

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 24.10.2016
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0266/16

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	29.11.2016	nicht öffentlich
Stadtrat	08.12.2016	öffentlich

Thema: Radweg Ulrichshaus

In der Sitzung des Stadtrates am 15.09.2016 wurde der Oberbürgermeister beauftragt zu prüfen [Beschluss-Nr. 1047-031(VI)16],

1. *ob die Masten der Straßenbahn-Oberleitungen an der Westseite des Breiten Weges entlang des Ulrichshauses technisch und verkehrsrechtlich zwischen die Straßenbahntrasse und die PKW-Fahrspur versetzt werden können und*
 2. *ob dann in diesem Bereich ein Fahrradweg ausgewiesen werden kann.*
- Bei positivem Prüfergebnis ist eine Kostenschätzung vorzunehmen.*

Im Zusammenwirken mit den Magdeburgern Verkehrsbetrieben GmbH & Co. KG (MVB) empfiehlt die Stadtverwaltung, den derzeitigen Zustand im Breiten Weg in Höhe des Ulrichshauses zu belassen.

Begründung:

Bevor auf eine technische Machbarkeit zur Anlage eines Radweges auf der Westseite des Breiten Weges näher eingegangen wird, werden hierzu die städtebaulichen und daraus ableitend die verkehrlichen Prämissen zum Bau der beiden Häuser Allee-Center und Ulrichshaus herangezogen.

Eine der städtebaulichen Prämissen war, den Verkehrsraum zwischen den beiden Häusern im Breiten Weg so schmal wie möglich zu gestalten. Zur Aufrechterhaltung des fließenden Verkehrs im Breiten Weg (Fuß-, Rad-, Kfz- und Straßenbahnverkehr) und insbesondere zur Gewährleistung des querenden Fußverkehrs über den Breiten Weg ergab zwischen den beiden Gebäudekanten folgende Straßenraumaufteilung von West nach Ost:

2,00 m	Sicherheits- und Aufstellstreifen für querende Fußgänger
3,35 m	Fahrspur in Richtung Süden
2,50 m	Sicherheits- und Aufstellstreifen für querende Fußgänger
5,50 m	Straßenbahntrasse
2,50 m	Sicherheits- und Aufstellstreifen für querende Fußgänger
3,35 m	Fahrspur in Richtung Norden
1,50 m	Radweg
4,50 m	Sicherheits- und Aufstellstreifen für querende Fußgänger, incl. Baumscheiben und Fahrrad-Abstellplätze mit Anlehnbügel
25,20 m	Straßenraumbreite

Die Sicherheits- und Aufstellstreifen wurden erforderlich, um den Fußgängern die Möglichkeit einzuräumen, einen direkten Sichtkontakt zu den Kfz- und Radfahrern sowie den Straßenbahnfahrern herstellen zu können. Gleiches gilt auch im umgekehrten Sinne, dass querungswillige Fußgänger sofort und zweifelsfrei durch Fahrzeugführer als solche zu erkennen sind.

Der Breite Weg wurde als Tempo 30-Strecke konzipiert. Demzufolge sollte der Radfahrer im ursächlichen Sinne im Mischverkehr auf beiden Fahrbahnen „mitschwimmen“. Auf der westlichen Fahrbahn ist dieser Ansatz weitgehend umsetzbar, da bedingt durch die Ampelsteuerung der Radfahrer im Allgemeinen getrennt vom Kfz-Verkehr in diesen Abschnitt geführt wird. Problematisch wird es hierbei nur, wenn der meist nachfolgende linksabbiegende Kfz-Verkehr aus dem Breiten Weg kommend versucht, den Radfahrer in diesem Abschnitt trotz nicht ausreichendem Seitenabstand (siehe § 5 (4) der StVO) zu überholen.

Auf der Ostseite des Breiten Weges wurde dagegen im Zuge der Knotenpunktzufahrt das Mischprinzip nicht angewandt, um somit das im Zufahrtsbereich bestehende höhere Konfliktpotential zwischen Kfz- und Radfahrern sowie querenden Fußgängern zu mindern.

Unabhängig von diesen städtebaulichen Prämissen wurden die MVB bezüglich einer technischen Realisierbarkeit zur Umstationierung von zwei kombinierten Fahrleitungs- und Beleuchtungsmasten im Breiten Weg Südabschnitt vor dem Ulrichshaus zu einer Stellungnahme aufgefordert.

Durch die MVB wurden die vorgeschlagenen Ausführungsvarianten

1. Versetzen der beiden Maste in die westlich vom Gleis gelegene separate Verkehrsfläche
2. Befestigung der Verspannungen am Gebäude
3. Mittelmastaufstellung

betrachtet.

Zu 1: Die unterirdische Bebauung der Medienträger wurde bei der Untersuchung nicht berücksichtigt. Es würden hier Umverlegungen erforderlich werden, die in der Kostenschätzung noch nicht berücksichtigt worden sind.

Die separate Fläche zwischen westlicher Fahrbahn und Gleisanlage weist eine Breite von 3,14 m am Mastpaar 027/005/ 027/006 und 3,50 m am Mastpaar 030/043/ 030/044 jeweils bezogen auf die Gleismitte auf. Eine Stationierung der Maste in dieser Fläche wäre auf Grund der einzuhaltenden Sicherheitsabstände grundsätzlich möglich. Jedoch wären entsprechende Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit erforderlich.

Die Kosten für diese Variante werden inklusive eventueller Umverlegungen von Leitungen im Untergrund mit ca. 70.000,00 € eingeschätzt.

Zu 2: Der Befestigung der Verspannungen am Gebäude könnte aus architektonischen Gründen der Vorzug gegeben werden. Jedoch sind hierfür vertragliche und baurechtliche Voraussetzungen zu schaffen. Dazu wären durch ein dafür autorisiertes Planungsbüro entsprechende Planungsunterlagen zu erstellen. Voraussetzung dafür wäre die Zustimmung/ Genehmigung des Gebäudeeigentümers sowie die Übergabe und Prüfung der baustatischen Unterlagen des Gebäudes.

Die Kosten für diese Variante werden exklusiv eventueller statischer Maßnahmen am Gebäude mit ca. 45.000,00 € eingeschätzt.

Zu 3: In diesem Streckenabschnitt beträgt der Gleismittenabstand 3,00 m. Eine Mittelmastaufstellung ist daher nicht möglich.

Seitens der Straßenverkehrsbehörde (SVB) wurde konstatiert, dass im betreffenden Bereich des Breiten Weges vor dem Ulrichshaus Tempo 30 angeordnet ist. Der Radverkehr nutzt hier gemäß § 2 (1) der StVO die Fahrbahn. Vom Kreuzungsbereich bis zum Beginn des Radweges entlang des Breiten Weges (Höhe Hausnummer 174) sind es 115 m. Ein durchschnittlicher Radfahrer mit rund 18 km/h benötigt für diese Strecke 23 Sekunden.

Der Radfahrer würde bei Versetzung der Masten auch keineswegs schneller in Richtung Hasselbachplatz gelangen. Vielmehr steigt hier das Risiko von Unfällen zwischen Radfahrern und Fußgängern, insbesondere den querenden Fußgängern vom Ulrichshaus zum Allee-Center, bei denen die Sichtbarkeit durch die vorhandenen Säulen beeinträchtigt ist.

Bisher sind der SVB keine Unfälle oder besondere Risiken im Zusammenhang mit der sich hier bietenden Thematik bekannt.

Aus Sicht der SVB wird das Vorhaben daher nicht befürwortet.

Piktogramme sind keine Verkehrszeichen. Nur Verkehrszeichen bedürfen einer Verkehrsrechtlichen Anordnung durch die SVB.

Fazit:

Die Anordnung eines Radweges neben der Fahrbahn erscheint auf den ersten Blick baulich möglich. Neben der Umstationierung der Maste für die Oberleitung und Beleuchtung wäre die Fahrspur auf 3,00 m zu verringern, um einen 1,60 m breiten Radweg + beidseitigen Sicherheitsstreifen zur Fahrspur (0,50 m) und zum Gebäude (0,20 m) anlegen zu können. Jedoch wird der vermeintliche Vorteil für den Radfahrer nicht nur teuer erkaufte, sondern das Sicherheitsrisiko steigt hier deutlich an. Die Sichtbeziehungen zwischen Radfahrern und querenden Fußgängern sind hier deutlich eingeschränkt, da für die Fußgänger keine ausreichende Wartefläche zwischen dem Radweg und dem Arkadenweg mehr zur Verfügung steht. Erschwerend kommt hinzu, dass querende Fußgänger auf dem Radweg stehen werden, wenn diese erst den fließenden Kfz-Verkehr vorbei lassen müssen.

Rein straßenverkehrsrechtlich ist es möglich, entsprechende Fahrrad-Piktogramme auf die Fahrbahn aufzutragen. Diese würden einen Kostenaufwand von rund 1.000,- € verursachen. Jedoch könnten verschiedene Radfahrer daraus einen vermeintlichen Vorrang gegenüber Kfz-Fahrern ableiten, der im Sinne der StVO hier nicht vorhanden ist. Rad- und Kfz-Fahrer sollen hier die Fahrspur gleichrangig nutzen (siehe § 2 (1) & (2) der StVO).

Zusammenfassend ist einzuschätzen, dass der vermeintliche Sicherheitsgewinn für Radfahrer aufgrund der durch die baulichen Gegebenheiten zu erwartenden zusätzlichen Konflikte mit dem Fußverkehr nicht gegeben ist und in keinem Verhältnis zu den Baukosten für das Umverlegen von Leitungen im unterirdischen Bauraum, für die Umstationierung der Maste und für das Versetzen des Hochbordes steht.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlagen:

Anlage 1 - Foto Masten

Anlage 2 - Übersichtsplan