

Protokoll zur Bürgerbeteiligung Sichere Radverkehrsanlage entlang der Halberstädter Chaussee	Datum: 27.09.2024 Bearbeiter: Fr. Ehlert
Datum:	23.09.2024, 16:00 bis 17:40 Uhr
Besprechungsort:	Mensa im Baudezernat, An der Steinkuhle 6, Magdeburg
Leitung:	Frau Ehlert (Verkehrsplanung), Hr. Schönefeld (SVU Dresden)
Teilnehmer:	Vertreter*innen der Stadtverwaltung: - Herr Schröter (Verkehrsplanung) - Frau Meiners (Verkehrsplanung) - Frau Ehlert (Verkehrsplanung) - Frau Heynemann (Beschwerdemanagement und Bürgeranliegen) Vertreter*innen des Fachbüros: - Herr Schönefeld (SVU-Dresden) - Frau Hermann (SVU-Dresden) Weitere Teilnehmer*innen: - Herr Dreimann (ADFC) - Herr Canehl (ADFC) - Herr Beier (ADFC) - weitere 3 Vertreter*innen der Stadtverwaltung:
Verteiler:	Wie Teilnehmer und Einladung (Bürgerverein "Bürger für Ottersleben" e.V., Heimatverein Ottersleben e.V., GWA Ottersleben, ADFC) sowie auf Homepage
Anlage:	<ul style="list-style-type: none"> • 1. PowerPoint Präsentation zu allen Abschnitten • 2. PowerPoint Präsentation zum Abschnitt zw. Königstraße und Osterwedding-ger Chaussee

Anlass:

Mit der Durchführung dieser Bürgerbeteiligung sollen sich die Bürgerinnen und Bürger aus Ottersleben einbezogen wissen, Sie sollen über Vorhaben in Ihrem unmittelbaren Umfeld informiert werden. Hierdurch soll die Transparenz aber auch Verständnis beider Seiten für die Entscheidungsfindung geschaffen werden.

Ablauf:

Im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltung informierte zuerst Frau Ehlert allgemein über den Bearbeitungsstand der drei Projektabschnitte in der Halberstädter Chaussee. Anschließend stellte Herr Schönefeld die Lösungsvarianten für den zweiten Abschnitt (Königstraße bis Osterwedding-ger Chaussee) vor.

Zunächst wurde die Notwendigkeit dieser Maßnahme und die Aufgabenstellung aus der Drucksache DS0441/22/16 erläutert.

Der Straßenzug wurde in 3 Abschnitte, die unterschiedlichste Zustände und auch Radverkehrsanlagen-entypen vorweisen, unterteilt. Der erste Abschnitt zw. Amtsgartenstraße und Königstraße weist eine Länge von 1.400 m auf. Der zweite Abschnitt zw. Königstraße und Osterwedding-ger Chaussee ist ca. 1100 m lang. 2 Kilometer zieht sich der Streckenabschnitt zwischen Osterwedding-ger Chaussee bis Siedlung Baumschule.

Zu den jeweiligen 3. Abschnitten wurden der Bestand und die vorhandenen Probleme aufgezeigt und Lösungsvorschläge gegeben. (siehe Präsentation 1)

Parallel zur Bearbeitung des Verkehrskonzeptes zum 2. Abschnitt erfolgte bereits die Ausschreibung und Vergabe der Vorplanungsleistungen der Verkehrsanlagen aller Abschnitte. Bis März nächsten Jahres soll hier die Vorplanung abgeschlossen sein.

Im Nachgang zur Bestätigung der Maßnahmen sowie ggf. zur Beschaffung zusätzlicher finanzieller Mittel wird eine Drucksache in den Stadtrat eingebracht. Die weiteren Planungsschritte sowie die Vergabe der gebündelten Bauleistungen könnten dann bis Ende 2025 erfolgen, sodass die Fertigstellung aller genannten Abschnitte bis Mitte 2026 möglich wäre.

Nachfolgend wurden die 3 finalen Varianten des Verkehrskonzeptes zum 2. Abschnitt (zwischen Königstraße und Osterweddinger Chaussee) durch Hrn. Schönefeld erläutert (2. Präsentation).

Auch dieser Abschnitt wurde in zwei Bereiche unterteilt, da sowohl innerorts als auch außerorts eine geeignete Radverkehrsanlage gefunden werden muss, aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen, Regelmaße, vorhandene Verkehrszahlen sowie anzuwendende Richtlinien.

Diskussionen

Nachfolgend sind die Diskussionen mit Bezug zum Vortrag von Frau Ehlert (Präsentation 1) zusammengefasst.

1) Hr. Dreimann erkundigt sich nach dem Stand zur Thematik Straßenbahnverlängerung

Bisher erfolgt eine Machbarkeitsstudie zur Maßnahme. Diese wird derzeit erweitert um eine bereits enthaltene standardisierte Bewertung erstellt. Bei positiver Empfehlung kann eine Umsetzung ggf. bis zu 7 Jahren andauern. Bei Umsetzung wird dann u.a. auch die Radverkehrsanlage beplant. Somit sollen sich die finanziellen und baulichen Eingriffe für o.g. Vorhaben so gering wie möglich halten.

2) Für den Abschnitt zwischen Hängelsbreite und Wanzleber Chaussee wurde der Zustand als gut bewertet. Diese Betitelung ist für Hrn. Dreimann nicht akzeptabel, da hier auch keine regelkonformen Maße vorhanden sind, sowohl für den westl. Radschutzstreifen als auch dem östlichen Hochbordradweg.

Daraufhin wurde erläutert, dass es sich hier um eine von dem Radfahrenden akzeptierte und genutzte Radverkehrsanlage handelt, die aufgrund der Bestandssituation und den fehlenden Möglichkeiten zur Verbesserung auch belassen wird. Eine bauliche Verbreiterung ist hier nicht möglich, lediglich die Grasnarbenbeseitigung entlang des östlichen Radweges ist vorgesehen.

Nachfolgend sind die Diskussionen mit Bezug zum Vortrag von Herrn Schönefeld (Präsentation 2) zusammengefasst.

Zunächst spricht **Herr Dreimann** verschiedene Punkte an:

a) In Variante 1 (Modaler Filter) ist das Wenden nur möglich, wenn der unbefestigte Randstreifen nicht beparkt wird. Ob dies ausschließlich durch eine Beschilderung erreicht werden kann, ist zweifelhaft.

Herr Schönefeld erklärt, dass ein Fehlverhalten nicht generell ausgeschlossen werden kann. Angesichts des vergleichsweise geringen Parkdrucks sowie der konkreten Rahmenbedingungen ist aus fachplanerischer Sicht nicht mit relevanten Problemen zu rechnen. Da auch weiter südlich entsprechende Flächen zum Wenden zur Verfügung stehen, werden viele Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gar nicht erst bis an den Modalen Filter heranfahren. Zudem ist insgesamt von deutlich geringeren Verkehrsaufkommen auszugehen.

b) Bei Variante 2 (Einbahnstraße Außerortsbereich) wird dem Kfz-Verkehr eine Fahrbahn von 4,00 m zugesprochen. Der Radverkehr bekommt lediglich 2,50 m. Wären für den Kfz-Verkehr nicht lediglich 3,25 m ausreichend. Zudem beträgt die Regelbreite für einen gemeinsamen Geh- und Radweg mit Beidrichtungsnutzung nach ERA 3,00 m.

Hier wird SVU die Flächenverteilung nochmal nachprüfen und die Variante ggf. hinsichtlich der Breiten nachschärfen. Die Regelbreite von 3,00 m für Beidrichtungsnutzung bezieht sich gemäß ERA lediglich auf den Innerortsbereich. Außerorts liegt das Regelmaß bei 2,50 m.

Nachtrag: Die Fahrbahnbreite von 4,00 m leitet sich aus den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen ab und setzt sich aus einer 3,50 m breiten Fahrspur und einem 0,50 m breiten Seitenstreifen zusammen.

- c) *Variante 3 (Ausweichstellen) klingt an sich gut, doch ist zu bezweifeln das sich an das Schwerkverkehrsverbot aus einer Richtung gehalten wird. Insbesondere wenn der Pkw-Verkehr weiterhin durchfahren darf. Eine richtige Einbahnstraßenlösung wird eher akzeptiert.*

Herr Schönefeld erläutert, dass es nicht möglich ist Fehlverhalten durch die Infrastruktur gänzlich auszuschließen. Der Begegnungsfall Pkw / Lkw ist auch bei Fehlnutzungen gewährleistet. Probleme ergeben sich lediglich beim Begegnungsfall Lkw / Lkw. Angesichts der Verkehrszusammensetzung ist die Wahrscheinlichkeit, dass ein entgegen der Einbahnstraße fahrender Lkw einem anderen Lkw begegnet allerdings sehr gering einzuschätzen. Die Beschränkung für den Schwerverkehr ist erforderlich, um den nötigen Raum für den gemeinsamen Geh- und Radweg zu schaffen.

- d) *Die für den Fuß- und Radverkehr bei Variante 3 vorgesehenen Flächen sind zu gering und entsprechen nicht den Anforderungen an eine moderne und bedarfsgerechte Radverkehrsinfrastruktur.*

- e) *Die Mittelinsel über die Osterweddingener Chaussee sollte nicht soweit abgesetzt werden.*

Herr Schönefeld erläutert, dass hier lediglich eine erste Grundprüfung mit dem maximal möglichen Bemessungsfahrzeug vorgenommen wurde. Mit den richtigen Bemessungsfahrzeugen sowie eine Verfeinerung / Anpassung weiterer Parameter (Radien etc.) ist hier im Rahmen der nachfolgenden Planungsphasen eine weitere Optimierung möglich.

- f) *Dem Kriterium „Infrastruktur Fußverkehr“ sollte in der Bewertungsmatrix nicht so viel Bedeutung zugemessen werden, da dieser Netzabschnitt für den Fußverkehr kaum von Bedeutung ist*

Herr Schönefeld und Herr Strüber weisen darauf hin, dass im Sinne einer integrierten Betrachtung der Fußverkehr einen wichtigen und entsprechend mit zu bewertendem Bestandteil darstellt.

- g) **Herr Canehl** *sieht besonders positiv, dass eine Vorabsprache mit der Verkehrsbehörde zu den Lösungsansätzen stattgefunden hat. Er sieht die weiterentwickelten Lösungsvorschläge als den richtigen Weg an.*

- h) **Herr Dreimann** *erkundigt sich, wieso für Variante 1 (Modaler Filter) keine Piktogrammspur vorgesehen ist.*

Herr Schönefeld erläutert, dass eine Piktogrammspur nicht erforderlich ist, da sich nach Umsetzung des Modalen Filters die Verkehrsaufkommen auf das Niveau einer Anliegerstraße reduzieren werden.

Fazit:

Seitens des ADFC stellt Variante 2 (Einbahnstraße Außerortsbereich) die Vorzugslösung dar.

SVU passt die Lösungsvarianten hinsichtlich der besprochenen Punkte soweit zielführend nochmal an. Anschließend wird der Berichtentwurf angefertigt und das Projekt abgeschlossen. Die Ergebnisse werden für weiterführende Planungen von der Stadt an das für die Umsetzungsplanung beauftragte Büro übergeben.

aufgestellt: Ehlert (Verkehrsplanung)/ Hermann (SVU)