

Landeshauptstadt Magdeburg - Die Oberbürgermeisterin -		Datum 25.10.2022
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0237/22

Beratung	Tag	Behandlung
Die Oberbürgermeisterin	01.11.2022	nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	24.11.2022	öffentlich
Stadtrat	08.12.2022	öffentlich

Thema: Umgestaltung der Friesenstraße (Nordabschnitt)

Mit SR-Beschluss-Nr. 180-004(VII)19 zum Antrag A0087/19 sowie unter Beachtung der beschlossenen Änderungsanträge hat der Stadtrat den Oberbürgermeister beauftragt „... für den nördlichen Teil der Friesenstraße (zwischen Olvenstedter Straße und Albert-Vater-Straße) ... eine Vorplanung für die fußgängerfreundliche und barrierefreie Umgestaltung...“ erarbeiten zu lassen. Ferner sollen bei Beibehaltung der derzeitigen Einbahnstraßenregelung Kfz-Stellplätze berücksichtigt werden, die Bushaltestellen barrierefrei ausgebaut und Baumpflanzungen zu einer Allee vorgenommen werden. Anschließend sind Fördermittel zu beantragen.

Mit der Zwischeninformation I0283/18 sowie den Stellungnahmen S0251/19 zum Antrag A0087/19 und S0389/20 zur Anfrage F0220/20 informierten wir über erste Planungsansätze (Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung, Berücksichtigung von Stellplätzen bzw. barrierefreier Ausbau der Haltestellen) sowie zur Beauftragung der Vorplanung.

Die Freigabe von Einbahnstraßen für den Zweirichtungs-Radverkehr ist Maßnahme/Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes VEP 2030*plus* [SR-Beschluss-Nr. 1399-046(VII)22 zur DS0259/21]. Hier als Maßnahme 50 des Integrierten Maßnahmenkonzeptes eingeordnet.

Zielstellung:

Zusätzlich zu der fußgängerfreundlichen und barrierefreien Umgestaltung sind u.a. folgende Themen Zielstellung im Bereich der Friesenstraße Nordabschnitt:

- Berücksichtigung der Radverkehrsführung (*siehe Anlage 1*)
- Öffnung Einbahnstraße für den Radverkehr, Friesenstraße Nord (Voraussetzung für die Öffnung ist i.d.R. eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 Km/h)
- Öffnung des Draisweges (Draisweg/Robert-Koch-Straße) für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraße

Variantenbetrachtung 2021/22:

In den vergangenen Monaten wurde eine Vielzahl von Varianten unter Berücksichtigung der o.g. Zielstellungen für die Friesenstraße aufgetragen.

Diese sind in der *Anlage 2* dargestellt.

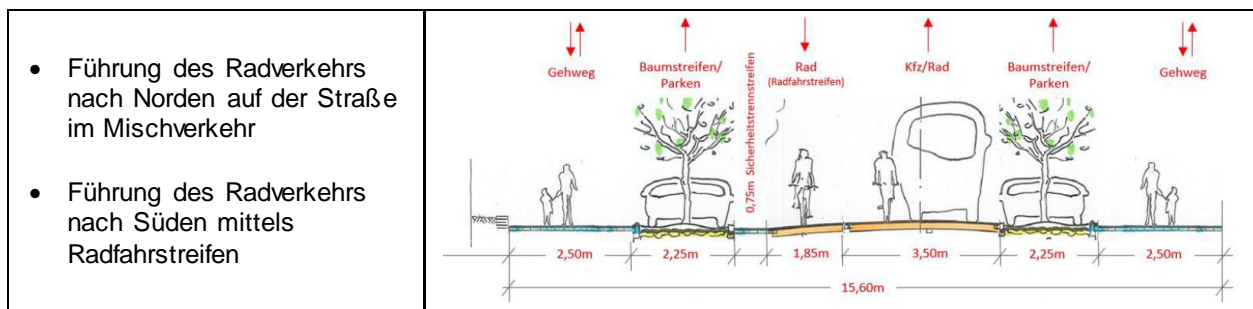
Mit einer Zwischeninformation I0161/21 informierten wir bereits über die Vertiefungsabsicht der Planung zu den Varianten 3/2022 (Radfahrstreifen) und Variante 4/2022 (Radweg).

Nach Abschluss der Variantenuntersuchung wurde jedoch die Variante 4/2022 aus städtebaulicher Sicht verworfen.

Erweiterte Zielstellung 2022:

Aufgrund der Vielzahl der Varianten, die jedoch keinen zufriedenstellenden Straßenquerschnitt für alle Verkehrsteilnehmer ergeben, erfolgte nunmehr eine Neubetrachtung der Gesamthematik. Im Rahmen dieser Neubetrachtung wurden 3 Varianten untersucht. Zu diesen Varianten liegen Querschnittsskizzen vor. Aus Kostengründen wurde hierzu das Planungsbüro noch nicht zur weiteren Vertiefung der Planung einbezogen.

Variante A



Die Variante A sieht vor, dass die Einbahnstraßenführung nach Norden beibehalten bleibt, der Radfahrer nach Norden auf der Straße im Mischverkehr mitfährt. Die Führung des Radverkehrs nach Süden erfolgt mittels Radfahrstreifen (entgegen der Einbahnstraße), damit die Radfahrenden nicht mehr (illegal) auf dem Gehweg Fußgänger gefährden. Variante A entstand in Anlehnung an bisherigen Varianten 3/2022 (Radfahrstreifen) bzw. 1/2021.

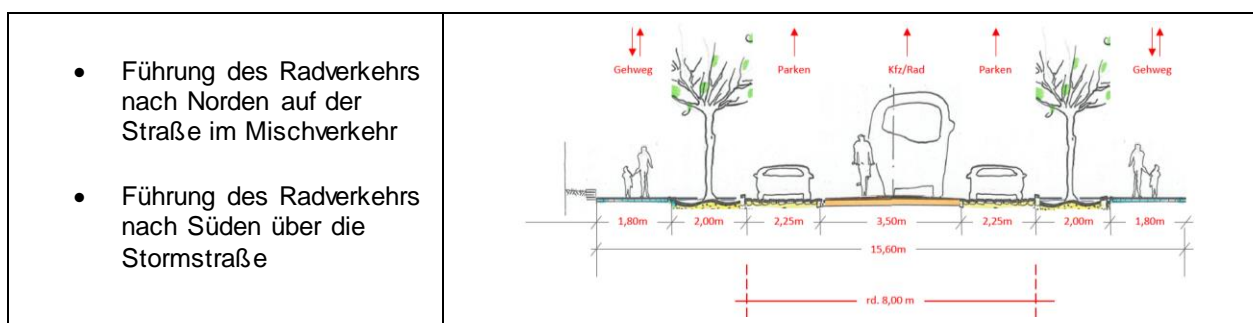
Gemeinsame Baum- und Parkstreifen werden beidseitig angeordnet.

Die beiden Bushaltestellen werden im Zuge der Baumaßnahme barrierefrei ausgebaut.

Aufgrund der Linienführung des Busses, besteht jedoch die Gefahr, dass der KFZ-Verkehr über den niveaugleichen Radfahrstreifen am Bus vorbeifährt, da die Fahrbahn durch den Radfahrstreifen breiter wirkt und zum Überholen animiert.

Die Variante rechtfertigt auf Grund des Querschnitts keine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 km/h (Strecken-30); es würde jedoch die Integration in die Tempo-30-Zone „Stadtfeld/Schopenhauerstraße“ als Möglichkeit bleiben.

Variante B

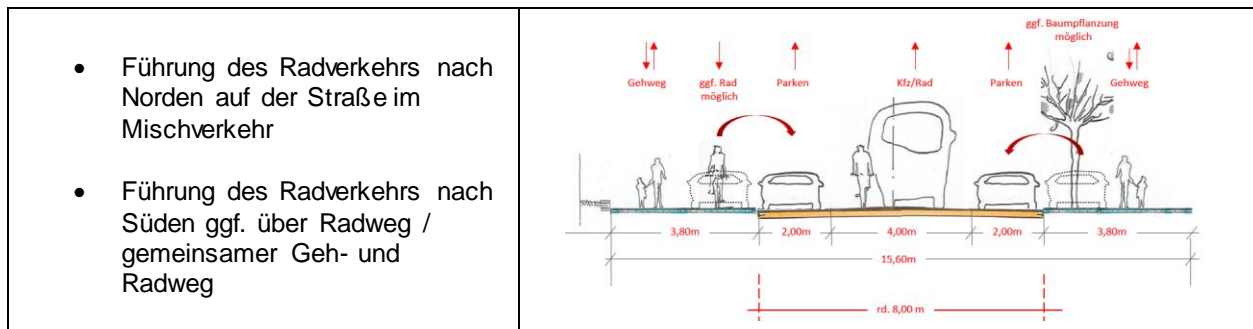


Die Variante B sieht vor, die bisherige Radverkehrsführung beizubehalten, d.h. Führung des Radfahrenden nach Norden auf der Straße im Mischverkehr. Die Führung des Radverkehrs nach Süden erfolgt über die Stormstraße, d.h. keine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn (entgegen der Einbahnstraße) in der Friesenstraße.

Ein bestandsnaher Ausbau mit Beibehalt der Bestandsgeometrie des Straßenraumes wäre möglich, ggf. können begehbare Baumscheiben im Gehwegbereich integriert werden. Es sind beidseitiges Längsparken in separaten Parkstellflächen sowie separate beidseitige Baumreihen vorgesehen. Die Bushaltestellen werden im Zuge der Baumaßnahme barrierefrei ausgebaut.

Entgegen den lautenden Vorschriften wird die Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung nicht geöffnet. Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern bleiben/sind weiter durch illegale Nutzung des Gehweges absehbar.

Variante C



Die Variante C sieht einen bestandsnahen Ausbau bzw. eine Markierung der Fahrbahn vor. Die Parkenden, die bisher auf dem Gehweg stehen, finden ihre Stellplätze auf der Fahrbahn. Somit verbreitert sich der Seitenbereich für eine mögliche Unterbringung von neuer Baumpflanzung. Ebenfalls wäre zu prüfen, ob ggf. Radverkehr in Gegenrichtung mittels Radweg (im Bestandsseitenbereich) möglich ist. Die Bushaltestellen werden gemäß Prioritätenliste barrierefrei ausgebaut.

Variantenentscheidung

Die Variantenentscheidung wird u.a. geprägt durch die Faktoren wie Tempo 30-Zone, Kosten, Entwässerung, Ausbau barrierefreie Haltestellen.

Einbeziehung in die Tempo 30 - Zone „Stadtfeld/Schopenhauerstraße“

Mit der Umgestaltung der Friesenstraße in eine reine Wohnstraße könnte die Einbeziehung in die Tempo 30 - Zone „Stadtfeld/Schopenhauerstraße“ erfolgen. Gemäß RAS 06 ist i.d.R. die Voraussetzung für die Öffnung einer Einbahnstraße für den Radverkehr eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 Km/h, ausreichende Begegnungsbreiten und eine übersichtliche Verkehrsführung. Aufgrund der Stellungnahme der Unteren Straßenverkehrsbehörde zur Thematik ist die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h als „Strecken-30“ in der Friesenstraße Nordabschnitt (mittels der o.g. Varianten) aufgrund fehlender Gefahrenlage und zu breitem Querschnitt, nicht möglich. Es würde jedoch die Integration in die Tempo-30-Zone „Stadtfeld/Schopenhauerstraße“ als Möglichkeit bleiben. Dies wäre in der weiteren Planung zu prüfen.

Kosten

Die Beschlusslage sieht die fußgängerfreundliche und barrierefreie Umgestaltung der Friesenstraße vor, die Berücksichtigung von Kfz-Stellplätzen, den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen sowie eine mögliche Geschwindigkeitsbeschränkung.

Gegenwärtig werden im Durchschnitt rd. 220 bis 335 €/m² für den grundhaften Ausbau von Verkehrsflächen (inkl. Seitenbereiche) kalkuliert. Dies entspricht grob für den Bereich Friesenstraße/Schopenhauer Straße mit rd. 7.100 m² 1.562.000,- € bis 2.378.500,- €, zuzügl. der Kosten für den barrierefreien Ausbau von drei Haltestellen (rd. 650.000,- €).

Mit der bisherigen Variantenbetrachtung war meist ein grundhafter Ausbau der gesamten Straße geplant. Aufgrund des Straßenzustandes ist jedoch derzeit kein grundhafter Ausbau erforderlich. Aufgrund o.g. Kostengrößen sollte somit ein bestandsnaher Ausbau erfolgen.

Entwässerung

In Auswertung des beauftragten Planungsbüros wurde festgestellt, dass die Entwässerung in Anlehnung an den Südabschnitt der Friesenstraße mittels 1-reihiger Gasse und Rinnenkörper ohne Sohlgefälle aufgrund des Längsgefälles im Nordabschnitt nicht funktioniert. Eine Entwässerungslösung wäre noch zu finden, ggf. wären Pendelrinnen erforderlich.

Ausbau barrierefreie Haltestellen

Gemäß der Prioritätenliste zur Herstellung barrierefreier Bus- und Straßenbahnhaltestellen

- Bus: Beschluss-Nr. 1248-041(VII)21 vom 02.12.2021
- Strab: Beschluss-Nr. 780-028(VII)21 vom 18.02.2021

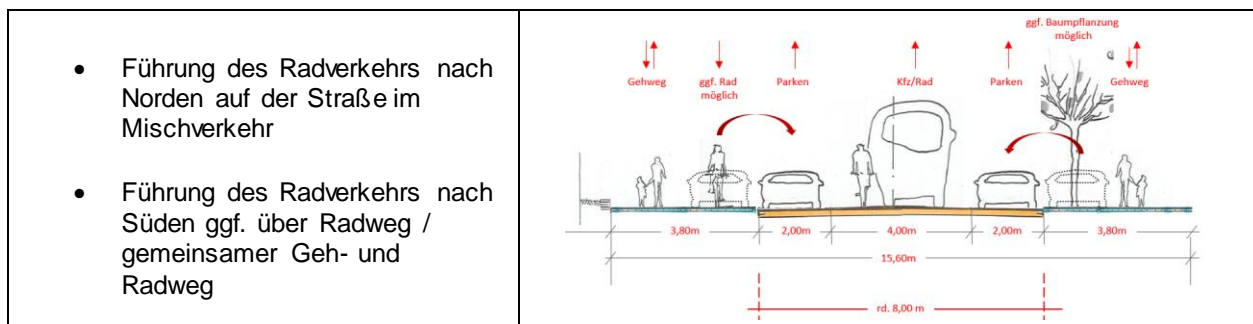
ist die Haltestelle Stormstraße (Bus) 2026 mit der baulichen Umsetzung vorgesehen. Die Haltestelle Friesenstraße (Bus) wäre gemäß o.g. Prioliste erst 2048 (Bau) eingetaktet.

weitere Vorgehensweise

Aufgrund der Vielzahl der Varianten, die teilweise keinen zufriedenstellenden Straßenquerschnitt ergeben, der Neubetrachtung der Gesamthematik (Tempo-30-Zonenkonzeption, Bestand, Entwässerung, Haltestellen), der Vor- und Nachteile der Varianten bezogen auf die Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung sowie der absehbaren hohen Kosten für einen grundhaften Ausbau der Straße, ist entgegen einer großflächigen Umgestaltung sowie entgegen eines umfangreichen grundhaften Ausbaus der Straße (wie im südlichen Abschnitt der Friesenstraße bereits vorgenommen) folgende Vorgehensweise vorgesehen:

Es ist eine kurzfristige bestandsnahe Markierung bzw. ein bestandsnaher Ausbau und die Integration in die Tempo-30 Zone - unter Beibehaltung der Bestandsfahrbahn, der Bestandsborde und der Entwässerung - unter Berücksichtigung der Radfahrbelange vorgesehen.

Dies entspricht Variante C (bestandsnaher Ausbau/Markierung).



Hierzu sind folgende Verfahrensschritte erforderlich:

- Fortschreibung/Ergänzung/Aktualisierung der Pläne zur Tempo-30-Zonen-Konzeption durch die Landeshauptstadt Magdeburg / Stadtplanungsamt
- Ausarbeitung dieser Variante durch das beauftragte Ingenieurbüro
- Ermittlung des baulichen Kostenumfanges
- Prüfung, ob ggf. „bauliche“ Umsetzung aus städtischen Eigenmitteln erfolgen kann (Markierung, Beschilderung, Bordabsenkungen, Anpassung Lichtsignalanlage)

- Beantragung der Erweiterung der Tempo-30-Zone bei der Straßenverkehrsbehörde
- Umsetzung Landeshauptstadt Magdeburg/Tiefbauamt

Gegenwärtig wird geprüft, ob kurzfristig somit durch Markierung und ggf. bestandsnahe Ausbau eine Verbesserung der Situation in der Friesenstraße erwirkt werden kann. Ferner soll gleichzeitig die Weiterführung des Radverkehrs Friesenstraße/Draisweg nach Norden geprüft werden.

Gemäß der Prioritätenliste zur Herstellung barrierefreier Bus- und Straßenbahnhaltestellen ist die Haltestelle Stormstraße (Bus) 2026 mit der baulichen Umsetzung vorgesehen.

Nach Genehmigung und „baulicher“ Umsetzung wird die Situation, d.h. Tempo-30-Zone überprüft und ggf. nachgesteuert, ferner das Radroutennetz in Stadtfeld konkretisiert werden, d.h. auch die bestehenden Einbahnstraßen in Gänze auf den Prüfstand gestellt werden.

Rehbaum
Beigeordneter für Umwelt und Stadtentwicklung

Anlagen:

I0237/22 Anlage 1 - bestehende Radverkehrsführung
I0237/22 Anlage 2 - Übersicht der Varianten 2021/22