

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

zum/zur	Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
A0132/17 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen	Amt 61	S0342/17	07.12.2017
Bezeichnung			
Haltestelle Turmpark			
Verteiler	Tag		
Der Oberbürgermeister	19.12.2017		
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	11.01.2018		
Finanz- und Grundstücksausschuss	31.01.2018		
Stadtrat	22.02.2018		

Zu dem in der Sitzung des Stadtrates am 14.09.2017 gestellten Antrag A0132/17 „Haltestelle Turmpark“

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, Möglichkeiten für den Ausbau der Haltestelle Turmpark dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen. Dabei sollen folgende Ausbauziele erreicht werden:

- 1. Der Bereich der Haltestelle Turmpark (stadtauswärts) wird angehoben, damit ein barrierefreier Ein- und Ausstieg möglich ist.*
- 2. Der Bereich der Haltestelle Turmpark (stadteinwärts) soll verbreitert und angehoben werden, damit auch hier ein barrierefreier Zugang zur Straßenbahn möglich ist. Zur Erhöhung der Sicherheit erhält die Haltestelle eine feste Abgrenzung zur Fahrbahn.*
- 3. Es ist zu prüfen, ob der Radweg (stadtauswärts) nach der Haltestelle weiter parallel zu den Straßenbahngleisen auf der Westseite (RAW) erfolgen kann. Eine Querung sollte erst südlich der Haltestelle Turmpark (stadteinwärts) erfolgen. Der Radweg würde nach der Querung weiter auf dem heutigen Radstreifen erfolgen.*
- 4. Damit die Haltestelle Turmpark aus Richtung der Kindertagesstätte sicher erreicht werden kann, ist ein Fußgängerüberweg oder eine Ampelanlage einzurichten.*

nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Gesamtkontext

Bereits 2005 wurde eine Vorplanung „Radweg an der Straße Alt Salbke zwischen Salbker Weg und Ferdinand-Schrey-Straße und Ausbau von behindertengerechten Haltestellen“ zu o.g. Thematik erstellt. Es gab seinerzeit bereits die Schwierigkeiten der Finanzierung von Straßenbahnhaltestellen.

Mit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zum 1. Januar 2013 ergibt sich im Hinblick auf die Thematik der Barrierefreiheit im ÖPNV eine geänderte Rechtslage. Die Aufgabenträger des ÖPNV werden nunmehr verpflichtet, im „Nahverkehrsplan ... die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.“

Auf Basis des Stadtratsbeschlusses zum Antrag A0093/15 (Beschluss-Nr. 645-020(VI)15)) wurde der Oberbürgermeister beauftragt, ein Konzept zur schrittweisen Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV für Magdeburg vorzulegen. Mit dem Beschluss Nr. 1321-039(VI)17 hat der Stadtrat am 16. März 2017 die Drucksache DS0040/16 „Magdeburger Standard der Barrierefreiheit im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) - Magdeburger Standard“ mit Änderungsantrag beschlossen. Für die Landeshauptstadt Magdeburg wurde nunmehr mit dem vorliegenden „Magdeburger Standard“ ein eigenes Grundlagenwerk erarbeitet, welches die vorhandenen Normen, Richtlinien und Handlungsempfehlungen bündelt, deren Inhalte vergleicht und die Magdeburger Anforderungen an die Barrierefreiheit im ÖSPV definiert.

Er bildet die Grundlage für die Erfassung des vorhandenen ÖSPV-Systems, um die Investitionserfordernisse für die notwendige Anpassung der ÖSPV-Infrastrukturen ableiten zu können.

Nach der o.g. Beschlussfassung des Magdeburger Standards erfolgt die Bestandsanalyse /-erfassung. Von den 260 vorhandenen Magdeburger Straßenbahnhaltestellen können gemäß Jahresbericht des Behindertenbeauftragten der Landeshauptstadt Magdeburg für das Jahr 2015 (I0061/16) - anhand der aktuellen Erfordernisse, Normen und Regelwerke zur Barrierefreiheit - bereits 86 Haltestellen als barrierefrei gelten. Dies entspricht rd. 33 % der Straßenbahnhaltestellen. Für 174 Straßenbahnhaltestellen besteht demnach kurz-, mittel- und langfristiger Handlungsbedarf, hierunter auch die Haltestelle Turmpark.

Bisher ist die Haltestelle Turmpark zeitlich und finanziell nicht eingeordnet. In der „Dringlichkeitsliste zur Verbesserung der Barrierefreiheit in der Landeshauptstadt Magdeburg“, Stand 09/2015, ist diese unter der Prioritätsstufe „B“ erfasst, mittlere Dringlichkeit, mittelfristige Lösung nötig.

Pkt. 1

Der Bereich der Haltestelle Turmpark (stadtauswärts) wird angehoben, damit ein barrierefreier Ein- und Ausstieg möglich ist.

Die Anhebung des Haltestellenbereiches stadtauswärts bedeutet einen Eingriff in den Gleisbereich der Haltestelle und ist nicht ohne Zustimmung der MVB möglich (Änderung des Gleismittenabstandes). Die Gestaltung einer barrierefreien Haltestelle erfordert eine Überarbeitung der Vorplanung sowie konkrete Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanungen.

Pkt. 2

Der Bereich der Haltestelle Turmpark (stadteinwärts) soll verbreitert und angehoben werden, damit auch hier ein barrierefreier Zugang zur Straßenbahn möglich ist. Zur Erhöhung der Sicherheit erhält die Haltestelle eine feste Abgrenzung zur Fahrbahn.

Die bisherige Vorplanung (2005) sah die Verlegung der stadteinwärtigen Haltestelle Richtung Norden als Parallelhaltestelle zur stadtauswärtigen Haltestelle vor. Die angedachte Verbreiterung und Anhebung der Haltestelle ging bereits zu Lasten des Radverkehrs bzw. der schon auf ein Mindestmaß reduzierten Fahrspuren.

Um den geltenden Richtwerten und aktuellen Anforderungen zu entsprechen (Gehweg, Radweg/Radfahrfstreifen, barrierefreie Haltestelle, Gleismittenabstand, Sicherheitsraum, Fahrbahn) würde aus derzeitiger Sicht die Bestandsbreite des Straßenraumes nicht mehr ausreichen.

Eine Erweiterung des erforderlichen Straßenraumes könnte in Richtung Westen erfolgen. Hier wären Untersuchungen hinsichtlich Böschungsabfangungen ggf. mit Spundwanderrichtungen erforderlich. Des Weiteren ist die künftige Entwicklung des ehemaligen RAW-Geländes zu berücksichtigen.

Bei Erweiterung des erforderlichen Straßenraumes in Richtung Osten wäre ein Eingriff in die Bestandsallee unabdingbar.

Insbesondere das (derzeitig) gleichzeitige Bedienen der stadteinwärtigen Straßenbahnhaltestelle Turmpark durch stadtauswärtsfahrende Busse und der mit einem Umbau verbundenen notwendigen neuen Radwegführung stellen besondere Herausforderungen an die Planung.

Unter Berücksichtigung der o.g. Themenstellungen (Magdeburger Standard/barrierefreier Ausbau der Haltestelle, Integration Radweg/Radfahrestreifen, ...) wäre eine Überarbeitung bzw. Neubeauftragung der Vorplanung erforderlich, ein Eingriff in die Allee oder in den Böschungsbereich jedoch unabdinglich.

Pkt. 3

Es ist zu prüfen, ob der Radweg (stadtauswärts) nach der Haltestelle weiter parallel zu den Straßenbahngleisen auf der Westseite (RAW) erfolgen kann. Eine Querung sollte erst südlich der Haltestelle Turmpark (stadteinwärts) erfolgen. Der Radweg würde nach der Querung weiter auf dem heutigen Radstreifen erfolgen.

In der bisherigen Vorplanung (2005) wurde die Radwegführung (parallel zu den Straßenbahngleisen) auf der Westseite der Gleisanlage auf Grund des Eingriffes in das Flächendenkmal RAW sowie in den Baumbestand nicht weiter verfolgt.

Des Weiteren befindet sich im weiteren Verlauf auf der Westseite der Gleise eine recht steile Böschung, die baulich abgefangen werden müsste, es ist jedoch unbekannt, was sich hinter dieser Böschung befindet. Es könnte evtl. erforderlich werden mit Spundwänden die Böschung und die anschließende Bebauung zu schützen.

Im Zuge der weiteren Planung zum Ausbau der Haltestellen ist auch die weitergehende Radwegführung zu betrachten. Zu beachten ist hier unter anderem ein notwendiger seitlicher Sicherheitsraum zur parallel verlaufenden Straßenbahn.

Pkt. 4

Damit die Haltestelle Turmpark aus Richtung der Kindertagesstätte sicher erreicht werden kann, ist ein Fußgängerüberweg oder eine Ampelanlage einzurichten.

Zunächst wird darauf hingewiesen, dass auf Fußgängerüberwegen kein absoluter Vorrang der Fußgänger gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern existiert. Vielmehr besteht auch an Fußgängerüberwegen die Pflicht des Fußgängers, sich vor dem Betreten der Fahrbahn zu vergewissern, ob diese frei ist. Dabei sollte er seine Absicht, die Fahrbahn zu überschreiten, dem Fahrzeugführer rechtzeitig und deutlich erkennbar machen. Am zweckmäßigsten ist es, mit dem Fahrzeugführer Blickverbindung aufzunehmen.

Aus seinem Vorrang darf der Fußgänger nicht folgern, dass er die Fahrbahn unaufmerksam überqueren darf. Dieser Fakt ist oftmals den Verkehrsteilnehmern nicht geläufig. So kann dies insbesondere im Hinblick auf die Schulwegsicherung zu gefährlichen Situationen führen. Infolgedessen werden zur Sicherung des Schul- und Spielweges im allgemeinen Fußgängerüberwege nicht empfohlen. Im betreffenden Runderlass zur Schul- und Spielwegsicherung im Land Sachsen-Anhalt (MBI. LSA 10/1997 vom 18. März 1997) wird ein Fußgängerüberweg nicht empfohlen („3.2 Fußgängerüberwege (...), da Kinder im Alter bis zu zwölf Jahren oft nicht über ausreichende Erfahrungen im Umgang mit dem Straßenverkehr verfügen und schlecht in der Lage sind, sich mit der Fahrzeugführerin oder dem Fahrzeugführer zu verständigen. Im Falle des Fußgängerüberweges im Bereich der KITA, sind die Kinder im / vor dem Grundschulalter nur bedingt fähig, ihren Willen zur Überquerung der Fahrbahn den Kraftfahrern mitzuteilen.“)

Die Voraussetzungen und Ausstattungsmerkmale für einen Fußgängerüberweg, welche es zu prüfen und nachzuweisen gilt, sind in den *Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fuß-*

gängerüberwegen (R-FGÜ 2001) aufgeführt. Es ist zu beachten, dass jedes der im Folgenden aufgeführten Kriterien erfüllt sein muss, damit ein Fußgängerüberweg angeordnet werden kann.

Dies trifft zum einen auf die querende Fußgängeranzahl und zum anderen auf die Verkehrsbelastung an Kraftfahrzeugen in diesen Straßenabschnitt zu. Hierfür sind konkrete Angaben für beide Verkehrsarten notwendig.

Verkehrszählungen für die Bereiche Alt Salbke / Lüttgen-Salbker Weg sowie Alt Salbke / Faulmannstraße liegen vor. Eine Anzahl der zu Fuß Gehenden, welche diese queren, liegt jedoch nicht vor. Eine Erhebung von Fußverkehrsströmen wird bei den von der Landeshauptstadt Magdeburg durchgeführten Verkehrszählungen standardmäßig nicht vorgenommen. Um konkrete Zahlen zum Fußgänger-Querverkehr (z.B. Kita - Haltestelle) zu erhalten, könnte eine entsprechende Zählung im nächsten Zählzeitraum vom 16.04. bis 22.06.2018 eingeordnet werden, eine weitere nach Kita-Eröffnung (Eröffnung vsl. Ende III. Quartal 2018). Der nächstgelegene Zählzeitraum für eine zweite Zählung wäre hier im Frühjahr 2019.

Des Weiteren sind die Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und den Kraftfahrzeugführern zu berücksichtigen. Diese gestalten sich im betreffenden Straßenabschnitt „Alt Salbke“ als schwierig, da die Baumallee nur eine eingeschränkte Sicht auf beide Verkehrsteilnehmer zulässt. Eine frühzeitige Erkennbarkeit für den Fahrzeugführer und eine ausreichende Sichtbeziehung zwischen Fußgänger und Fahrzeugführer ist jedoch zwingend Voraussetzung. Die Erfahrungen am Fußgängerüberweg in Höhe Industriepark SKL / Unterhorstweg zeigen, dass es dadurch immer wieder zu Konfliktsituationen kommt.

Aus den o.g. Gründen und den gemachten Erfahrungen ist hier ein Fußgängerüberweg nicht geeignet um die Querung der Straße sicherer zu gestalten.

Gemäß der Tabelle 2 (siehe Anlage 2) aus den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen wird je nach Kfz-Belastung und Fußverkehrsfrequentierung die Anlage eines Fußgängerüberweges als möglich betrachtet oder empfohlen. Des Weiteren wären hier bei starken Frequentierungen Lichtsignalanlagen erforderlich.

Wenn die o.g. nachweislichen Belegungszahlen eine Lichtsignalanlage erfordern, ist dies aus Sicht der Landeshauptstadt Magdeburg die einzige Möglichkeit an dieser Stelle das Queren der Straße sicherer zu gestalten. Hierbei ist jedoch auch die Thematik der anliegenden Ausfahrten, des Radverkehrs sowie der Querungen über die Straßenbahngleise zu berücksichtigen.

Aus Sicht der Stadtverwaltung sind somit folgende Verfahrensschritte erforderlich:

- Verkehrszählung (Kfz + Fußgänger)
- Auswertung der Zahlen
- Prüfung, ob eine Lichtsignalanlage oder alternativ Querungshilfen erforderlich sind
- Planung und Prüfung der baulichen Umsetzbarkeit
- Finanzierung
- Realisierung

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlagen:

- Luftbild
- Tabelle