

Verkehrskonzept Hopfengarten

Veranlassung

Der Hopfengarten wurde nach der Wende durch den Ausbau von Straßenräumen und durch Modernisierung und Neubau von Wohngebäuden, Verkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen städtebaulich deutlich aufgewertet.

Am südlichen und südöstlichen Rand der alten Siedlungen Hopfengarten sind neue Handels- und Dienstleistungsstandorte entstanden.

Ehemalige Industriegroßstandorte wie SKET, SKL und RAW, die die Verkehrsbelegung der Hauptverbindungen im Hopfengarten dominierten, sind heute nicht mehr vorhanden, bzw. nur in wesentlich geringeren Strukturgrößen wirksam. Die strukturellen Veränderungen, die stärkere Nutzung des Kfz-Verkehrs und die gewachsene Verbundenheit der Bürgerinnen und Bürger zu Ihrem Wohngebiet bringen aber neue Konflikte, die sich in konkreten Forderungen und Vorschlägen zu Verkehrsmaßnahmen artikulieren.

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes wurden durch eine Analyse der Verkehrsentwicklung, die z. T. kontroversen Diskussionen und Vorstellungen versachlicht und gleichzeitig Maßnahmen zur weiteren Verkehrsberuhigung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im weitgehenden Konsens mit den Anwohnern und den im Hopfengarten ansässigen Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen entwickelt.

Im Hopfengarten wohnen gegenwärtig 5.146 EW mit Haupt- und Nebenwohnsitz. Bis 2010 wird im Gegensatz zur Entwicklung in anderen Stadtteilen der Landeshauptstadt Magdeburg mit einer Erhöhung der Einwohnerzahl durch weiteren Wohnungsbau um 8% gerechnet.

In den größeren Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen am Hopfengarten arbeiten ca. 1.300 Personen, davon ca. 1.000 Personen im Bereich der G.-Ricker-Straße.

Straßennetz

Das Untersuchungsgebiet ist über die Sammelstraßen des Nebennetzes

- Lindenplan – Hopfenbreite
- Am Hopfengarten

an die tangierenden Hauptnetzstraßen Leipziger Chaussee, Schilfbreite, Gustav-Ricker-Straße und Ottersleber Chaussee angebunden. Zusätzliche Anbindungen bestehen an das Hauptverkehrsnetz über den Klostergraben, die Carnotstraße und den Heinz-Sommer-Weg.

Die Straße Am Hopfengarten ist durch eine Einengung für den LKW-Verkehr gesperrt (Verbot für Fahrzeuge über 1,90 m Breite) und die weitere Verbindung zur Fr.-List-Straße am Bahnübergang durch hohe Schrankenschließzeiten stark eingeschränkt. Die Schrankenschließzeiten haben sich mit der Umstellung auf eine automatisch bediente Halbschrankenanlage gegenüber der manuell bedienten Schrankenanlage verschlechtert. Zu den Spitzenverkehrszeiten ist die Schranke 3 mal pro Stunde länger als 10 Minuten geschlossen.

Im Hopfengarten ist mit Ausnahme der G.-Ricker-Straße, der Carnotstraße und eines Teilabschnittes der Straße Am Hopfengarten nur Tempo-30 zugelassen.

Durch die Landeshauptstadt Magdeburg und durch Investoren wurden im Hopfengarten nach 1990 in beachtlichem Umfang Straßen grundhaft saniert bzw. neu ausgebaut. Das betrifft ca. 72 % des Straßennetzes.

Bei 5,4km des Straßennetzes wird Sanierungsbedarf auch im Zusammenhang mit erforderlichen stadtechnischen Maßnahmen gesehen. Das betrifft vorrangig die Straßen in der Karl-Marx-Siedlung, den Ottern- und Hermelinweg und den Lindenplan (s. Anlage 2).

Verkehrsbelegung und Verkehrsaufkommen

Die Verkehrszählungen des Stadtplanungsamtes der Landeshauptstadt Magdeburg im Hopfengarten in den letzten Jahren weisen folgende Verkehrsbelegungen aus:

Hauptnetzstraße

Leipziger Chaussee	14.600 – 18.600 Kfz / Tag
Schilfbreite	7.200 – 12.900 Kfz / Tag
Ottersleber Chaussee	9.500 – 16.300 Kfz / Tag
Gustav-Ricker-Straße	4.700 – 6.000 Kfz / Tag

Die Sammelstraßen des Nebennetzes im Hopfengarten haben folgende Belegung:

Am Hopfengarten	2.300 – 4.900 Kfz / Tag
Lindenplan – Hopfenbreite	2.800 – 3.000 Kfz / Tag

Die Anliegerstraßen weisen Verkehrsbelegungen zwischen 200 bis 700 Kfz / Tag. Stärker belegt sind der nördliche und südliche Teilabschnitt des Ahornweges mit 1.000 Kfz / Tag auf. Die höhere Belegung resultiert zum einen aus der Netzstruktur mit Bündelung des Verkehrs des Kiefern-, Hagebutten-, Brombeer- und teilweise Heinz-Sommer-Weges, aber auch aus Durchgangsverkehr.

Die Verkehrsbelegung in der Spitzenstunde 16:00 – 17:00 Uhr liegt im Durchschnitt bei 10 – 11 % des Tagesverkehrs. Das sind in den Anliegerstraßen Verkehrsbelegungen zwischen 20 – 70 Kfz pro Stunde.

Der Anteil des LKW-Verkehrs ist mit 2 – 5% des Gesamtverkehrs gering. Nur auf der G.-Ricker-Straße und auf der Straße Am Hopfengarten östlich der G.-Ricker-Straße liegt der LKW-Anteil bei 6 – 12%.

Verkehrsbelegungen bis zu 300 Kfz / Tag entsprechen normalen Bedingungen für Anliegerstraßen mit geschlossener Bebauung am Stadtrand. So fahren bei einer Tagesbelegung von 300 Kfz / Tag in der Spitzenstunde 30 Kfz, d. h. durchschnittlich alle 2 Minuten fährt ein Kfz in der Straße. Außerhalb der Verkehrsspitzen früh und nachmittags geht die Verkehrsbelegung stark zurück.

1998 wurde im Hopfengarten eine Erhebung zur Erfassung des Durchgangsverkehrs durch Erfassung der Fahrzeugnummern durchgeführt.

Danach waren 44% des Gesamtverkehrs auf der Straße Am Hopfengarten Durchgangsverkehr. Im Lindenplan und in der Hopfenbreite lag der Anteil des Durchgangsverkehrs bei 18% bzw. 26%. Die für den Durchgangsverkehr offenen parallelen Straßen zwischen dem Lindenplan – Hopfenbreite und Am Hopfengarten hatten im Durchschnitt einen Anteil von 19% Durchgangsverkehr.

Auf eine neue Erfassung des Durchgangsverkehrs musste auf Grund des hohen personellen und finanziellen Aufwandes verzichtet werden. Es kann aber davon

ausgegangen werden, dass sich die Grundstruktur des Durchgangsverkehrs nicht gravierend verändert hat. Verkehrsgewohnheiten halten sich meist dauerhaft und die Verkehrsbelegungen im Lindenplan und in der Hopfenbreite haben sich seit 1998 nur unwesentlich verändert.

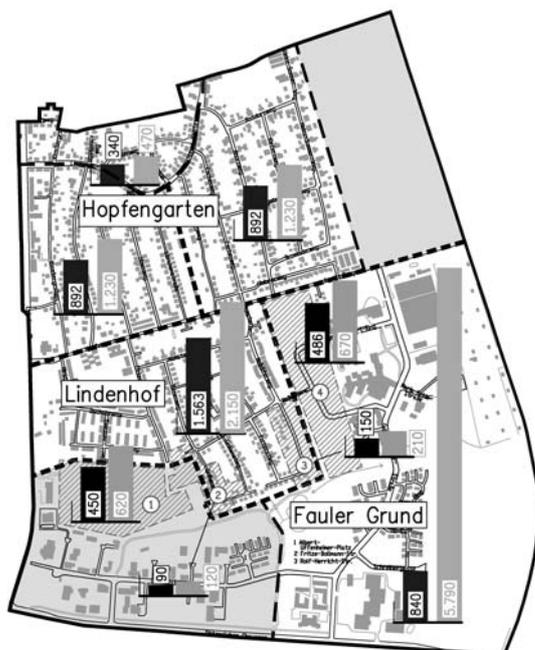
Das Eigenverkehrsaufkommen der Einwohner des Hopfengartens wurde auf der Grundlage der EW-Zahlen berechnet.

Das Verkehrsaufkommen der größeren Handels- und Dienstleistungseinrichtungen im Hopfengarten wurde aus einer speziellen Befragung dieser Einrichtungen abgeleitet.

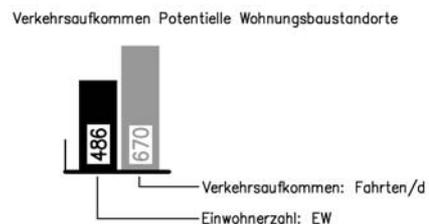
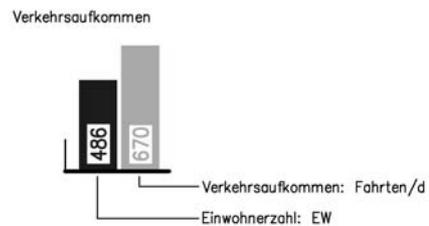
Das Eigenverkehrsaufkommen (Quell- u. Zielverkehr) hat auf Grund der starken Nutzung individueller Kfz eine beachtliche Größe (s. Abb. 1)

Das Verkehrsaufkommen wird sich im Stadtteil Hopfengarten durch eine in der Perspektive mögliche weitere Wohnbebauung an einigen Standorten erhöhen. Entsprechend dem Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Magdeburg und zum Teil bereits vorliegenden B-Plänen geht es um folgende Standorte:

Nr.	Standortlage	Mögliche WE	Verkehrsaufkommen Kfz-Fahrten /d
①	Hinter Autoteile Unger	100 – 200	620
②	Südteil Grillenstieg	30	120
③	Südteil Maikäferweg	50	210
④	Doctor-Eisenbart-Ring	162	670



Legende



1.....4 geplante Wohnungsstandorte

Abb. 1 Eigenverkehrsaufkommen der Teilgebiete
Ruhender Verkehr

Am Hopfengarten parken die Bewohner im Bereich der Ein- und Zweifamilienhausbebauung überwiegend auf ihren Grundstücken. Die Straßenräume sind deshalb weitgehend frei und verleiten zum schnelleren Fahren und zum Durchfahren. Parkdruck besteht nur in folgenden Bereichen:

- In der Hopfenbreite zwischen Schilfbreite und Ahornweg (Überlagerung Einwohner- und Besucherverkehr)
- Um dem Hopfenplatz (Einkaufs- und Besorgungsverkehr)
- Lindenplan zwischen Leipziger Chaussee und Klostergraben (Einwohner-, Einkaufs- und Besorgungsverkehr)
- Teile des Heinz-Sommer- und des Rotdornweges (Berufsverkehr von benachbarten Einrichtungen und Firmen)
- In der Lindenhofsiedlung

Kritik zu ruhenden Verkehr gibt es immer wieder aus dem Bereich um den Heinz-Sommer-Weg. Hier parken Schüler aus der benachbarten Berufsschule für Ernährungswirtschaft und dem SKET MAB auf Grund fehlender oder gebührenpflichtiger Parkmöglichkeiten in dieser Einrichtung bzw. diesem Unternehmen.

Fußgänger- und Radverkehr

Innerhalb des Stadtteiles Hopfengarten bestehen relativ gute Bedingungen für den Fußgängerverkehr durch weitgehend befestigte Gehwege und geringe Verkehrsbelastung in den meisten Straßen. Befestigte Gehwege fehlen jedoch weitgehend in den Anliegerstraßen der Karl-Marx-Siedlung. Auch für das Radfahren bestehen im Hopfengarten in den Tempo 30-Zonen gute Bedingungen. Problematisch sind die Querungsmöglichkeiten der Fußgänger über die Leipziger Chaussee am Lindenplan und am Neptunweg. Unattraktiv und in einem schlechten Zustand sind die Fußwege bzw. Radfahrmöglichkeiten vom Hopfengarten zur Elbe bzw. zum Salbker See über den Schanzenweg und über die Fr.-List-Straße.

Wünschenswert ist auch der Ausbau der Radwegverbindung vom Hopfengarten nach Beyendorf.

Öffentlicher Personennahverkehr

Durch den Straßenbahnverkehr ist nur der Nordwestteil des Hopfengartens erschlossen. Der Lindenhof und der Faule Grund sind durch die Buslinie 54 mit einer Taktzeit von 20 Minuten in der Hauptverkehrszeit, sonst 25 Minuten erschlossen mit Umsteigemöglichkeiten zur Straßenbahn an der Leipziger Chaussee in Höhe Quittenweg. Der Nordostteil des Hopfengartens wird auch durch die Buslinie 54 und teilweise durch den Haltepunkt Magdeburg-Thälmannwerk erschlossen.

Die ÖPNV-Erschließung des Hopfengartens für die Hauptrelationen in Richtung Innenstadt ist eher schlecht und verstärkt die Nutzung des individuellen Kfz-Verkehrs. Erst mit der geplanten Verlängerung der Straßenbahn in der Leipziger Chaussee und den neuen Straßenbahnhaltestellen in Höhe Weinbrennerallee, Am Hopfengarten und Milchstraße wird eine wesentliche Verbesserung im ÖPNV erreicht.

Verkehrskonzept für den Hopfengarten

Grundkonzept

1. Das historisch gewachsene Straßennetz in Verbindung mit der vorhandenen Verkehrsorganisation sollte auch in Zukunft ohne größere Veränderungen beibehalten werden (s. Anlage 3). Der teilweise noch vorhandene gebietsfremde Schleichverkehr in einigen Straße ist durch geeignete Maßnahmen, die den Durchfahrtswiderstand erhöhen und zur Verkehrsberuhigung beitragen, wie
 - Anordnung des ruhenden Verkehrs
 - Fahrbahneinengungen durch Pflanzkübel oder
 - bauliche Umgestaltungzurückzudrängen. Sperrungen oder Durchfahrtsverbote in einzelnen Straßen sollten vermieden werden, da sie zu Verkehrsverlagerungen führen und die Fahrtwege der Anwohner verlängern und erschweren.
2. Den Ahornweg, der gegenwärtig am stärksten vom Durchgangsverkehr belastet ist, werden probeweise verkehrsberuhigende Maßnahmen durch punktuelle Fahrbahneinengungen durch Pflanzkübel in Verbindung mit Fahrbahnmarkierungen vorgeschlagen (s. Anlage 6 u. 7). Die Pflege der Pflanzkübel würden in Abstimmung mit dem Siedlerverein die Anwohner übernehmen. Bei Bewährung könnten diese Maßnahmen bei dem erforderlichen grundhaften Ausbau dauerhaft baulich umgesetzt werden und auch für die Parallelstraßen in der K.-Marx-Siedlung zum Einsatz kommen.
3. Es werden keine neuen Straßenverbindungen zwischen den Wohnbereichen und dem Handels- und Dienstleistungsgebiet um die G.-Ricker-Straße empfohlen, um keine neuen Schleichwege anzubieten. Die vorhandene Verbindung über die Straße Am Hopfengarten mit der Engstelle vor der G.-Ricker-Straße sollte beibehalten werden. Dadurch wird der LKW-Verkehr in den Wohnbereichen gemindert und andererseits wird die Verbindung zwischen dem Hopfengarten und dem Handels- und Dienstleistungsgebiet an der G.-Ricker-Straße bzw. nach Fermersleben gewährleistet.
4. Die im gegenwärtigen Bebauungsplan vorgesehenen Straßenverbindungen zum Ottern- und Hermelinweg sind im Zusammenhang mit der geplanten Wohnbaufläche östlich Autoteile Unger als problematisch anzusehen. Der betreffende Bebauungsplan 431-1 „Ottersleber Chaussee Am Hopfengarten“ ist daher so abzuändern, dass nur Verbindungen für Radfahrer und Fußgänger erhalten bleiben, welche ggf. im Havariefall auch von Rettungsfahrzeugen genutzt werden können. Die Fahrbahnen beider Straßen sind mit Kleinpflaster befestigt mit einer Straßenbreite von ca. 6,00 m. Durch zumeist fehlende Parkmöglichkeiten auf den Grundstücken wird überwiegend im Straßenraum einseitig geparkt.



Otternweg Blickrichtung Nord



Hermelinweg Blickrichtung Süd

Mit den Verbindungen des neuen Wohngebietes zum Ottern- und Hermelinweg entstehen zusätzliche Verkehrsbelastungen in diesen Straßen durch Verkehr zu den Handels- und Dienstleistungsstandorten um die G.-Ricker-Straße bzw. zur Hopfenbreite. Proteste der Anwohner sind zu erwarten, insbesondere auch durch erhöhten Verkehrslärm auf den Pflasterdecken.

Netzverbindungen für Fußgänger und Radfahrer von der Planstraße zum Ottern-, Hermelin- und Bienenweg sollten jedoch hergestellt werden. Mit diesen

Netzverbindungen werden insbesondere auch die Wege zu und von den geplanten Straßenbahnhaltestellen an der Leipziger Chaussee in Höhe Milchstraße verbessert.

5. Eine direkte Anbindung der Carnotstraße an die Leipziger Chaussee für den Kfz-Verkehr wird aus folgenden Gründen nicht empfohlen:
 - Die Anbindung liegt im Vorsortierungsbereich des Knotenpunktes Leipziger Chaussee / Ottersleber Chaussee und unmittelbar neben der Zufahrt zur Tankstelle
 - Die hohe Verkehrsbelastung der Leipziger Chaussee (14500 Kfz/d) würde eine LSA erforderlich machen, die jedoch auf Grund des geringen Abstandes von 160m zur Nachbar-LSA nicht für beide Richtungen auf der Leipziger Chaussee koordiniert werden kann und damit den Verkehrsfluss auf der Leipziger Chaussee behindern würde.
 - Die Verbindung würde Verkehr von der gut ausgebauten und leistungsfähigen Ottersleber Chaussee (Tempo 70 km/h zugelassen) auf die Carnotstraße als Anliegerstraße abziehen. Eine Entlastung der Straße Am Hopfengarten ist nicht zu erwarten.
 - Die Anbindung der Carnotstraße an die Leipziger Chaussee nur für Rechtsein- und Rechtsausbiegen bringt nur noch wenige Effekte der Wegeverkürzung von der Leipziger Chaussee zur Carnotstraße und würde insbesondere durch zu erwartende illegal fahrende Linksabbieger die Verkehrssicherheit negativ belasten.
6. Durch den langfristig konzipierten Ausbau der bahnparallelen Entlastungsstraße zur Schönebecker Straße von der Porsestraße bis zur Fr.-List-Straße, den Ausbau einer Unterführung der Fr.-List-Straße - Am Hopfengarten unter der Bahn und den Knotenausbau der Fr.-List-Straße/Alt Fermersleben wird noch vorhandener Schleichverkehr durch den Hopfengarten auf die neuen schnelleren Verbindungen abgezogen, der bisher die langen Wartezeiten am Bahnübergang meidet.

In Anlage 4 sind die vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen mit Realisierungstermin, soweit finanziell eingeordnet, und die Verantwortlichkeit für die Vorbereitung und Realisierung dargestellt.