

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 08.01.2018
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0315/17

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	16.01.2018	nicht öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	15.02.2018	öffentlich

Thema: Schellheimer Platz

Mit dem Antrag A0059/16 zum Schellheimerplatz wurde der Oberbürgermeister beauftragt

ein Verkehrskonzept für eine veränderte Verkehrsführung am Schellheimerplatz zu erstellen. Ziele sollen dabei eine Einbahnstraßenregelung, die Verbesserung der Parksituation im Wohngebiet und die Erhöhung der Verkehrssicherheit sein.

Mit der Stellungnahme S0184/16 wurde bereits angedeutet, dass auf Grund der Situation vor Ort (Baumstandorte, Spielplatznutzung, Platzverhältnisse etc.) keine signifikante Erhöhung der Stellplatzanzahl im öffentlichen Straßenraum zu erwarten ist und die gleichfalls geforderten Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit punktuell die Wegnahme von Stellplätzen erfordern und damit eher zu Lasten der Stellplatzsituation gehen. Mit dieser Information wird die Situation am Schellheimerplatz näher betrachtet.

Grundlagen der Betrachtung

Die nähere Betrachtung erfolgt unter Berücksichtigung aktueller Rechtsgrundlagen und Regelwerke wie

- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 mit Korrekturen 2008 (RASt'06)
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Ausgabe 2010 (ERA 2010)
- Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs, Ausgabe 2005 mit Korrekturen 2012 (EAR 05)
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Ausgabe 2002 (EFA 2002)
- Naturschutzgesetz des Landes Sachsen-Anhalt (NatSchG LSA)
- etc.

Des Weiteren werden die Ziele des VEP 2030*plus* (DS0012/14) beachtet, welche in der SR-Sitzung am 4. Dezember 2014 beschlossen wurden (Beschluss-Nr. 207-007(VI)14). Dies betrifft insbesondere die Oberziele

- Nr. 3 Verkehrsentwicklung mit **einem Maximum an Mobilität und einem Minimum an umweltschädlichem Verkehr – ‚Stadt der kurzen Wege‘** mit den Unterzielen
 - Nr. 3.10 Weiterentwicklung, Erhalt und Ertüchtigung des innerstädtischen und innenstadtnahen Radverkehrsnetzes
 - Nr. 3.14 Stadtverträgliche und bedarfsgerechte Steuerung des ruhenden Verkehrs
 - Nr. 3.15 Stärkung der Nahmobilität

- Nr. 4 Verkehrsentwicklung durch **Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsarten** mit den Unterzielen
- Nr. 4.3 Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer
- Nr. 4.5 Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten
- Nr. 4.6 Sichere, gut beleuchtete und städtebaulich integrierte Wege, insbesondere Schul- und Spielwege
- Nr. 5 Verkehrsentwicklung durch **Städtebauliche Integration des Verkehrs** mit den Unterzielen
- Nr. 5.1 Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Gestaltung von Straßen und Plätzen; Aufwertung des Wohnumfeldes mit Blick auf dessen bessere Nutzbarkeit.
- Nr. 5.4 Entlastung der Innenstadt und Wohnquartiere vom motorisierten Durchgangsverkehr sowie deren gute Erreichbarkeit durch die Verkehrsarten des Umweltverbundes
- Nr. 6 Verkehrsentwicklung bei **Minderung von Umweltbelastungen und Verbesserung des Stadtklimas** mit dem Unterziel
- Nr. 6.6 Schutz vorhandener Grünzüge und stadtklimatisch relevanter Flächen vor verkehrsbedingten Beeinträchtigungen und Eingriffen sofern kein Ausgleich stattfindet.

Bestandssituation

Fahrbahnen

Die Fahrbahnbreiten auf der Nord-, West- und Südseite des Schellheimerplatzes orientieren sich an einem in Stadtfeld häufig anzutreffenden Maß von ca. 8,1m; schwanken jedoch

- auf der Nordseite zwischen 8,08m und 8,17m,
- auf der Westseite zwischen 8,13m und 8,19m und
- auf der Südseite zwischen 8,11m und 8,14m.

Auf der Nordseite ist ein ca. 20m langer Abschnitt der nördlichen Fahrbahn östlich der Körnerstraße ca. 9,55m breit.

Die östliche Fahrbahn weist auf Grund der halbkreisförmigen Platzkante sowie der trichterförmigen Aufweitung der Einmündung mit der Wilhelm-Külz-Straße keine einheitliche Fahrbahnbreite auf.

Im gesamten Platzbereich liegt in den Fahrbahnen Großpflaster im Reihenverband.

Fußwege

Die Fußwege der äußeren Seitenbahnen sind zwischen ca. 3,7m und 4m breit. Die nördliche Seitenbahn ist in einem ca. 20m langen Abschnitt ca. 6,4m breit.

Durch die Baumstandorte in der nördlichen und südlichen Seitenbahn verringert sich die nutzbare Breite auf ca. 2,3m auf der Nordseite und ca. 2m auf der Südseite.

Die Innenfläche des Schellheimerplatzes verfügt über einen umlaufenden Fußweg mit Querungsmöglichkeiten an der Nord- und Südseite sowie an der nordwestlichen und südwestlichen Ecke

Bordhöhen

Bordhöhen schwanken im Schnitt zwischen 11cm und 18cm; erreichen jedoch auch vereinzelt Werte von bis zu 7cm bzw. 20cm.

Baumstandorte

Bei den umlaufenden Baumstandorten auf der Platzinnenfläche handelt es sich um eine Allee (2-reihig) im Sinne des §21 NatSchG LSA; dies gilt ebenso für die Baumreihe auf der Südseite.

Betrachtete Verkehrsführung und Parkanordnung

- Es werden gegenüber dem derzeitigen Längsparken Varianten des Schräg- und Senkrechtparkens untersucht.
- Es werden nur legale Stellplätze bilanziert (bezogen auf in der Nacht nutzbare Stellplätze, weil in diesem Zeitraum die größte Nachfrage ist).
- Wird auf Grund der Platzverhältnisse eine Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr erforderlich, so ist das Zulassen des Radverkehrs in der Gegenrichtung auf der Fahrbahn anzustreben.
- Der Erhalt von ausreichend breiten Fußwegen (durchgängige Breite mindestens 2,5m) wird angestrebt.
- An der Ostseite des Platzes fehlen Querungsmöglichkeiten, deren Realisierung bei der Betrachtung berücksichtigt werden soll.
- Auf der östlichen Fahrbahn wird der Verkehr wie bisher in zwei Richtungen geführt. Auf Grund der halbkreisförmigen Platzkante sowie der trichterförmigen Aufweitung der Einmündung mit der Wilhelm-Külz-Straße kann eine eindeutige Einbahnstraßenregelung nicht realisiert werden.

Planerische Randbedingungen und Schlussfolgerungen

- Es wird der Begegnungsfall PKW / Rad bei verminderter Geschwindigkeit (3,80m) zzgl. eines Sicherheitsraumes zu den geparkten Fahrzeugen angesetzt (0,25m). Es ergibt sich hieraus ein Maß für die Fahrgasse von 4,05m.
- Die Parkstandstiefe beim Schrägparken ist abhängig vom Aufstellwinkel zum Bord; je größer der Aufstellwinkel, desto größer auch die benötigte Fahrgassenbreite. Einseitiges Schrägparken im Winkel von 45 Grad (50 gon) erfordert eine Parkstandstiefe von 4,15m zzgl. eines 0,7m breiten Überhangstreifens, welcher im Regelfall auf der angrenzenden Seitenbahn liegt. Im Falle des Schellheimerplatzes ist dies der Fußweg. Es ergibt sich hieraus eine notwendige Fahrgassenbreite von 8,20m.
- Alternativ wurde die Schrägaufstellung in einem Winkel von 80gon (= 72 Grad) am Beispiel der westlichen Fahrbahn untersucht. Durch den steileren Winkel können auf gleicher Länge mehr Stellplätze geschaffen werden als bei einem Winkel von 50gon (= 45 Grad). Jedoch ergibt sich dadurch sowohl eine größere Parkstandstiefe von 4,65m als auch eine breitere Fahrgasse von 4,50m. Es ergibt sich hieraus eine notwendige Fahrgassenbreite von 9,15m
- Um das Schrägparken zu ermöglichen ist gemäß EAR 05 das Einhalten einer Bordhöhe von 8cm erforderlich. Diese Bordhöhe wird – außer an den Absenkungen in Eckbereichen und an Querungsstellen nur an zwei Stellen mit jeweils ca. 7cm erreicht. Hieraus ist abzuleiten, dass der bestehende Bord jeweils auf einer Seite fast durchgängig auf 8cm abgesenkt werden muss, um ein Schrägparken zu ermöglichen.
- Für das Schrägparken im Winkel von 45 Grad wird eine Fahrbahnbreite von 8,20m benötigt, die in den betrachteten Fahrbahnen nicht erreicht, so dass ein Versetzen des Bordsteins in Richtung Baumstandorte erforderlich ist.
- Sowohl das Absenken als auch Versetzen des Bordsteins näher an die Baumstandorte führt zum Eingriff in den Wurzelbereich des überwiegend alten Baumbestandes. Es muss davon ausgegangen werden, dass sich diese Eingriffe negativ auf die Standsicherheit und Vitalität der Bäume auswirken und ein Erhalt der Bäume in Frage gestellt ist.
- Das Fällen von Bäumen, die unter dem besonderen Schutz des §21 des NatSchG stehen, ist nach geltender Rechtsprechung nicht möglich, um Stellplätze zu schaffen.
- Daher wird unter dem Aspekt des weitestgehenden Erhalts des Baumbestandes nur an den äußeren Seitenbahnen der nördlichen und westlichen Fahrbahn des Schellheimerplatzes die Anordnung von Schrägparkplätzen weiter betrachtet.

- Im Zeitraum vom 01. Januar 2014 bis 22. Oktober 2017 ereigneten sich insgesamt 43 Verkehrsunfälle (2014: 6; 2015: 12; 2016: 10; 2017 lfd: 15), darunter keine Unfälle mit Fußgängerbeteiligung. Ebenso waren weder Kinder noch Jugendliche an einem Unfall beteiligt. Im o. g. Zeitraum ereigneten sich 4 Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs. Die häufigsten Unfallarten im o. g. Zeitraum sind sonstige Unfälle (18) und Unfälle durch ruhenden Verkehr (17).

Ergebnis

1. Das Schrägparken zieht in jedem Fall bauliche Eingriffe nach sich, weil die vorhandenen Borde für das Schrägparken zu hoch sind und entsprechend abgesenkt werden müssen.
2. Um den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen entsprechende Fahrgassenbreiten und Parkstandstiefen realisieren zu können, sind die betreffenden Borde zusätzlich nach außen zu versetzen.
3. Die unter Pkt 1 und 2 genannten baulichen Maßnahmen zur Herstellung von Schrägparkplätzen bedeuten Eingriffe in größtenteils nach Bundesnaturschutzgesetz geschützten Baumbestand und verringern auch die vorhandenen Fußwegbreiten insbesondere auf der westlichen Seitenbahn.
4. Das Schrägparken ist auf Grund der Platzverhältnisse nur einseitig möglich, wodurch kein Neugewinn von Stellplätzen zu erzielen ist: Überschlägig betrachtet benötigen zwei Schrägparkplätze auf einer Seite ungefähr die gleiche Bordsteinlänge wie zwei unmarkierte Längsparkplätze, wobei dann auf beiden Seiten der Fahrbahn geparkt wird (s. a. System-skizze).
5. Die Anordnung von Senkrechtstellplätzen an der halbkreisförmigen Ostkante des Platzes ermöglicht eine Neugewinnung von Stellplätzen ohne bauliche Maßnahmen. Diese können in vollständiger Länge auf der Fahrbahn markiert werden.
6. Aus den bisherigen Erkenntnissen werden folgende Varianten ggü. dem Bestand in einer Stellplatzbilanz verglichen:
 1. Bestand (nur Längsparken)
 2. Variante Längsparken an Nord-, West- und Südseite, Senkrechtparken an Ostseite, 2 Querungsstellen
 3. Schrägparken an Nord- und Westseite im Winkel von 45 Grad, Längsparken auf Südseite, Senkrechtparken an Ostseite, 2 Querungsstellen
 4. Schrägparken an Nord- und Westseite im Winkel von 72 Grad, Längsparken auf Südseite, Senkrechtparken an Ostseite, 2 Querungsstellen
7. Ein Vergleich der Stellplatzkapazität zeigt, dass mit der nur einseitig möglichen Herstellung von Schrägparkplätzen keine Kapazitätserweiterung ggü. dem bestehenden Längsparken erreicht wird. Eine Erhöhung der Stellplatzkapazität lässt sich hingegen durch die Anordnung von Senkrechtstellplätzen an der Ostseite erreichen.
8. Grundsätzliches Problem bei Senkrecht- und Schrägparkplätzen ist die Markierung, da diese auf dem Pflasterbelag schlecht hält.
9. Zur Verbesserung der Verhältnisse für den Fußverkehr sind im östlichen Platzbereich an zwei Stellen Querungsmöglichkeiten vorgesehen, was jedoch auch zu Lasten von Stellplätzen geht.
10. Im o. g. Zeitraum gab es weder eine Beteiligung des Fußverkehrs noch eine Beteiligung von Kindern und Jugendlichen an Verkehrsunfällen. Das Senkrechtparken schränkt den verfügbaren Fahrbahnbereich für den fließenden Verkehr moderat weiter ein, so dass von einer Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus ausgegangen wird.

Empfehlung

- I. Die Verwaltung empfiehlt aus verkehrsplanerischen, umweltschutzrechtlichen und stadtgestalterischen Aspekten das unmarkierte Längsparken jeweils in der nördlichen, westlichen und südlichen Fahrbahn des Schellheimerplatzes zu belassen.
- II. Eine Erhöhung der Stellplatzkapazität kann in der Anordnung von Senkrechtstellplätzen an der Ostkante des Schellheimerplatzes vorgenommen werden.

- III. Gleichzeitig wird der Platzbedarf für zwei Querungsmöglichkeiten an der Ostseite berücksichtigt. Außer den notwendigen Bordsteinabsenkungen sind auf Grund des Unfallgeschehens vorerst keine weiteren baulichen Maßnahmen vorgesehen.
- IV. Die Verwaltung schlägt daher für den Schellheimerplatz die in der Anlage 4 dargestellte Einteilung des ruhenden Verkehrs in Abschnitte des Längs- und Senkrechtparkens vor.

Kosten

Nr.	Maßnahme	Herstellungskosten
1.	Realisierung Querungsmöglichkeiten an der Ostseite: 2 Bordsteinabsenkungen & Befestigung Grünstreifen	ca. 7.000 Euro
2.	Markierung 21 Senkrechstellplätze	ca. 650 Euro
3.	Setzen von 2 Verkehrszeichen	ca. 500 Euro
	Summe	ca. 8.150 Euro
		Wartungskosten/Jahr
1.	Erneuerung der Markierung	500 Euro

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlagen:

1. Luftbild 2016
2. Tabellarische Stellplatzbilanz der untersuchten Varianten
3. Systemskizze zum Vergleich Längsparken vs. Schrägparken am Beispiel der westlichen Fahrbahn
4. Vorschlag Parkordnung Schellheimerplatz