

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0378/23	18.10.2023
zum/zur		
A0175/23 Fraktion GRÜNE/future!		
Bezeichnung		
Radwegebeziehung vom City-Tunnel zum Universitätsplatz		
Verteiler	Tag	
Die Oberbürgermeisterin	24.10.2023	
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	30.11.2023	
Finanz- und Grundstücksausschuss	06.12.2023	
Stadtrat	18.01.2024	

Zu dem in der Sitzung des Stadtrates am 17.08.2023 gestellten Antrag A0166/23

„Die Oberbürgermeisterin wird gebeten zu prüfen, wie die Situation für Radfahrende auf der Relation zwischen dem City-Tunnel und dem Universitätsplatz verbessert werden kann. Insbesondere sollen folgende Aspekte geprüft werden:

1. Möglicher Radweg in der Brandenburger Straße
2. Wie kann man die Situation für Linksabbieger aus der Stresemannstraße in die Otto-von-Guericke-Straße verbessern (man muss dort die Fahrbahn benutzen)
3. Wie kann man Linksabbiegen aus der Virchowstraße in die Erzberger Straße ermöglichen (ist zurzeit nur möglich, wenn man das Fahrrad schiebt).
4. Mögliche Radwegeverbindung von der Elbeschwimmhalle parallel zur Erzberger Straße hin zur B1 und dort eine Querungsmöglichkeit (gesichert durch eine Lichtsignalanlage).“

nimmt die Stadtverwaltung wie folgt Stellung:

Zu 1.: Radweg in der Brandenburger Straße

Das gesamte Areal um die Brandenburger Straße, welches im Westen begrenzt wird durch die Eisenbahntrasse, im Osten durch die Otto-von-Guericke-Straße/ Erzberger Straße, im Norden durch die Walther-Rathenau-Straße/ Am Krökentor und im Süden durch die Ernst-Reuter-Allee, gehört verkehrlich zum Erschließungsnetz und ist nicht Bestandteil des Straßenhauptnetzes (siehe FNP Biplan 09 Straßenhauptnetz). Gemäß Biplan 10 zu den Tempo 30-Zonen des FNP wird beabsichtigt, das gesamte Gebiet als Tempo-30-Zone auszuweisen. Aktuell und gemäß StVO-Beschilderung ist der Bereich nördlich exkl. der Virchowstraße (Süd), östlich der Erzberger Straße und südlich der W.-Rathenau-Straße heute bereits Tempo-30-Zone. Insofern ist eine Anordnung separater Radverkehrsanlagen (Radweg, Radfahrstreifen) nicht zielführend.

Darüber hinaus stellt die Brandenburger Straße gemäß der Machbarkeitsstudie (vgl. I0337/20) zu den Radschnellverbindungen innerhalb der Region Magdeburg einen Teilabschnitt der Radschnelltrasse Magdeburg – Barleben – Zielitz dar. Der angedachte Trassenverlauf im innerstädtischen Bereich ab der Ernst-Reuter-Allee Richtung Norden führt über die Brandenburger Straße, Mindenstraße und Virchowstraße zur Erzberger Straße, um weiter über den Universitätsplatz Richtung Norden entlang der Gareisstraße zu verlaufen. Gemäß Ergebnis dieser Studie bietet sich für den Trassenabschnitt der Radschnellverbindung auf der Brandenburger Straße, Mindenstraße und Virchowstraße das Entwurfselement Fahrradstraße an, um entsprechende Mindestbreiten für den Radverkehr vorhalten zu können. (Fahrradstraßen können angeordnet werden aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs (§ 45 Abs.1, Satz 1 StVO) oder zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung (§45 Abs. 1b Nr. 5 StVO)

und kommen in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist (VwV-StVO), z.B. aufgrund einer beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung auf Grundlage eines Verkehrskonzeptes. Ein solches stellt die Machbarkeitsstudie zu den Radschnellverbindungen innerhalb der Region Magdeburg dar.)

Der Regelquerschnitt einer Fahrradstraße mit beidseitigem Längsparken muss, unter Berücksichtigung von Fahrgassenbreiten für Radschnellverbindungen von mind. 4 m im Zweirichtungsverkehr und Sicherheitsabständen zu parkenden Kfz von 0,50 m bis 0,75m, mindestens eine Fahrbahnbreite von 9 m/ 9,50m aufweisen. Aus diesem Grunde ist bei Planung und Umsetzung einer Fahrradstraße zu prüfen, inwieweit das derzeit vorhandene Stellplatzangebot für Kfz mit bestehender Anordnung aufrechterhalten werden kann.

Als Teil des Radschnellverbindungsnetzes ist die Fahrradstraße zu bevorzugen.

Zu 2.: *Wie kann man die Situation für Linksabbieger aus der Stresemannstraße in die Otto-von-Guericke-Straße verbessern (man muss dort die Fahrbahn benutzen)*

Im Status Quo kann der linksabbiegende Radfahrende am LSA-geregelten Knoten Stresemannstraße/ Otto-von-Guericke-Straße aus der Stresemannstraße kommend in Richtung Otto-von-Guericke-Straße im Mischverkehr in die Linksabbiegespur des überbreiten Kfz-Fahrestreifens einordnen. Es ist insofern kein Fahrestreifenwechsel erforderlich, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Die Freigabe erfolgt gemeinsam mit den Kfz-Verkehr und gleichzeitig mit der Gegenrichtung.

Aufgrund der geringen Verkehrsstärke (270 Kfz/Spitzenstunde aus der Knotenpunktzufahrt Ost und West im Geradeaus-/ Links-Verkehr) ist die Führung des Radverkehrs im Mischprinzip (siehe Bild 7, S. 19 ERA) zulässig. Gegenüber den vorhandenen Verkehrsstärken sind die Freigabezeiten am Knoten tagsüber für 400-600 Kfz/h und Spur ausgerichtet. Damit besteht eine genügend große Zeitlücke zum Abfließen des mit dem Kfz gemeinsam geführten direkt linksabbiegenden Radverkehrs und dem Abfließen des Gegenverkehrs.

In den Unfallberichten der letzten drei Jahre ist kein Unfall mit linksabbiegender Radverkehr aus der Stresemannstraße am betreffenden Knotenpunkt dokumentiert.

Wie unter Punkt 1 beschrieben wird gemäß Beiplan 10 zu den Tempo 30-Zonen des FNP perspektivisch beabsichtigt, das Gebiet als Tempo-30-Zone auszuweisen (im Westen begrenzt wird durch die Eisenbahntrasse, im Osten durch die Erzberger Straße, im Norden durch die Walther-Rathenau-Straße/ Am Krökentor und im Süden durch die Ernst-Reuter-Allee).

Zu 3.: *Wie kann man Linksabbiegen aus der Virchowstraße in die Erzberger Straße ermöglichen (ist zurzeit nur möglich, wenn man das Fahrrad schiebt)*

Der gesamte Einmündungsbereich der Virchowstraße/ Erzberger Straße sollte ganzheitlich betrachtet werden, um die Situation für alle Verkehrsteilnehmenden, u.a. auch den linksabbiegenden Radverkehr zu verbessern. Im Rahmen der Aufstellung der RVK wird der Einmündungsbereich auf konzeptioneller Ebene betrachtet werden. Darauf aufbauend und in Abhängigkeit der Prioritätenplanung müssen im Rahmen einer Vorplanung zum Vollausbau des Einmündungsbereiches verschiedene Varianten betrachtet und bewertet werden, um zu einer Vorzugslösung zu kommen.

Zu 4: *Mögliche Radwegeverbindung von der Elbeschwimmhalle parallel zur Erzberger Straße hin zur B1 und dort eine Querungsmöglichkeit (gesichert durch eine Lichtsignalanlage)*

Derzeit bestehen keine durchgängigen Wegeverbindungen von der Elbeschwimmhalle (Virchowstraße) nordwärts zur Walther-Rathenau-Straße.

Südlich des Hörsaal 6 der Otto-von-Guericke-Straße besteht ein Höhengraben, der eine durchgängige Befahrbarkeit verhindert. Darüber hinaus gilt es bei der Prüfung möglicher weiterer Radwegeachsen in Nord-Süd-Richtung im Korridor zwischen Erzberger Straße und der

Eisenbahntrasse Eigentumsverhältnisse zu beachten, da sich die Grundstücke im anfragten Bereich nicht im Eigentum der LH Magdeburg befinden.

Die Nutzung der einzelnen Flächen im Areal, welches im Süden begrenzt wird durch die Virchowstraße, im Westen durch die Eisenbahntrasse, im Norden durch den Universitätskomplex und im Osten durch die Paul-Ehrlich-Straße ist durch den B-Plan 230-3 rechtsverbindlich festgesetzt. Hierin werden auch Verkehrsflächen und ggf. ihre Zweckbestimmung rechtsverbindlich festgesetzt, insbesondere eine Anbindung von der Virchowstraße in Nord-Süd-Richtung bis zum Universitätskomplex, welche dann mit Realisierung der Bebauung über einen städtebaulichen Vertrag umgesetzt werden. Da es noch keinen Investor für die Flächen gibt, ist die zeitliche Umsetzung noch offen.

Im weiteren Verlauf Richtung Norden zur B1 befinden sich die Flächen im Eigentum des Landes Sachsen-Anhalt. Hier befinden sich aktuell keine öffentlich gewidmeten Verkehrsflächen.

Die Radverkehrskonzeption wird nach Weiterentwicklung und Neuausrichtung des Radverkehrsnetzes verbindliche Aussagen dazu treffen können, ob die vorgeschlagene Verbindung Bestandteil des Netzes werden soll und daraus resultierend eine Maßnahmen- und Prioritätenplanung erfolgen wird.

Unabhängig davon wird die Situation für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen durch Planung und Realisierung einer Querungsanlage in der Walther-Rathenau-Straße im Straßenabschnitt zwischen Beethovenstraße und Am Krökentor verbessert werden.

Rehbaum
Beigeordneter für Umwelt
und Stadtentwicklung