

Landeshauptstadt Magdeburg - Die Oberbürgermeisterin -		Datum 20.03.2024
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0068/24

Beratung	Tag	Behandlung
Die Oberbürgermeisterin	16.04.2024	nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	30.05.2024	öffentlich
Finanz- und Grundstücksausschuss	12.06.2024	öffentlich
Stadtrat	13.06.2024	öffentlich

Thema: Radverbindung Ottersleben - INTEL über Halberstädter Chaussee

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 12.12.2022 die DS0441/22/16 sowie zusätzliche Haushaltsmittel im Jahr 2023 und im Folgejahr von jeweils 200 T€ beschlossen:

„Zur Schaffung einer baldmöglichst nutzbaren Radverkehrsverbindung wird die Halberstädter Chaussee für den Radverkehr ertüchtigt.

Im Einzelnen ist folgendes zu veranlassen:

- *im Teilabschnitt Amtsgartenstraße bis Königstraße:*

Instandsetzung und - soweit machbar - Verbreiterung der Bordradwege

- *im Teilabschnitt Königstraße bis Osterweddinger Chaussee:*

- Schaffung eines asphaltierten 2 Meter breiten Radweges auf der Ostseite

- Teilasphaltierung und Markierung eines Radfahrerschutzstreifens auf der Westseite

- *südlich der Osterweddinger Chaussee:*

Anordnung einer Fahrradstraße von der Osterweddinger Straße bis zur Siedlung Baumschule“

Die Verwaltung informiert nachfolgend über das derzeitige Prüfergebnis.

Bereits mit der S0487/23 zur F0321/23 – Radschnellverbindungen wurde mit der Beantwortung der Frage 5 über den Bearbeitungsstand und das weitere Vorgehen informiert. Nachfolgend möchte die Stadtverwaltung ausführlicher zu den einzelnen Teilabschnitten berichten.

Der zu betrachtende Bereich zu o.g. Antrag wird in 3 Abschnitte unterteilt. Folgender Handlungsbedarf wird ermittelt:

1) Amtsgarten bis Königstraße

Die Radwegmaße im Bestand sind teilweise nicht regelkonform, genießen jedoch Bestandsschutz. Die vorhandenen Anlagen sind nutzbar und werden angenommen.

Zw. Amtsgarten und Hängelsbreite soll in Abschnitten mit extremem Wurzelwuchs in vorhandenen Radwegen sowie unter paralleler Platzkapazität durch Wegfall der Längsparker in Fahrtrichtung stadteinwärts der Radfahrer mit Hilfe eines Radfahrstreifens auf die Fahrbahn geführt werden.

Hierfür soll eine Beschilderung des Radfahrstreifens erfolgen sowie Absenkungen, unter Nutzung von Bestandszufahrtsabsenkungen, auf 0-Ansicht gebracht und durch Rotmarkierung mind. die ersten und letzten 6 m sowie Piktogramme markiert werden.

Durch die abwechselnd versetzten Radfahrstreifen sowohl stadteinwärts als auch stadtauswärts in Teilabschnitten ergeben sich ggf. Symbiosen wie Geschwindigkeitsreduzierung sowie Steigerung der Achtsamkeit, aufgrund der sich daraus ergebenden Fahrbahnverziehung für den MIV.

Durch den Wegfall von maximal 50 Stellplätzen von ca. 110 vorhandenen Stellplätzen ist ebenfalls ein Aufwuchs des Radverkehrs zu erwarten und kann als vorbereitende Maßnahme zur vorgesehenen Trassenverlängerung 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. Genaue Abschnitte zur Umsetzung können der Anlage 1 entnommen werden.

Folgende Abschnitte für Radfahrstreifen werden festgelegt:

- 1) Radfahrer erst ab Einmündung Amtsgartenstraße stadteinwärts (vorher aufgrund Werkstatt Nr. 115 nicht möglich) auf ehem. Parkstreifen führen bis Einmündung An der Halberstädter Ch., dann auf vorh. Radfahrstreifen ->Parkplatzverlust ca. 12 Stk.
- 2) Zw. Autohandel und Nr. 56 Handlungsbedarf durch Verschwenken stadteinwärts auf die Fahrbahn, da Wurzeln (nur 1,20 m Breiter Radweg vorhanden) ->Parkplatzverlust ca. 10 Stk.
- 3) Zw. Nr. 97+Nr. 95 bis Privatstraße befinden sich zwei leere Pflanzscheiben. Diese müssen zurückgebaut und verfüllt werden, damit auf der östl. Seite Radfahrstreifen erfolgen kann.
- 4) Ab Nr. 87 bis Nr. 79 aufgrund der geringen Breite wird der Radfahrer stadtauswärts auf einer Länge von rund 150 m mittels Radfahrstreifen auf Fahrbahn gezogen. Fahrbahn weist extreme Schäden auf und muss vor Nutzungspflicht saniert werden->Parkplatzverlust ca. 15 Stk.
- 5) Hinter Haltestelle „Adolf-Jentzen Straße“ stadtauswärts aufgrund geringer Breiten durch Wurzeltrieb auf einer Länge von ca. 100 m bis in den Einmündung Albrecht-Thaer-Straße soll der Radfahrer mittels Radfahrstreifen auf Fahrbahn gezogen ->Parkplatzverlust ca. 11 Stk.
- 6) Die Verlängerung des 1,40 m breiten Schutzstreifens, welcher bereits zw. Hängelsbreite und Wanzleber Chaussee stadtauswärts vorhanden ist, ist vorgesehen.
- 7) Ab Königstraße bis Alt Ottersleben verschwenkt der Baumbestand weiter östlich in der Nebenanlage, sodass hier die Verbreiterung des Radweges stadteinwärts auf bis zu 2,00 m vorgesehen werden kann. Geprüft werden muss der Einsatz von Wurzelbrücken.

Für die Realisierung des 1. Abschnittes werden rund 270.000 € Haushaltsmittel benötigt. Eine Planung ist hierfür notwendig.

2) Königstraße bis Osterweddinger Chaussee



Bild: Bestandsanlage mit Verkehrszeichen 240 „Gemeinsamer Geh- und Radweg“

Die Bestandsanlage genießt Bestandschutz (6,35 m Breite Fahrbahn und 2,30 bis 2,50 m Nebenanlage mit ungünstiger Lage der Straßenbeleuchtung somit abzüglich 0,75 m breitem abmarkiertem Sicherheitsstreifen).

Im Zuge einer Weiterführung der Radverkehrsanlage bis an die Osterweddinger Chaussee müssen jedoch regelkonforme Maße aufgrund des Neubaus umgesetzt werden.

Vier mögliche Varianten wurden diskutiert und der entsprechende Aufwand ermittelt:

Variante 1 *Radfahrer Mitbenutzung der Fahrbahn*

Variante 2 *Einbahnstraße und beidseitige Schutzstreifen für Radfahrer anordnen*

Variante 3 *Mindestgeh- und Radwegbreite 2,50 m plus 0,50 m Sicherheitstrennstreifen*

Variante 4 *Neuaufteilung*

Aufgrund der beengten Verhältnisse, wie 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, um Verkehrsströme zu berücksichtigen und Einschränkungen abzuwägen. Des Weiteren ist eine Bürgerbeteiligung sowie Überprüfung in Havariefällen von Nöten.

Das Ergebnis wird unter Bürgerbeteiligung (Vereine + GWA Ottersleben, Radvereine) spätestens im September 2024 erwartet.

3) Südlich der Osterweddinger Chaussee

Die vorhandene Verkehrsanlage zw. Osterweddinger Chaussee bis Siedlung Baumschule soll temporär im Zuge der Baumaßnahme INTEL als Zu- und Abfahrtsweg für den Baustellenverkehr, Materialtransport und den Personenverkehr dienen. Danach sieht die Planung für das Gebiet Intel eine künftige Zufahrt über die L50 - Verlängerung Wanzleber Chaussee vor.

Somit soll die vorhandene Verkehrsanlage (Siedlung Baumschule) nach Herstellung der Baustellenzufahrt über die L50 und die provisorische Abfahrt B81 nur noch für den Radverkehr bzw. Wartungsfahrzeuge zugelassen werden. Hierzu muss für die sogenannte „Fahrradstraße“ ggf. eine Umwidmung erfolgen, sowie die vorhandene Befestigung auf einer Breite von ca. 4,00 m eine fahrradfreundliche Oberfläche erhalten. Eine Umsetzung kann erst erfolgen, sobald die Baustellenzufahrt zum INTEL-Gelände über die künftige Zufahrt L50 oder die provisorische Abfahrt B81 erfolgen kann. Für die Realisierung des 3. Abschnittes werden rund 400.000 € benötigt.

Fazit

Generell ist zu erwähnen, dass der Zustand der vorhandenen Verkehrsanlagen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht im turnusmäßigen Zyklus kontrolliert wird und ggf. kleinere Reparaturen durch die zuständigen Kollegen des Bauhofes durchgeführt werden.

Eine wichtige Grundlage für die Umsetzung der geforderten schnellstmöglich nutzbaren Radverkehrsverbindung stellt die sich in Bearbeitung befindende Projektstudie, inkl. der standardisierten Bewertung, zur Untersuchung einer Streckenverlängerung der Straßenbahn nach Ottersleben (I0051/23 in Bearbeitung) dar. Die Streckenführung liegt im Ausbaubereich von Amtsgarten bis ggf. Verlängerung Egelner Straße entlang der Halberstädter Chaussee.

Da eine Realisierung ggf. bis zu 7 Jahre Vorbereitungszeit erfordern könnte, sollen in einer wirtschaftlichen Gesamtbetrachtung die Eingriffe sowohl finanziell als auch baulich so gering wie möglich gehalten werden. Des Weiteren sollen die Maßnahmen im angemessenen Verhältnis zur Nutzbarkeit für den Radverkehr sowie der Verkehrssicherheit umgesetzt werden.

Kurzfristige Umsetzungen im Jahr 2024 sind aufgrund der Komplexität und des Zusammenhangs aller zu betrachtenden Abschnitte nicht möglich. Eine verkehrssichere, in sich stimmige und wirtschaftlich tragfähige Lösung ist zu erreichen.

Bei dem Vorhaben ist das Tariftreue- und Vergabegesetz Sachsen-Anhalt - TVergG LSA zu beachten, sodass bei einem Gesamtauftragswert von über 120.000 € Einzelmaßnahmen nicht durch bspw. Hausmeisterzeitverträge umgesetzt werden können. Hier muss das Gesamtprojekt unter Einhaltung aller Ausschreibungs- u. Vergabevorschriften betrachtet und umgesetzt werden.

Die vorhandenen Haushaltsmittel aus I236166032 für die Haushaltsjahre 2023 ff. in Höhe von 400.000 € sind hierfür nicht ausreichend. Die tatsächlich zu erwartenden Kosten können der Anlage 2 entnommen werden.

Das Verkehrskonzept für den 2. Abschnitt befindet sich derzeit in Bearbeitung. Parallel wird die Vorplanung aller Abschnitte zur Findung einer Vorzugsvariante ausgeschrieben. Das Ergebnis des Verkehrskonzeptes findet in der Bearbeitung Berücksichtigung.

Die Gesamtkosten werden nach Fertigstellung der Vorplanung mit Festlegung der Vorzugsvariante der einzelnen Abschnitte per Finanzdrucksache zur Beschlussfassung voraussichtlich bis Mitte 2025 eingereicht.

Eine mögliche Umsetzung kann voraussichtlich ab 2026 erfolgen, sodass spätestens 2027 eine sichere Radverkehrsanlage bis zum INTEL-Gelände bestehen wird.

Möglicher Zeitlicher Ablauf

Entwicklung Verkehrskonzept Halberstädter Chaussee	Januar bis September 2024
Ausschreibung und Vergabe Vorplanung 1.-3. Abschnitt	Bis Mitte 2024
Bearbeitung Vorplanung 1.-3. Abschnitt	Bis 03/2025
DS Vorzugsvariante und zus. Gelder für 2026 beantragen	bis 06/2025
Ausführung u. Genehmigungsplanung + Vergabe	07-12/2025
Bauzeit	Bis Mitte 2026

Rehbaum
Beigeordneter für Umwelt und Stadtentwicklung

Anlage
I0068/24-1: Lageplan mit Maßnahmen
I0068/24-2: Kostenübersicht