Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0198/15	04.08.2015

zum/zur

A0086/15 SPD-Stadtratsfraktion

Bezeichnung

Lückenschluss des Elberadweges in Westerhüsen

Verteiler	Tag
Der Oberbürgermeister	18.08.2015
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	27.08.2015
Stadtrat	08.10.2015

In der Sitzung des Stadtrates am 09.07.2015 wurde nachfolgender Antrag gestellt.

Zur Schließung der Lücke im Verlauf des Elberadweges im Bereich Westerhüsen werden die erforderlichen Maßnahmen eingeleitet. Zur Erhöhung der Sicherheit der derzeit noch die Straße nutzenden Radfahrer sollen zudem kurzfristig Schutzmaßnahmen wie z.B. die Markierung eines abgegrenzten Radwegebereiches umgesetzt werden. Die notwendigen Mittel zur Finanzierung der Maßnahmen sind aus den entsprechenden Planungen für die DS0031/15 herauszulösen.

Die Verwaltung nimmt folgendermaßen Stellung dazu:

Der Querschnitt des Verkehrsraumes des Straßenzuges Alt Salbke/Alt Westerhüsen zwischen Kreuzhorststraße/Hadmersleber Straße und Kieler Straße/Sohlener Straße, über den der Elberadweg-Alternativroute ausgewiesen wird, stellt sich wie folgt dar: (von Ost nach West):

- zwischen 2,58 m und 5,34 m Gehweg
- zwischen 2,40 m und 2,90 m Fahrspur
- ca. 6,00 m befahrbarer Gleisbereich
- zwischen 2,60 m und 2,70 m Fahrspur
- zwischen 2,57 m und 5,65 m Gehweg.

In den relativ breiten Seitenbereichen an der Kieler Straße (5,34 m bzw. 5,65 m) stehen Bäume, so dass die nutzbare Breite wesentlich geringer ist.
Radverkehrsanlagen sind auf dem Straßenzug nicht vorhanden.

Die Herstellung bzw. auch die Markierung von Radverkehrsanlagen in vorhandenen Verkehrsräumen muss entsprechend den gültigen Richtlinien und Empfehlungen (z.B. Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen - RASt 06 und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 2010) erfolgen. Linienführung und Querschnittsgestaltung müssen eindeutig, stetig und sicher sein.

Die Eignung bestimmter Führungsformen für den Radverkehr hängt im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs auf der jeweiligen Straße ab.
Die Verkehrsbelegung in der Spitzenstunde auf dem Straßenzug Alt Salbke/Alt Westerhüsen liegt zwischen 1.200 und 1.320 Kfz/h (Verkehrszählung v. 10.09.2013 am Knotenpunkt Alt Salbke/Alt Westerhüsen/Welsleber Straße). Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Bild 7 - Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen - sind hier bei einer zulässigen Geschwindigkeit des

Kraftfahrzeugverkehrs von 50 km/h die Führungsformen Radfahrstreifen, Radweg oder gemeinsamer Geh- und Radweg zu prüfen.

Radfahrstreifen:
Radfahrstreifen sind durch Breitstrich abgetrennte Sonderfahrstreifen. Vom Kraftfahrzeugverkehr dürfen sie nicht im Längsverkehr befahren, jedoch zum Ein- und Ausbiegen sowie zum Erreichen von Parkständen überquert werden. Sie werden grundsätzlich nur im Einrichtungsverkehr genutzt. Die Mindestbreite von Radfahrstreifen beträgt 1,85 m. Bei hohen Kraftfahrzeug- bzw. Radverkehrsstärken, beim häufigen Auftreten von Fahrrädern mit Anhängern oder schlecht befahrbarer Entwässerungsrinne sollen sie entsprechend breiter angelegt werden. Angrenzende Fahrstreifen sollen mindestens 2,75 m breit sein, die Regelbreite beträgt 3,25 m.

Auf dem betrachteten Abschnitt des Straßenzuges Alt Salbke/Alt Westerhüsen wäre die Markierung von Radfahrstreifen auf den Flächen der beidseitig der Gleise liegenden Fahrspuren möglich. Der Kfz-Verkehr würde dann den Gleisbereich, der in ausreichender Breite zur Verfügung gestellt werden kann, gemeinsam mit der Straßenbahn nutzen. Pro Fahrtrichtung wäre eine durchgehende Fahrspur für den Kfz-Verkehr vorhanden. Die Straßenbahnhaltestellen könnten in vorhandener Form bis zum barrierefreien Umbau erhalten bleiben.

Radwege:
Baulich angelegte Radwege befinden sich im Seitenraum und sind durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Die Regelbreite für richtungsgebundene Radwege beträgt 2,00 m, unter bestimmten Bedingungen (z.B. bei häufig auftretenden Belastungs-spitzen, z.B. Fahrradpulks und im Verlauf von Hauptverbindungen des Radverkehrs) können größere Breiten erforderlich sein.
Danebenliegende Gehwege sollten eine Mindestbreite von 2,30 m erhalten. Der Sicherheitsabstand zur Fahrbahn von 0,75 m muss gleichfalls gewährleistet sein, so dass neben den Fahrspuren eine Seitenraumbreite von jeweils mindestens 5,05 m (0,75 m + 2,00 m + 2,30 m) erforderlich wird, die jedoch an keiner Stelle des Straßenzuges im Bestand zur Verfügung steht. Auch im Bereich der Straßenbahnhaltestellen Welsleber Straße und Husumer Straße, die z.Zt. keine gesonderten Warteflächen für die Fahrgäste besitzen, können aus Platzmangel keine Radwege angelegt werden.
Insofern ist die Anordnung von Radwegen ohne Grunderwerb und grundhaften Ausbau des Straßenzuges nicht möglich.
Die gleiche Aussage gilt für einen einseitigen Zweirichtungsradweg, der eine Regelbreite von 3,00 m besitzen soll.

gemeinsamer Geh- und Radweg:
Die gemeinsame Führung von Rad- und Fußgängerverkehr ist nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering sind. Unterschieden werden benutzungspflichtige Führungen (gemeinsamer Geh- und Radweg mit Zeichen 240 StVO) oder auch in besonderen Fällen solche ohne Benutzungspflicht (Zeichen 239 StVO mit Zusatz „Radfahrer frei“). Die Einsatzgrenzen werden in Abhängigkeit von der Anzahl der Fußgänger und Radfahrer je Spitzenstunde und nutzbare Wegbreite entsprechend Bild 15 in der ERA 2010 vorgegeben. Die Mindestbreite des erforderlichen Seitenraumes beträgt für beide Varianten 2,50 m Geh-/Radweg plus 0,75 m Sicherheitsraum zur Fahrbahn und
0,20 m Abstand zu Hauswänden und Zäunen. Addiert ergibt das eine Breite von 3,45 m, die auf dem Straßenzug Alt Salbke/Alt Westerhüsen auf langen Abschnitten einschließlich an den Haltestellen, die weitestgehend keinen gesonderten Wartebereich besitzen, nicht vorhanden ist. Schon allein aus diesem Grund ist die Anordnung gemeinsamer Geh- und Radwege nicht möglich.

Fazit:

Die Schaffung eines abgegrenzten Radwegebereiches im Zuge des Elberadweges – Alternativroute auf dem Straßenzug Alt Salbke/Alt Westerhüsen zwischen den Knotenpunkten Kreuzhorststraße/Hadmersleber Straße und Kieler Straße/Sohlener Straße ist aus Sicht der Verwaltung nur durch die Markierung von Radfahrstreifen auf den beiden äußeren Kfz-Fahrstreifen möglich.

Die DS0031/15 15 „Zusammenfassung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen Süd/Südost für die Stadtteile Leipziger Straße/Hopfengarten/Salbke und Westerhüsen“ wurde von den Fachausschüssen nicht empfohlen. Die dort dargestellten Maßnahmen sind somit im Haushalt nicht berücksichtigt.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr