

# Landeshauptstadt Magdeburg

## Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0053/20	03.02.2020
zum/zur		
F0321/19 – Fraktion Tierschutzpartei/Bund für Magdeburg (BfM) Stadtrat Burkhard Moll		
Bezeichnung		
Schaffung von sicheren Fahrradverbindungen in Richtung Beyendorf-Sohlen		
Verteiler	Tag	
Der Oberbürgermeister	18.08.2020	

Zu der in der Sitzung des Stadtrates am 05.12.2019 gestellten Anfrage F0321/19 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

### 1. *Wie weit ist der allgemeine Stand der Umsetzung dieses Vorhabens?*

Zur Thematik wurde eine Verkehrsuntersuchung zur Radwegführung im Bereich der B71 Leipziger Chaussee und Ottersleber Chaussee beauftragt. Insbesondere hatte die Untersuchung das Ziel, die Radverkehrsführung in diesem Bereich zu verbessern. Hierzu wurde die Gesamtsituation untersucht, insbesondere wurden auch die bestehenden Wegeverbindungen näher betrachtet. Dabei war auch zu untersuchen, ob und wie ein einseitig liegender Radweg (von Süden kommend) bis zum Knotenpunkt Salbker Chaussee/Ottersleber Chaussee geführt werden kann und wie dieser signaltechnisch im Knotenbereich (nördlich oder südlich) integriert wird.

Des Weiteren wurde die Leistungsfähigkeit des Knotens sowie die Sicherheit an den Querungsstellen (Fußgänger/Rad ggf. signalisiert) bewertet.

Die Ergebnisse liegen wie folgt vor:

„Ausgehend von der maßgeblich von Radfahrern genutzten Wegebeziehung zwischen Leipziger Chaussee Nord und Salbker Chaussee Süd [Leipziger Chaussee] und den Nachteilen in der Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage Salbker Chaussee/Ottersleber Chaussee bei Neuinstallation einer zusätzlichen signalisierten Furt über die Salbker Chaussee kann der Neubau eines straßenbegleitenden Radweges an der Salbker Chaussee [Leipziger Chaussee Süd] ab der Ottersleber Chaussee in Richtung Süden nicht empfohlen werden. Vor allem für Fußgänger und Radfahrer entstehen hohe unzumutbare mittlere Wartezeiten an der Lichtsignalanlage, für Kfz verschlechtert sich die Leistungsbilanz.“

Der Radverkehr spielt im besagten Bereich eine noch eher unbedeutende Rolle. Hauptwegebeziehungen sind letztendlich nur zwischen der Leipziger Chaussee Nord und Leipziger Chaussee weiterführend stadtauswärts (Nord-Süd-Relation) sichtbar.

Mit dem Neubau eines straßenbegleitenden Radweges wäre auch eine Neuinstallation einer Fußgänger-/Radfahrerfurt am Knotenpunkt Salbker Chaussee/Ottersleber Chaussee über die Salbker Chaussee erforderlich.

Bisher ist die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt uneingeschränkt leistungsfähig. Aufgrund der zusätzlichen Furt käme es jedoch zu einer gravierenden Leistungsminderung des Knotens. Vor allem in der Nachmittagsspitzenstunde käme es zu Leistungsfähigkeitsproblemen. Sehr lange Wartezeiten für den abbiegenden Kfz-Verkehr sowie für die Fußgänger und Radfahrer wären die Folge.

Die Ergebnisse des Gutachtens können nachvollzogen werden und decken sich mit der internen Einschätzung der Verwaltung.

Dem Ziel - die Verbesserung der Radverkehrsführung - wird ein Neubau des Radweges (von Süden kommend) bis zum Knotenpunkt Salbker Chaussee/Ottersleber Chaussee mit signaltechnischer Furt nicht gerecht werden können. Sehr hohe Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmer und wachsende Staubbildung stehen dem Ansinnen gegenüber.

Die vorliegende Untersuchung empfiehlt jedoch als Lösung:

„... die bauliche Ertüchtigung der am Ende der alten Leipziger Chaussee gelegenen Querungsstelle über die Salbker Chaussee [Leipziger Chaussee] mit Neuanlage einer Mittelaufstellung ohne Lichtsignalanlage ... „

Aufgrund der Begutachtung der Gesamtsituation hat die Verwaltung diese Alternative weiter verfolgt. Die zwischenzeitlich eingetretene Situation im Zusammenhang mit COVID 19 ließ die weitere planerische Vorbereitung dieser Maßnahme zu. Für die Querungshilfe wurde der Auftrag der Planung der Verkehrsanlagen (Lph 2 bis 3) an das Büro BERNARD Gruppe ZT GmbH Magdeburg erteilt.

Im Zuge der Vorplanung wurden 2 Varianten zur Lage der Verkehrsinsel als Querungshilfe mit angepasster Führung des Radverkehrs untersucht.

Die Variante 1 greift in privates Gelände ein und wird nicht weiter verfolgt.

Bei Variante 2 ist ein Eingriff in die westlichen Ackerflächen erforderlich, welche sich in Eigentum der Landeshauptstadt Magdeburg befinden und verpachtet sind. Als Vorzugsvariante wurde die Variante 2 gewählt.

Für diese Variante wurden 2 Untervarianten erarbeitet.

In Variante 2a wurde ein grundhafter Ausbau der gesamten Fahrbahn im Baubereich kostenmäßig erfasst. Es entstehen gemäß Kostenschätzung Baukosten in Höhe von 311.000 €.

Die Variante 2b betrachtet lediglich den grundhaften Ausbau im Verbreiterungstreifen sowie eine Deckschichtenerneuerung über die gesamte Fahrbahn. Hierfür wurden Baukosten in Höhe von 203.000 € ermittelt.

Die Vorplanung wird gegenwärtig im Hause geprüft. Im Ergebnis werden die weiteren Planungsphasen erarbeitet und der Bau einer unsignalisierten Querungsstelle im Bereich Flugplatz mit Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h sowie Beleuchtung zur Verbesserung der Radverkehrsführung (insbesondere aufgrund der vorhandenen Wegebeziehungen) an dieser Stelle umgesetzt.

2. *Welche Maßnahmen wurden bereits eingeleitet, um den Fahrradweg Leipziger Straße (westliche Fahrbahnseite) in Richtung Beyendorf-Sohlen durch Einsatz einer Bedarfsschaltung der Ampelanlage an der Kreuzung Ottersleber Chaussee / Salbker Chaussee zur Querung der Salbker Chaussee sowie Verlängerung des Fahrradweges / Fußweges (ca. 350 m) westlich der Leipziger Straße bis zu dieser Querung sicherer zu gestalten?*

Siehe auch Punkt 1 (Stand der Umsetzung des Vorhabens)

Des Weiteren wurde zwischenzeitlich ein Provisorium untersucht bezüglich behelfsweiser Querung (Mittelinsel) im Bereich Flugplatz.

3. *Welche Maßnahmen wurden bereits eingeleitet, um auf der Straße „Zum Anker“ zwischen den Ortsteilen Beyendorf und Anker einen Fahrradweg einzurichten und einen sicheren Übergang über die Straße L50 in der Ortslage Anker zum Fahrradweg Dodendorf-Magdeburg zu gewährleisten?*

Mit der I0240/18 wurde zu dieser Thematik bereits informiert, dass zum „Radweg zwischen OT Beyendorf und Anker“ in Relation von Aufwand (Ausbaukosten mit rd. 500.000,- € zuzüglich Grunderwerbskosten und Kosten für Böschungsabfangungen) und Nutzen [sehr geringes Radverkehrsaufkommen (Zum Engel >>> „0“ gezählte Radfahrer; Zum Anker >>> „9“ gezählte Radfahrer am Tag) keine Frequentierung, nicht zu erwartender Bedarf] und Beachtung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) zum „Mischverkehr“, d.h. Mitbenutzung der Fahrbahn durch Radfahrer, ist eine Umsetzung der Maßnahme unter der Maßgabe des Haushaltsgrundsatzes „Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit“ sowie der erforderlichen Begründung zur Mittelanmeldung gegenwärtig nicht geboten.

Alternativ wurde vorgeschlagen, dass die Querung über die Leipziger Chaussee im Bereich „Zum Anker“ mit städtischen Eigenmitteln verbessert wird.

Dieses wurde vorgenommen. Eine aufschraubbare Mittelinsel wurde angebracht.

4. *Wie ist der Stand der Gespräche mit der Gemeinde Sülzetal, mit dem Ziel, die Straßenüberquerung der Fahrradwege im Bereich des Bahnhofs Dodendorf/Kreuzung Kreisstrasse K1226- Leipziger Straße L 50 durch die Einrichtung von Fußgänger-Überwegen mit Schutzstreifen sicherer zu gestalten?*

Mit der I0240/18 wurde zu dieser Thematik bereits informiert, dass die Errichtung eines Fußgängerüberweges nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) auf der L 50 zwischen Bahnhof Dodendorf und Dodendorf nicht möglich ist, da Fußgängerüberwege nur innerhalb geschlossener Ortschaften angelegt werden dürfen.

Das Anlegen einer Querungshilfe scheint schwierig, hierzu müsste die verkehrliche Voraussetzung nachgewiesen werden.

Das Anliegen wurde (zuständigkeitshalber) an die Gemeinde Sülzetal herangetragen.

Die Landeshauptstadt Magdeburg erhielt nachstehende folgende Mitteilung:

*„Die Gemeinde Sülzetal kann als Gebietskörperschaft in Ermangelung hoheitlicher Rechte hier weder eine Finanzierung noch einen Um- bzw. Ausbau vornehmen. Zuständig ist hier das Land als Straßenbaulastträger für die Landesstraße und den Radweg außerhalb von geschlossenen Ortschaften, sowie der Landkreis Börde für die Verkehrsanlagen im Zuge der K1226.*

*Die Gemeinde Sülzetal wird über ihre Bauverwaltung ein Arbeitsgespräch mit den Baulastträgern, dem Straßenverkehrsamt, dem regionalen Polizeirevier und der Landeshauptstadt Magdeburg organisieren, um das Ansinnen zu unterstützen, auch unter der Maßgabe des geplanten Ausbaues der Schnittstelle Bahnhof Dodendorf, der sicherlich auch von nichtmotorisierten Bürgern des OT Beyendorf-Sohlen genutzt wird.“*

Bisher wurde kein Arbeitsgespräch seitens der Gemeinde organisiert.

5. *Welcher Zeitplan ist für die Realisierung der Maßnahmen vorgesehen?*

Für die Umsetzung der Maßnahme sind finanzielle Mittel in den kommenden Haushaltsjahren beantragt. Ein detaillierter Zeitplan zur Realisierung der Maßnahme kann aufgrund der Abhängigkeit der Bereitstellung der Gelder derzeit noch nicht aufgestellt werden.

Dr. Scheidemann  
Beigeordneter für Stadtentwicklung,  
Bau und Verkehr

Anlage: S0053/20, Anlage 1 Übersichtskarte  
S0053/20, Anlage 2 Verkehrsuntersuchung  
S0053/20, Anlage 3 Mittelinsel