Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister - Dezernat VI Amt Amt 61	Datum 08.05.2017 **Öffentlichkeitsstatus** öffentlich

I N F O R M A T I O N **I0110/17**

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	16.05.2017 01.06.2017	nicht öffentlich öffentlich

Thema: Verbesserung der Verkehrssituation in der Großen Diesdorfer Straße für Radfahrer

In der Sitzung des Stadtrates am 23.02.2017 wurde mit Beschluss-Nr. 1302-038(VI)17 der Antrag A0028/17 beschlossen:

Der Oberbürgermeister wird gebeten, dem Stadtrat bis zur Aprilsitzung 2017 einen Vorschlag vorzulegen, wie die Verkehrssituation für Radfahrer in der Große Diesdorfer Straße zwischen dem Adelheidring und dem Europaring/Westring sofort verbessert werden kann.

Das Ergebnis ist zuvor dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr vorzulegen.

Die Verwaltung wurde beauftragt, entsprechende Planunterlagen bereitzustellen. Einleitend wird darauf hingewiesen, dass mit der Information I0194/16 vom 26.07.2016 der Stadtrat darüber informiert wurde, dass die MVB GmbH & Co. KG den Ausbau der Großen Diesdorfer Straße zwischen Mellinstraße und Adelheidring mit dem Ziel der Verbesserungen im ÖPNV und der Schaffung der Barrierefreiheit sowie auch von Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr, insbesondere im Abschnitt zwischen Fröbelstraße und Adelheidring, planen.

Derzeit befindet sich dieses Projekt noch in der Vorplanungsphase.

Die o. g. Beschlussfassung beinhaltet jedoch die sofortige Verbesserung für Radfahrer entlang der Großen Diesdorfer Straße zwischen Westring und Adelheidring. Diese Verbesserungen sollen daher so gestaltet werden, dass diese im Wesentlichen nicht mit den Planungen zum o. g. Ausbau kollidieren.

1. Ausgangssituation

Die Große Diesdorfer Straße stellt im Abschnitt zwischen Europaring und Adelheidring eine vierstreifige Straße mit fahrbahnbündiger Straßenbahnführung in Mittellage dar. Die Fahrbahn ist durchschnittlich 12,00 … 12,50 m breit. Die Verkehrsbelastung in diesem Abschnitt liegt Zählungen aus den Jahren 2013/14 zufolge bei 10.000 … 12.000 Kfz je Tag bzw. daraus abgeleitet bei 1.200 … 1.400 Kfz je Spitzenstunde. Aufgrund der Baumaßnahme Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee (EÜ ERA) dürfte die aktuelle Verkehrsbelastung jedoch deutlich darunter liegen. Entsprechende Zählungen liegen ganzheitlich jedoch nicht vor.

Laut den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 (ERA 2010) ist dieser Straßenzug unter Beachtung der Verkehrsbelastung für die Führungsform des Radverkehrs in die Bereiche II und III für vierstreifige Straßen einzustufen. D. h., ein Radfahren im Mischprinzip mit dem Kfz-Verkehr in der Fahrbahn ist nur bedingt vertretbar. Eine Teilseparation (Anlage von Radfahr- oder Schutzstreifen) bzw. Vollseparation (Anlage von baulichen Radwegen) ist anzustreben.

Bisher sind für diesen Abschnitt keine Radverkehrsanlagen angelegt worden. Er entspricht somit nicht den Anforderungen der o. g. Einstufung.

2. Umsetzung

Unter Beachtung des zur Verfügung stehenden Straßenraumes, der Verkehrsbelastung, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Beibehaltung der Bereiche mit ruhendem Verkehr ist den ERA 2010 zufolge die Anordnung von durchgehend beidseitigen Radfahr- bzw. Schutzstreifen die geeignete Führungsform für den Radverkehr in diesem Abschnitt.

Aufgrund einer Vielzahl von verschiedenen verkehrlichen Anforderungen (Haltestellen, Anordnungen des ruhenden Verkehrs auf den Gehwegen, Geschäftsauslagen auf den vergleichsweise schmalen Gehwegen, Lichtsignalanlagen (LSA)-geregelte Knotenpunkte, ÖPNV-Bevorrechtigungen u. ä.) bedarf es einer weiteren und vertiefenden Qualifizierung der Verkehrsabläufe, insbesondere der Ermittlung der Leistungsfähigkeiten der LSA-Zufahrten entlang der Großen Diesdorfer Straße in Höhe des Europaringes, der Annastraße, der Arndtstraße, der Gerhard-Hauptmann-Straße und des Adelheidringes sowohl für den derzeit aktuellen Zustand mit Berücksichtigung der veränderten Verkehrsströme im Zuge der Baumaßnahme EÜ ERA als auch für den künftigen Zustand nach der Baumaßnahme EÜ ERA.

Die Umsetzung zur Anordnung von Radfahr- bzw. Schutzstreifen konnte bzw. kann daher nur schrittweise in Abschnitten erfolgen.

Unter Beachtung der vorhandenen Verkehrsabläufe sind daher in einem **1. Schritt** Schutzstreifen zwischen den beiden LSA-Knoten Arndtstraße und Gerhard-Hauptmann-Straße angeordnet worden. Für die Anordnung der Schutzstreifen wurden keine Veränderungen in der Spuraufteilung am Knoten Gerhard-Hauptmann-Straße und somit auch keine Änderungen in den Programmabläufen der LSA erforderlich.

Unter Beachtung der derzeitigen Verkehrsbelastung in der Großen Diesdorfer Straße und der damit verbundenen geringen Auslastung der LSA werden in einem **2. Schritt** zwischen Gerhard-Hauptmann-Straße und Adelheidring sowie zwischen Liebermannstraße und Arndstraße Schutzstreifen in einer Breite von je 2,00 m angelegt. Die Schutzstreifen werden in den Zu- und Abfahrten der LSA an den Knoten Annastraße, Arndtstraße und Adelheidring auf kurzen Strecken unterbrochen. Die jeweiligen Fahrspuranordnungen an den Knoten für Kfz verbleiben vorerst unverändert.

Am Knoten Adelheidring werden die momentanen Markierungen zur Gleisfreimachung nicht entfernt. Der Schutzstreifen endet vor der Gleisfreimachung. Ebenso wird aus signaltechnischen Gründen in der stadtauswärts führenden Richtung der Schutzstreifen rund 50 m hinter dem Knoten beginnen. Der rechtsabbiegende Kfz-Verkehr und die rechtsabbiegende Straßenbahn dürfen am Knoten Adelheidring gleichzeitig fahren. Es ist daher dem Kfz-Verkehr die Möglichkeit einzuräumen, dass dieser von der rechten in die linke Fahrbahnspur wechseln kann.

Der Knoten Europaring/ Große Diesdorfer Straße wird aus Gründen der gegenwärtig vorhandenen Verkehrsbelastung und der baustellenbedingt veränderten Linienführung der Straßenbahn (EÜ ERA) derzeit unverändert belassen.

Aus gegenwärtiger Sicht wird eingeschätzt, dass an den LSA-geregelten Knoten keine massiven Beeinträchtigungen in der Leistungsfähigkeit auftreten werden. Bei ggf. dennoch auftretenden Defiziten in der Leistungsfähigkeit werden die jeweiligen Programmabläufe entsprechend nachjustiert.

Die Anordnung der Schutzstreifen wurde mit der Unteren Straßenverkehrsbehörde und der MVB GmbH & Co. KG abgestimmt.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr