

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung öffentlich

zum/zur	Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
A0135/17	Amt 66	S0305/17	09.11.2017
Interfraktionell und Ortsbürgermeister Beyendorf-Sohlen			
Bezeichnung Sichere Fahrradverbindungen in Richtung Beyendorf-Sohlen			
Verteiler		Tag	
Der Oberbürgermeister		21.11.2017	
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr		11.01.2018	
Stadtrat		22.02.2018	

Die Stadtverwaltung möchte zum Antrag A0135/17 wie folgt Stellung nehmen.

- Der Oberbürgermeister wird beauftragt, Maßnahmen einzuleiten, um den Fahrradweg Leipziger Straße (westliche Fahrbahnseite) in Richtung Beyendorf-Sohlen durch einer Bedarfsschaltung der Ampelanlage an der Kreuzung Ottersleber Chaussee/Salbker Chaussee zur Querung der Salbker Chaussee sowie Verlängerung des Fahrradweges/Fußweges (ca. 350 m) westlich der Leipziger Straße bis zu dieser Querung sicherer zu gestalten. (siehe auch Anlage 1)*

In der Informationsvorlage I0199/17 vom 06. Juli 2017 zum Antrag A0070/17 verwies die Bauverwaltung schon damals daraufhin, dass die Nachrüstung einer signalisierten Fußgänger/Radfahrerfurt an der Lichtsignalanlage (LSA) Salbker Chaussee/Leipziger Chaussee technisch möglich ist. Diese Nachrüstung setzt aber voraus, dass auf der westlichen Seite der Leipziger Chaussee ein Rad- und Gehweg gemäß der Radverkehrskonzeption angelegt wird. Die Herstellung eines gemeinsamen Rad- und Gehweges ist hinter dem vorhandenen straßenbegleitendem Entwässerungsgraben bzw. der angrenzenden Böschung möglich. Ein Grunderwerb ist dabei nicht erforderlich, weil sich diese Ackerflächen im Eigentum der Landeshauptstadt befinden. Der gemeinsame Rad- und Gehweg könnte analog den Anschlussbereichen in einer Breite von 1,60 m und einer Länge von 420 m vorgesehen werden. Dafür müssen die nachstehenden Baukosten nach Kostenschätzung eingeplant werden:

- Baukosten Rad- und Gehweg 77.000,00 EUR
- Tiefbautechnische Leistungen für LSA 10.000,00 EUR
- Ausrüstungstechnischer Teil für LSA 5.000,00 EUR
- Planungskosten für LSA 5.000,00 EUR

Für die Errichtung des zusätzlichen Rad- und Gehweges auf der westlichen Seite der Leipziger Chaussee müssten Investitionskosten in Höhe von 97.000,00 EUR eingeplant werden. Die Maßnahme muss in die Priorliste Geh- und Radwege eingefügt werden.

- Der Oberbürgermeister wird beauftragt, Maßnahmen einzuleiten, um auf der Straße „Zum Anker“ zwischen den Ortsteilen Beyendorf und Anker einen Fahrradweg einzurichten und einen sicheren Übergang über die L 50 in der Ortslage Anker zum Fahrradweg Dodendorf-Magdeburg zu gewährleisten. (siehe auch Anlage 2)*

Die Straße „Am Anker“ wird durch die Buslinie 659 (BördeBus - regionale Verbindung Wanzleben - Altenweddingen - Osterweddingen - Magdeburg) sowie durch den Schwerlastverkehr der an dieser Straße ansässigen Deponie befahren und entspricht mit der vorhandenen Fahrbahnbreite von ca. 6,50 m den Mindestanforderungen gemäß RSt 06, Tab. 7 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen), wobei unter der genannten Bestandssituation eine große Begegnungs-

häufigkeit von Bus- oder Lkw-Verkehr besteht. Im Regelfall ist bei dieser Fahrbahnbreite eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage vorzusehen.

Die Verkehrsanlage hat beginnend an der Leipziger Chaussee bis zum Ortsteil Beyendorf eine Länge von ca. 1.100 m. Dabei sind im Ortsteil Anker von der Leipziger Chaussee bis zur Bushaltestelle beidseitige Gehwege in einer Breite von 1,50 m bis 1,80 m vorhanden. Im Anschluss gestaltet sich die Führung des Radfahrers in den Seitenbereichen schwierig, da direkt an die Verkehrsanlage eine Vielzahl von Grundstücken anschließen, welche sich nicht in Eigentum der Landeshauptstadt Magdeburg befinden. Der Ausbau eines Radweges parallel zur Straße wäre somit mit Grunderwerb über die gesamte Ausbaulänge und -breite sowie teilweise mit hohen Kosten für das Abfangen der an die Fahrbahn angrenzenden Böschung verbunden.

Aus den vorgenannten Gründen ist es zwingend erforderlich eine Vorplanung von der Kreuzung L50/Am Anker sowie für die gesamte Ausbaulänge bis zum Ortsteil Beyendorf zu veranlassen, um daraus die verkehrlichen notwendigen Maßnahmen für alle Verkehrsteilnehmer ableiten zu können. Dafür ist als erste Maßnahme eine umfangreiche Verkehrszählung an der Kreuzung L 50/Am Anker erforderlich. Danach können die Ergebnisse der Variantenuntersuchung/Vorplanung mit den Baukosten benannt werden.

3. *Der Oberbürgermeister wird beauftragt, mit der benachbarten Gemeinde Sülzetal Gespräche aufzunehmen, um die Straßenüberquerung der Fahrradwege im Bereich des Bahnhofes Dodendorf/Kreuzung K 1226-Leipziger Straße L50 durch die Einrichtung von Fußgängerüberwegen mit Schutzstreifen sicherer zu gestalten. (siehe auch Anlage 3)*

Nach Rücksprache mit der Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Mitte (LSBB) erhielt die Bauverwaltung nachstehende folgende Mitteilung:

„Zum Punkt 3 der Anfrage kann ich der Bauverwaltung mitteilen, dass die Landesstraßenbaubehörde, Regionalbereich Mitte (LSBB) derzeit keine Planungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit verfolgt. Nach unseren Kenntnissen ist dies auf Grund der vorliegenden Unfallzahlen nicht erforderlich. Weiterhin ist an dem Knotenpunkt L 50/K 1226 keine Änderung der Trassierung bzw. die Errichtung einer Lichtsignalanlage geplant. Die Errichtung eines Fußgängerüberweges ist nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) auf der L 50 zwischen Bahnhof Dodendorf und Dodendorf nicht möglich, da Fußgängerüberwege nur innerhalb geschlossener Ortschaften angelegt werden dürfen. Das Anlegen einer Querungshilfe scheint bei dem ersten Blick auf den Lageplan mit Flurstücksgrenzen schwierig. Die Planung einer möglichen Lösung wäre mit der LSBB abzustimmen. Um diesen Schritt zu gehen, ist vorher durch den Antragsteller die Erfordernis seines Begehrens mit Verkehrszahlen zu belegen (verkehrliche Voraussetzungen). Dies ist entsprechend R-FGÜ 2001, Punkt 2.3 nachzuweisen.“

Für die Kreuzung L 50/K 1226 ist ebenfalls eine Verkehrszählung, wie es vom LSBB angeregt wurde zwingend notwendig. Mit dem dann gewonnenen Zahlenmaterial kann eine Variantenuntersuchung zur verkehrlichen Gestaltung der Kreuzung erarbeitet werden.

Dr. Scheidemann