Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0188/22	14.06.2022

zum/zur

A0092/22
Ortschaftsrat Beyendorf-Sohlen
Ortsbürgermeister Dr. Niko Zenker

Bezeichnung

Erstellung eines Verkehrskonzeptes für Beyendorf-Sohlen

Verteiler	Tag
Der Oberbürgermeister	21.06.2022
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	25.08.2022
Stadtrat	06.10.2022

Zum Antrag A0092/22 ‚Erstellung eines Verkehrskonzeptes für Beyendorf-Sohlen'

„Der Stadtrat möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird gebeten, ein Verkehrskonzept für Beyendorf-Sohlen mit den Schwerpunkten Sohlener Hauptstraße, Kreisstraße, Obere Siedlung, Beyendorfer Dorfstraße und OT Anker anzustoßen. Zielstellung des Konzeptes soll die durchgängige Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30km/h sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sein."

nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Es muss zunächst darauf hingewiesen werden, dass die Regelgeschwindigkeit innerorts nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) 50km/h beträgt. Jegliche davon abweichende Fälle – wie bspw. vor der Kita „Kleiner Maulwurf" in Sohlen - bedürfen einer Begründung vornehmlich zu finden in §45 StVO bzw. auch im betreffenden Erlass des Landes Sachsen-Anhalt. Demzufolge wird eine im Antrag geforderte „durchgängige Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30km/h" im Sinne einer flächendeckenden und einheitlichen Tempo-30-Regelung nicht umsetzbar sein.

Durch die Ortslage Sohlen führt die Kreisstraße Nr. 1226 (K1226); dies betrifft die Straßen Dorfplatz und Sohlener Hauptstraße. Kreisstraßen sind Bestandteile des klassifizierten Straßennetzes; sie stellen die Verbindung der Gemeindestraßen zu Landes-/Bundesstraßen und Autobahnen (übergeordnetes Straßennetz) sowie zwischen Landes- und/oder Bundesstraßen her und können nach §45 Abs. 1c S. 2 nicht in eine Tempo 30-Zone integriert werden. Insofern muss auch mit einem höheren Verkehrsaufkommen gerechnet werden. Der Verdacht der Nutzung als Umfahrungsstrecke kann durch die Lage im Netz nicht nachvollzogen werden.

Durch die Ortslage Beyendorf führt keine Kreisstraße. Trotz südlich der Ortslage abbiegender Kreisstraße in westliche Richtung ist weiterhin ein gradliniger Verlauf in Richtung Beyendorf vorhanden, welcher eine Routenwahl bspw. Richtung Stadtzentrum oder zur Anschlussstelle der BAB 14 „MD-Reform" durch Beyendorf begünstigt. Ggf. wirkt sich auch die Lage des Bahnübergangs Dodendorf mit den zu erwartenden Schrankenschließzeiten negativ auf die Nutzung der K 1226 aus. Die Nutzung als Umfahrungsstrecke kann hier teilweise angenommen werden.

Hinsichtlich des in der Begründung zum Antrag geschilderten Verhaltens von am Verkehr Teilnehmenden bezogen auf die genannten Geschwindigkeitsüberschreitungen kann seitens des FB 32 „Bürgerservice und Ordnungsamt“ festgestellt werden, dass sich diese durch wiederholte Präsenz der Verkehrsüberwachung an insgesamt 9 Messstellen (2 in der Sohlener Hauptstraße, 2 in der Straße Zum Anker, 3 im Ortsteil Anker (Leipziger Chaussee), 1 in der Kreisstraße, Höhe Kita "Kleiner Maulwurf und 1 in der Straße Obere Siedlung) deutlich reduzierten. Dabei wurden in der Straße Zum Anker und auch in der Sohlener Hauptstraße primär Verstöße von Anwohnern registriert, die ihr Fahrverhalten durch die Geschwindigkeitsmessungen offensichtlich verändert haben.

Zu den aufgeführten verbotswidrigen riskanten Überholmanövern liegen der Verwaltung keine näheren Informationen vor. Hilfsweise kann das Unfallgeschehen der Jahre 2018 bis 2021 betrachtet werden. Unfälle im Zusammenhang mit Überholvorgängen konnten nicht festgestellt werden. Drei Unfälle sind auf nicht angepasste Geschwindigkeit auf Grund von Fahrbahnglätte, Fahrbahnverlauf o. ä. zurückzuführen, wobei zwei der drei Unfälle unter Alkoholeinfluss stattfanden. Bemerkenswert ist auch die gehäufte Anzahl von 6 Wildunfällen im Jahr 2018.

Nach Information des Tiefbauamtes als Baulastträger der öffentlichen Verkehrsflächen gibt es in Beyendorf-Sohlen keine wesentlichen Schadstellen auf Gehwegen oder in Haltestellenbereichen, die verkehrsgefährdend sind. Demnach liegt kein akuter Handlungsbedarf vor. Im Übrigen können über den „MD-Melder“ schadhafte Stellen in öffentlichen Verkehrsflächen der Stadtverwaltung jederzeit mitgeteilt werden.
Sicherlich ist die besondere Situation an der Haltestelle „Sohlen, Am Kirschberg“ nicht als optimal zu bezeichnen. Es bleibt darauf hinzuweisen, dass die nächstgelegene Haltestelle „Sohlen, Unter der Wiesche“ bezogen auf die Erschließung des Wohngebietes Kirschberg ebenfalls noch die Kriterien des Nahverkehrsplans erfüllt und hier ausreichend befestigte Flächen vorzufinden sind. Unabhängig davon soll die Herstellung barrierefreier Haltestellen nach der vom Stadtrat am 02.12.2022 beschlossenen Prioritätenliste (Beschluss-Nr. 1248-041(VII)21) erfolgen. Ggf. kann im Rahmen von notwendigen Straßenbaumaßnahmen (durch bspw. Leitungsverlegung oder auch Havarie) die bauliche Herstellung der Barrierefreiheit vorgezogen werden.

Die Problematik des LKW-Verkehrs im Ortsteil Anker ist bekannt. Durch die Ortslage führt im Zuge der Leipziger Chaussee die Landesstraße Nr. 50 (L50), die unter o. g. Gesichtspunkten den Anschluss an BAB 14 sicherstellt und somit eine entsprechende Verkehrsmenge aufnimmt. Nach gegenwärtigem Sachstand kann davon ausgegangen werden, dass derzeit keine verkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Minderung von Verkehrslärm angezeigt sind. Mittlerweile erfolgen Geschwindigkeitsmessungen und die damit verbundene Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen, so dass nach Auskunft des Fachbereiches 32 der Effekt einer erheblich verbesserten Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h eingetreten ist.

Bei Betrachtung des Unfallgeschehens im Ortsteil Anker in den Jahren 2018 bis 2021 konnten keine Unfälle im Zusammenhang mit Überholvorgängen festgestellt werden. Bei insgesamt 17 aufgenommenen Unfällen ist 1 Unfall auf nicht angepasste Geschwindigkeit auf Grund von Fahrbahnglätte, Fahrbahnverlauf o. ä. zu verzeichnen.

Die in diesem Zusammenhang häufig geforderten baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bzw. Geschwindigkeitsdämpfung wie Schwellen oder Aufpflasterungen führen in der Regel zu Komforteinbußen im Busverkehr und sind daher nur eingeschränkt einsetzbar. Dies gilt auch für die Einrichtung von Kreisverkehren. Darüber hinaus führt nach bisherigen Erfahrungen der Einbau von Schwellen nicht immer zu einem Absenken des Lärmniveaus, weil das Abbremsen vor und kräftiges Beschleunigen nach den Schwellen ebenfalls Lärm erzeugt. Im Ergebnis wird daher zurzeit kein Handlungsbedarf für weitergehende Maßnahmen gesehen.

Fazit

Die im Antrag genannten Themen sind der Stadtverwaltung bekannt. In einigen Fällen wie bspw. bei der Verkehrssituation im Ortsteil Anker konnte nach näherer Betrachtung und unter Beachtung der gesetzlichen Grundlagen bisher eine positive Veränderung erzielt werden. In anderen Fällen wie bspw. dem barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen geben politische Beschlüsse die Reihenfolge vor. Wildunfälle oder Unfälle unter Alkoholeinfluss lassen sich nicht wirkungsvoll mit dem geforderten Konzept reduzieren. Schließlich ist mit der vorhandenen Netzhierarchie auch ein gewisses Verkehrsaufkommen verbunden, das sich nicht reduzieren lässt. Zurzeit ist ein gewisser Handlungsbedarf für die Straße „Obere Siedlung“ erkennbar, welcher jedoch noch detaillierter erfasst werden muss.

Aus Sicht der Stadtverwaltung liegen mit der hier geschilderten Situation keine Anhaltspunkte für die Erstellung eines umfassenden Konzepts vor, zumal die mit dem beantragten Konzept erwartete „durchgängige Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30km/h“ nicht erzielt werden kann. Die Verwaltung empfiehlt daher eine Fokussierung auf den o. g. Straßenzug, welche auch Effekte wie mögliche Schleichverkehre berücksichtigen würde.

Jörg Rehbaum
Beigeordneter für Umwelt und Stadtentwicklung