

Titel der Drucksache:

Untersuchungen zur Umgestaltung der
Magdeburger Allee mit regelkonformen
Radverkehrsanlagen im Abschnitt Talknoten -
Wendenstraße

Drucksache

1153/21

Ausschuss für
Stadtentwicklung,
Bau, Umwelt,
Klimaschutz und
Verkehr

Entscheidungsvorlage
öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Dienstberatung OB	02.09.2021	nicht öffentlich	Vorberatung
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt, Klimaschutz und Verkehr	21.09.2021	öffentlich	Entscheidung

Beschlussvorschlag

01

Die Ergebnisse der Vorplanung zur Neuordnung der Verkehrsanlagen in der Magdeburger Allee im Bereich Haltestelle Wendenstraße werden bestätigt.

02

Die Varianten Radweg sowie Radschutzstreifen mit jeweils reduzierter Bahnkörperbreite der Stadtbahn sind für den Gesamtabschnitt Talknoten – Wendenstraße planerisch zu untersuchen. Ziel ist die Schaffung einer regelkonformen, durchgängigen, möglichst einheitlichen Radverkehrsanlage.

03

Die Ergebnisse sind dem Ausschuss im I. Quartal 2022 mit Ausweisung einer umsetzbaren Vorzugslösung vorzulegen.

02.09.2021, i. V. Hofmann-Domke

Datum, Unterschrift

Nachhaltigkeitscontrolling <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage	Demografisches Controlling <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage			
Finanzielle Auswirkungen <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja → ↓	Nutzen/Einsparung <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Sachverhalt Personal- und Sachkosten (in EUR) / Personalkosteneinsparung (in VbE)			
Deckung im Haushalt <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	Gesamtkosten EUR			
↓				
	2021	2022	2023	2024
Verwaltungshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Verwaltungshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
<input type="checkbox"/> Deckung siehe Entscheidungsvorschlag				

Fristwahrung

Ja Nein

Anlagenverzeichnis

- Anlage 1 - Erläuterungsbericht
- Anlage 2 - Querschnitte
- Anlage 3 - Lageplan 1
- Anlage 4 - Lageplan 2

Die Anlagen liegen im Bereich OB und in den Fraktionen zur Einsichtnahme aus.

Sachverhalt

1. Veranlassung:

Die Magdeburger Alle ist eine hochbelegte Hauptradroute, die die Innenstadt mit den nordöstlichen Stadtteilen verbindet sowie die GeschäftsstraÙe selbst erschließt. Sie ist im Verkehrsentwicklungsplan – Radverkehrskonzept als Radialroute 3 definiert und ist somit ein zentraler Bestandteil des Radverkehrsnetzes der Landeshauptstadt Erfurt.

Für diese Funktion besitzt die Magdeburger Allee nur im nördlichen Abschnitt Wendenstraße – Illversgehofener Platz regelkonforme Radverkehrsanlagen. Hier konnten, auf Grund des nicht vorhandenen besonderen Gleiskörpers, der zu schmale Radweg mit dem Parkstreifen im Jahr 2017 getauscht und so regelkonforme Radschutzstreifen angelegt werden. Diese Lösung hat sich gut bewährt, zeigt ein vermindertes Unfallgeschehen und soll langfristig beibehalten werden.

Im Abschnitt Wendenstraße – Talknoten sind nur die ursprünglichen, zu schmalen Radwege ohne Sicherheitsräume von zu parkenden Kraftfahrzeugen vorhanden. Hier ist dringender Handlungsbedarf zu einer sicheren und regelkonformen Radweglösung geboten.

Mit dem barrierefreien Ausbau der Stadtbahnhaltestelle Wendenstraße im Jahr 2020 musste bereits im Haltestellenbereich auch die Verkehrsführung einschließlich Radverkehrsanlagen angepasst werden.

Dieses wurde zum Anlass genommen, um beim Ingenieurbüro Emch+Berger, Weimar eine beispielhafte Vorplanung für die Neuordnung der Verkehrsanlagen im Bereich Wendenstraße bis einschließlich Gleisquerung Spittelgartenstraße zu beauftragen. Dabei bestand die Zielstellung, eine sichere und möglichst einheitliche, durchgängige Lösung zu suchen, die auf den weiteren Abschnitt bis zum Talknoten ausgedehnt werden kann.

2. Randbedingungen für die Neuordnung der Verkehrsanlagen (Herleitungen siehe Anlage 1):

Für die Einordnung sicherer und regelkonformer Radverkehrsanlagen in der Magdeburger Allee sind folgende Mindestbreiten gemäß der aktuell gültigen Richtlinie zu gewährleisten:

- Radschutzstreifen 1,50m + 0,50m Sicherheitsstreifen oder
- Radweg 2,00m + 0,75m Sicherheitstrennstreifen

Folgende Randbedingungen sind zu gewährleisten:

- Beibehaltung der Bevorrechtigung der Stadtbahn mit einem besonderen, begrünten Gleiskörper einschließlich barrierefreier Haltestellenanlagen mit ausreichenden Breiten
- Beibehaltung des Alleecharakters, kein Eingriff in Baumstreifen und Gehwege, Eingriffe in die Wurzelräume auf der Fahrbahnseite sind durch geeignete Bauweisen zu minimieren und durch Vergrößerung der Baumscheiben auszugleichen
- Beibehaltung einer Kfz-Fahrspur je Richtung, Breite 3,50m
- Beibehaltung der vorhandenen Parkstreifen (außerhalb der Haltestellenbereiche) mit Ausweisung von Lieferzonen, Breite 2,00 ... 2,30m

3. Untersuchte Lösungen für die Magdeburger Allee (Querschnitte siehe Anlage 2):

3.1 Ursprüngliche Planungsidee:

Die ursprüngliche Planungsaufgabe bestand in der Fortsetzung des Querschnittes aus der nördlichen Magdeburger Allee mit an der Fahrbahn liegenden Radschutzstreifen und dahinter angeordnetem Parkstreifen. Diese Lösung ist in Anlage 3 (Lageplan 1) dargestellt. Der in Anlage 2 dargestellte zweite Querschnitt zeigt aber, dass der neue Parkstreifen abgesenkt und bis an die vorhandenen Baumscheiben herangerückt werden muss. Dadurch ist ein deutlicher Eingriff in den Wurzelraum der Bäume notwendig, außerdem besteht die Gefahr der Beschädigung der Bäume durch Fahrzeugtüren sowie das Überlaufen der Baumscheiben zum Ein- und Aussteigen.

➔ Diese Variante wurde auf Grund der Beeinträchtigung der vorhandenen Bäume verworfen.

3.2 Lösungen mit reduziertem besonderem Gleiskörper:

Die Querschnittsbetrachtungen haben gezeigt, dass der vorhandene Gleiskörper der Stadtbahn auf der freien Strecke je Seite bis zu 1,10m breiter ist, als technisch notwendig. Die in Anlage 4 (Lageplan 2) gezeigten Lösungen gehen von einer reduzierten Gleiskörperbreite aus, die die Einordnung einer regelkonformen Radverkehrslösung in zwei Varianten ermöglicht:

a) Variante Radschutzstreifen (dargestellt im dritten Querschnitt sowie im Lageplan 2 für die Westseite):

Durch die Reduzierung des Stadtbahngleiskörpers um ca. 1,10m / Seite lassen sich normgerecht Fahrbahn, Radschutzstreifen und Parkstreifen so einordnen, dass ein Abstand von 0,50m zu den vorhandenen Baumscheiben entsteht, in die damit nicht eingegriffen werden muss. Es ist denkbar, dass durch den noch nicht dargestellten Einsatz von Schrägborden auf eine Absenkung des Parkstreifens gegenüber dem vorhandenen Radweg und damit auf Eingriffe in den Wurzelraum weitestgehend verzichtet werden kann.

b) Variante Radweg (dargestellt im 4. Querschnitt sowie im Lageplan 2 für die Ostseite):

Durch die Reduzierung des Straßenbahngleiskörpers um ca. 1,05 m / Seite lassen sich normgerecht Fahrbahn, Parkstreifen und Radweg bis zu den vorhandenen Baumscheiben einordnen. Da der Radweg in der vorhandenen Höhe verbleibt und keine zusätzlichen Lasten aufnehmen muss, werden Eingriffe in den Wurzelraum weitgehend ausgeschlossen.

➔ Beide Varianten sind damit unter Beachtung des besonderen Wurzelschutzes der Bäume realisierbar. Gleichzeitig wird mit der Breitenreduzierung des Rasengleises mehr Verkehrsfläche zugunsten des Radverkehrs neu versiegelt. Eine derartiger Eingriff in die Gleisanlagen ist mit der EVAG abgestimmt. Notwendige technische Details werden in der weiteren Planung berücksichtigt.

4. Weitere Planungen:

Die beiden unter Punkt 3.2 dargestellten Lösungen mit reduzierter Breite des besonderen Gleiskörpers scheinen beide umsetzbar. Sie dienen als Grundlage für die vom Tiefbau- und Verkehrsamt zu vergebende Vorplanung für die Umgestaltung der Magdeburger Allee mit regelkonformen Radverkehrsanlagen. Eine Entscheidung zur endgültigen Vorzugsvariante mit Details u.a. zu Haltestellenlagen, barrierefreien Zugängen und Querungsstellen, Auswirkungen der Gleisüberhöhung im Bogenbereich auf die Abstandsmaße, lässt sich erst treffen, wenn der gesamte Streckenabschnitt Wendenstraße – Talknoten untersucht ist. Zur Bearbeitung sind eine Vermessung des Straßenraumes sowie Gutachten zum Baum- und Wurzelschutzerfordernis erforderlich.

Die detaillierte Planung mit einem Abwägungsmaterial wird dem Ausschuss zur Entscheidung vorgelegt.

5. Votum des Arbeitskreises Radverkehr:

Die hier beschriebenen Planungen wurden dem Arbeitskreis Radverkehr in seiner Sitzung am 07.07.21 vorgestellt. Nach ausführlicher Diskussion hat er mehrheitlich die Variante a) Radschutzstreifen als Vorzugsvariante empfohlen. Gründe sind u.a. das bessere Unterbinden von "Geisterradlern" durch den Schutzstreifen, das Verhindern von Konflikten beim Laden / Liefern sowie die bessere Sichtbarkeit der Radfahrer für abbiegende Kfz.

Demgegenüber steht in der Variante b) eine größere für den Radverkehr nutzbare Breite, die eine verbesserte Befahrbarkeit für Lastenräder und bessere Überholmöglichkeiten gewährleistet. Zudem zeigen Radverkehrsführungen auf der Straße häufig eine geringere Nutzerakzeptanz als richtlinienkonforme Bordsteinradwege.

Von Seiten der Verwaltung wurde darauf hingewiesen, dass erst die detaillierte Durcharbeitung der Variante zeigen wird, ob eine durchgehende Umsetzbarkeit der Radschutzstreifen-Lösung möglich ist. (siehe Punkt 4).