

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

zum/zur

F0014/21 Fraktion GRÜNE/future! Stadträtin Linke

Bezeichnung

Fahrradstadt Magdeburg?

Verteiler

Tag

Der Oberbürgermeister

23.02.2021

Stadtamt

Amt 61

Stellungnahme-Nr.

S0044/21

Datum

15.02.2021

Zur Anfrage F0014/21 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

- 1. Auf welcher Grundlage werden ländliche Wege, die vorrangig der Bewirtschaftung und der Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz von land- und forstwirtschaftlichen Grundstücken dienen sollen, den Radverkehrsanlagen, also „ausschließlich der Fahrradnutzung vorbehaltene Verkehrsflächen“, zugerechnet?*

In Sachsen-Anhalt wird vor allen Dingen beim Ausbau der ländlichen Infrastruktur auf eine Mehrfachnutzung des Wegenetzes abgezielt (landwirtschaftlicher Verkehr, Forstverkehr, Radverkehr, teilweise auch Deichverteidigungswege). Die Koordinierung erfolgt über die Ämter für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forst. Die Landeshauptstadt Magdeburg nutzt diese Möglichkeiten ebenfalls. Daher wurde bei der Erfassung des Wegenetzes grundsätzlich auch von einer Nutzung als Radweg ausgegangen. Der Zustand des Weges blieb dabei vorerst unberücksichtigt.

Vorteile der "Mehrfachnutzung" sind u.a. Wirtschaftlichkeit, ein größeres nutzbares Streckennetz und Synergieeffekte beim Ausbau.

- 2. Warum werden Radverkehrsanlagen, die beidseitig ausgeführt sind, doppelt in der Statistik erfasst? Straßen, die in beiden Richtungen befahrbar sind, mehrspurige Straßen oder auch Straßen, bei denen die Richtungsspuren baulich voneinander getrennt sind, entsprechen der einschlägigen Statistik aber nicht?*

In den statistischen Zusammenstellungen erfolgt keine doppelte Erfassung bei beidseitigen Radwegen. Die Längenermittlung in der Straßendatenbank beruht auf dem Achsenmodell des Straßennetzes. In der Datenerfassung wird die jeweilige Achslänge berücksichtigt (in der Regel die Fahrbahn) und die Lage der Geh-/Radwege dokumentiert. Aus diesen Angaben erfolgt die Zusammenstellung für die Länge beidseitig oder einseitig. Wenn der Radweg nicht den gesamten Straßenabschnitt entlangführt, bleibt diese Differenz unberücksichtigt.

- 3. Dient dieses Berechnungsmodell auch der Umverteilung der Investitions- und Instandsetzungskosten, um die jährlichen Ausgaben in den Radverkehr zu veranschlagen?*

Die jährlichen Investitionskosten in den Radverkehr definieren sich aus den Planungen der durch den Stadtrat bestätigten Investitionsprioritätenliste. Diese umfasst vier Jahre. Als Grundlage dafür dient die regelmäßig aktualisierte Maßnahmenliste "Geh-, Radwege und Fahrbahnen". Jährliche Instandsetzungsmaßnahmen an Radverkehrsanlagen erfolgen regelmäßig zudem aus dem Teilhaushalt 6, Teilbudget 66.

4. *Mit welchem Hintergrund werden Wegeverbindungen, wie z. B. Genthiner Straße bis zum Klusdamm in Alt Prester, abwechselnd dem roten oder grünen Netz zugeordnet, obwohl sich die jeweiligen Abschnitte vom Verkehrsaufkommen und der zulässigen Geschwindigkeit nicht unterscheiden?*

Das Rote und Grüne Netz stellen zusammen das Radhauptnetz in Magdeburg dar. Das bedeutet, dass beide Netze auf einer Hierarchieebene sind. Diese beiden Netze werden aufgrund der unterschiedlichen Führungsformen des Radverkehrs unterschieden. Radverkehrsanlagen des Roten Netzes implizieren eine Führung des Radverkehrs auf einer separaten Radverkehrsanlage. Bei dem Grünen Netz wird der Radverkehr im Mischprinzip geführt. Auf dem besagten Straßenzug wechselt die Führungsform aufgrund der verfügbaren Breite und dem damit verbundenen Fehlen von Radverkehrsanlagen.

5. *Erfolgt die Zuordnung anhand des tatsächlichen Bedarfs aufgrund des (Rad-) Verkehrsaufkommens oder anhand der vorhandenen, lückenhaften Infrastruktur?*

Die Zuordnung in das Rote bzw. Grüne Netz erfolgte im Rahmen der Netzkonzipierung im Rahmen der letzten Fortschreibung der Radverkehrskonzeption. Beim Konzipieren eines (Verkehrs-)Netzes wird auf eine möglichst breite Datenbasis zurückgegriffen. Raumstrukturelle Daten spielen hier eine wichtige Rolle. Somit können Quelle-Ziel-Relationen im Netz integriert werden. Empirische Daten (beispielsweise aus Radverkehrserhebungen) stellen dabei lediglich einen Teil dar.

6. *Warum werden auf der Karte, die das Radverkehrsnetz zeigt, zahlreiche Radverkehrsanlagen ausgewiesen, die so nicht existieren? Dies betrifft entweder in Gänze oder abschnittsweise unter anderem die Jakobstraße, die Leipziger Straße, die Breitscheidstraße, die Liebkechtstraße oder die B71 (Salbker Chaussee/Leipziger Chaussee), für die ein Lückenschluss erst kürzlich abgelehnt wurde (S0053/20), um nur wenige Beispiele zu nennen. Auch für den Radverkehr freigegebene Gehwege oder Fußgängerzonen, werden im Radverkehrsnetz ohne Einschränkungen dargestellt.*

Die Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)2030plus erfolgt in 5 Bausteinen:

- Bestandsanalyse (Baustein 1) abgeschlossen, mit Information I0005/14 veröffentlicht
- Ziele (Baustein 2) abgeschlossen (Beschluss-Nr. 207-007(VI)14), mit Drucksache 0012/14 veröffentlicht
- Szenarien (Baustein 3) abgeschlossen (Beschluss-Nr. 2524-069(VI)19), mit Information I0293/16 und Drucksache 0124/18 veröffentlicht
- Maßnahmen (Baustein 4) abgeschlossen (Beschluss-Nr. 2524-069(VI)19), mit Drucksache 0124/18 veröffentlicht
- Verkehrsentwicklungsplanes (VEP)2030plus (Baustein 5) in Bearbeitung, Zusammenfassung der Bausteine 1 bis 4

Daher ist festzustellen, dass der Baustein 5 des VEP 2030plus, auf den sich die Anfrage bezieht, zunächst nur eine Entwurfsfassung darstellt, der den Mitgliedern des Runden Tisches aufgrund der Pandemielage vorab elektronisch zur Stellungnahme zur Verfügung gestellt wurde. Es entspricht noch nicht der endgültigen Beschlussvorlage des Stadtrates. Des Weiteren aktualisiert der Baustein 5 in Teilen die Bestandsanalyse (Baustein 1).

7. *Warum werden ÖPNV-Haltestellen, in deren Nähe Fahrradabstellanlagen vorhanden sind hervorgehoben, obwohl es als Verknüpfung dieser beiden Verkehrsarten des Umweltverbundes Standard sein sollte? Welche Vorgaben (Anzahl, Entfernung der Abstellanlagen etc.) werden herangezogen, um eine Haltstelle als besonderen Knotenpunkt auszuweisen?*

Grundlage bildete das Verkehrlichen Leitbild von 1993. Mit der Bestandsanalyse zum VEP 2030plus (Baustein 1) wurden im Kapitel 4.2 Radverkehr sowie in der Abbildung 4-10 Bike &

Ride-Anlagen im Stadtgebiet die Sachlage dieser Anlagen beschrieben. Der Baustein 5 aktualisiert diese Darstellung bzw. wählt eine andere Darstellungsform.

8. *Werden die Angaben zu den echten Radverkehrsanlagen (also ohne ländliche Wege und freigegebene Gehwege) und die Radverkehrsnetz-Karte für den Beschluss des VEP 2030plus durch den Stadtrat an die realen Gegebenheiten angepasst, so dass die tatsächlichen Lücken im Netz erkennbar sind? Wenn nein, warum nicht?*

Eine separate Darstellung erfolgt im Baustein 5 des VEP 2030plus.

9. *Wo befinden sich die verbliebenen Radverkehrsanlagen und ländliche Wege? Bitte listen Sie diese einzeln mit Ort/Straße, Länge und Art (Benutzungspflicht, gemeinsam, getrennt, baulich angelegt etc.) auf. Machen Sie dabei bitte außerdem kenntlich, welche 244,2 km seit dem Jahr 2000 hinzugebaut wurden.*

Eine Auflistung ist in der Form nicht umsetzbar. Hierbei ist allerdings anzumerken, dass seit 2000 nicht 244,2 km Wege gebaut wurden, sondern dass bei den statistischen Angaben jeweils der Bearbeitungsstand der Datenerfassung zugrunde gelegt wurde. Das bedeutet, dass im Jahr 2000 z.B. eine Vielzahl der Wegeverbindungen nicht in der Datenbank aufgenommen wurde. Die Längendifferenz setzt sich sowohl aus Nacherfassung und Neubau zusammen.

10. *Wurden die Movebis-Daten der TU Dresden, die durch das Stadtradeln generiert wurden und bis Ende Januar nur den Teilnehmekommunen exklusiv zur Verfügung stehen, bereits ausgewertet?*

Die aus dem Stadtradeln generierten Daten wurden von dem Anbieter als vorgefertigte interaktive Karten zur Verfügung gestellt. Bis zum 28. Februar 2021 können diese Karten eingesehen werden. Die darin dargestellten Daten konnten auf Basis der Nutzungsprofile der Teilnehmenden erstellt werden. Die dadurch erhaltenen Daten zeigen, dass die bereits vorhandenen bestätigt werden können.

11. *Wenn ja, mit welchem konkreten Ergebnis und Zeitachse sowie Maßnahmenvorschlägen?*

Die Movebis-Daten stehen zeitlich begrenzt zur Verfügung. Beim Anbieter wurde bereits nachgefragt diese Daten dauerhaft nutzen zu können. Eine so genannte Heat-Map könnte für anstehende Maßnahmen und Projekte als weitere Datengrundlage dienen. Aus dieser können sich unter Berücksichtigung der vorhandenen Daten Prioritäten bzw. Bedarfe ableiten lassen.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr