

Landeshauptstadt Magdeburg - Die Oberbürgermeisterin -		Datum 18.07.2023
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0125/23

Beratung	Tag	Behandlung
Die Oberbürgermeisterin	01.08.2023	nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	24.08.2023	öffentlich
Stadtrat	14.09.2023	öffentlich

Thema: Radverbindung Ostelbien - Glacis: Lücke in der Seumestraße schließen

Mit Beschluss-Nr. 5620-063(VII)23 zum Antrag A0059/23 hat der Stadtrat die Oberbürgermeisterin beauftragt:

„... zur Schließung der Radverkehrslücke Seumestraße prüfen zu lassen, in wieweit die sehr schmale Seumestraße

1. *in Ost-West-Richtung als Einbahnstraße ausgewiesen werden kann.*
2. *auf der Seumestraße zwischen der signalisierten Kreuzung Sternstraße in West-Ost-Richtung ein Fahrradstreifen angelegt werden kann und inwieweit*
3. *die Markierungen im Bereich zwischen Sternbrücke und Planckstraße radverkehrsfreundlicher angepasst und*
4. *im direkten Umfeld des Gymnasiums, der Haltestelle Planckstraße und auf dem Weg in den Stadtpark, der Kreisel an allen Ausfahrten mit Fußgängerüberwegen ausgestattet werden können.“*

Die Verwaltung ermittelte nachfolgendes Prüfergebnis:

zu 1./2.

Bedeutung Radverkehr:

Gemäß aktuell gültiger Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt (LH) Magdeburg ist die Seumestraße Bestandteil des grünen Netzes (Radverkehrsverbindung über verkehrsarme/verkehrsberuhigte Straßen).

Darstellung des Prüfschemas zur Auswahl einer geeigneten Führungsform für den Radverkehr in der Seumestraße:

Zur Ermittlung einer geeigneten Führungsform des Radverkehrs in der Seumestraße wird das technische Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)* in der aktuellen Ausgabe aus dem Jahr 2010 herangezogen. Darin heißt es, dass „die Eignung bestimmter Führungsformen des Radverkehrs im Wesentlichen von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs abhängt.“ (vgl. S 19, ERA 2010). Danach wird die Vorauswahl von geeigneten Führungsformen für den Radverkehr bei Stadtstraßen durch Einordnung in Belastungsbereiche getroffen.

Für die Seumestraße liegen folgenden Daten zur Verkehrsbelastung vor: In der Spitzenstunde fahren 670 Kfz im Querschnitt durch die Seumestraße (10% der DtV, Quelle: Verkehrsmodell,

Analyseverkehr 2015). In der Seumestraße wurden 2019 ca. 1121 Radfahrende am Tag im Querschnitt gezählt sowie 118 Radfahrenden in der Spitzenstunde (Datenbasis: Zählung 2019, Hochrechnung).

Der Prüfablauf stellt sich wie folgt dar:

Die derzeit zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h i.V.m. der Verkehrsbelastung entspricht dem Belastungsbereich II (vgl. Bild 7, S.19, ERA 2010), d.h. als geeignete Führungsform für den Radverkehr werden Schutzstreifen oder Kombinationen aus Mischverkehr auf der Fahrbahn / Schutzstreifen mit „Gehweg, Radfahrer frei“ oder Radwege ohne Benutzungspflicht empfohlen.

Sofern in der Seumestraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gelten würde, würde in Kombination mit der vorhandenen Kfz-Verkehrsstärke der Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn empfohlen werden (vgl. Bild 7, S. 19 i.V.m. Tab. 8, S. 18, ERA 2010). Dabei gilt für die Anordnung einer so genannten „Strecken-30“ (Z274-30 StVO) die Abhängigkeit zu einer Gefahrenlage durch besondere örtliche Verhältnisse, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Diese örtlichen Verhältnisse sind nicht festzustellen, d.h. diese Geschwindigkeitsbeschränkung kann nicht angeordnet werden. Sowohl südlich als auch nördlich der Achse Seumestraße Planckstraße sind die Gebiete als Tempo-30-Zonen gekennzeichnet. Die Anordnung von Tempo-30-Zonen wäre insofern die einzige Möglichkeit zur Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h. Die Anordnung kann nur auf der Grundlage einer flächenhaften Verkehrsplanung der Gemeinde vorgenommen werden. Dabei wäre das Vorhandensein bestimmter Voraussetzungen zu prüfen.

Jedoch muss zusätzlich ein Augenmerk auf die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite gelegt werden. Die derzeitige Fahrbahnbreite zwischen der Außenseite der Parkstände und der gegenüberliegenden Bordanlage (Fahrbahnbegrenzung) beträgt 6,10 m bis 6,30 m. Unter Beachtung der Tabelle 8 i.V.m. Absatz 3.1. der ERA 2010 gilt, dass ein Mischverkehr bei einer Fahrbahnbreite zwischen 6 bis 7 m und einer Verkehrsbelastung von >400 Kfz/h als problematisch angesehen wird. Dieser Grundsatz gilt unabhängig der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Es ergeben sich somit gem. ERA 2010 zwei Möglichkeiten: Entweder die Fahrbahnbreite wird verringert, sodass eine Führung im Mischprinzip unproblematisch ist oder die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite wird vergrößert. Eine Verringerung ist nicht umzusetzen. Jedoch kann die Fahrbahnbreite durch die Wegnahme der Parkplätze auf 8,10 m bis 8,30 m vergrößert werden. Dann gilt es, d.h. ab einer Fahrbahnbreite >7,50 m (vgl. S.22, Abs. 3.1, ERA 2010), die Anlage von Schutzstreifen zu prüfen. Da innerhalb einer Tempo-30-Zone gem. § 45 Abs. 1c der StVO u.a. keine Leitlinien (Zeichen 340) angeordnet werden dürfen und Schutzstreifen mittels Zeichen 340 markiert werden, schließt die Anlage von Schutzstreifen eine Tempo-30-Zonen-Regelung aus. Für die Fahrbahnaufteilung ist bei der Integration von Schutzstreifen Bild 9 der ERA 2010 zu beachten. Danach beträgt die Vorgabe für die Fahrbahnbreite zwischen den Schutzstreifen $\geq 4,50$ m. Bei einem Ansatz der Mindestbreite von 4,50 m für die Fahrbahn zwischen den Schutzstreifen und einer Gesamtfahrbahnbreite von 8 m könnten die Schutzstreifen 1,75 m breit sein.

Zu der im Antrag beschriebenen Variante wird Folgendes festgestellt:

Die Kennzeichnung einer Einbahnstraße in Ost-West-Richtung und eines Radfahrstreifens in West-Ost-Richtung wäre ohne Tempo-30-Zone möglich und anordnungsfähig. Die beiden Fahrstreifen müssten baulich/physisch getrennt werden, um das Befahren in Gegenrichtung generell und z.B. zum Zweck des Überholens zu unterbinden.

Jedoch bringt die im Antrag beschriebene Variante erhebliche organisatorisch-finanzielle Auswirkungen mit sich: Die Einbahnregelung im Kfz-Verkehr bedingt eine Verlagerung des MIV in die Sternstraße, wodurch folgende Maßnahmen getroffen werden müssten und Kosten zu erwarten wären:

- Einmündungsbereich Sternstraße/ Harnackstraße: signaltechnische Sicherung der die Gleise der Straßenbahn querenden, linksabbiegenden Kfz (§ 20 BOStrab) aus der Sternstraße in die Harnackstraße durch eine Knoten-LSA und Änderung der Spuraufteilung

Folgen: verlängerte Räumzeiten und möglicher Rückstau im südlichen Abschnitt der Sternstraße, wenn nicht eine separate Linksabbiegespur eingerichtet wird (durch Wegfall von Stellplätzen beidseitig am Fahrbahnrand)

- Knoten Carl-Miller-Straße/ Sternstraße/ Seumestraße: Umprogrammierung der LSA, Anpassung LSA-Schaltung und Änderung der Spuraufteilung

Folgen: Entfall des geradeausfahrenden Kfz-Verkehrs in der westlichen Knotenpunktzufahrt; nur noch Linksabbieger und Rechtsabbieger

- Kosten: rd. 320.000 €, dv. 300.000 € für neue Knoten-LSA Sternstraße/ Harnackstraße und Anpassungen an vorhandener LSA Sternstraße/ Carl-Miller-Str./ Seumestraße sowie 20.000 € für Markierungs- und Beschilderungsarbeiten (Demarkierung, roter Radfahrstreifen, Änderung der Spuraufteilung)

Zudem hat die Verlagerung des MIV in den südlichen Abschnitt der Sternstraße negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotens Erich-Weinert-Straße/ Sternstraße/ Schönebecker Straße/ Steubenallee, was sich wiederum negativ auf die Stabilität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Betriebs auswirken kann.

Eine alternative Führung der verlagerten Kfz-Ströme in den nördlichen Abschnitt der Sternstraße über die Geißlerstraße birgt noch größere Folgekosten, da die Geißlerstraße für die Verkehrsmengen nicht ausgelegt ist und erst ertüchtigt werden müsste. Hierfür können ca. 1 Million € Ausbaurkosten kalkuliert werden.

Für den Radverkehr verbleiben bei der Antragsvariante weiterhin Sicherheitsdefizite durch überholende Kfz (unter Nicht-Einhaltung des Mindest-Überholabstands), sofern keine baulich/physisch Trennung zwischen den Fahrstreifen erfolgt und durch das Risiko des „Doorings“ (aufschlagende Türen von parkenden Kfz am Fahrbahnrand) für Radfahrende in Ost-West-Richtung.

Aufgrund der vorgesehenen Umleitungsführung durch die Baumaßnahme in der Hallischen Straße und der avisierten Baumaßnahme im östlichen Abschnitt der Planckstraße Anfang des Jahres 2024 ist eine kurzfristige Umsetzung der Antragsvariante nicht möglich.

Im Zuge der AG Radverkehr am 06.06.2023 wurde der im Antrag beschriebene Lösungsvorschlag nebst Vorstellung von Alternativvarianten besprochen.

Die AG-Mitglieder befürworteten die Prüfung einer modifizierten Antragsvariante:

- Einbahnregelung Seumestraße in Ost-West-Richtung
- Anlage eines Radfahrstreifens in West-Ost-Richtung auf der Südseite mit einer Breite von 3,00 m (entspricht der derzeitigen Kfz-Fahrbahn in West-Ost-Richtung)
- Pfeilmarkierungen auf dem Radfahrstreifen, damit dieser nicht fälschlicherweise als Zwei-Richtungs-Radweg fehlinterpretiert wird
- Drehen der Einbahnregelung in der Feuerbachstraße in Richtung Süden
- Integration in die Tempo-30-Zone

Dazu ist zu bemerken, dass innerhalb einer Tempo-30-Zone keine benutzungspflichtigen Radwege anzuordnen sind (vgl. § 45 Abs. 1c StVO).

Fazit:

Die Führung des Radverkehrs, wie im Antrag beschrieben, verursacht durch die Verlagerung des MIV erhebliche Aufwände durch die notwendige Anpassung der LSA-Schaltung am Knoten Carl-Miller-Straße/ Sternstraße/ Seumestraße und Neuinstallation einer LSA zur Sicherung des Einmündungsbereichs Sternstraße/ Harnackstraße mit Gleisquerung der linksabbiegenden Kfz-Ströme. Daher wird die Alternativ-Variante ‚Anlage von Schutzstreifen‘ gemäß dargestellter Entscheidungskaskade zur Umsetzung empfohlen. Folgende Argumente sprechen für diese Variante:

- Ausschluss von Sicherheitsrisiken für Radfahrende durch das Doorings
- geringere Kosten (Demarkierung und Markierungsarbeiten: ca. 2.000 €)
- Umsetzung eher möglich (keine Abhängigkeiten zu Umleitungsführung und benachbarten Baumaßnahmen [Planckstraße])

Bei Umsetzung dieser Variante ist aufgrund des Wegfalls der 11 Kfz-Stellplätze in der Seumestraße eine intensive Öffentlichkeitsarbeit vorzusehen.

Die Anlage zeigt die gegenüberstellende tabellarische Bewertung der Varianten ‚Seumestraße als Einbahnstraße mit Radfahrstreifen in Gegenrichtung‘ sowie die Variante ‚Anlage von Schutzstreifen durch Entfall der Parkreihe‘.

zu 3.

Die Planung Planckstraße im Abschnitt zwischen Harnackstraße und Steubenallee sieht baulich angelegte Radwege in den beiden Seitenbereichen mit einer Regelbreite von 2 m vor. Der außerhalb des Planungsbereiches liegende Knotenpunkt Steubenallee/ Planckstraße/ Sternbrücke wird separat betrachtet werden, wenn die Fördermittelbindung für diesen Bereich ausgelaufen ist. Dabei soll dann auch die Thematik Tempo 30 behandelt werden.

zu 4.

Gemäß der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen R-FGÜ 2001 gilt für die Einrichtung eines solchen unter anderem ein hohes querendes Fußgängeraufkommen und eine hohe Verkehrsbelastung zur gleichen Zeit. Die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen raten von Fußgängerüberwegen auf Straßen mit Tempo 30 ab, da dort vorwiegend andere Querungsmöglichkeiten zum Einsatz kommen sollen (Kapitel 3.3.4 EFA). Daten zur Verkehrsbelastung durch den Kfz-Verkehr können dem Verkehrsmodell entnommen werden, Zähldaten zum Fußverkehraufkommen sind nicht vorhanden. Für die südliche Zufahrt aus der Harnackstraße kommend ist zu beachten, dass hier die Tempo-30-Zone beginnt. In Tempo 30-Zonen sind Fußgängerüberwege in der Regel entbehrlich (Kapitel 2.1 Absatz 3 R-FGÜ).

Für die südliche Einfahrt in den kreisverkehrsähnlichen Platz gilt es zu beachten, dass für die Anlage von Fußgängerüberwegen über Straßen mit Schienenbahnen auf eigenem Gleiskörper regelmäßig Umlaufsperrern an den Übergängen erforderlich werden (VwV-StVO zu § 26; Kapitel 2.1 Absatz 5 R-FGÜ). Dabei wären im Bedarfsfall noch Hinweisschilder „Achtung Straßenbahn“ o.ä. vorzusehen.

Gemäß Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (Kapitel 4. Fußgängerverkehr, S.21) wird zudem ein Abstand von 4 bis 5 m des Zebrastreifens vor und hinter dem Kreisverkehr empfohlen, damit auf Einfahrt in den Kreisel wartende PKW nicht den Überweg versperren. Das bedeutet, dass an der Stelle der derzeit vorhandenen Mittelinseln die Anlage eines Fußgängerüberweges nicht sinnvoll ist, die Inseln und Borde im Seitenbereich müssten wohl entsprechend versetzt werden, was städtebaulich / freiraumplanerisch nicht gewollt ist.

Fazit:

Im Status Quo sind in den Einmündungsbereichen zur Planckstraße, Seumestraße und Harnackstraße nach dem kreisverkehrsähnlichen Platz Mittelinseln als Querungshilfe für Fußgänger angeordnet. Für die Einmündungsbereiche Seumestraße und Planckstraße gilt: Zur Überprüfung, ob die vorhandenen Querungshilfen einen ausreichenden Schutz für die Fahrbahn querende Fußgänger*innen darstellen, müssten noch die entsprechenden Fußverkehrsströme erhoben werden. Die vorhandene Querungshilfe im Einmündungsbereich Harnackstraße, welche bereits Bestandteil einer Tempo-30-Zone ist, erfüllt die geltenden Vorschriften zum Schutz querender Fußgänger*innen.

Jörg Rehbaum
Beigeordneter für Umwelt und Stadtentwicklung

Anlage