

# Landeshauptstadt Magdeburg

## Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0211/19	29.04.2019
zum/zur		
F0080/19 Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Stadtrat Meister		
Bezeichnung		
Schutzstreifen Ebendorfer Chaussee		
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 hat eine Zählung des Radverkehrs dazu stattgefunden?

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

### 2. Welche Ergebnisse hat diese im Einzelnen ergeben?

und

### 3. Aufgrund welcher Kennzahlen etc. wurde auf einen fehlenden Bedarf für einen Radweg geschlossen?

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.

Definitionsfragen der Kennzahlen können der ERA 2010 entnommen werden.

#### **4. Wie ist der fehlende Radweg mit der Förderung des Radverkehrs, von der im ISEK, Masterplan Klimaschutz und VEP gesprochen wird, zu vereinbaren?**

Es ist zunächst voran zu stellen, dass im Zuge der jeweiligen Planfeststellungsverfahren der einzelnen Bauabschnitte aus übergeordneten Gründen eine Synergie zwischen Fuß-, Rad- und Öffentlichen Personennahverkehr nicht vertiefend thematisiert worden war. Lediglich im Vorfeld zu den Planfeststellungsverfahren wurden im Zusammenhang mit der Standardisierten Bewertung der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn Synergieeffekte zwischen Straßenbahn und Radverkehr angerissen. Im Zuge der weiter vertiefenden Planungen beschränkte man sich ausschließlich auf Planungen der Straßenbahntrassen. Die anderen Verkehrsarten (Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr) wurden hierbei nur insoweit berücksichtigt, wie sich diese direkt auf die neu zu errichtende Straßenbahntrasse auswirken würden. Daher sind die Belange des Radverkehrs bei der Planung der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn nur soweit wie notwendig berücksichtigt worden.

Gleichwohl sind die Ziele der Planung - in den Planfeststellungsunterlagen - in Bezug auf den Radverkehr zur 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn u.a. wie folgt definiert:

- bestehende Wegebeziehungen sollen auch nach der Integration der Straßenbahn in den Straßenraum gewährleistet werden (durch Umorganisation des Straßenraumes bzw. durch Lichtsignalanlagen)
- bei der Neuordnung der Straßenverkehrsflächen werden Nutzungsansprüche aller Verkehrsteilnehmer (u.a. sichere Führung und hohe Verkehrsqualität für Fußgänger, Radfahrer, Kfz, ÖPNV; Parken, Liefern und Laden, Aufenthalt) berücksichtigt
- aufgrund der verfügbaren Flächen sind Kompromisse unvermeidbar (d.h. Reduzierung von Flächenzuschnitten ist teilweise erforderlich)
- es ergeben sich jedoch auch verkehrsplanerische Optimierungsmöglichkeiten (Verbreiterung von Gehwegen und Radverkehrsanlagen auf Regelmaße)

Die aktuellen Regelwerke und Empfehlungen sind berücksichtigt. Die für die Stärke und die Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs erforderlichen sowie geeigneten Radverkehrsführungen wurden gemäß ERA 2010 ermittelt.

Die im Integrierten Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Magdeburg (ISEK 2025) verankerte sinnvolle Verknüpfung zwischen Radverkehr und Öffentlichem Personennahverkehr wird gewährleistet.

Eine durchgängige sichere Radverkehrsführung wie im „Masterplan 100 % Klimaschutz“ erwähnt, wird ebenso sichergestellt, wie die im Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2030*plus*) avisierte barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr mit Blick auf die Schaffung barrierefreier Wegeketten.

Dr. Scheidemann  
Beigeordneter für Stadtentwicklung,  
Bau und Verkehr

**Anlage:**

- **Übersichtsplan**  
(Planfeststellungsunterlage mit zusätzlichen Einträgen der Radverkehrsanlagen)