

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 28.04.2021
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0100/21

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	01.06.2021	nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	17.06.2021	öffentlich
Stadtrat	15.07.2021	öffentlich

Thema: Haushaltsplan 2020 – Pilotprojekt Protected Bikelane

Mit Beschlussnummer 325-009(VII)19 zum Änderungsantrag DS0365/19/26/1 hat der Stadtrat den Oberbürgermeister wie folgt beauftragt:

„Für den Haushalt 2020 sind 35 T€ für ein Pilotprojekt „Protected Bikelane“ in den Investitionshaushalt einzustellen. Das Projekt soll für eine festgelegte Straße umgesetzt und im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr beraten werden.“

Die Stadtverwaltung informiert über nachfolgendes Ergebnis:

Eine sogenannte Protected Bikelane oder auch PBL ist eine baulich abgetrennte Radverkehrsanlage. Die bauliche Abtrennung erfolgt in der Regel durch Poller. Es sind auch andere Einbauten, wie beispielsweise Blumenkübel, Hochborde oder Leitschwellen, möglich. Für die baulichen Abtrennung der Radverkehrsanlage muss in der Regel eine zusätzliche Breite von 1,0 Meter eingeplant werden. Diese gliedert sich folgendermaßen:

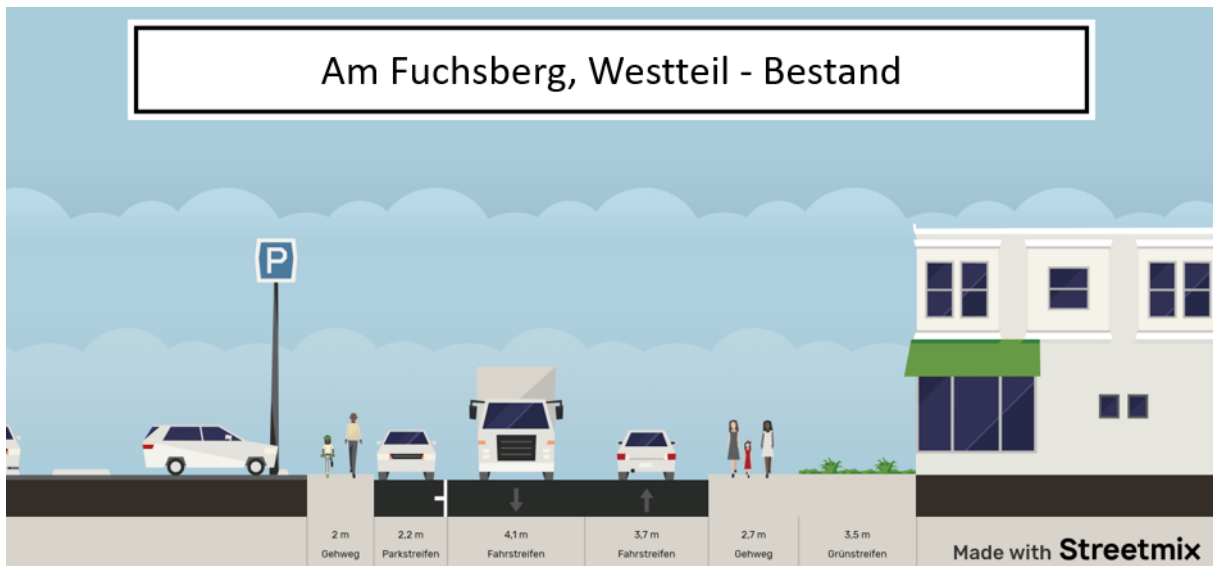
- Abstand zwischen Kfz und Trennung 0,5m
- Abstand zwischen Rad und Trennung 0,25m
- Breite für Trennung bzw. Einbauten 0,25m (Breitenmaß abhängig von Trennung)

Mit dieser Art von Radwegen soll die Sicherheit des Radverkehrs gesteigert werden. Allerdings können die PBL nicht überall eingerichtet werden. Zum einen ist insbesondere in bebauten Gebieten der Platz oft nicht vorhanden. Zum anderen kommen PBL bei Ein- und Ausfahrten oder Parkplätze (längs zur Fahrbahn) nicht infrage.

Eine PBL wurde für die Straße Am Fuchsberg / Erich-Weinert-Straße (zwischen Hertzstraße und Helmholtzstraße) sowie der Berliner Chaussee (zwischen Am Hammelberg und Ehlegrund) verkehrsplanerisch geprüft.

Straße Am Fuchsberg / Erich-Weinert-Straße

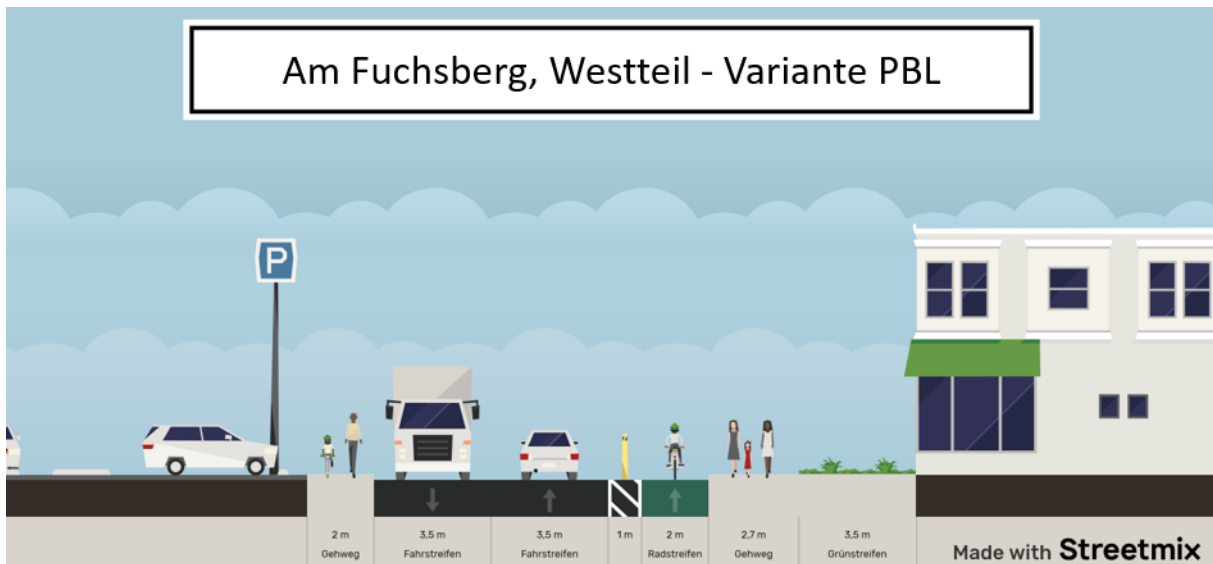
Die Straße Am Fuchsberg weist eine Fahrbahnbreite von rund 10,0m bis 10,5m auf (inkl. Fahrstreifen und Fläche des ruhenden Verkehrs). Im Bereich des Knotenpunkts mit der Leipziger Straße sind es rund 11,5m. Mit der nachfolgenden Grafik wird der Bestand im Bereich östlich der Hertzstraße verdeutlicht.



Die Fahrbahn der Erich-Weinert-Straße im Nahumfeld des Knotens mit der Leipziger Straße weist eine Breite von rund 16,5m aus. Die nachfolgende Grafik zeigt die derzeitige Flächenverteilung.

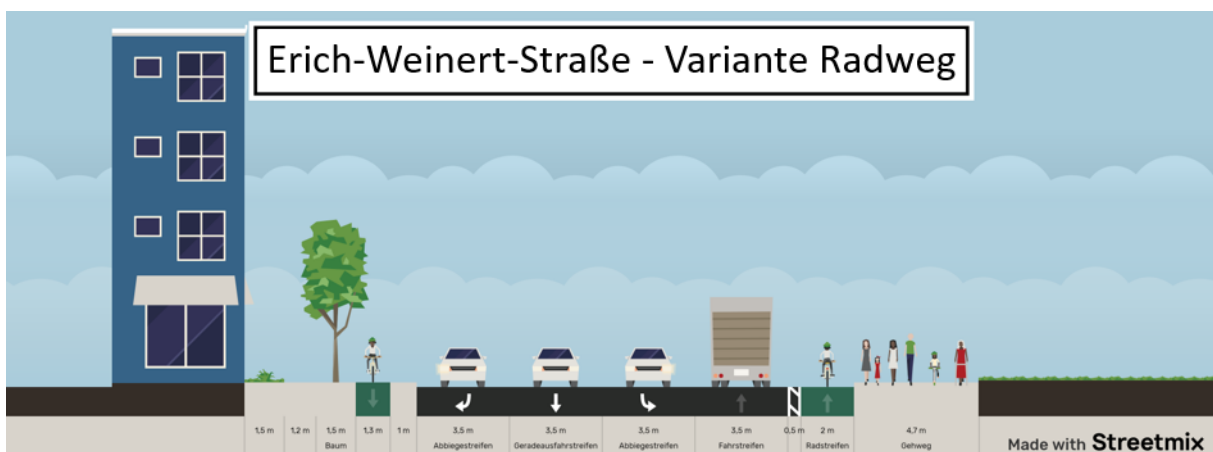


Für die PBL werden in Summe 3,0m benötigt (1,0m Trennstreifen und 2,0m Radverkehrsanlage). Ausgehend von der Bestandsfläche wird neben dem südlichen Gehweg die Radverkehrsanlage von 2,0m plus 1,0m bauliche Trennung aufgetragen. Somit verbleiben 7,0m für die beiden Richtungsfahrbahnen (jeweils 3,5m). Gem. den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) beträgt die Breite einer Fahrspur bei hohem Schwerlastverkehr 3,5m. Unter Wegnahme des Längsparkstreifens entlang der Nordseite ist es möglich eine PBL zwischen der Hertzstraße und dem Kristallpalast zu integrieren. Mit der nachfolgenden Grafik wird dieser Abschnitt dargestellt.



Zwischen dem Emanuel-Larisch-Weg (Bereich Kristallpalast) und dem Knotenpunkt mit der Leipziger Straße müsste der Bordstein versetzt werden, um die PBL bis zum Knotenpunkt führen zu können. Als Alternative kann im Bereich des Kristallpalastes eine Aufleitung und die Weiterführung als Radweg (Getrennter Geh- und Radweg) erfolgen.

In der Erich-Weinert-Straße ist eine PBL nicht möglich, da ansonsten die Mindestbreiten der einzelnen Fahrspuren unterschritten werden. Stattdessen kann bei einer Neuverteilung der vorhandenen Fläche ein Radweg integriert werden. Dazu müssen die Fahrspuren auf jeweils 3,5m Breite markiert werden. Die übrigen rund 2,5m dienen als Radweg (inkl. 0,5m Trennstreifen). Diese Möglichkeit wird in der nachfolgenden Grafik dargestellt.

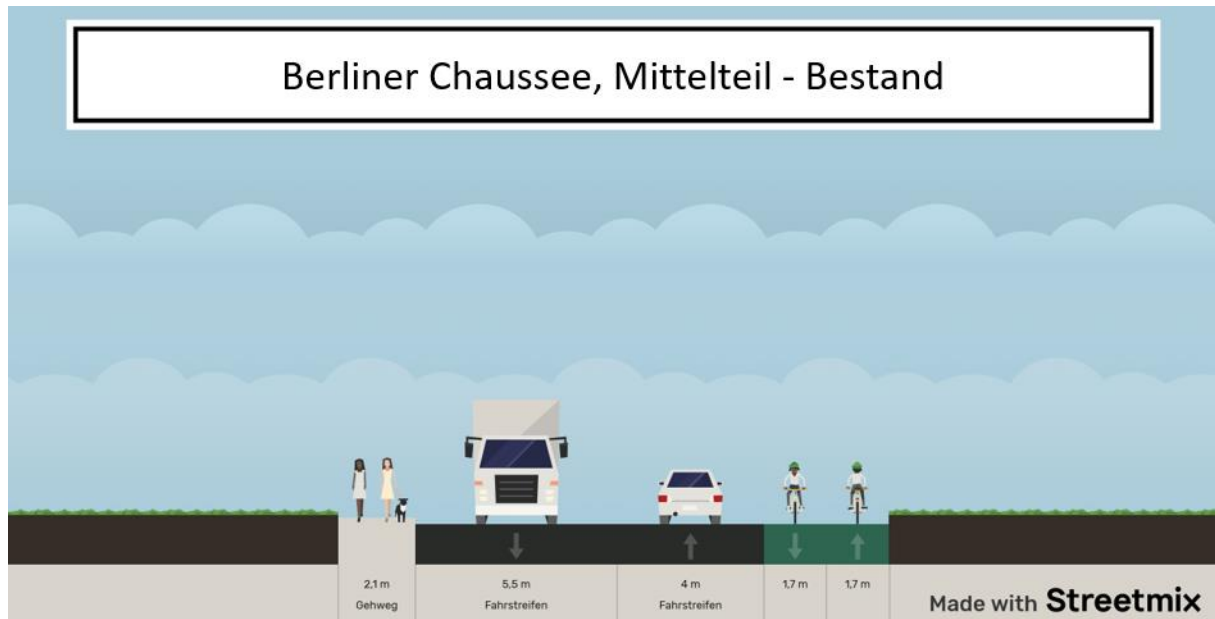


Die hier beschriebene Radverkehrsführung kann östlich in den vorhandenen Radweg münden. Auf der Westseite wird derzeit ein Geh- und Radweg geplant. Auch an dieser Stelle kann die hiermit beschriebene Radverkehrsführung fortgeführt werden.

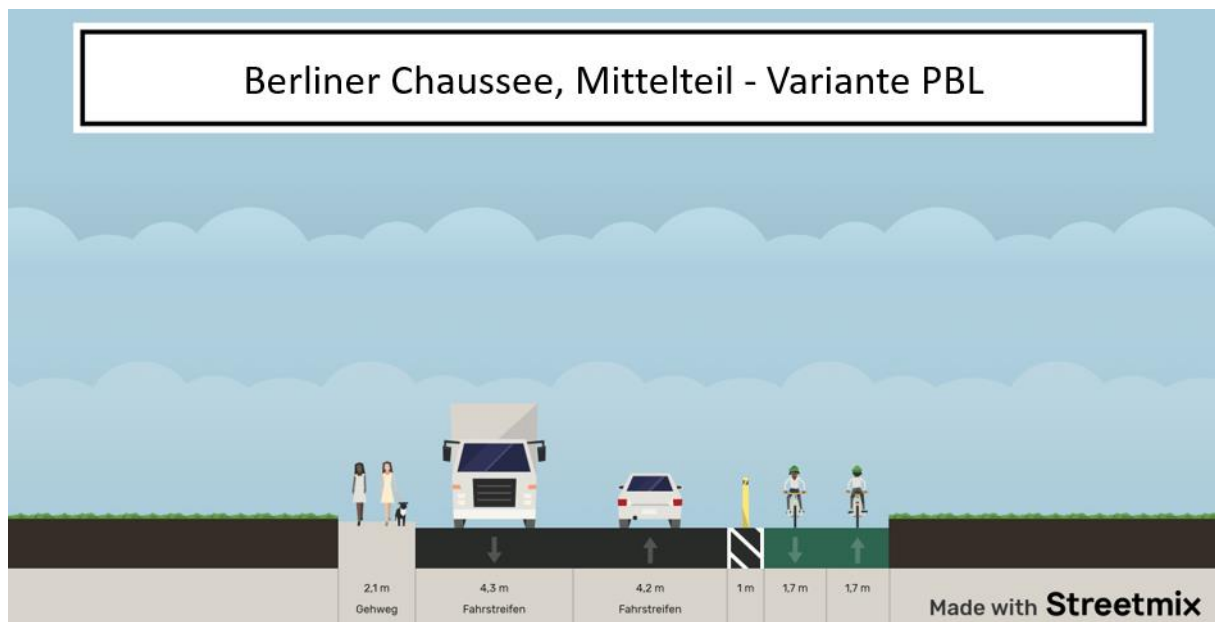
Berliner Chaussee

Die Berliner Chaussee ist über weite Teile eine zweispurige Straße mit einem Zweirichtungsradweg, auf dem auch gelegentlich Fußverkehr vorhanden ist, (Südseite) und einem Gehweg (Nordseite). Für den Kfz-Verkehr gilt im untersuchten Bereich die maximale Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Die Fahrspuren sind großzügig bemessen. Insgesamt ist die Fahrbahn rund 13,0m breit (9,5m Kfz Fahrbahn und 3,4m Zweirichtungsradweg). Infolge der hohen Geschwindigkeit und der hohen Verkehrsmengen des Kfz-Verkehrs hat der Radverkehr ein hohes Schutzbedürfnis. Auf der Südseite münden nur wenige Straßen in die Berliner

Chaussee (bezogen auf den Untersuchungsraum vier Straßen). Der Bestand wird in folgender Grafik dargestellt.



Unter geringfügiger Inanspruchnahme der Kfz-Fahrbahn kann die PBL integriert werden. Die nutzbare Breite der Radverkehrsanlage bleibt gleich. Die Kfz-Fahrspuren werden damit jeweils 4,25m breit. Damit kann die Funktion der Straße weiterhin erfüllt werden. In der nachfolgenden Grafik wird der Querschnitt mit einer PBL dargestellt.



Um die PBL in das bestehende Netz einzubinden wird vorgeschlagen am Knotenpunkt Berliner Chaussee / Am Hammelberg den vorhandenen Verkehrsraum neu zu verteilen. Im Einzelnen ist vorgesehen:

- westliche Knotenpunktzufahrt, kombinierte Geradeaus-Rechtsabbieger-Spur
Die Spur wird ausschließlich als Rechtsabbieger-Spur genutzt.
- westlicher Knotenpunktabfluss
Der südliche Fahrstreifen (Fahrtrichtung Osten), dessen Länge rund 165m beträgt, wird als PBL genutzt.

An der östlichen Seite des Untersuchungsraums kann die PBL in die vorhandene Radverkehrsanlage überführt werden.

Fazit

Wie die oben beschriebenen Ergebnisse zeigen, lässt sich in den beiden Straßen eine PBL integrieren. Auch die Übergangsbereiche zwischen den vorhandenen Verkehrsanlagen und der infrage stehenden PBL können mit verhältnismäßig geringem Aufwand hergestellt werden. Aus verkehrsplanerischer Sicht wird für den Testbetrieb die Berliner Chaussee empfohlen. Auch wenn der Bedarf an einer sicheren Radverkehrsanlage in der Straße Am Fuchsberg vorhanden ist, scheint hier eine PBL nicht das Mittel der Wahl zu sein. Eine Trennwirkung, die durch aufragende Einbauten in den Straßenkörper entsteht, ist in diesem eher innerstädtischen Straßenabschnitt städtebaulich weniger erwünscht.

Rehbaum
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlage: Querschnitte aus den Untersuchungsbereichen (Bestand und Radverkehrsanlage)