

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0200/19	24.04.2019
zum/zur		
F0088/19 Stadtrat Dr. Grube (SPD-Stadtratsfraktion)		
Bezeichnung		
Radverkehrsanlage im Kannenstieg		
Verteiler	Tag	
Der Oberbürgermeister	14.05.2019	

Zu der in der Sitzung des Stadtrates am 21.03.2019 gestellten Anfrage nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Bauherr und Verfahrensherr für die 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn ist die MVB. Dementsprechend erfolgt die Beantwortung der Fragen auf der Grundlage derer Zuarbeit.

1. Wann und von wem wurde diese Verkehrszählung durchgeführt?

Die Verkehrszählung erfolgte am 26.05.2016 (Donnerstag) und wurde durch ein von der Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) beauftragtes Ingenieurbüro durchgeführt.

2. Wie sehen die Ergebnisse aus?

Die maximale Verkehrsbelastung der Johannes-R.-Becher im Kfz-Verkehr liegt (gemäß Planfeststellungsunterlage, Verkehrszählung 2016) bei rd. 8.950 Kfz/d mit rd. 721 Kfz/h in der Verkehrsspitzenstunde (Querschnittsbelastung am nördlichen Knotenast Ebendorfer Chaussee).

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) wird eine Vorauswahl von geeigneten Radverkehrsführungen anhand der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs getroffen. Beide Größen zusammen bilden entsprechende Belastungsbereiche, denen geeignete Führungsformen zugeordnet sind.

Aufgrund der Verkehrsstärken (die detailliert den Planfeststellungsunterlagen entnommen werden können) in Kombination mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h und dem daraus resultierenden Belastungsbereich (gemäß ERA 2010) sind im Abschnitt vom Knoten Ebendorfer Chaussee bis zum Knoten Kannenstieg Radverkehrsanlagen vorzusehen.

Im Haltestellenbereich Milchweg sind diese angelegt und bilden eine Kombination aus Mischverkehr auf der Fahrbahn und (baulich angelegten) Radwegen ohne Benutzungspflicht.

Nördlich der Haltestelle Milchweg ist bis zur Einmündung Kannenstieg nach dem Übergangsbereich (Radfahrstreifen) ein beidseitiger Schutzstreifen vorgesehen. Dieser ist Teil der Fahrbahn, wird mit Leitlinien markiert und darf nur im Bedarfsfall von Kraftfahrzeugen befahren werden.

Nördlich der Einmündung Kannenstieg ergibt die Kombination aus Verkehrsstärke und Geschwindigkeit nur noch einen geringen Belastungsbereich für den Radverkehr mit einem zulässigen Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn. Die Verkehrsmengen in diesem

Abschnitt (werktägliche Spitzenstunde von 300 Kfz/h) erfordern nach ERA 2010 keine gesonderten Radverkehrsanlagen.

Im Bereich zwischen Hans-Grundig-Straße und Neuer Sülzweg sinkt die Verkehrsbelastung durch den Kfz weiter ab; hier sind somit weiterhin keine gesonderten Radverkehrsanlagen geplant.

Die Verkehrsanlage wurde für eine Geschwindigkeit von 50 km/h bemessen (gemäß Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, RAS 06 sowie Trassierungsrichtlinien der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung, BOStrab).

Zuletzt wird auf das Planfeststellungsverfahren mit Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, den damit verbundenen Planfeststellungsunterlagen sowie dem Planfeststellungsbeschluss vom 23.10.2017 verwiesen.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlag:

- Übersichtsplan
(Planfeststellungsunterlage mit zusätzlichen Einträgen der Radverkehrsanlagen)