

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

zum/zur

F0075/21 Fraktion GRÜNE/future! Stadträtin Linke

Bezeichnung

Fahrradstadt Magdeburg 2.0

Verteiler

Der Oberbürgermeister

Stadtamt

Amt 61

Stellungnahme-Nr.

S0164/21

Datum

28.04.2021

Tag

11.05.2021

Zur Anfrage F0075/21 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

1. Auf welcher Grundlage (Gesetz, Verordnung o. Ä.) werden ländliche Wege den Radverkehrsanlagen zugerechnet, obwohl die sogar in der o. g. Stellungnahme erwähnte „Mehrfachnutzung“ diese als solche ausschließt?

Den Angaben der Radweglängen im Statistischen Jahrbuch der LH Magdeburg liegt die Datenerfassung der Straßendatenbank des Tiefbauamtes zugrunde. Darin ist das gesamte öffentliche Straßen- und Wegenetz mit dem Fokus der Zuständigkeit als Straßenbaulastträger erfasst. Das bedeutet, dass vorrangig die öffentlich gewidmeten Straßen, Wege und Plätze sowie nachfolgend die öffentlich genutzten Wege in die Datenbank aufgenommen wurden. Der gesamte Prozess umfasste einen Zeitraum von mehr als 25 Jahren. Dabei wurden die Daten in unterschiedlichen Etappen und auch Programmsystemen erfasst. Beginnend mit den Verkehrsflächen in bebauten Gebieten erfolgte sukzessive auch die Aufnahme der ländlichen Wege im Stadtgebiet.

Im Rahmen einer Arbeitsgruppe „Wege“, die von 2009 bis 2014 tätig war, wurde unter Beteiligung des Tiefbauamtes, des Liegenschaftsservice, des Stadtplanungsamtes und des Eigenbetriebes Stadtgarten und Friedhöfe Magdeburg eine Überprüfung und Einordnung der ländlichen Wege vorgenommen. Bewertungskriterien waren u.a. die Eigentumsituation, die verkehrsplanerische oder landwirtschaftliche Bedeutung und teilweise auch historische Gegebenheiten.

In der Gesamtheit erfolgte die Zuordnung der selbstständigen Wege mit folgenden Nutzungsarten: touristische Radwege, sonstige Radwege, innerstädtische Verbindungswege, ländliche Wege und Hochwasserschutzwege. Auch aufgrund der gewollten Mehrfachnutzung kann in der vorhandenen Datenbank keine Aufschlüsselung nach einzelnen Nutzungsarten vorgenommen werden. Daher wird davon ausgegangen, dass das erfasste Wegenetz, unabhängig vom Zustand, für den Radverkehr genutzt werden kann.

2. Auf meine Frage, warum Radverkehrsanlagen, die beidseitig ausgeführt sind, doppelt in der Statistik erfasst werden, erwidern Sie, dass dies so nicht erfolgt. Stattdessen würden die Achslängen der Straßen herangezogen und diese doppelt in der Statistik erfasst, auch wenn überhaupt keine (beidseitigen) Radwege auf der ganzen Länge existieren. Verstehe ich Sie also richtig, dass zum Beispiel der beidseitige, 150m lange Radweg an der südlichen Jakobstraße mit 1.600m in die Statistik eingeht, weil die Achslänge der Jakobstraße 800 m beträgt und bei dem „Achsenmodell“ Lücken im Radverkehrsnetz unberücksichtigt bleiben?

Die statistische Ermittlung der Straßenlängen beruht auf einem Achsen-Knoten-Modell, welches der Straßendatenbank des Tiefbauamtes zugrunde liegt. Dabei werden alle Straßen in Abschnitte unterteilt. Jede Straße hat mindestens einen Abschnitt. Die Abschnittslänge ergibt sich aus der Achslänge unter Berücksichtigung der Kreuzungs- und Einmündungsbereiche.

Die Radwegerfassung erfolgt nach den Kriterien straßenbegleitend und selbständig. Die straßenbegleitenden Radwege werden nach einseitig und beidseitig unterteilt. Dabei werden in der Datenbank Radwege markiert, wenn sie neben den eindeutigen baulichen Merkmalen mit folgenden Verkehrszeichen beschildert sind:



Nach diesem Schema gilt für die Jakobstraße ein beidseitiger Radweg über die gesamte Straßenlänge. Im beigefügten Lageplan (siehe Anlage) ist ein Teilstück der Straße mit der radwegrelevanten Beschilderung dargestellt. Dabei sind für die Abschnitte 010 und 020 separate Radwege beidseitig ausgewiesen und für die restlichen Abschnitte beidseitig „Gehweg mit Radfahrer frei“. Statistisch wird dann eine beidseitige Radverkehrsführung über die gesamte Straßenlänge von 771m erfasst. In der nachfolgenden Tabelle sind die Daten aus der Datenbank zusammengestellt:

Abschnitt	von	bis	Länge (Abschnitt) [m]	Geh- bzw. Radweg	
				links	rechts
03225010	Strombrücke	Johannisbergstraße	60	42	35
03225020	Johannisbergstraße	Bei der Hauptwache	97	91	90
03225030	Bei der Hauptwache	Julius-Bremer-Straße	174	154	181
03225040	Julius-Bremer-Straße	Neustädter Straße	89	86	89
03225050	Neustädter Straße	Peterstraße	157	153	149
03225060	Peterstraße	Mühlenstraße	145	141	142
03225070	Mühlenstraße	Gustav-Adolf-Straße	49	42	45
Summe			771	709	731

3. Ist Ihnen dieses Berechnungsmodell, dass nicht die reale Infrastruktur abbildet, auch aus anderen Städten, wie zum Beispiel Münster bekannt, mit der die Stadt Magdeburg im Entwurf zum VEP2030plus verglichen wird?

Die Berechnung erfolgt anhand verfügbarer Daten. Die Datenerfassung mittels des Achsen-Knoten-Modells wird seit ca. 25 Jahren laufend fortgeschrieben und ist in diesem Kontext nicht ganz auf dem jetzt möglichen technischen Stand. In welcher Art und Weise die Datenerfassung in anderen Städten erfolgt, beispielsweise Münster, ist nicht bekannt.

4. Um ungefähr welchen Faktor wird schon allein durch das „Achsenmodell“ die Länge der Radverkehrsanlagen in ganz Magdeburg länger dargestellt? Bei der Jakobstraße zum Beispiel liegt der Faktor bei mehr als 5, selbst wenn man für die 150m beidseitigem Radweg 300m Länge annimmt.

Entlang von Straßen sind Querungen von Fahrbahnen bzw. Furten an Knotenpunkten vorhanden. In Folge der Querungen bzw. Furten ergibt sich eine kürzere Strecke des Radwegs (siehe Tabelle bei Frage 2).

5. Welche Längen bzw. Flächenangaben dienen der Umverteilung der Instandsetzungs- und Instandhaltungskosten an Radverkehrsanlagen aus dem Teilhaushalt 6 (Teilbudget 66), um die jährlichen Ausgaben für den Radverkehr zu berechnen?

Die jährlichen Kosten zur Unterhaltung der Straßenverkehrsanlagen werden nach der vorhandenen Prioritätenliste (gem. S0085/21 auf A0005/21) in Verbindung mit der notwendigen Verkehrssicherungspflicht für alle Verkehrsanlagen eingesetzt. Eine prozentuale Aufteilung anhand von Flächen- oder Längenangaben der einzelnen Verkehrsanlagen erfolgt nicht.

6. Warum wird den Mitgliedern des Runden Tisches eine Entwurfsfassung des Baustein 5 des VEP 2030plus zur Verfügung gestellt, die ganz offensichtlich falsche Angaben und Darstellungen zu den Radverkehrsanlagen und zum Radverkehrsnetz enthält?

Aufgrund der Wechselbeziehung der Fragen 6, 7 und 8 werden diese zusammen beantwortet:

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030*plus* soll die Entwicklung des städtischen Verkehrssystems verkehrsträgerübergreifend abbilden. Dabei sind gesamtplanerische Strategien bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus zu beachten.

Der Runde Tisch dient dabei als zentrales Arbeits- und Diskussionsforum und übernimmt eine beratende Funktion für die Entscheidungsträger. Die Entscheidungsbefugnis obliegt jedoch ausschließlich den demokratisch legitimierten Institutionen der Landeshauptstadt Magdeburg (Oberbürgermeister und Stadtrat). Der Runde Tisch ist mit Vertreterinnen und Vertretern der Verwaltung, der Stadtratsfraktionen, Verkehrsunternehmen, wissenschaftlichen Facheinrichtungen, Interessenverbände, der Wirtschaft sowie sonstiger öffentlicher Belange besetzt. Die Qualifikation der Mitglieder des Runden Tisches und deren Bereitschaft zur Kooperation und gemeinsamer Verantwortung haben sich während des Bearbeitungsprozesses als wertvolle Ressource erwiesen. Die Einbeziehung der Vertreter aller im Stadtrat vertretenen Fraktionen in die Arbeit des Runden Tisches ermöglicht es, bereits im Vorfeld der kommunalpolitischen Entscheidungen zum VEP 2030*plus* kontroverse Positionen ebenso wie verkehrspolitische Strategien zu erörtern und allseits akzeptierte Kompromisse zu erarbeiten (vgl. DS0281/12).

Im Rahmen der fachlichen Diskussionen am Runden Tisch konnte über differierende Ansichten zur Formulierung einiger Ziele beim Baustein 2 (vgl. DS0012/14, Beschluss-Nr. 207-007(VI)14) kein Konsens erreicht werden. Gemäß der im Rahmen der konstituierenden Sitzung des Runden Tisches bestätigten Arbeitsvereinbarung gilt am Runden Tisch nicht das Mehrheitsprinzip. Das heißt bei gegensätzlichen Positionen wird nach einem Konsens gesucht oder der bestehende Dissens dokumentiert und zu dessen Lösung den Entscheidungsgremien übergeben. Diesem Prinzip wurde und wird gefolgt.

Mit dem Stadtratsbeschluss zur Drucksache DS0124/18 (Beschluss-Nr 2524-069(VI)19) wurden das integrierte Maßnahmen-konzept (Baustein 4) sowie das Szenario 1 „Stärkung des Umweltverbundes“ als Zielszenario (Baustein 3) zur Grundlage der künftigen kommunalen Verkehrsplanung und zur Basis der abschließenden Bearbeitung des VEP 2030*plus* (Baustein 5) bestimmt. Zu letzterem bestand seitens der Mitglieder des Runden Tisches kein Dissens, der an die Entscheidungsgremien weiterzuleiten wäre. Infolge der Änderungsanträge im Rahmen der Beschlussfassung erhöhte sich die Anzahl der Maßnahmen. Auch ergaben sich Veränderungen bei den Zuordnungen von Maßnahmen zu den Szenarien. Das integrierte Maßnahmenkonzept zum VEP 2030*plus* umfasste daher in seiner vom Stadtrat zustimmend zur Kenntnis genommenen Form insgesamt 117 Maßnahmen sowie die Kurzfassung des Handlungskonzepts (vgl. I0279/19).

Daher ist festzustellen, dass der Entwurf des VEP 2030*plus* (Baustein 5), auf den sich diese Anfrage bezieht, zunächst nur eine vorläufige Fassung des Planwerkes darstellt, die den Mitgliedern des Runden Tisches aufgrund der Pandemielage vorab in digitaler Form zur Verfügung (vgl. I0204/20) gestellt wurde. Sie entspricht noch nicht der endgültigen Beschlussvorlage des Stadtrates. Auf der abschließenden Beratung des Runden Tisches am 14. April 2021 haben sich Modifikationen für die Pilotprojekte ergeben bzw. die Mitglieder sind aufgefordert ihre Modifikationen bis zum 28. April 2021 an die Projektleitung zuzusenden. Des Weiteren wurde früh entschieden, um den Korrekturaufwand bei grafischen Darstellungen gering zu halten, erst nach der abschließenden Beratung hier eine Anpassung vorzunehmen. Eine Überarbeitung erfolgt zurzeit. Die bis Ende 2020 eingegangenen Stellungnahmen wurden in einer umfangreichen Synopse zusammengefasst, die den Mitgliedern des Runden Tisches übermittelt wurde. Das betrifft auch den danach überarbeiteten Entwurf des VEP 2030*plus*. Dessen abschließende Erörterung sollte - vor einer erneuten Überarbeitung - somit den Mitgliedern des Runden Tisches vorbehalten bleiben.

7. Wie erklären Sie sich insbesondere die größtenteils lückenlose und damit falsche Darstellung des Radverkehrsnetzes auf einer Karte mit dem Stand Juli 2019?

Siehe Frage 6.

8. 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? Der Verweis auf ein über 28 Jahre altes Verkehrliches Leitbild beantwortet diese Frage nicht.

Siehe Frage 6.

9. Wo befinden sich die verbliebenen Radverkehrsanlagen und ländlichen Wege? Bitte listen Sie diese einzeln mit Ort/Straße, Länge und Art (gemeinsam, getrennt, baulich angelegt etc.) auf. Da Sie in der o. g. Stellungnahme erläutern, dass in den letzten Jahrzehnten umfangreiche Daten nacherfasst wurden, sollte die Darstellung einfach umsetzbar sein.

Entsprechend der Darstellung des Radverkehrsnetzes befinden sich die Radwege im gesamten Stadtgebiet. Eine Einzelauflistung kann lediglich nach selbständigen bzw. straßenbegleitenden Wegen erfolgen. Eine Auflistung muss nachgereicht werden, da momentan die personellen Ressourcen fehlen.

Rehbaum
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr