

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

zum/zur	Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
F0321/23 Fraktion GRÜNE/future!	Amt 61	S0487/23	02.11.2023
Bezeichnung			
Radschnellverbindungen			
Verteiler	Tag		
Die Oberbürgermeisterin	14.11.2023		

Zu der in der Sitzung des Stadtrates am 12.10.2023 gestellten Anfrage (F0321/23) nimmt die Stadtverwaltung wie folgt Stellung:

„Vor dem Hintergrund des beschlossenen Antrags A0111/22 „strukturelle Radverkehrsförderung“ und der abgeschlossenen Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen in der Region Magdeburg“ werden verschiedene Fragen an die Oberbürgermeisterin gerichtet:

Frage 1: Plant die Landeshauptstadt Radwege entlang der Eisenbahnanlagen im Stadtgebiet?

Gemäß aktuell gültiger Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg ist entlang der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Eisenbahntrasse zwischen B1 (Albert-Vater-Straße/ Walther-Rathenau-Straße) und Damaschkeplatz eine Radverkehrsverbindung als Bestandteil des grünen Netzes etabliert. Deren Wiederherstellung ist gemäß Anlage 2 der S0381/23 im Jahr 2024 im Zuge der Verlegung des Magdeburger Ringes während der Bauarbeiten zum 4. Bauabschnitt der 2. Nord-Süd-Verbindung (Damaschkeplatz bis Neustädter Feld) vorgesehen.

In den südlichen Stadtteilen Leipziger Straße/ Buckau ist gemäß aktuell gültiger Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg westlich der Eisenbahntrasse im Abschnitt zwischen Erich-Weinert-Straße und Raiffeisenstraße/ Warschauer Straße entlang der Freien Straße eine Radverkehrsverbindung als Bestandteil des roten Netzes vorgesehen. Südlich der Warschauer Straße ab dem Bereich Porsestraße/ Coquiststraße soll eine Nord-Süd-Radverkehrstrasse östlich der Eisenbahntrasse weiter nach Süden fortgeführt werden. Diese Radverkehrstrasse soll auf straßenbegleitenden oder auf selbstständig geführten Radwegen bis in den Stadtteil Westerhüsen geführt werden. Derzeit weist die Radverkehrskonzeption hier Lücken entlang dieser Trasse zwischen dem Knoten Porsestraße/ Coquiststraße und dem Kreuzungspunkt der Eisenbahntrasse mit der Faulmannstraße aus. Im Zuge der Aufstellung von B-Plänen werden entsprechende Flächen planungsrechtlich als Verkehrsflächen gesichert.

Durch die vorhandene, aber derzeit noch nicht barrierefreie, Querungsmöglichkeit der Eisenbahntrasse im Zuge des Fußgängertunnels zwischen Coquiststraße und Freie Straße besteht perspektivisch auch eine Anbindung dieser Nord-Süd-Radtrasse an die westlich der Bahntrasse gelegenen Stadtteile. Planungshoheit über den erwähnten Fußgängertunnel hat die DB AG. Die Stadtverwaltung hat sich hier für dessen Erhalt ausgesprochen. Die Verbindung zwischen der Coquiststraße und der Freien Straße ist unter Nutzung der Personenunterführung mit Anbindung zur Salbker Straße im Süden als Bestandteil des grünen Radroutennetzes vorgesehen. Gemäß Bebauungsplan Nr. 410-4 Industrie- und Gewerbegebiet Langer Heinrich wird die Freie Straße jedoch nur bis zum Knotenpunkt mit der Straße Langer Heinrich als öffentliche Straßenverkehrsfläche ausgewiesen. Die nach Radverkehrskonzeption vorgesehene Radwegeverbindung der Freien Straße an die Salbker Straße kann demnach nicht umgesetzt werden bzw. nur bis zur Straße Langer Heinrich mit Anbindung an die Dodendorfer Straße.

Die Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in der Region Magdeburg schlägt im Korridor D der Trasse Magdeburg – Schönebeck als Variante 2 ebenfalls die Linienführung entlang der Bahntrasse vor als Alternative zur Vorzugstrasse gemäß Variante 1 mit der vorgesehenen Führung entlang der Hauptverkehrsstraßen (Schönebecker Straße, Alt Fermersleben, Alt Salbke).

Frage 2: Welche der Flächen entlang der Eisenbahnanlagen befinden sich im Eigentum der Landeshauptstadt, und wo ließen sich kurzfristig und kostengünstig Verbindungen entlang der Trassen realisieren?

Die Eigentumsverhältnisse der gemäß aktueller Radverkehrskonzeption und unter Frage 1 dargestellten Radtrasse in Nord-Süd-Richtung östlich der Eisenbahntrasse stellen sich wie folgt dar:

Zwischen Warschauer Straße und Friedrich-List-Straße befinden sich die Flächen für eine in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Radtrasse größtenteils im Eigentum der Landeshauptstadt Magdeburg. Ausnahmen bilden hier die Abschnitte zwischen der Sandbreite und dem Schanzenweg sowie der Straße Am Fort und der Felgeleber Straße. Zudem sind diese Flächen durch ein Bahnbetriebswerk und Gleisanlagen noch in Nutzung. Daher wird für die Radschnelltrasse im Korridor D, gemäß Machbarkeitsstudie zu den Radschnellverbindungen, vorgeschlagen, die Trasse auf Höhe der Brauereistraße zur Karl-Schmidt-Straße zu verschwenken und über die Hettstedter Straße eine Anbindung an den Schanzenweg zu schaffen. Dort müsse die Route über den Schanzenweg in Richtung Osten bis zur Straße Alt Fermersleben geführt werden (Vgl. Anlage 2 zu I0305/22, S. 91 Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in der Region Magdeburg).

Im derzeit in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan 451-2B Buckau West erfolgt die planrechtliche Festsetzung von Verkehrsflächen mit seitlichem Grünstreifen östlich entlang der Eisenbahntrasse in Nord-Süd-Richtung zwischen Coquiststraße und Brauereistraße.

Zwischen Friedrich-List-Straße und Faulmannstraße befinden sich die benötigten Flächen, bis auf den Lüttgen-Salbker-Weg, nicht im Eigentum der Landeshauptstadt Magdeburg.

Frage 3. Ein Teilabschnitt von 400m zwischen Damaschkeplatz und B1 ist laut S0381/23 befindet sich derzeit in Realisierung. Plant die Landeshauptstadt weitere Radwege entlang des Magdeburger Rings?

Die Anbindung des Klinkeradweges zwischen Ostrampe des Magdeburger Ringes am Lemsdorfer Weg und Cochstedter Straße wird im Zuge der Vorplanung zum Ausbau des Fermersleber/ Lemsdorfer Weges betrachtet. Darüber hinaus wurden Planungsleistungen zur Herstellung von normgerechten Radverkehrsanlagen im Bereich Am Fuchsberg inkl. des Knotens Wiener Straße bis zur Leipziger Straße beauftragt.

Frage 4: Wie ist der Umsetzungsstand der in der Information (I0337/20) „Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Region Magdeburg“ vorgestellten Trassen? Und werden dabei auch alternative Trassenverläufe entlang der Bahnanlagen, wie z.B. auf S. 89 der Machbarkeitsstudie dargestellt, geprüft?

Für eine Fortführung der Planung und Vorbereitung einer baulichen Realisierung der in der Machbarkeitsstudie ermittelten Trassen für Radschnellverbindungen gibt es keinen Arbeitsauftrag per Stadtratsbeschluss. Die Machbarkeitsstudie wurde dem Stadtrat mit der I0337/20 für die weitere politische Meinungsbildung zur Kenntnis gegeben.

Derzeit wird verwaltungsintern geprüft, welche Trassenabschnitte sich mit relativ wenig Ressourceneinsatz kurz- bis mittelfristig umsetzen lassen, z.B. durch die Einrichtung von Fahrradstraßen. Dies wird im Zuge der Aufstellung der neuen Radverkehrskonzeption näher untersucht, da hier auch ein Konzept für Fahrradstraßen/ Fahrradzonen erarbeitet werden soll.

Unabhängig davon wird zeitnah für den Trassenabschnitt der Radschnellverbindungsachse in Nord-Süd-Richtung *Magdeburg – Barleben – Zielitz* zwischen Mittagstraße und Kastanienstraße geprüft, ob und wie die Einrichtung von Fahrradstraßen möglich ist.

Die in Beantwortung zu Frage 2 dargestellte und in der Machbarkeitsstudie erläuterte Variante 2 der Radschnellverbindungsstrasse im Korridor D wird im Zuge weiter vertiefender konzeptioneller Planungen wie die neu aufzustellende Radverkehrskonzeption geprüft werden, um zu einer Aussage zu gelangen, welcher Trassenverlauf (Variante 1 oder 2) für eine Radschnellverbindung in diesem Bereich in Abwägung verschiedener Belange (Wirtschaftlichkeit, Realisierbarkeit, Erreichbarkeit, Direktheit etc.) eher in Betracht kommt.

Frage 5: Mit dem Antrag „Radverbindung Ottersleben - INTEL über Halberstädter Chaussee“ (DS0441/22/16) stellte der Stadtrat der Stadtverwaltung 200.000 € für 2023 und denselben Betrag für 2024 für die zeitnahe Ertüchtigung einer zügigen und hauptstraßennahen Anbindung des Intel-Geländes an die Innenstadt zur Verfügung. Welche Maßnahmen erfolgten bereits und wie planen Sie die im Antrag beschlossene Ertüchtigung bis Ende 2024 umzusetzen?

Eine wichtige Grundlage für die Umsetzung einer wie in DS0441/22/16 geforderten schnellstmöglich nutzbaren Radverkehrsverbindung stellt die fertiggestellte Projektstudie zur Untersuchung einer Straßenbahnnetzerweiterung nach Ottersleben dar. Die Streckenführung liegt im Ausbaubereich von der Amtsgartenstraße bis zur Verlängerung der Egelner Straße entlang der Halberstädter Chaussee.

Im Hinblick auf die denkbare Trassenerweiterung der Straßenbahn, wobei deren Umsetzung ggf. 7 bis 10 Jahre erfordern kann, sollen unter ökonomischer Gesamtschau die Eingriffe in den vorhandenen Straßenraum sowohl finanziell als auch baulich so gering wie möglich gehalten werden. Des Weiteren sollen die Maßnahmen im angemessenen Verhältnis zur Nutzbarkeit von Radverkehr sowie der Verkehrssicherheit umgesetzt werden.

Der zu betrachtende Bereich zu o.g. Antrag wird in 3 Abschnitte unterteilt.

1) Amtsgartenstraße bis Königstraße

Die Radwegmaße im Bestand sind teilweise nicht regelkonform, sie genießen Bestandsschutz. Die vorhandenen Anlagen sind relativ gut nutzbar und werden rege angenommen, sind jedoch meist nicht benutzungspflichtig.

Zwischen Amtsgartenstraße und Hängelsbreite wird in Abschnitten mit extremen Aufwölbungen des Belags wegen starkem Wurzelwuchs in vorhandenen Radwegen sowie unter Nutzung vorhandener Platzkapazitäten durch Wegfall der Längsparker in Fahrtrichtung stadteinwärts anvisiert, die Radfahrer mit Hilfe eines Radfahrstreifens auf die Fahrbahn zu führen.

Durch den im ersten Abschnitt geplanten wechselseitigen Schutzstreifen ergeben sich ggf. Symbiosen wie Geschwindigkeitsreduzierung sowie Steigerung der Aufmerksamkeit.

Bei Wegfall von ca. 50 öffentlichen Stellplätzen ist gleichzeitig ein Aufwuchs des Radverkehrs zu erwarten. Dies kann als vorbereitende Maßnahme zur zukünftig geplanten Trassenerweiterung der Straßenbahn dienlich sein, da hier ebenfalls ein Wegfall von Parkflächen aufgrund des vorh. begrenzten Verkehrsraumes sowie eine zeitgleiche Fahrspurnutzung von MIV und Straßenbahn zu erwarten ist.

Zwischen Wanzleber Chaussee und Königstraße ist die Verlängerung des Schutzstreifens, welcher bereits zw. Hängelsbreite und Wanzleber Chaussee vorhanden ist, vorgesehen.

Für die Realisierung des 1. Abschnittes werden rund 300.000 € Haushaltsmittel benötigt.

2) Königstraße bis Osterweddingener Chaussee

Aufgrund der beengten Verhältnisse, bedingt durch die vorhandene Baumallee sowie Beleuchtungsstandorte, kann kurzfristig keine Verbesserung erzielt werden.

Im Zuge der Grundlagenermittlung wurde eine mögliche Variante „Einbahnstraße“ entwickelt, die eine kostengünstige und zügigere Umsetzung beinhaltet.

Daraus ergibt sich jedoch zunächst die Aufgabe zur Erstellung eines Verkehrskonzeptes zur Schaffung einer sicheren Radverkehrsanlage, welche sich zurzeit in der Ausschreibung befindet.

3) Südlich der Osterweddingener Chaussee

Die vorhandene Verkehrsanlage zwischen Osterweddingener Chaussee bis Siedlung Baumschule soll im Zuge der Baumaßnahme INTEL als Zu- und Abfahrtsweg für den Baustellenverkehr, Materialtransport und den Personenverkehr während der gesamten Bauphase dienen.

Danach sieht die Planung eine künftige Zufahrt über die L50 - Verlängerung Wanzleber Chaussee - vor.

Somit soll die vorhandene Verkehrsanlage (Siedlung Baumschule) nur noch für den Radverkehr und Wartungsfahrzeuge zugelassen werden. Hierzu muss für eine „Fahrradstraße“ eine Umwidmung erfolgen sowie die vorhandene Befestigung eine fahrradfreundliche Oberfläche erhalten. Für die Realisierung des 3. Abschnittes werden rund 300.000 € Haushaltsmittel benötigt.

Geplant ist zunächst das Verkehrskonzept für den 2. Abschnitt.

Im Ergebnis dessen ist die Vorplanung aller Abschnitte zur Findung einer Vorzugsvariante geplant. Eine mögliche Umsetzung kann voraussichtlich 2026/2027 erfolgen.

Frage 6: Für die Umsetzung der hauptstraßenfernen Anbindung des Eulenberges für die südlichen Stadtteile informierte die Stadtverwaltung auf eine Anfrage in der Stellungnahme (S0189/22) das für dieses Projekt im 3. Quartal 2022 eine Ausschreibung veröffentlicht werde und die Planungsleistungen im Juni 2023 beauftragt werden. Wie stellt sich der aktuelle Stand dar?

Für die Planung einer Radschnellverbindung entlang des Großen Wiesengrabens und entlang der K1224 konnte die Vorplanung bereits abgeschlossen werden. Derzeit wird eine Drucksache seitens der Verwaltung vorbereitet, um eine Beschlussfassung zur Fortführung des Projekts zu erhalten. Auf Basis der Beschlussfassung durch den Stadtrat werden Fördermittel beantragt. Bei bewilligten Fördermitteln können dann die nächsten Planungsphasen sowie die Realisierung beauftragt werden.

Rehbaum

Beigeordneter für Umwelt und Stadtentwicklung