

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

zum/zur

F0130/13
Fraktion CDU/BfM

Bezeichnung

Geplante Ringauffahrt Albert-Vater-Straße

Verteiler

Tag

Der Oberbürgermeister

11.02.2014

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 66	S0015/14	30.01.2014

Bei der Beschlussfassung zur Straßenbahntrasse Damaschkeplatz - Herrmann-Bruse-Platz (4. Bauabschnitt) ist als Variante eine Trasse östlich der jetzigen Lärmschutzwand beschlossen worden.

Im Verlaufe des Verfahrens ist uns nunmehr bekannt geworden, dass die Stadt seit Jahren plant, den Kreisel Albert-Vater-Straße um eine Auffahrt in Richtung Süden auf den Magdeburger Ring zu ergänzen, dem diente die bereits vorhandene lange Ausfahrspur auf dem Magdeburger Ring. Dazu möchten wir Ihnen folgende Fragen stellen:

1. Wird die Verkehrsplanung der Stadt nunmehr auf die seit Jahrzehnten geplante Auffahrt Richtung Süden verzichten?
2. Gibt es evtl. alternative Überlegungen für eine Auffahrt in Richtung Süden von der Albert-Vater-Straße auf den Magdeburger Ring?
3. Wie sieht evtl. ein neuer Zeitplan für solch eine neu zu planende Auffahrt aus?

Stellungnahme der Verwaltung

Die Anfrage der Fraktion CDU / BfM bezieht sich auf den Knotenpunkt Magdeburger Ring / Albert-Vater-Straße. An diesem Knoten treffen zwei der wichtigsten Straßenzüge im Magdeburger Stadtgebiet zusammen, die Bundesstraße (B) 1, mit ihrem Ost-West-Verlauf, sowie die B71/189, im Nord-Süd-Verlauf. Aufgrund dieser Wichtigkeit wurden Mitte der 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts verschiedene Entwicklungsvarianten dieses Knotens geplant. Diese sind in der „Verkehrskonzeption Innenstadt“ (Schriftenreihe der Landeshauptstadt Magdeburg, 1997) beschrieben. Es werden darin Planungen von drei Ausbauvarianten für diesen Knotenpunkt vorgestellt.

1. Wird die Verkehrsplanung der Stadt nunmehr auf die seit Jahrzehnten geplante Auffahrt Richtung Süden verzichten?

Seit Mitte der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts wurde der Knotenpunkt stetig weiterentwickelt. Die Weiterentwicklung, die in mehreren Abschnitten vollzogen wurde, steht im Einklang mit der „Verkehrskonzeption Innenstadt“ und dem Verkehrsaufkommen in diesem Bereich. Im heutigen Zustand ist der Knotenpunkt niveaufrei mit Rampen, die in die B1 Albert-Vater-Straße einmünden, ausgebaut. Diese Einmündungen sind LSA-geregelt. Damit ergibt sich eine teilweise kreuzungsfreie Befahrbarkeit des Knotenpunktes. Das bedeutet, dass Verkehrsströme von Norden kommend in Richtung Westen, Verkehrsströme aus Osten kommend in Richtung Norden und Süden sowie Verkehrsströme aus Süden kommend in Richtung Osten und Westen konfliktfrei zum Gegenverkehr den Knoten passieren können. Lediglich Verkehrsströme aus Norden kommend in Richtung Osten sowie Verkehrsströme aus

Westen kommend in Richtung Süden und Norden treten an den entsprechenden Anschlüssen der Rampen zum Magdeburger Ring als Linksabbieger auf. Es bleibt festzuhalten, dass sich die in den 90er Jahren geplanten Weiterentwicklungen des Knotenpunktes positiv für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgewirkt haben.

Wie ein Vergleich von Knotenstromzählungen an den Rampen des Magdeburger Rings von 1996 (Grundlage für die Entwicklungsvarianten aus der „Verkehrskonzeption Innenstadt“) und von 2008 zeigt, traten Veränderungen der Verkehrsbelastungen der einzelnen Fahrtrichtungen bzw. Fahrrelationen auf.

So stieg die Verkehrsbelastung auf dem Fahrstrom aus Norden kommend in Richtung Osten am stärksten an. Aus diesem Grund ordnete man eine zweite Linksabbiegespur an die Westrampe an. So kann die Leistungsfähigkeit weiterhin gewährleistet werden. Der Bau der zweiten Linksabbiegespur beruht auf den Planungen der „Verkehrskonzeption Innenstadt“. In diesem Planwerk wurde bereits 1997 auf die wachsende Bedeutung dieser Fahrbeziehung hingewiesen.

Die Fahrströme von Osten kommend in Richtung Norden bzw. in Richtung Süden weisen ähnlich hohe Zuwächse der Verkehrsbelastung auf. Es existieren seit 1997 (in der „Verkehrskonzeption Innenstadt“ als Bestand bezeichnet) kreuzungsfreie Abbieger auf diesen Fahrrelationen.

Eine weitere Umsetzung der Planungen aus der „Verkehrskonzeption Innenstadt“ wurde für den Verkehrsstrom aus Süden kommend in Richtung Westen vollzogen. Die östliche Rampe wurde durch eine Abfahrt erweitert, wodurch dieser Verkehrsstrom als Rechtsabbieger angeordnet werden konnte (bisher als Linksabbieger). Wie der Vergleich der Verkehrszählungen von 1996 und 2008 zeigt, sind auf dieser Fahrrelation die Verkehrsbelastungen annähernd gleich geblieben. Der Verkehrsablauf konnte hingegen verbessert werden.

Die Fahrrelationen von Westen kommend in Richtung Norden und Süden sind bisher nicht kreuzungsfrei (treten als Linksabbieger auf) gestaltet worden, da diese verhältnismäßig geringe Verkehrsbelastungen aufweisen. Wie der Vergleich der Verkehrszählungen von 1996 und 2008 zeigt, sind die Verkehrsbelastungen zudem lediglich äußerst gering angestiegen. Derartig geringe Linksabbieger wirken sich nicht negativ auf die Leistungsfähigkeit der Einmündungen aus. Sie können leistungsfähig abgewickelt werden.

In der „Verkehrskonzeption Innenstadt“ werden für die Fahrtrichtung West nach Süd zwei Varianten beschrieben. Die erste Variante ist die sogenannte „Maximallösung“, ein Ausbau zum vollständigen Kleeblatt. Diese kann mit den geringen Verkehrsbelastungen sowie dem massiven Eingriff in Grundstücke mit Wohnbebauung nicht gerechtfertigt werden. Wie in der „Verkehrskonzeption Innenstadt“ weiter vermerkt wird, ist die zweite Variante, die Verbindungsrampe von der Albert-Vater-Straße zum Magdeburger Ring mit Fahrtrichtung Süden, eine ebenfalls aufwendige Lösung und für einen derartig gering belasteten Verkehrsstrom nicht zu befürworten. Auch bei der zweiten Variante müsste in die Wohnbebauung eingegriffen werden.

Unter Beachtung der Planungen der 2. Nord-Süd-Verbindung (2. NSV), Bauabschnitt 4 (BA 4), wäre eine Umsetzung der beiden Varianten der Ringauffahrt in Richtung Süden (Südwestrampe) nur mit großem Aufwand möglich. Auf Grund der Flächenbedarfe der Planung zur 2. NSV, BA 4, sowie der Studie der Ringauffahrt in Richtung Süden wären massive bauliche Eingriffe nötig. Beispielsweise müsste die Brücke Magdeburger Ring über die B 1 in östlicher Richtung ergänzt werden.

Wird die Brücke Magdeburger Ring über die B 1 als Fixpunkt angenommen, ist die Umsetzung der Ringauffahrt in Richtung Süden (Südwestrampe) bei Beachtung der Flächenbedarfe der 2. NSV nicht möglich.

Fazit:

Der Knotenpunkt Magdeburger Ring / Albert-Vater-Straße ist gemäß der „Verkehrskonzeption Innenstadt“ zu einem teilweise kreuzungsfreien Knotenpunkt ausgebaut worden. Aufgrund des starken Anstiegs der Verkehrsbelastungen auf verschiedenen Fahrrelationen wurde der Ausbau notwendig, da sich die steigende Verkehrsbelastung negativ auf die Leistungsfähigkeit des gesamten Knotenpunktes ausgewirkt hätte.

Die bisher nicht kreuzungsfreien Verkehrsströme (von Westen kommend in Richtung Norden und Süden) treten an den Rampen zum Magdeburger Ring als Linksabbieger auf. Diese Verkehrsströme weisen allerdings eine verhältnismäßig geringe Verkehrsbelastung auf, wodurch sie auf die Leistungsfähigkeit keinen entscheidenden Einfluss besitzen. Zudem sind diese Ströme in den vergangenen Jahren nur gering angestiegen. Ein solch geringer Anstieg der Verkehrsbelastung rechtfertigt keinen weiteren Ausbau dieses Knotenpunktes. Da bei einem Ausbau durch die dicht angrenzende Wohnbebauung zusätzliche Maßnahmen hinsichtlich des Lärm- und Emissionsschutzes beachtet werden müssten, würden zudem die Kosten stark ansteigen.

Die Untersuchungen zu einem vollständig kreuzungsfreien Knotenpunkt beruhen auf Annahmen von einem starken Anstieg der Verkehrsbelastungen auf allen Fahrrelationen. Bei den Relationen, auf denen ein Anstieg oder eine Verbesserung des Verkehrsablaufes zu erkennen war, wurden Maßnahmen gemäß den Planungen der „Verkehrskonzeption Innenstadt“ umgesetzt. Eine Notwendigkeit zur Umsetzung der südwestlichen Rampe ist durch die geringe Verkehrsbelastung nicht gegeben.

Aus oben genannten Gründen kann aus verkehrsplanerischer Sicht auf die südwestliche Rampe verzichtet werden.

2. Gibt es evtl. alternative Überlegungen für eine Auffahrt in Richtung Süden von der Albert-Vater-Straße auf den Magdeburger Ring?

In einer Untersuchung zu Beginn der 90-er Jahre zum Knotenpunkt Magdeburger Ring / Albert-Vater-Straße gab es verschiedene Varianten zu dem südwestlichen Quadranten des Knotens. Neben der Variante eines „vollständigen Kleeblatts“ wurde auch eine Südzufahrt über die Viktor-von-Unruh-Straße (im aktuellen Flächennutzungsplan enthalten) betrachtet.

3. Wie sieht evtl. ein neuer Zeitplan für solch eine neu zu planende Auffahrt aus?

Da zurzeit keine Umsetzung einer neuen Auffahrt in Richtung Süden weiterverfolgt wird, liegt in der Verwaltung kein Zeitplan vor.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr