

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0369/19	11.09.2019
zum/zur		
F0173/19 SR Canehl, Fraktion GRÜNE/future!		
Bezeichnung		
Sichere Geh- und Radwege am Schanzenweg		
Verteiler		Tag
Der Oberbürgermeister		24.09.2019

Zu der in der Sitzung des Stadtrates am 22.08.2019 gestellten Anfrage nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Die mit der Anfrage F0173/19 aufgelisteten Aspekte sind weitestgehend bereits mit der DS0444/15 Verkehrsuntersuchung "Süd/Südost und Verkehrskonzeption für die Stadtteile Leipziger Straße/Hopfengarten/Salbke und Westerhüsen" betrachtet und grundsätzlich konzeptionell verankert worden. Nach intensiven Diskussionen wurde die Drucksache DS0444/15 in der Stadtratssitzung am 08.06.2017 mit Stadtratsbeschluss Nr. 1448-042(VI)17 geändert beschlossen.

Die Maßnahmenempfehlung „Verbesserungen für den Fußgänger- und Radverkehr im Schanzenweg“ ist hierbei als Priorität 8 aufgenommen. Grundlegend erfolgt die haushalts-technische Einsteuerung in die Investitionsprioritätenliste des Haushalts der Landeshauptstadt Magdeburg maßnahmebezogen schrittweise.

Folgende Fragen stellen sich im Detail:

1. *Wie beurteilen Sie die Sicherheit und den Komfort des Schanzenweges für Radfahrende und Fußgänger*innen?*

Der Schanzenweg sowie die Schilfbreite stellen eine wichtige Verbindung zwischen den Stadtteilen Magdeburg-Reform/Schilfbreite und Magdeburg-Buckau dar. Von der Leipziger Chaussee in Magdeburg-Reform kommend, ist die Schilfbreite bereits mit Rad- und Gehwegen ausgestattet. Ab dem Knotenpunkt Hopfenbreite bis zur Einmündung Salbker Straße sind in der Schilfbreite weitestgehend Radverkehrsanlagen vorhanden.

Der Schanzenweg weist eine durchgängige vorhandene Fahrbahnbreite von 7,00 m auf. Die gesamte öffentliche Verkehrsanlage hat in den engsten Bereichen eine Breite unter 10,00 m.

Auf der Nordseite ist durchgängig ein Gehweg vorhanden. Auf der Südseite ist teilweise die Nebenanlage als schmaler Streifen nur unbefestigt. Der Radfahrer fährt auf der Fahrbahn unter Beteiligung am fließenden Verkehr. Dabei gilt das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme.

Der Schanzenweg bildet u.E. keinen Unfallschwerpunkt. Es kann davon ausgegangen werden, dass allen Verkehrsteilnehmern die bestehende Verkehrssituation durchaus bewusst ist.

Eine Verbesserung der Radwegsituation wird angestrebt. Eine kurzfristige Verbesserung ist jedoch aufgrund der vorhandenen Breiten nicht möglich und bedarf umfangreicher Planungen mit Hinblick auf Grunderwerb und möglicherweise Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens.

2. *Welche Bedeutung messen Sie dem Radverkehr bei der im ISEK erwähnten Grünverbindung zwischen den ehemaligen Befestigungsanlagen „Fort I“, Zwischenwerk Ia, „Fort II“ und Zwischenwerk Ib bei?*

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Magdeburg, ISEK 2025, ist explizit die o.g. Radwegeverbindung nicht benannt, jedoch als „Außenfortrundweg“ im Freiflächensystem-Plan erkennbar.

Der sogenannte „Außenfortrundweg“ als Fuß- und Radwegeverbindung, hier im Bereich des Schanzenweges (Verbindung zwischen ehemaligen Fort II und Zwischenwerk Ia), ist Bestandteil des Handlungskonzeptes Freiraumplanung (Grünkonzept), d.h. Teilplan zum Landschaftsplan der Landeshauptstadt Magdeburg. Mit einem Ausbau der Radwegeverbindung wäre auch die Grünverbindung zu berücksichtigen.

3. *Welchen Planungsstand gibt es am Schanzenweg? Welche Gehwegbreite und welche Breite der Radverkehrsanlage werden hier vorgesehen?*

Wie zuvor bereits erwähnt, ist die Maßnahme als „Verbesserungen für den Fußgänger- und Radverkehr im Schanzenweg“ bereits in der Gesamtkonzeption Süd/Südost enthalten. Aktuell wurde die Vermessung als Grundlage einer Vorplanung beauftragt.

Die Herstellung beidseitiger Rad- und Gehwege erfordert hier eine Straßenraumbreite von rd. 16,50 m. Diese ist nicht vorhanden. Die gesamte öffentliche Verkehrsanlage hat in den engsten Bereichen eine Breite von unter 10 m.

Die Anlage von Schutzstreifen auf der vorhandenen Fahrbahn (7,00 m) für den Radfahrer in einer Breite von je 1,5 m ist ebenfalls nicht möglich, da eine Restfahrbahnbreite von 4,50 m (Begegnungsfall Pkw/Pkw) nicht gegeben ist.

Eine kurzfristige Verbesserung der Radwegsituation ist somit nicht möglich und bedarf umfangreicher Planungen mit Hinblick auf Grunderwerb und möglicherweise Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens. Ziel ist es u.a. erforderliche Geh- und Radwegbreiten zu integrieren.

4. *Wird die ERA 2010 Grundlage der Planung sein oder werden die Radwegbreiten im Vorgriff auf die in der Überarbeitung befindlichen „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ angesetzt?*

Ziel ist die Einordnung optimaler Geh- und Radwegbreiten. Als Mindeststandard werden die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) angewandt werden, jedoch erst die detaillierten Planungen werden zeigen, inwieweit diese umsetzbar sind.

5. *Angesichts der Standortentscheidung für den Neubau der zweiten Buckauer Grundschule stelle ich die Frage, ob der Platzbedarf für sicheren Fuß- und Radverkehr nördlich (private Grundstückseigentümer) oder südlich (KGA „Fort I“) des Kfz-Straßenraums befriedigt wird?*

Wie bereits unter Pkt. 3 erwähnt, bedingt die Herstellung beidseitiger Rad- und Gehwege hier eine Straßenraumbreite von rd. 16,50 m. Die gesamte öffentliche Verkehrsanlage hat in den engsten Bereichen eine Breite von unter 10 m, so dass eine Straßenraumerweiterung erforderlich ist. Erst die konkreten Planungen sowie ein möglicher Grunderwerbsplan können genau den erforderlichen Eingriff in bestimmte Grundstücke definieren. Es ist jedoch das Ziel, gering mögliche Eingriffe in Eigentums- und Nutzungsverhältnisse der angrenzenden Grundstücke.

6. *Sehen Sie die Chance, die notwendigen Maßnahmen für den Radverkehr im Abschnitt Schanzenweg ohne Planfeststellungsverfahren zu realisieren?*

Aufgrund erforderlicher umfangreicher Planungen mit Hinblick auf Grunderwerb, ggf. auch erforderliche Umweltverträglichkeitsprüfung, kann ein erforderliches Planfeststellungsverfahren nicht ausgeschlossen werden.

7. *Gibt es schon Vorstellungen wie man mit der eingeschränkten Breite der beiden östlichen älteren Eisenbahnbrücken umgehen will? Sind sie möglicherweise Teil eines mit der Deutschen Bahn abgestimmten langfristigen Investitionsplans?*

Das neuere westliche Brückenbauwerk ist hinsichtlich des Lichtraumes ausreichend dimensioniert worden. Problematischer gestaltet sich die Geometrie der älteren DB-Brücken.

Bisher gibt es hier noch keine konkreten Überlegungen oder Verhandlungen mit der Deutschen Bahn. Gegenwärtig wird davon ausgegangen, dass die Bestandsbrücken weiterhin Zwangspunkte in der Planung bleiben.

8. *Gibt es Chancen einer attraktiven Bike&Ride-Station am S-Bahnhof, „SKET-Industriepark“? (Im Bereich der nördlichen Bushaltestelle könnte man unter der neuen Brücke regengeschützte Radabstellanlagen schaffen, da dort der Gehwegbereich 7 Meter breit ist.)*

Eine Bike&Ride-Station im klassischen Sinne als Serviceeinrichtung steht gegenwärtig nicht im Gespräch. Als Option wird jedoch die Errichtung von Radabstellanlagen in Form von Anlehnbügel in Reihe geprüft. Aus erster Einschätzung wären die Voraussetzungen gegeben. Die Finanzierung ist jedoch offen.

Im Zuge der gesamtheitlichen Planung im Bereich Schanzenweg wird auch die Thematik Radabstellanlagen mit geplant werden.

9. *Welche Hinderungsgründe gibt es, die Maßnahme in Angriff zu nehmen. Wann rechnen Sie mit der Realisierung des Abschnitts?*

Grundlegend ist die Maßnahme Bestandteil der Maßnahmenempfehlungsliste der Verkehrsuntersuchung "Süd/Südost" und wird somit schrittweise (in Abhängigkeit der finanziellen Einordnung) angegangen. Wie bereits erwähnt, ist die Vermessung als Grundlage zur weiteren Planung beauftragt.

Der Realisierungszeitraum kann gegenwärtig zeitlich nicht eingeordnet werden.