

<b>Landeshauptstadt Magdeburg</b> - Der Oberbürgermeister -		<b>Drucksache</b> <b>DS0401/08</b>	<b>Datum</b> 21.08.2008
<b>Dezernat: VI</b>	<b>Amt 66</b>	<b>Öffentlichkeitsstatus</b> öffentlich	

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Sitzung</b> <b>Tag</b>	<b>Behandlung</b>	<b>Zuständigkeit</b>
Der Oberbürgermeister	02.09.2008	nicht öffentlich	Genehmigung (OB)
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	18.09.2008	öffentlich	Beratung
Ausschuss für Regionalentwicklung, Wirtschaftsförderung und kommunale Beschäftigungspolitik	25.09.2008	öffentlich	Beratung
Finanz- und Grundstücksausschuss	08.10.2008	öffentlich	Beratung
Stadtrat	06.11.2008	öffentlich	Beschlussfassung

<b>Beteiligungen</b> <b>Amt 61,FB 02,FB 62</b>	<b>Beteiligung des</b>	<b>Ja</b>	<b>Nein</b>
	<b>RPA</b>		x
	<b>KFP</b>		x
	<b>BFP</b>		x

### **Kurztitel**

Grundsatzbeschluss zur Tunnelverlängerung bis hinter die Kreuzung Ernst-Reuter-Allee/Otto-von-Guericke-Straße in Richtung Elbe

### **Beschlussvorschlag:**

Der Stadtrat beschließt:

1. nach Auswertung der Stellungnahme S0207/07 die Verlängerung der Straßenunterführung (partielle Untertunnelung) bis zur Krügerbrücke anzustreben,
2. für die planungsseitige Vorbereitung (Lph. 2 HOAI, Verkehrsuntersuchung) eine außerplanmäßige Ausgabe im Haushaltsjahr 2008, Haushaltsstelle 2.63006950500.8-82 (Knotengestaltung Otto-von-Guericke-Str.) in Höhe von 100.000,00 EURO vorzusehen. Die Deckung erfolgt aus der Haushaltsstelle 2.63004.361050.2-78 (Einnahmen Magdeburger Ring/E49).
3. den OB zu beauftragen, baldmöglichst das Bauvorhaben gegenüber dem Land Sachsen-Anhalt zur Förderung zu beantragen,
4. Haushaltsmittel für die Entwurfsunterlage Bau (EW-Bau) für die Leistungsphasen 3-4 in die mittelfristige Finanzplanung 2009 in Höhe von 150.000,00 EURO zu veranschlagen.

Pflichtaufgaben	freiwillige Aufgaben	Maßnahmenbeginn/ Jahr	finanzielle Auswirkungen			
			JA		NEIN	

Gesamtkosten/Gesamtein- nahmen der Maßnahmen	jährliche		Finanzierung		Objektbezogene		Jahr der	
	Folgekosten/ Folgelasten		Eigenanteil (i.d.R. = Kreditbedarf)		Einnahmen (Zuschüsse/ Fördermittel, Beiträge)		Kassenwirk- samkeit	
(Beschaffungs-/ Herstellungskosten)	ab Jahr							
	keine							
Euro		Euro		Euro		Euro		

Haushalt				Verpflichtungs- ermächtigung				Finanzplan / Invest. Programm					
veranschlagt:		Bedarf:		veranschlagt:		Bedarf:		veranschlagt:		Bedarf:			
Mehreinn.:				Mehreinn.:				Mehreinn.:					
				Jahr				Euro					
davon Verwaltungs- haushalt im Jahr				davon Vermögens- haushalt im Jahr									
	mit		Euro		mit		Euro						
Haushaltsstellen				Haushaltsstellen									
				Prioritäten-Nr.:									

Termin für die Beschlusskontrolle	
-----------------------------------	--

federführendes/r Amt/FB 66	Sachbearbeiter Gabriele Schumann / 540 5278	Unterschrift AL/FBL Thorsten Gebhardt
-------------------------------	--	--

verantwortlicher Beigeordneter	Jörn Marx Unterschrift	i.V. Dr. Scheidemann
-----------------------------------	---------------------------	----------------------

**Begründung:**

Mit der Stellungnahme S 0207/07 zum Antrag A 0135/07 vom 09.04.08 informierte die Verwaltung über die Möglichkeit einer Untersuchung von zukunftssträchtigen Planungsvarianten zur Verbesserung des Verkehrsknotens Ernst-Reuter-Allee/ Otto-v.-Guericke-Straße.

Aussagen der ursprünglichen Stellungnahme:a) 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-/Radfahrerströmen.

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

Gleichfalls ergeben sich in der Nord- bzw. Südfahrt 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 keine Reserven in den Steuerungsprogrammen mehr vorhanden sind.

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.

b) Verkehrsentwicklung

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 hinsichtlich der Durchlassfähigkeit des Verkehrsknotenpunktes ergeben.

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,
- 670 bis 690 Fußgänger /h queren zu Spitzenzeiten derzeit den Kreuzungsbereich Ernst-Reuter-Allee/ Otto-v.-Guericke-Str. je Richtung,
- 520 Radfahrer/h nutzen zu Spitzenszeiten die Radwege entlang der Ernst-Reuter-Allee,
- 13.000 bis 14.000 Ein- und Aussteigern pro Tag frequentieren gegenwärtig die Haltestellen Damschkeplatz / ZOB und City Carré / Hbf..

#### c) Notwendigkeit der Umsetzung der Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee entsprechend Eisenbahnkreuzungsgesetz (EkrG) § 12, Abs. 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.

#### d) Grundlage für eine optimale zukunftsorientierte Verkehrsentwicklung

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 Verpflechtungsbereich 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:

- Die Straßenbahnhaltestellen vor dem City Carrè können bestehen bleiben.
  - 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 wesentlich 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. besser möglich.
  - Der Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee/Otto-von-Guericke-Str. kann für die Fußgänger und Radfahrer nutzungsfreundlicher gestaltet werden. Die Wegebeziehung vom Hauptbahnhof in Richtung Elbe (Bahn/ Rad) könnte somit optimal und verkehrssicherer gelöst werden.
  - Die Lärm- und Schadstoffbelastung nimmt auf Grund der Verringerung der Stauerscheinungen ab.
  - Mit der Verbesserung der Verkehrsqualität an dem Knotenpunkt tritt durch die Trennung der Verkehre auch für den ÖPNV eine deutliche Verbesserung auf.
  - Diese Lösung bildet für die Zukunft die Grundlage für weitere Ausbau- und Gestaltungsvarianten des Verkehrsknotens Ernst-Reuter-Allee/Otto-von-Guericke-Straße.
- Mit dieser Lösung erfolgt eine deutliche städtebauliche Aufwertung des Innenstadtbereiches.

### **Erforderliche Finanzierung :**

In einer ersten Kostenschätzung im Rahmen einer Studie wurden für die Umsetzung dieser Maßnahme, ohne Berücksichtigung der SWM Belange, folgende Grobkosten ermittelt:

Bauplanungs- und Baukosten: ca. 12 Mio EUR

Planungskosten 2008:

- Vorplanung: ca. 60 Tsd. EUR
- Verkehrstechnische Untersuchung: ca. 40 Tsd. EUR

Planungskosten 2009:

- Entwurfsplanung : 125 Tsd. EUR
- Genehmigungsplanung: 25 Tsd. EUR

Bei einer Förderung von 80 % der Gesamtkosten durch das Land Sachsen-Anhalt im Rahmen der Programmsetzung hätte die Landeshauptstadt Magdeburg einen Eigenanteil von 2,4 Mio EUR zu tragen.

### **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 %-igen 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.

Im Rahmen von Gesprächen zwischen Vertretern des Landes Sachsen-Anhalt und der Stadtverwaltung wurde deutlich, dass das Land Sachsen-Anhalt diese Knotenpunktumgestaltung in den Folgejahren, nach Antragstellung durch die Landeshauptstadt Magdeburg, fördern würde.

#### **Kosteneinsparung / Synergieeffekte bei gleichzeitigem Ausbau**

Die vorhandenen MVB Haltestellen am City-Carrè werden im Zuge des Ausbaus der EÜ Ernst-Reuter-Allee aus Platzgründen in Richtung Osten (Bereich Weinarkade) verschoben. Hier sind die Anordnung je einer Einfachhaltestelle mit doppelter Aufstelllänge von 106,0 m und einer Breite von 3,00m sowie ein Eingriff in die südl. Seitenanlage mit 6 Baumfällungen in einem Gesamtwert von ca. 400 Tsd. EUR vorgesehen.

Bei einer Verlängerung der Straßenunterführung könnten die MVB-Haltestellen vor dem City Carrè bestehen bleiben, was sich kostenreduzierend auf das Bauvorhaben der EÜ Ernst-Reuter-Allee auswirken würde.

Die Verkehrsraumbreite für Fuß- und Radfahrer an den Engstellen im Bereich des City-Carrè's würde sich gegenüber der derzeitigen Planung wesentlich verbreitern.

Bei unmittelbarer Fortsetzung der Tunnelverlängerung im Anschluss an die Kreuzungsmaßnahme könnten die geplante Tunnelrampen am City-Carrè entfallen.

#### **Anlagen:**

DS0401-08, Anl. 1 Vorschlag für eine kurzfristige Lösung

DS0401-08, Anl. 2 Fußgängerströme

DS0401-08, Anl. 3 Anordnung der MVB-Haltestellen