

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 15.10.2020
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0337/20

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	03.11.2020	nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	26.11.2020	öffentlich
Stadtrat	03.12.2020	öffentlich

Thema: Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in der Region Magdeburg

Mit DS0353/17/29 wurde ein Prüfauftrag für eine Radschnellverbindung von Magdeburg nach Schönebeck beschlossen. Die vorliegende Machbarkeitsstudie beinhaltet diesen Trassenkorridor. Mit der Informationsvorlage I0055/18 wurde ein kompakter Überblick über Inhalt und Verfahren der Abstimmung und Erstellung der Machbarkeitsstudie gegeben.

Die Anlage ausreichend dimensionierter, von Konflikten mit dem Autoverkehr möglichst weitreichend befreiter, ohne Unterbrechungen bzw. Lücken beeinträchtigter sowie komfortabel befahrbarer durchgängiger Fahrradtrassen zwischen Innenstadt und wichtigen Zielen im Umland ist ein weit verbreitetes höchst aktuelles Thema der Radverkehrsplanung.

Unter Einwerbung von Fördermitteln der Investitionsbank Sachsen-Anhalt (Bewilligungsbescheid in Höhe von 40.000 €) war es möglich, einen Auftrag zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie an ein erfahrenes Planungsbüro für Radverkehrsplanung zu vergeben. Bei der Erstellung der Studie wurden in mehreren Arbeitskreisen die Ansprechpartner der bautechnischen Verwaltungen der drei an Magdeburg angrenzenden Landkreise und aller involvierter Kommunen eingebunden.

Mit dieser Infovorlage werden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorgestellt.

Untersuchung der Machbarkeit

Die kürzlich abgeschlossene Studie hat ergeben, dass die Machbarkeit des Aufbaues eines Netzes an Radschnellverbindungen zur Anbindung der Mittelzentren der Region Magdeburg an die Stadtmitte der Landeshauptstadt möglich und mit als realistisch bewertbaren Maßnahmenbündeln umsetzbar ist. Konkrete Vorschläge zu den Trassenverläufen sowie die dazugehörigen Kostenschätzungen werden detailliert aufgelistet. Nunmehr bedarf es einer vertiefenden Feinplanung zu den Einzeltrassen. Nach Abstimmung dieser Trassen sollen zu den prioritären Verbindungen, so u.a. vom Magdeburger Willy-Brandt-Platz über Barleben nach Wolmirstedt und weiter nach Zielitz (Nord-Verbindung) sowie vom Magdeburger Willy-Brandt-Platz nach Schönebeck über die Stadtteile der Perlenkette (Südost-Verbindung) konkrete Vorplanungen erarbeitet werden. Dies erfordert ein möglichst zeitgleiches Wirken der Landeshauptstadt Magdeburg und der mit der jeweiligen Trasse verbundenen Kommunen.

Eine Verstärkung der sehr kooperativ geprägten Zusammenarbeit mit den Vertretern der Landkreise und Umlandkommunen kann mittels eines „Letter of Intent“, d.h. einer gemeinsamen

Absichtserklärung, für die zu beauftragenden nächsten Planungsschritte abgesichert werden. Gleichwohl sollte auch das Abschließen einer gemeinsamen Vereinbarung zur Etablierung eines Netzes aus Radschnellverbindungen in der Region Magdeburg vertiefend geprüft und vorbereitet werden.

Diese weiterführenden Planungen werden Grundlage für das Einwerben von Fördermitteln sowie für die Vorbereitung konkreter Einzelabschnitte sein.

Grundlagen von Radschnellverbindungen, deren Entwicklung sowie die vorgesehenen Einsatzbereiche und Einsatzkriterien werden näher erläutert.

Die Machbarkeitsstudie beinhaltet:

- Definition von Qualitätsstandards von Radschnellverbindungen und Führungsformen des Radverkehrs entlang der vorgeschlagenen Trassen
- Identifizierung möglicher Korridore für Radschnellverbindungen in der Region Magdeburg
- Prognose der Radfahrenden auf möglichen Radschnellverbindungen
- Durchführung einer Online-Bürgerbeteiligung
- Identifizierung möglicher und geeigneter Trassenführungen sowie Prüfung von Varianten
- Erläuterung von Vorzugsvarianten
- Ableitung von Handlungsbedarfen und Maßnahmen je Variante
- Nutzen-Kosten-Analyse für die Vorzugstrasse mit dem höchsten prognostizierten Radverkehrsaufkommen
- Darstellung der Erfordernisse für eine erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit sowie das notwendige Marketing

Die Machbarkeitsstudie stellt somit Aussagen zu grundlegenden Aspekten für mögliche Radschnellverbindungen in der Landeshauptstadt Magdeburg sowie für die Region und damit eine Entscheidungsgrundlage für die Vertiefung und Abstimmung von Trassen oder Trassenabschnitten in weiteren notwendigen Planungsschritten bereit.

Es wurde ersichtlich, dass in bis zu fünf Korridoren auf Basis einer fundierten Potenzialabschätzung Radschnellverbindungen in den angestrebten Qualitätsstandards realisierbar sind. Bedingt durch die besonderen räumlichen Zwangspunkte (Straßenquerschnitte, städtebauliche Besonderheiten, denkmalgeschützte Bereiche und Einzeldenkmale, Elbe, Gleistrassen, Magdeburger Ring u.a.) müssen abschnittsweise Einschränkungen in den Qualitätsstandards hingenommen werden.

Das höchste Potenzial für eine Radschnellverbindung sehen die GutachterInnen in einem Nord-Korridor in Richtung Barleben, Wolmirstedt und Zielitz. Für diesen Korridor wurde eine erste Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt, die mit einem Wert von 1,8 den volkswirtschaftlichen Nutzen einer Radschnellverbindung nachweist.

In den übrigen Korridoren deuten die Potenzialabschätzungen darauf hin, dass ein Ausbau von Radschnellverbindungen zunächst über weite Strecken im leicht reduzierten Qualitätsstandard der Radvorrangrouten (insbesondere außerorts) sinnvoll erscheint.

Kostenabschätzung

Für den Bau der einzelnen Trassen werden nachfolgend gelistete Grobkosten für die Abschnitte innerhalb der Stadtgrenze der LH Magdeburg abgeschätzt. Diese sind in der nachfolgenden Übersicht aufgeführt:

Korridor / Trasse	Gesamtkosten	Kosten je km (gerundet)
A Magdeburg - Barleben Teilstrecke in Magdeburg	7,08 Mio €	932.000 € / km
A Barleben - Zielitz Teilstrecke außerhalb v. Magdeburg	10,71 Mio €	754.000 € / km
B Magdeburg - Burg Teilstrecke in Magdeburg	7,49 Mio €	1.056.000 € / km
D Magdeburg - Schönebeck Teilstrecke in Magdeburg	7,85 Mio €	695.000 € / km
E Magdeburg - Sülzetal Teilstrecke in Magdeburg	8,77 Mio €	805.000 € / km
G Magdeburg - Haldensleben Teilstrecke in Magdeburg	5,65 Mio €	649.000 € / km
Gesamtbetrag für Magdeburg (A-G)	36,84 Mio €	827.000 € / km
Gesamtbetrag (A-G) incl. A-Trasse nach Zielitz	47,55 Mio €	815.000 € / km

Die Grobkostenermittlung beinhaltet Strecken- sowie Knotenmaßnahmen.

Diese Grobkostenangabe stellt einen eher unteren Rahmenwert der Kosten für Radschnellverbindungen dar. Bundesweit werden in der Regel für Radschnellverbindungen Kosten zwischen 0,5 und 2,0 Mio € je Kilometer kalkuliert.

Für Magdeburg wurde in der avisierten Radschnellverbindungs-Netzplanung auf kosten- aufwändige Ingenieurbauwerke wie z.B. Brücken und Unterführungen weitgehend verzichtet. Vielmehr soll mit einem Start-Netz zu großen Teilen auf Trassen entlang von verkehrsarmen Nebenstraßen zurückgegriffen werden. Diese führen häufig parallel zu den Hauptverkehrsstraßen. Somit ist eine zügige Realisierbarkeit von städtebaulich integrationsfähigen Streckenabschnitten absehbar.

Die ursprünglich denkbare Trasse C Magdeburg Hbf – Cracau – Gommern sowie Trasse F Magdeburg Hbf – Ottersleben – Wanzleben wurden frühzeitig mangels ausreichendem Nutzerpotential herausgenommen und im weiteren Verlauf nicht mehr näher untersucht.

Ein Lageplan mit Darstellung der für eine vertiefende Beplanung vorgesehenen Trassen ist der Anlage 1 beigefügt.

Eine genauere Festlegung zur Reihenfolge der Herstellung der Trassen ist nach diesen vertiefenden Untersuchungen möglich.

Die vollständige Machbarkeitsstudie ist Anlage 2 der Informationsvorlage beigefügt.

Fazit:

Die nunmehr erfolgte Realisierung der ersten Stufe bedeutet, dass im Zuge der Erstellung der Machbarkeitsstudie zunächst ein grobes, nicht trassenfeines Netz von Trassen-Korridoren erarbeitet wurde. Auf Basis der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie kann in einer zweiten Stufe die vertiefende Untersuchung von trassenfeinen Verbindungen in den jeweiligen Korridoren

erfolgen – so unter anderem die mit hohem Potential erkannten Trassenkorridore Magdeburg – Barleben – Wolmirstedt – Zielitz, Magdeburg – Schönebeck wie auch Magdeburg Innenstadt über Magdeburg Reform zum künftigen Industriegebiet Eulenberg an der südwestlichen Stadtgrenze. Zur Verbindung nach Schönebeck siehe auch I0055/18 zum Prüfauftrag gemäß DS0353/17/29).

Auf Basis eines Grundsatzbeschlusses zur strategischen Umsetzung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie kann in einer zweiten Stufe die vertiefende Untersuchung von trassenfeinen Verbindungen entsprechend jeweiliger Vorplanungen nach Leistungsphase 2 HOAI erarbeitet werden.

Eine vertiefende Planung und die Realisierung des Abschnittes der Südwest-Trasse vom Stadtteil Reform über das Industrie- und Gewerbegebiet der Gemeinde Sülzetal zum Industriegebiet Eulenberg soll über die Einwerbung von Fördermitteln der Investitionsbank forciert werden. Der Fördermittelantrag soll noch im Jahr 2020 gestellt werden. Eine bauliche Realisierung wird bei erfolgreichem Einwerben von Fördermitteln und zügiger Planung für den Zeitraum 2025/2026 avisiert.

Hierbei wird die bauliche Erneuerung und Verbreiterung des vorhandenen, derzeit desolaten Weges entlang des Großen Wiesengrabens sowie im Anschluss die erstmalige Herstellung eines straßenbegleitenden Weges mit Qualitätsstandard einer Radschnellverbindung entlang der Kreisstraße K1224 bis zur Stadtgrenze zur Gemeinde Sülzetal als integraler Bestandteil der Gesamterschließung des neuen Industriegebietes auf eine vordere Position der Realisierung von Radschnellverbindungen und somit als erster Abschnitt der Südwest-Trasse vorgezogen.

Für 2021ff ist darüber hinaus seitens der Verwaltung vorgesehen, die Fortschreibung der Fahrradkonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg mit einer Gesamtbetrachtung des Fahrradnetzes durchzuführen. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie fließen in die neue Fahrradkonzeption ein.

Vertiefende Untersuchungen einzelner Trassen sollen in enger Abstimmung mit den Landkreisen und Kommunen des Umlandes von Magdeburg durchgeführt werden.

Es empfiehlt sich zur Verstetigung des sehr kooperativ geprägten Zusammenwirkens mit den Vertretern der Landkreise und Umlandkommunen, einen „Letter of Intent“, d.h. eine gemeinsame Absichtserklärung, für eine vertiefende Zusammenarbeit in diesem wichtigen Planungsthema zu unterzeichnen. Gleichzeitig sollten die zu beauftragenden nächsten Planungsschritte in einer begleitenden gemeinsamen Vereinbarung konkret geregelt werden.

Der Stadtrat der LH Magdeburg erhält anhand der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie fundierte Datengrundlagen zur Festlegung der weiteren Arbeitsschritte.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlagen: - Anlage 1-Übersichtsplan
- Anlage 2-Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Magdeburg