin

