

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 66	S0207/07	09.04.2008

zum/zur

A0135/07 CDU-Fraktion

Bezeichnung

Weiterentwicklung der innerstädtischen Verkehrsinfrastruktur

Verteiler

Tag

Der Oberbürgermeister	29.04.2008
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	15.05.2008
Finanz- und Grundstücksausschuss	28.05.2008
Stadtrat	05.06.2008

Thema: Prüfung der Rahmenbedingungen für eine Tunnelverlängerung bis hinter die Kreuzung Ernst-Reuter-Allee/Otto-von-Guericke-Straße in Richtung Elbe

1. Bestehende Rahmenbedingungen

Verkehrliche Rahmenbedingungen

Im Jahr 1997 vom Stadtrat beschlossenen Verkehrskonzept Innenstadt (Beschlussnummer 558-28(II)95) sind die nachfolgenden Grundziele verankert:

- Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit der vorhandenen und geplanten Nutzungen in der Innenstadt Magdeburgs für den motorisierten Individualverkehr – vor allem für den Besucher-, Einkaufs- und Wirtschaftsverkehr.
- Die vorrangige Verbesserung der Innenstadterreichbarkeit sowie der Verkehrswege in der Innenstadt für den Umweltverbund (öffentlicher Personennahverkehr, Rad- und Fußgängerverkehr), die Beschleunigung der Straßenbahnen und Busse sowie der Anpassung des Straßenbahnverkehrs in den Hauptgeschäftsbereichen.
- Um dies auch bei zunehmender Motorisierung und der angestrebten Nutzungsverdichtung in der Innenstadt erreichen zu können, sind alle nicht auf die Innenstadt bezogenen Verkehre (Durchgangsverkehre) stufenweise auszulagern auf den in seiner Leistungsfähigkeit grundlegend zu verbessernden Cityring.

Ziele zur Schaffung einer intakten Innenstadt als Konzentration vielfältiger Nutzungen

- Die zentrale Funktion für das Land Sachsen-Anhalt, Stadt und Umland soll mit angemessener Größe und Gestaltung wahrgenommen werden können.
- Die räumliche Konzentration und vitale Mischung von Nutzungen müssen für alle Besucher und Bewohner gut und bequem zugänglich, sowie komfortabel erreichbar sein.
- Eine hohe Aufenthaltsqualität für Bewohner und Besucher sollte eine Innenstadt auszeichnen.
- Unter kommerziellen Aspekten sollte eine Innenstadt auch für innerstadtverträgliche Unternehmen interessant gemacht werden.

2. Vorhandene Verkehrssituation

Der Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee (ERA)/Otto-von-Guericke-Straße (OvG) ist gekennzeichnet durch hohe Verkehrsbelastungen im motorisierten Individualverkehr (MIV), einer starken Frequentierung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und starken Fußgänger- und Radfahrerströmen.

Infolge der bevorrechtigten ÖPNV-Abwicklung sind die Freizeiten für den MIV hauptsächlich in der Nord-Süd-Beziehung eingeschränkt.

Gleichfalls ergeben sich in der Nord- bzw. Südzufahrt der Otto-v.-Guericke-Str. Probleme, wo die Rechts- bzw. Linksabbieger in Richtung Ernst-Reuter-Allee sich zeitweise bis zum nächsten Knotenpunkt aufstauen.

Probleme am Knotenpunkt werden auch besonders deutlich in der West-Ost/ Ost-West-Richtung durch lange Stauerscheinungen in der Ernst-Reuter-Allee, da der starke Rechtsabbieger die starken Fußgängerströme berücksichtigen muss.

Die Rückstaulänge reicht in Richtung Westen der Ernst-Reuter-Allee zeitweise bis an den Damaschkeplatz. Ähnlich stellt sich diese Situation aus Richtung Osten dar. Hier staut sich der Verkehr zu Spitzenzeiten bis in den Knotenpunkt Breiter Weg zurück, was durch die Verflechtung der zwei Geradeauspuren und der Fußgängerampel in Höhe der Brandenburger Str. hervorgerufen wird.

Die Rückstausituationen führen in den Verkehrsspitzenzeiten auch zu Beeinträchtigungen des ÖPNV. Für den bestehenden Knotenpunkt wurde nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001, Fassung 2005) die Verkehrsqualitätsstufe F, die schlechteste Qualitätsstufe, ermittelt. Eine Veränderung der Signalisierung ist an dem bestehenden Knoten nicht möglich, da hierfür kein Spielraum mehr besteht.

Die vorhandene, teils historische Bebauung der Ernst-Reuter-Allee zwischen dem Damaschkeplatz und der Jakobstraße setzt einerseits räumliche Grenzen zur Aufnahme aller Verkehrsteilnehmer und schafft andererseits, auf Grund von überbreiten Straßenräumen, erhebliche Trennwirkungen zwischen den Geschäftsbereichen beiderseits der Ernst-Reuter-Allee zwischen der Otto-von-Guericke-Straße und der Jakobstraße. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Attraktivität der Magdeburger Innenstadt durch die Menge der Kraftfahrzeuge sowie eine Gefährdung aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere der die Straße querenden Fußgänger und Radfahrer, bestimmen die gegenwärtige Situation.

3. Verkehrsentwicklung

Zur Ermittlung der Prognosebelegung für das Jahr 2015 wurde das derzeitige Straßennetz, entsprechend dem verkehrlichen Leitbild und des Verkehrskonzeptes Innenstadt, um perspektivisch geplante Verkehrsmaßnahmen, ergänzt bzw. präzisiert:

- Umsetzung des Verkehrskonzeptes „Innenstadt“ mit den Schwerpunkten der Ertüchtigung des City-Ringes und damit verbunden der Ausbau des durchgehend vierstreifigen Schleinfelds, der Ertüchtigung der Johannisbergstraße sowie die Sperrung des Breiten Weges für den Kfz-Verkehr in Höhe Allee-Center.
- Weitere Komplettierung des Magdeburger Ringes im Bereich Brenneckestraße und Fermersleber Weg (Rampenneubau).
- Ertüchtigung der Ernst-Reuter-Allee unter den Eisenbahnbrücken stadteinwärts; mit einer und stadtauswärts mit zwei Kfz-Spuren.
- Ertüchtigung der Eisenbahnbrücke Walter-Rathenau-Str. im Zuge der B1.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Verkehrsbelegung der Ernst-Reuter-Allee unterhalb der Eisenbahnbrücken maßgeblich von der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Ernst-Reuter-Allee/Otto-von-Guericke-Straße bestimmt wird.

Im Vergleich der verschiedenen Berechnungen wird auffällig, dass sich bei der Beibehaltung der Knotenpunktsgeometrie und der LSA - Programmierung mit dem Ausbau unterhalb der DB-Brücken in der Prognose keine grundlegenden Veränderungen im Kfz-Aufkommen ergeben. Die derzeit unbefriedigende Situation sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch für den Umweltverbund (ÖPNV; Rad- und Fußgängerverkehr) bleibt erhalten.

Der Abschnitt zwischen dem Magdeburger Ring und der Weinarkade ist durch folgende Verkehrsströme belastet:

- ca. 31.000 Kfz/24h,
- zukünftig 34 Straßenbahnen/h je Richtung in den Spitzenzeiten,
- bis zu 690 Fußgänger/h queren zu Spitzenzeiten derzeit den Kreuzungsbereich Ernst-Reuter-Allee/ Otto-v.-Guericke-Str. je Richtung,
- 520 Radfahrer/h nutzen zu Spitzenzeiten die Radwege entlang der Ernst-Reuter-Allee,
- 13.000 bis 14.000 Ein- und Aussteiger pro Tag frequentieren gegenwärtig die Haltestellen Damschkeplatz/ZOB und City Carré/Hbf..

4. Vorschläge zur optimalen zukunftsorientierten Verkehrsentwicklung und deren Umsetzung

Die Verkehrsuntersuchung hat gezeigt, dass sich der Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee/Otto-von-Guericke-Str. mit seiner Spuraufteilung an der Leistungsgrenze befindet, Verlustzeiten und hoher Rückstau bis weit in den geplanten Tunnel und bis zum Damaschkeplatz wären wie schon derzeit die Folge. Um dies zu vermeiden ist entweder eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens aus Richtung Westen, oder eine bauliche Umgestaltung des v.g. Knotenpunktes notwendig.

4.1 Notwendigkeit = Umsetzung der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee, Variante 3, entsprechend Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) § 12 Nr. 2

Mit der Entscheidung der Landeshauptstadt Magdeburg zur Umsetzung der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme am Knoten MD im Zusammenwirken mit der DB Netz AG und der MVB, werden die Voraussetzungen zur Lösung eines bestehenden Verkehrsproblems geschaffen.

Die Zielrichtung der Umsetzung einer optimalen zukunftsorientierten Verkehrsentwicklung, ohne das grundsätzliche Verkehrskonzept Innenstadt der Landeshauptstadt Magdeburg zu unterlaufen, führt dazu, möglichst auch die vorhandene Situation betreffs der Verkehrsqualität des besagten Knotenpunktes zu verbessern.

Unter Beachtung der vorhandenen Verkehrszahlen des Ist-Zustandes und der Prognose für den MIV, ÖPNV, Fußgänger- und Radfahrerverkehr ist diese Lösung nicht durch verkehrsregelnde Maßnahmen erreichbar.

Die vorhandenen Verkehrszahlen des MIV sind gleichwohl nicht in der Art und Weise minimierbar, so dass die Mindestqualität für leistungsfähige Knotenpunkte, die Qualitätsstufe D, mit dieser Variante erreichbar wäre.

Die partielle, richtungsgeführte oder vollständige Trennung des MIV vom ÖPNV und den Fußgängern und Radfahrern ist unter Beachtung der ohnehin anstehenden Verkehrsführung der ERA die einzige Möglichkeit, o.g. Qualitätsstufe zu erreichen.

Unter Beachtung dieser Feststellung ist eine Unterteilung in eine kurzfristige, mittelfristige und langfristige oder Mindestausbaustufe und optimierte Verkehrsgesamtlösung von Nöten.

4.2 Kurzfristige Planung = partielle Tunnelverlängerung in Richtung Osten bis zur Krügerbrücke (sh. Anlage 1)

Eine niveaufreie Führung der Verkehrsströme in Ost-West- und West-Ost-Richtung in einer separaten Unterführung (Ebene –1), von den übrigen Fahrbeziehungen getrennt, ist die Grundlösung zur Schaffung einer erheblich verbesserten Verkehrsqualität.

Die Abwicklung aller Fahrbeziehungen ab dieser Kreuzung würde weiterhin bestehen bleiben. Die Fahrspuraufteilung in den Zu- und Abfahrten der Otto-von-Guericke-Straße würde nicht verändert werden.

Durch die Verlegung der Geradeauspuren in der Ernst-Reuter-Allee in die –1 Ebene“ im Knotenpunktsbereich würden die Zufahrtsspuren am Knotenpunkt von derzeit drei (Links, Geradeaus, Geradeaus-Rechts) auf zwei Fahrspuren (Links, Rechts) reduziert werden können. Die rechte Abbiegespur erhält für den Havariefall eine verkehrsgelenkte Freischaltung zur Aufnahme des Geradeausverkehrs.

Ebenfalls könnten dann die Abfahrspuren aus dem Knoten in Richtung Breiter Weg von zwei auf eine Fahrspur verringert werden.

In Richtung Damaschkeplatz steht zur Zeit nur eine Fahrspur mit einem kurzen 2-spurigen Verflechtungsbereich zur Verfügung. Zukünftig sind insgesamt 2 Spuren zur Aufnahme des Fahrverkehrs in Richtung Westen vorhanden.

Die beiliegende Variantenuntersuchung (Anlage 1) zeigt hierzu interessante Lösungen auf.

Vorteile dieser Variante:

- Mit einer neuen, planfreien Führung der Fahrbeziehungen in Ost-West-Richtung wird die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee/Otto-von-Guericke-Straße erhöht, werden die Rückstauerscheinungen verringert und die Umweltbeeinträchtigungen durch Lärm- und Schadstoffemissionen im Kreuzungsbereich der Ernst-Reuter-Allee/Otto-von-Guericke-Straße und im Tunnel gemindert.
- Die zwingend erforderliche Aufstellfläche für die Feuerwehr auf der Nordseite des City-Carré ist mit der Tunnelverlängerung bis hinter den Kreuzungsbereich der Otto-von-Guericke-Str. problemlos möglich.
- Der Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee/Otto-von-Guericke-Str. kann für die Fußgänger und Radfahrer verkehrssicherer gestaltet werden. Die Wegebeziehung vom Hauptbahnhof in Richtung Elbe (Bahn/ Rad) könnte somit optimal und verkehrssicherer gelöst werden.
- Die Lärm- und Schadstoffbelastung konzentriert sich mit der Tunnelverlängerung nicht mehr nur alleine auf den Kreuzungsbereich innerhalb der bestehenden Bebauung.
- Mit der Verbesserung der Verkehrsqualität an dem Knotenpunkt tritt durch die Trennung der Verkehre auch für den ÖPNV eine deutliche Verbesserung auf, was für die Bescheidung von Fördermitteln notwendig ist.
- Diese Lösung bildet für die Zukunft die Grundlage für weitere Ausbau- und Gestaltungsvarianten des Verkehrsknotens Ernst-Reuter-Allee/Otto-von-Guericke-Straße mit dem Ziel der Umsetzung des „Verkehrskonzeptes Innenstadt“.
- Mit dieser, wie mit den nachfolgend aufgeführten Varianten erfolgt eine deutliche städtebauliche Aufwertung des Innenstadtbereiches.

In einer ersten Kostenschätzung, im Rahmen einer Studie, wurden für die Umsetzung dieser Maßnahme Kosten in Höhe von ca. 12 Mio EUR ermittelt. Hier hätte die Landeshauptstadt Magdeburg bei einer Förderung von 80 % einen Eigenanteil von 2,4 Mio EUR zu tragen.

4.3 Mittelfristige Planung = Untertunnelung des gesamten Kreuzungsbereiches (Richtung Osten und Richtung Norden + Süden) der Ernst-Reuter-Allee/Otto-von-Guericke-Straße (sh. Anlage 2 und 3)

Die weiterhin vorhandenen Beeinträchtigungen des Knotenpunktes Ernst-Reuter-Allee/Otto-von-Guericke-Straße, auch nach der Umsetzung der kurzfristigen Planung, sind für das Gesamtstadtbild - Zentrum der Landeshauptstadt Magdeburg-, nur dann auch positiv, bürgerfreundlich umsetzbar, wenn auch die Verkehrsströme des MIV und des Schwerlastverkehrs im Zuge der Otto-von-Guericke-Str. in die „-1 Ebene“ verlagert werden.

D.h., die teilniveaufreie Lösung der kurzfristigen Planung (4.2) wird in eine vollständig niveaufreie Knotenpunkt-lösung fortgeschrieben und somit eine Fußgängerzone vom Bahnhof bis zur Elbe geschaffen (Kostenschätzung ca. 28 Mio EUR). Damit könnte die Straßenbahnhaltestelle wieder vor dem City-Carré eingeordnet werden.

Für diese Vorschläge wären weitere vertiefende Untersuchungen in Form einer Machbarkeitsstudie erforderlich.

In den Anlagen 3 und 4 wird hier ein Vorschlag für eine langfristige, zukunftsorientierte Verkehrsentwicklung dargestellt.

4.4 Langfristige Planung = Tunnelverlängerung in Richtung Osten bis zum Allee-Center (Hartstraße) (sh. Anlage 4)

Die Ernst-Reuter-Allee dient der Erschließung der Innenstadt der Landeshauptstadt Magdeburg als regionales Oberzentrum mit ihren kerngebietstypischen Einzelhandelsnutzungen sowie den zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, Verwaltung und Kultur.

Eine zukunftsorientierte Tunnelverlängerung bis zum Allee-Center würde die Innenstadt, ohne sichtbaren Kfz-Verkehr, für den Fußgänger- und Radverkehr individuell erlebbarer machen und in besonderem Maße erheblich städtebaulich aufwerten.

Eine Gestaltung in Anlehnung der Gestaltung im Breiten Weg/Nordabschnitt wäre denkbar.

Eine separate Gleisanlage, die durch eine attraktive Begrünung von der Fußgängerzone optisch abgetrennt wird, bietet Sicherheit für die Fußgänger. Weitere Gestaltungsmöglichkeiten in den übrigen Flächen schaffen das entsprechende Großstadtflair.

Die angrenzenden Tiefgaragenzufahrten (Ulrichhaus/Allee-Center) können in der „-1 Ebene“ angeschlossen werden.

5. Finanzierungsmöglichkeiten

Für die Absicherung der Finanzierung besteht die Möglichkeit der Beantragung von Fördermitteln. Hierfür gibt es grundsätzlich nachfolgende Finanzierungsmöglichkeiten:

- über das Entflechtungsgesetz mit einem 80 %-igen Förderanteil für die Stadt,
- die Finanzierung über das ÖPNV Förderprogramm mit einem 90 %-igem Förderanteil für die Stadt,
- die projektbezogene EFRE-Förderung in Anlehnung an die ggf. geplante EFRE-Förderung des Gesamtknotens Magdeburg seitens der DB Netz AG
- die Teilförderung einzelner Bausteine über das Schnittstellenprogramm der NASA und die möglichen Sonderfördermöglichkeiten durch das Land.

Eine Finanzierung aus Mitteln nach § 3 EntflechtG kann nur bis 2013 erfolgen. Ab 2014 stehen diese Mittel nicht mehr zur Verfügung. Nachfolgende Finanzierungsregelungen sind derzeit ungewiss.

Weiterhin besteht bei o.g. Fördermaßnahmen die Möglichkeit, den Eigenanteil (20 %) über das Finanzierungsausgleichsgesetz (FAG) gefördert zu bekommen.

6. Fazit

Eine Veränderung der Knotenpunktgestaltung am Knoten Weinarkade sollte tiefergreifend untersucht werden.

Die Kernpunkte einer Aufgabenstellung für eine Untersuchung in Varianten sollten sein:

- Verringerung des MIV-Anteils aus Richtung West durch Einsatz von Pfortnerrampen im Bereich des Damaschkeplatzes
- Überprüfung der Führung der Linien bei der geplanten Erhöhung der Zugfolge der Straßenbahnen
- Optimierung der MVB Haltestellen
- Veränderung der Knotenpunktgeometrie in der Nullebene
- Veränderung der Knotenpunktgeometrie in der -1 Ebene
- Ermittlung der Leistungsfähigkeit für einzelne Varianten
- Darstellung der Verbesserung der Sicherheitsbelange für den nichtmotorisierten Verkehr
- Abschätzung der Umweltauswirkungen
- Möglichkeiten der Kombination mit der Baumaßnahme EÜ Ernst-Reuter-Allee
- Grobkostenschätzung für die Varianten

Hierzu müsste kurzfristig eine weiterführende Verkehrsuntersuchung beauftragt werden. Geschätzt wird, dass hierfür mindestens 40.000,- EUR erforderlich sind.

Marx

Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlagen

1. Vorschlag für eine kurzfristige Lösung
2. Vorschlag für eine mittelfristige Lösung
3. Vorschlag für eine optimale Wegebeziehung vom Bahnhof bis zur Elbe
4. Vorschlag für die Tunnelverlängerung bis zum Allee-Center