

# Landeshauptstadt Magdeburg

## Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0076/14	19.03.2014
zum/zur		
A0027/14 SPD-Stadtratsfraktion, Fraktion DIE LINKE/Menschenrechte, Tier- und Naturschutz		
Bezeichnung		
Verkehrskonzept für Brückfeld und Cracau		
Verteiler		Tag
Der Oberbürgermeister		25.03.2014
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr		10.04.2014
Stadtrat		22.05.2014

*Der Oberbürgermeister wird beauftragt, im Zuge der neuen Anbindung der Brücke über die Alte Elbe an den Heumarkt und in Hinblick auf die zu erwartende, steigende Belastung in Brückfeld und Cracau ein neues Konzept zur künftigen Verkehrsführung in diesen Stadtteilen, insbesondere für den Durchgangsverkehr Richtung Schönebeck, vorzulegen.*

Die Verwaltung erachtet es als derzeit nicht erforderlich, ein neues Konzept zur Verkehrsführung für den gesamten Bereich der Stadtteile Brückfeld und Cracau zu erarbeiten. Folgende Gründe sprechen für diese Einschätzung:

Mit der in Ost-West-Richtung über die Berliner Chaussee, Jerichower Straße und den **Nordbrückenzug** verlaufenden Bundesstraße 1 werden die ostelbischen Stadtteile durch eine leistungsfähige Hauptverkehrsstraße überregionaler Bedeutung an den Cityring, das Stadtzentrum sowie die anderen westelbischen Stadtteile angebunden. Mit knapp zwei Drittel der die Elbe im Stadtgebiet querenden Kfz-Gesamtverkehrsmenge nimmt der Nordbrückenzug den überwiegenden Teil des Ost-West-Verkehrs und davon den wesentlichen Teil des Durchgangsverkehrs auf.

Die B1 dient nur mittelbar und nur über erhebliche Umwege dem Verkehr zwischen Magdeburg und Schönebeck. Verkehre in dieser Relation sind daher sehr gering.

Die Strombrücke, die Zoll- sowie die Anna-Ebert-Brücke verbinden das Stadtzentrum mit den östlich der Elbe gelegenen Stadtteilen und Veranstaltungsräumen als **südlicher Brückenzug**. Sie werden durch Fußgänger, Radfahrer, den motorisierten Individualverkehr (MIV) wie auch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) - d.h. auch durch Straßenbahnen - genutzt.

Mit dem Projekt „**Neubau Elbbrücken**“ - d.h. mit der Ertüchtigung des Strombrückenzuges - sollen mittels schlanker Brückenneubauten über Zoll- und Alte Elbe die bestehenden, in die Jahre gekommenen Brücken von ÖPNV und MIV entlastet, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht sowie die bestehenden und künftigen verkehrlichen Aufgaben gesichert werden.

Die Zoll- und die Anna-Ebert-Brücke sollen nach Fertigstellung der parallel liegenden Brückenneubauten ausschließlich der Erschließung der Wohngebiete Werder und Heumarkt dienen.

Die bisherigen gegenseitigen Verkehrsbehinderungen treten meist durch die Überlagerung der verschiedenen Verkehrsarten - insbesondere ÖPNV und MIV - im Bereich der Anna-Ebert-Brücke und der Zollbrücke auf.

Die Dimensionierung der neuen Verkehrsanlage mit besonderem Bahnkörper für die Straßenbahn, barrierefreien Haltestellen, separat geführtem Kfz-Verkehr und separaten Rad- und Gehbahnen ist so geplant, dass diese das Verkehrsaufkommen in derzeitiger Gesamtmenge in guter Verkehrsqualität bewältigen kann.

Die neue Straßenraumaufteilung mit jeweils einer Kfz-Spur je Richtung und in unabhängiger Führung der ÖPNV-Trasse ermöglicht Reserven, die in der Spitzenzeit zusätzliche Verkehre von ca. 10 % im Querschnitt zulassen. Dies ist für Sondersituationen bei Großveranstaltungen von Bedeutung. Die Entflechtung der Verkehrsarten – d.h. die Führung der verschiedenen Verkehrsarten unabhängig voneinander – ist ein wichtiges Grundanliegen der Brücken-Gesamtplanung.

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes für die östlich der Elbe gelegenen Stadtteile (I 0003/10) wurde die Verlängerung der Friedrich-Ebert-Straße als eine optionale Maßnahme mit Ziel einer Entlastung der Genthiner Straße durch Verkehrsverlagerung auf den Straßenzug Potsdamer / Babelsberger Straße betrachtet. Eine Realisierung der Maßnahme „Verlängerung der Friedrich-Ebert-Straße“ wurde unter verkehrlichen und finanziellen Gesichtspunkten im o.g. Verkehrskonzept nicht als vordringlich erforderlich bewertet. Eine Flächenfreihaltung zur Sicherung einer langfristigen Option wurde jedoch empfohlen.

Für den Fall, dass die Planung der verlängerten Friedrich-Ebert-Straße auf politische Initiative hin weiter vorangetrieben werden soll, ist Folgendes zu beachten:

Durch den Bau der verlängerten Friedrich-Ebert-Straße als Hauptnetzstraße würde eine wesentliche Änderung von Straßen gem. § 37 Abs. 1 und 4 StrG LSA erfolgen. Hierzu ist entweder ein straßenrechtliches Fachplanungsverfahren oder eine planfeststellungsersetzende Festsetzung im Bebauungsplan erforderlich.

Eine planfeststellungsersetzende Festsetzung im Bebauungsplan erfordert umfängliche Variantenbetrachtungen sowie weiträumige Untersuchungen zu Verkehrsströmen und den damit verbundenen Lärmbelastungen.

Es ist unabhängig zu Vorgenanntem davon auszugehen, dass der Verkehr aus der Magdeburger Innenstadt in Richtung Schönebeck aufgrund bestehender Reisezeitvorteile auch nach Fertigstellung des Vorhabens „Neubau Elbbrücken“ überwiegend über westlich der Elbe gelegene Straßenzüge (Magdeburger Ring / A 14 bzw. Schleifufer / Schönbecker Straße) bewältigt wird. Anhaltspunkte für zusätzliche Durchgangsverkehre in Richtung Pretzien und Schönebeck im Bereich der Wohngebiete östlich der Elbe sind derzeit nicht erkennbar.

Es ist davon auszugehen, dass es derzeit nicht erforderlich ist, ein neues Konzept zur Verkehrsführung für den gesamten Bereich der Stadtteile Brückfeld und Cracau zu erarbeiten.

Ein vertiefendes Verkehrskonzept für den Teilraum des Umfeldes der Friedrich-Ebert-Straße / Genthiner Straße sowie Potsdamer + Babelsberger Straße ist im Zuge des Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplans 262-2 erforderlich, wenn dieser Bebauungsplan Rechtsgrundlage für den Bau der Verlängerten Friedrich-Ebert-Straße werden soll (als planfeststellungsersetzender B-Plan). Eine Bereitstellung von Haushaltsmitteln ist dann sicher zu stellen.

Dr. Scheidemann  
Beigeordneter für Stadtentwicklung,  
Bau und Verkehr