

1. **Vorfahrt:** ursprünglich war dem Geh- und Radweg kein Vorfahrtsrecht eingeräumt. Außer an einem Waldweg (Nähe der Roseburg) wurde allen querenden Wegen und Straßen das Vorfahrtsrecht mit Z205 eingeräumt. Eine positive Beschilderung (Z306), der querenden Wege und Straßen, ist mir nicht bekannt. Im Sommer/ Herbst 2020 erfolgte der Abbau der Z205. Durch den Abbau aller Z205 ist dort, wo keine Umlaufgitter montiert sind (K-, L- und B-Straßen), eine unsichere Situation entstanden. Begründet ist dies meist dadurch, dass man an der baulichen Gestalt der Wege und Straßen nicht erkennen kann, ob es eine Straße, ein Waldweg oder landwirtschaftlicher Weg ist. Viele Wege oder Straßen sind Zufahrtswege zu einzelnen Wohnhäusern, Wochenendgrundstücken und Gartenanlagen, deren Oberfläche oft unbefestigt ist. Man kann also nicht entscheiden, ob §8 STVO (1) oder (1) 2 zutrifft. Von den Verkehrsteilnehmern kann man nicht erwarten, die Widmung der Wege zu kennen. An der Querung der Kahlenbergstraße ist der parallel verlaufende Bordstein abgesenkt, so dass dieser Straße die Vorfahrt nach STVO §10 eingeräumt wird. Dies kann man als Radfahrer kaum erkennen oder erwarten. Die STVO empfiehlt dazu:

„Dort, wo eine Klarstellung notwendig ist, kann Zeichen 205 stehen“.

Die Z205 sind z.Zt. nur temporär an den K- Straßen angeordnet, die als Umleitungsstrecken stark befahren werden.

Intelligente **Markierungen** (VwV zur STVO §8) fehlen grundsätzlich, wären aber sehr hilfreich. Hervorragend sind diese dargestellt in „[Musterlösungen Radnetz BW](#)“: Punkte 9.4.-1 und 10.2-1.

Der Verkehr auf dem Radweg ist, nach meiner Erfahrung, etwa 10 bis 30 Mal höher, als auf der Kahlenbergstraße. Beispiele: am 31.3.2021, früher Nachmittag: innerhalb 10 min über 20 Radfahrer, aber nur 2 PKW. Ähnlich auch am 7.11.2020 und im Sommer 2020, als ich an keiner dieser (untergeordneten) Kreuzungen halten brauchte.

M.E. ist es erforderlich, im Rahmen einer Verkehrsschau das Vorfahrtsrecht, unter Berücksichtigung aller Punkte der VwV zu §§8, 10 und §39-43 zu Z205 und Z206, festzulegen.

Zu beachten ist weiterhin, dass der Radweg als Alternative zu einem straßenbegleitenden Radweg an der L242 gebaut wurde und vornehmlich dem Alltagsradverkehr zu dienen hat, deren Bedingungen sich vom touristischem Radverkehr unterscheiden (z.B.: ERA 2010, Seite 10 Tabelle 2).

Markierungslösungen und **taktile Oberflächen** haben sich bei Bahntrassenradwegen bewährt und weitgehendst durchgesetzt. Siehe hierzu auch mein Schreiben vom 17.12.2019 mit Beispielen.

2. **Umlaufsperrn:** Umlaufsperrn sind 5 Mal an K-, L- und B- Straßen angeordnet. Mit einer Einfahrbreite, bzw. Abstand, von 1,10m entsprechen sie nicht der ERA 2010 Punkt 11.1.10. in der mindestens 1,5m gefordert werden. Die ERA 2010 ist mit Erlass des MLV [verbindlich für Neuanlagen](#).

Radfahrer mit Tandem, Anhänger oder mit Sonderfahrrädern für Behinderte (Dreiräder) werden unzulässig behindert. Weiterhin können die Umlaufsperrn die Unfallgefahr erhöhen, weil sie ein zügiges Beräumen der Straße behindern oder Radfahrer, bei Gegenverkehr, seitlich vorbeifahren. Siehe u. A. erstes Foto der Dokumentation. Seit über 10 Jahren wird in D meist auf Umlaufsperrn ganz verzichtet oder nur eine Hälfte belassen (Vennbahnradweg, Kanonenbahnradweg, Ilmradweg, Radweg Rotkäppchenland, Werra-Unstrut Radweg, Altmühltal Radweg, Ruhrradweg, Bahnradweg Eisenberg, Saaleradweg Almrich, Zuckerbahnradweg Zeitz- Camburg).

3. **Sperrpfosten:** Insgesamt sind an 13 Standorten Sperrpfosten angeordnet: an allen Querungen, außer an denen mit Umlaufsperrn. Dies widerspricht der ERA 2010 Punkt 11.1.10. erheblich. Ob hierfür Anordnungen der Strassenverkehrsbehörde vorliegen, ist mir nicht bekannt. Eine Begründung für deren Notwendigkeit ist für mich nicht nachvollziehbar und dürfte so auch einmalig in D sein, außer im Harz. M. E. liegt auch ein Widerspruch zur [Förderrichtlinie](#) vor:

Eine Radverkehrsanlage ist so zu bemessen, dass sie dem Stand der Technik entspricht, der in Normen, Richtlinien und Empfehlungen (z. B. Richtlinien für die Anlage von Landstraßen – RAL, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAS, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA) dokumentiert ist. Für gemeinsame Geh- und Radwege außerorts beträgt die Regelbreite 2,50 Meter gemäß ERA, mindestens jedoch 2,25 Meter zur Ermöglichung des Betriebs- und Unterhaltungsdienstes.

Die Radverkehrsanlage entspricht in mehreren Punkten nicht dem Stand der Technik; durch die Sperrpfosten wird die Unterhaltung des Weges, z.B. auch der Schneeräumung, fast unmöglich gemacht, zumindest der Aufwand wesentlich erhöht. Durch Sperrpfosten und Umlaufsperrn können Rettungsdienste erheblich behindert werden. (Am Saaleradweg, bei Wettin, wurden alle Sperrpfosten entfernt, nachdem der Rettungsdienst, erst mit deutlicher Verspätung, einem kollabierten Radfahrer helfen konnte und dieser verstarb)

4. **ZZ 2026 (kein Winterdienst):** alle Sperrpfosten tragen das ZZ 2026 (kein Winterdienst). Da dies Zeichen nicht im Verkehrszeichenkatalog aufgeführt ist, müsste m.E. die Genehmigung des LVW Amtes vorliegen oder es ist unzulässig.

Auszug aus dem Straßengesetz Sachsen Anhalt §47:

§ 47
Straßenreinigung, Winterdienst

(1) Die Gemeinde hat alle öffentlichen Straßen innerhalb der geschlossenen Ortslage zu reinigen. Das gilt auch für Bundesstraßen.

(2) Die Gemeinde ist zum Winterdienst auf Gehwegen und Fußgängerüberwegen nach Maßgabe ihrer Leistungsfähigkeit verpflichtet. Diese Pflicht gilt auch in Bezug auf Gehwege und Fußgängerüberwege im Zuge von Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen. Soweit in Fußgängerzonen

M.E. ist es unzulässig, den Winterdienst auf diesem Geh- und Radweg nicht durchzuführen, zumal er als Radweg für den Alltagsradverkehr hergestellt ist und auch genutzt wird. Im ersten Abschnitt sind die Zusatzzeichen in einer Höhe von 1,7m angebracht. Dies steht im Widerspruch zur VwV STVO mit einer Mindesthöhe von 2,2m.

5. **Zeichen 260 (Verbot für Krafträder und mehrspurige Kraftfahrzeuge):** ursprünglich trugen alle Sperrpfosten das Z240 (benutzungspflichtiger Geh- und Radweg), die inzwischen alle demontiert wurden (Ist jetzt konform zu VwV §2 und ERA2010 Tabelle 17). Das Z260 wurde an den ersten vier Kreuzungen ab Rieder montiert. M.E. ist es an weiteren Standorten, insb. in Ballenstedt, erforderlich, wo man an der Gestalt des Weges deren vorgesehene Nutzung nicht immer eindeutig erkennen kann. Entsprechende Erfahrungen müssten im Ordnungsamt Ballenstedt vorliegen. Eine logische Systematik der Anordnung dieser Zeichen ist z.Zt. nicht zu erkennen.

6. **Musterlösungen Baden [Württemberg Link hier](#)**

Es wäre der Qualität der Radverkehrsanlagen sehr dienlich, würden die Beispiele der „Musterlösungen Baden Württemberg“ in Sachsen Anhalt empfohlen werden.