

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 24.08.2017 Öffentlichkeitsstatus öffentlich
Dezernat VI	Amt Amt 61	

INFORMATION

I0266/17

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	19.09.2017 28.09.2017	nicht öffentlich öffentlich

Thema: Verkehrsanbindung zwischen Roggengrund und Bruno-Beye-Ring

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr hat die Verwaltung in der Sitzung am 10.08.2017 mit Antrag A0121/17 beauftragt zu prüfen:

Die Schaffung einer Verkehrsanbindung zwischen Roggengrund und Bruno-Beye-Ring. Zur bleibenden Verkehrsberuhigung der Olvenstedter Chaussee (Höhe Olven I) sollte eine weitere Verkehrsverbindung vom Roggengrund zum Bruno-Beye-Ring geprüft werden. Ziel ist es diese Verbindung als Einbahnstraße sowie als verkehrsberuhigte Zone (Richtung Bruno-Beye-Ring) in dem Bebauungsplan Nr. 229-6 „Am Sternsee“ mit aufzunehmen.

Im Ergebnis der Prüfung ist festzustellen:

Die Zweckmäßigkeit einer mit dem Antrag beschriebenen Straßenverbindung wurde unter verkehrsnetz-systematischen, bedarfs- sowie finanzierungsrelevanten Aspekten geprüft:

Beschlusslagen

Stellungnahme S0079/13 zum Antrag A0047/13 Öffnung Olvenstedter Chaussee

Bereits mit dem Antrag A0047/13 sollte der Oberbürgermeister beauftragt werden zu prüfen, ob eine Befahrbarkeit der Olvenstedter Chaussee, zwischen Bruno-Beye-Ring und Olvenstedter Grund, in beide Richtungen wieder vollständig hergestellt werden kann.

Mit der Stellungnahme S0079/13 wurde seitens der Verwaltung dargestellt, dass mit der Öffnung auch für den Gegenverkehr eine Zunahme des Durchgangsverkehrs zu erwarten ist. Mit dieser Stellungnahme ging die Verwaltung darauf ein, dass die derzeitig dort erfolgreich praktizierte Verkehrsberuhigung im nördlichen Bereich der Olvenstedter Chaussee mit der Öffnung nicht mehr gegeben wäre. Die angestrebte Stärkung der fußläufigen Verbindung zwischen dem Olvenstedter Markt und dem Sternsee-Areal würde durch den zusätzlichen Verkehr belastet werden.

Bürgerversammlung vom 19.11.2013

„Neu Olvenstedt Workshop/Diskussion zur Öffnung der Olvenstedt Chaussee“

Im Rahmen dieser Bürgerversammlung am 19.11.2013 wurde zu Beginn der Versammlung dargelegt, dass mit der Art und Weise der Verkehrsführung immer unterschiedliche Interessengruppen betroffen sind. Die Gruppe der Anlieger befürwortet ein Ziel, das keinen bzw. einen geringen Verkehrslärm verfolgt, während andere Nutzergruppen sich ein Ziel der kurzen Wegeverbindungen wünscht.

Im Ergebnis der Diskussion wurde kein einheitliches Meinungsbild entwickelt. Es gab sowohl Zustimmung als auch Ablehnung zur Öffnung der Olvenstedt Chaussee. Gleichzeitig wurde im Rahmen der Diskussion der Vorschlag entwickelt, eine alternative Route über den Roggengrund – Bruno-Beye-Ring zu führen. Es wird aber ebenfalls festgestellt, dass das Gebiet sich durch die Entstehung von Einfamilienhausgebieten verändert. Die fußläufige Achse soll erhalten und nicht unterbrochen werden, d.h. die vorhandene Qualität soll erhalten bleiben.

Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2030plus)

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Bestandsanalyse (Baustein 1) des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP 2030plus) und der Vorgaben des ISEK 2025, des Neuen Energie- und Klimaschutzprogramms (SR-Beschluss 1737-62(V)13), der zu erwartenden Rahmenbedingungen (u.a. Finanzen, Umwelt, Verkehr, Bevölkerung und Demografie) wurden planerische Grundsätze zu Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung erarbeitet.

Konkret fanden u.a. folgende Ziele Ober / Unterziele der Verkehrsentwicklungsplanung / des VEP 2030plus der Landeshauptstadt Magdeburg (SR-Beschluss. 207-007(VI)14) bei der Prüfung Berücksichtigung:

Auszug

- Oberziel 2 Verkehrsentwicklung durch Gewährleistung und Sicherung der dauerhaften Finanzierbarkeit des Verkehrssystems
 - Dimensionierung von Verkehrsanlagen nach strengen Wirtschaftlichkeits- und Nutzenkriterien (2.1)
- Oberziel 3 Verkehrsentwicklung mit einem Maximum an Mobilität und einem Minimum an umweltschädlichem Verkehr – „Stadt der kurzen Wege“
 - Sicherung der Erschließung von Wohnquartieren mittels motorisierten Individualverkehrs (MIV) entsprechend den Prinzipien der Verkehrsvermeidung und der Minimierung von Gesundheitsbeeinträchtigungen für die Bewohner (3.4)
 - Weiterentwicklung, Erhalt und Ertüchtigung des innerstädtischen und innenstadtnahen Radverkehrsnetzes (3.10)
 - Stärkung der Nahmobilität (3.15)
- Oberziel 4 Verkehrsentwicklung durch Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsarten
 - Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten (4.5)
 - Sichere, gut beleuchtete und städtebaulich integrierte Wege, insbesondere Schul- und Spielwege (4.6)

- Oberziel 5 Verkehrsentwicklung durch Städtebauliche Integration des Verkehrs
- Entlastung der Innenstadt und der Wohnquartiere vom motorisierten Durchgangsverkehr sowie deren gute Erreichbarkeit durch die Verkehrsarten des Umweltverbundes (5.4)

Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Magdeburg 2025

Für die Landeshauptstadt Magdeburg sind im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK 2025) Teil A, gesamtstädtische Zielsetzungen und Strategien für die Stadtentwicklung definiert (SR-Beschluss 1984-68(V)13).

Durch die aktuelle Beschlusslage zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Magdeburg – Magdeburg 2025 Stadtteile (SR-Beschluss 1459-042(VI)17) wird für das Leitbild – Neu Olvenstedt 2025 festgehalten: *„Neu Olvenstedt soll ein stabiler, sozial durchmischter und integrierter Teil der Landeshauptstadt sein. In Quartieren unterschiedlicher Prägung bieten sich attraktive, ruhige Wohnangebote in verschiedenen Bau- und Eigentumsformaten mit einer hochwertigen familienorientierten Bildungs- und Freizeitinfrastruktur und einer schnellen Anbindung an die Innenstadt. Kleinteilige Handelsangebote sichern auch wenig mobilen Bevölkerungsgruppen eine Nahversorgung durch kurze Wege. Die Lage zwischen zwei Parkanlagen, verbunden mit einem grünen, autofreien Rückgrat, ermöglicht wohnungsnaher Erholung und Mobilität auf sicheren Wegen. Neu Olvenstedt wird ein gefragter Wohnstandort für Familien mit Kindern.“*

Daraus lassen sich nachfolgende Leitziele ableiten:

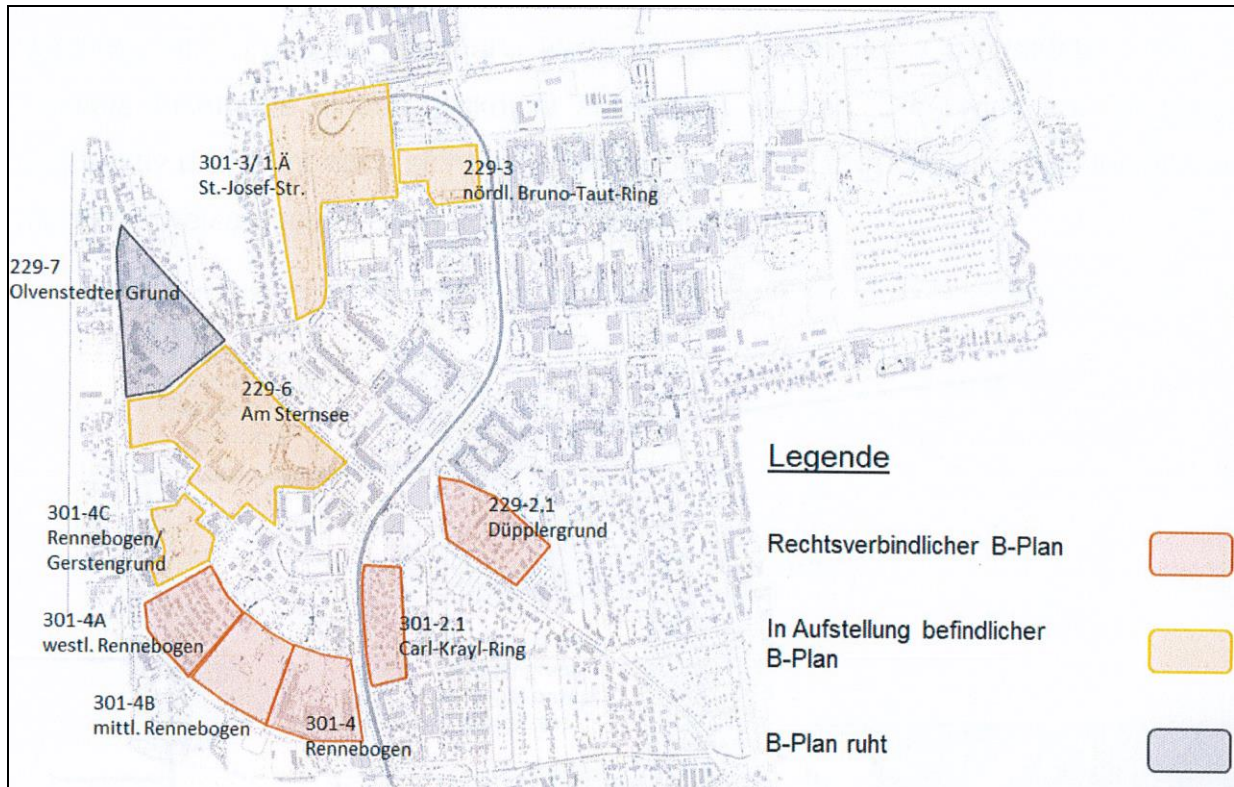
- Gewährleistung und Sicherung der dauerhaften Finanzierbarkeit des Verkehrssystems
- Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und Verkehrsarten
- Städtebauliche Integration des Verkehrs
- Maximum an Mobilität und Minimum an umweltschädlichem Verkehr – „Stadt der kurzen Wege“

Städtebaulicher Rahmenplan mit Verkehrsuntersuchung für Neu Olvenstedt

- Auswirkung bestehender B-Plänen

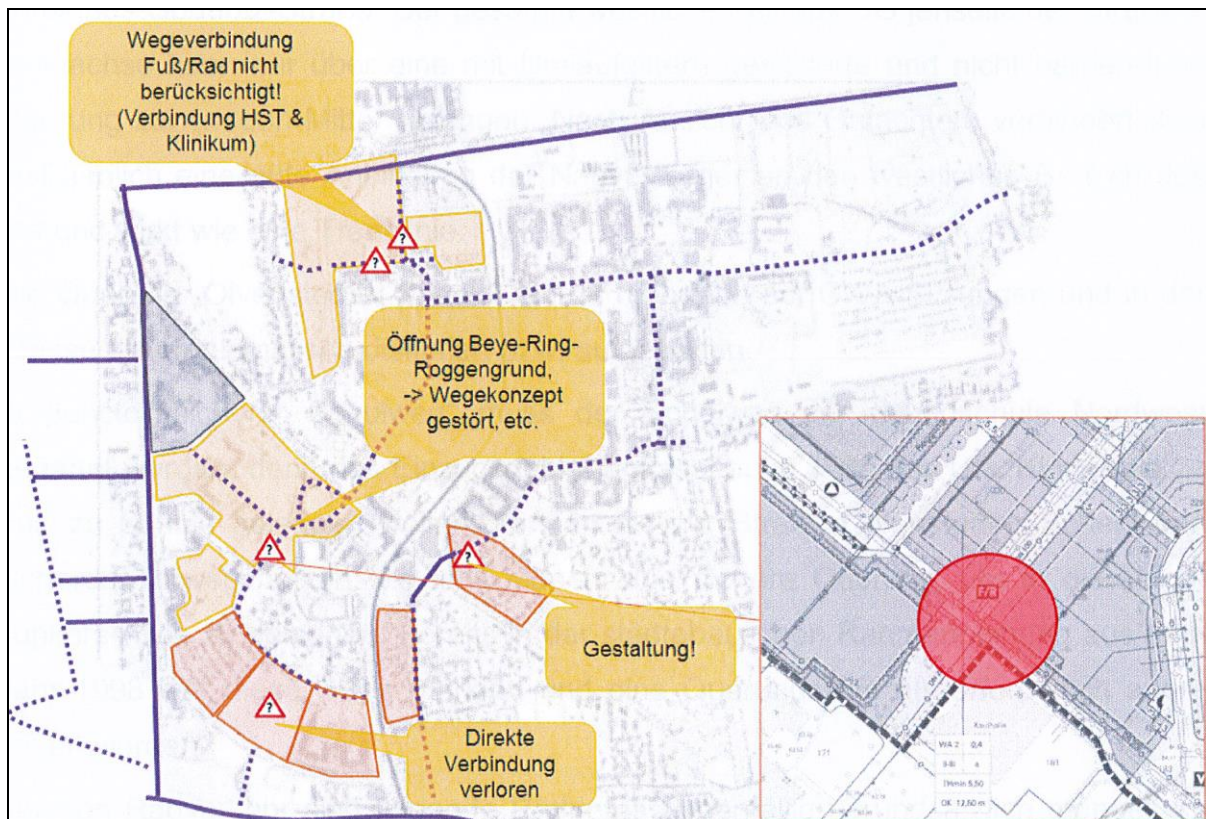
Im Rahmen des Projektes „Städtebaulicher Rahmenplan mit Verkehrsuntersuchung für Neu Olvenstedt“ wurden vor allem folgende Kernaussagen aus dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2025 als Richtschnur genommen: *„Magdeburg setzt auf die Erhöhung der Verkehrsanteile des Umweltverbundes als stadtverträglichste Mobilitätsform und zur Minderung der Klimabelastung. Dazu wird das Straßenbahnnetz ausgebaut, werden Wohn- und Nutzungsdichten in den Trassen des schienengebundenen Nahverkehrs erhöht sowie die Fahrradnutzung und das Zufußgehen attraktiver gestaltet. Das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ ist ein wesentlicher Bestandteil der Strategie.“*

Speziell wurden durch den Gutachter Auswirkungen auf die Bebauungspläne (B-Plan) untersucht. Folgende B-Pläne standen dem Gutachter zur Verfügung bzw. wurden betrachtet.



Auszug: Abb. 6: Übersicht B-Pläne (Quelle: Städtebaulicher Rahmenplan mit Verkehrsuntersuchung für Neu Olvenstedt Stand 06.06.2017)

Der Gutachter hat die B-Pläne mit dem Hauptaugenmerk auf die Fuß- und Radwege überprüft:



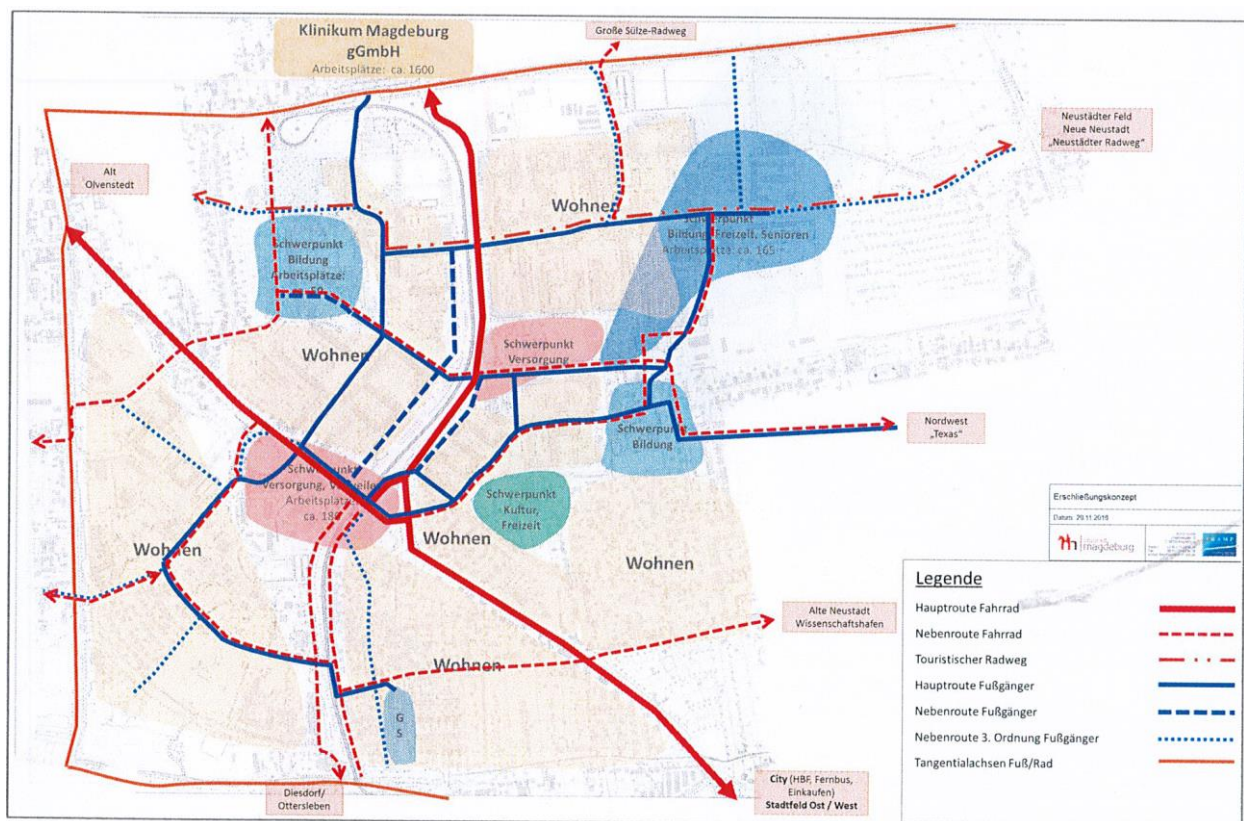
Auszug: Abb. 7: Übersicht der Auswirkung bestehender B-Pläne (Quelle: Städtebaulicher Rahmenplan mit Verkehrsuntersuchung für Neu Olvenstedt Stand 06.06.2017)

Im Ergebnis ist dabei besonders zu erwähnen, dass für die Verbindung zwischen der Marktbreite und dem Klinikum kein ausreichend breiter Weg definiert ist. Da dies die direkte

Verlängerung der Marktbreite zur wichtigen Haltestelle Klinikum Olvenstedt ist, muss hier eine geeignete Lösung gefunden und entsprechend nachgesteuert werden. Eine ähnliche Problemlage tritt im Bereich des B-Planes 229-6 „Am Sternsee“ auf (siehe Abb. 7). Hier sieht der Gutachter die Gefahr, dass die im Bestand nicht existierende und eine bisher nicht in der Planung ausgewiesene Verbindung als „verkehrsberuhigter Bereich“ zwischen Roggengrund und Bruno-Beye-Ring eine Situation schaffen könnte, die beispielsweise dem Prinzip „Elterntaxi“ entgegenkommt und möglicherweise Verkehr anzieht, der an dieser Stelle nicht gewollt ist. Zusätzlich wird die wichtige Achse Sternbogen-Marktbreite gestört, aus Sicht des Gutachters besteht keine Notwendigkeit.

Es soll an dieser Stelle auch erwähnt werden, dass eine gestalterische Vorgabe für die zu bebauenden Grundstücke fehlt. So erscheint beispielsweise der Torweg, ab Scharnhorstring als „Fussgängerkanal“, weil die angrenzenden Grundstücke über die normale Sichthöhe hinaus blickdicht abgezäunt wurden. Dies wirkt auf Fußgänger unattraktiv und zieht nach sich, dass Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden können, möglicherweise doch mit dem PKW erledigt werden.

Des Weiteren empfiehlt der Gutachter in seiner Verkehrsuntersuchung die Idee der konsequenten Trennung der Verkehrsarten aus der ursprünglichen Planung beizubehalten. Das Verkehrsnetz wurde nach dem Prinzip „Verkehrsberuhigung“ aufgebaut.

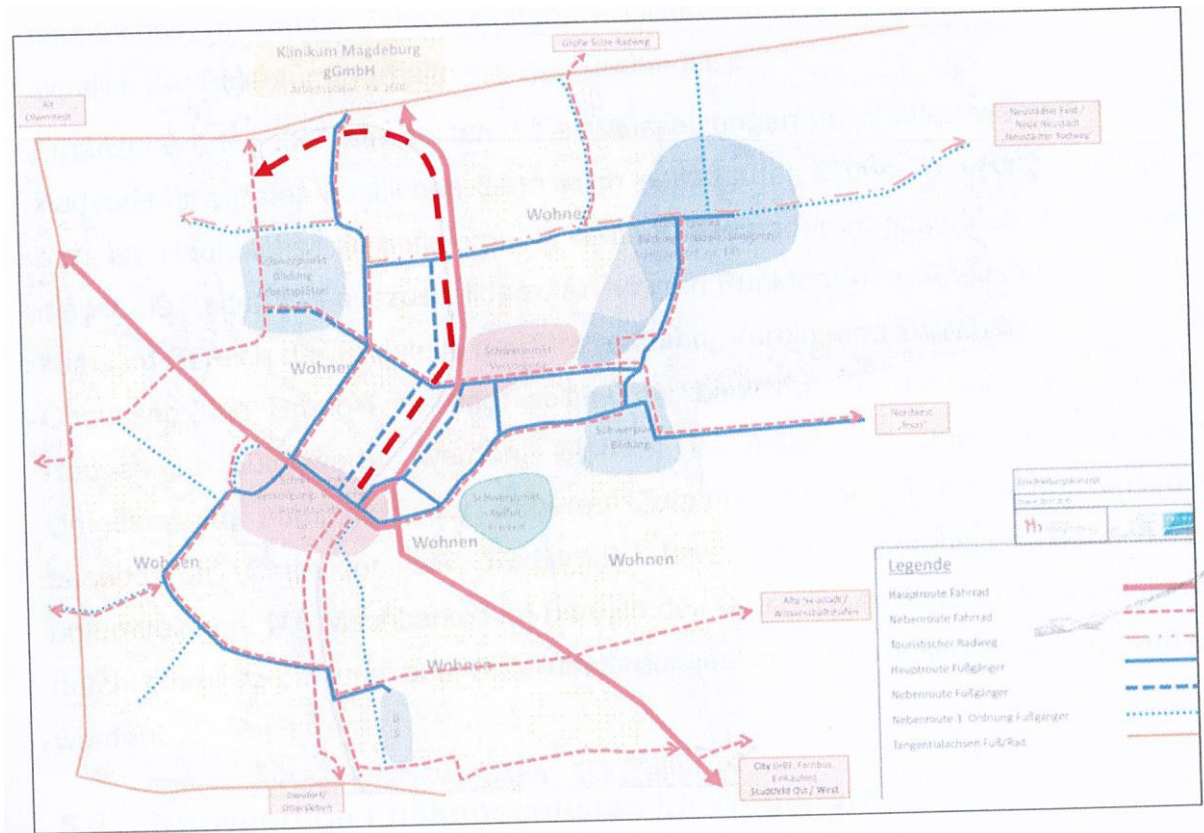


Auszug: Abb. 14: Übersicht Erschließungskonzept
(Quelle: Städtebaulicher Rahmenplan mit Verkehrsuntersuchung für Neu Olvenstedt Stand 06.06.2017)

Die Achsen erlauben für Fußgänger nach der Realisierung die Nutzung von guten Wegemöglichkeiten unabhängig vom motorisierten Verkehr.

Nicht unerwähnt bleiben sollte, dass in der weiteren internen Betrachtung jedoch deutlich wurde, dass eine Umsetzung im Verlauf des Scharnhorstrings aufgrund der Eigentumsverhältnisse und des Höhenprofils vermutlich nicht möglich sein würde. Aus diesem

Grund wurde der dargestellte alternative Ansatz (Abb. 15) entwickelt, die Hauptachse des Radverkehrs westlich der Straßenbahngleise über den Bruno-Taut-Ring zu führen.



Auszug: Abb. 15: Ergänzung des Erschließungskonzepts nach Diskussion
(Quelle: Städtebaulicher Rahmenplan mit Verkehrsuntersuchung für Neu Olvenstedt Stand 06.06.2017)

Bürgerversammlung vom 13.09.2017

„Künftige Verkehrsführung Olvenstedter Chaussee im Bereich Olven I“

Innerhalb der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr am 10.08.2017 wurde angeregt, im Rahmen der Diskussion zum Bebauungsplan Nr. 229-6 „Am Sternsee“, die Thematik der Verkehrsführung innerhalb einer Bürgerversammlung mit den Bürgern vor Ort zu besprechen.

Am 13.09.2017 fand im Rahmen der GWA Sitzung „Neu Olvenstedt“ diese Besprechung und Diskussion statt. Im Tenor der Veranstaltung wurde von seiten der anwesenden Bürger eine Öffnung der Olvenstedter Chaussee nicht befürwortet. Des Weiteren sollte eine Öffnung des Roggengrundes zum Bruno-Beye-Ring ebenfalls nicht erfolgen. In diesem Zusammenhang wurde seitens der Bürger die entstandene Aufenthaltsfunktion gelobt. Außerdem stand auch mit dem Verweis auf das Seniorenheim und die Kindertagesstätte die Verkehrssicherheit im Fokus. Im Rahmen der GWA-Sitzung hat der Elternrat der Förderschule eine Öffnung des Roggengrundes kritisiert.

Fazit

Der Stadtteil Neu Olvenstedt bietet durch seine Lage und Wegestruktur sehr gute Voraussetzungen für die Nahmobilität. Es liegt eine sehr gute verkehrliche Grundstruktur für Fußgänger und Radfahrer vor, die es ermöglicht, fast ohne Kontakt zum motorisierten Verkehr alle wichtigen Punkte im Stadtteil zu erreichen. Die Aufrechterhaltung der vorhandenen sehr guten verkehrlichen Grundstruktur des Gebietes bei allen weiteren Bebauungsplanungen kann

demgegenüber ohne Zweifel einen wichtigen und bedeutenden Beitrag zur Erhöhung des Anteils der nichtmotorisierten Verkehre und damit zur Erreichung der Klimaziele der Landeshauptstadt Magdeburg leisten.

Die Straßenverbindung zwischen dem Weizengrund und dem Bruno-Beye-Ring würde eine neue Querverbindung Richtung stadteinwärts darstellen.

Mit dem Weizengrund/Neuer Rennweg (Bundesstraße B1) und Birkenallee/Olvenstedter Graseweg stehen bereits zwei leistungsfähige Trassen zur Verfügung, mit denen die Innerquartiersverkehre aufgenommen werden können.

Im Gegenteil: Die Öffnung des Roggengrundes zum Bruno-Beye-Ring hin erhöht die Gefahr, dass gebietsfremde Verkehre das Gebiet belasten und Verlagerungseffekte entstehen. Die derzeit erfolgreich praktizierte Verkehrsberuhigung wäre mit der neuen Straßenverbindung somit nicht mehr gegeben. Darüber hinaus ist bei der Öffnung für den Verkehr aus nordwestlicher Richtung ein Umbau des vorhandenen Straßensystems erforderlich. Die lichtsignalgeregelten Knotenpunkte Olvenstedter Chaussee/Bruno-Beye-Ring bzw. Bruno-Beye-Ring/Neuer Rennweg müssten infolge einer zusätzlichen Verkehrsbelastung umprogrammiert werden. Außerdem wird durch zahlreiche verkehrsorganisatorische Maßnahmen (z.B. Tempo-30, Verkehrsberuhigter Bereich) die scheinbar schnellere Verbindung über den Roggengrund/Bruno-Beye-Ring in Richtung Innenstadt eingeschränkt werden, so dass keine Reisezeitvorteile gegenüber der bisherigen Trasse erkennbar sind.

Eine zusätzliche stadteinwärtige Querverbindung zwischen zwei leistungsfähigen Straßen, wie dem Weizengrund und dem Bruno-Beye-Ring/Bruno-Taut-Ring, ist unter in gesamtstädtischem Maßstab zu bewertenden verkehrlichen Aspekten nicht zu empfehlen.

Des Weiteren befinden sich im Roggengrund eine Kindertagesstätte sowie der geplante Neubau einer körperbehinderten Schule. Die Kinder werden mit unterschiedlichen körperlichen Beeinträchtigungen in der Zeit von 07:00 Uhr – 07:30 Uhr gebracht und von 13:30 Uhr – 14:00 Uhr wieder abgeholt. In diesen Zeiten ist mit 5 – 6 Kleinbussen gleichzeitig zu rechnen. Es ist davon auszugehen, dass im Zuge des geplanten Neubaus eine erhebliche Anzahl von Behindertenparkplätzen entstehen. Diese Behindertenparkplätze sind in der Regel breiter als reguläre Abstellplätze und besitzen eine freizuhaltende Bewegungsfläche, um das Ein- und Aussteigen zu erleichtern und damit ein Rollstuhl besser ein- und ausgeladen werden kann. Damit Kinder mit unterschiedlichen körperlichen Beeinträchtigungen lange Wege erspart bleiben, werden Behindertenparkplätze zumeist in der Nähe von Ein- und Ausgängen angelegt.

Zurzeit erfolgt der Hol- und Bringeverkehr über den Roggengrund mit der Wendemöglichkeit im Wendehammer im Roggengrund. Innerhalb des B-Planentwurfes Nr. 229-6 „Am Sternsee“ ist die Aufgabe des Wendehammers und eine Umfahrung zurück zum Olvenstedter Grund / Weizengrund vorgesehen. Eine mögliche neu ausgewiesene Verbindung zwischen Roggengrund und Bruno-Beye-Ring schafft eine Situation, die beispielsweise dem Prinzip „Elterntaxi“ entgegenkommt und möglicherweise Verkehr anzieht, der an dieser Stelle nicht gewollt ist.

Die Stadtverwaltung kann daher eine weitere Verkehrsverbindung vom Roggengrund zum Bruno-Beye-Ring auch vor dem Hintergrund der dann stärkeren Verkehrsbelastung für die Anwohner und des erheblichen finanziellen und technischen Aufwandes sowie auch im Hinblick der aktuellen Beschlusslagen des Stadtrates, Untersuchungen und Empfehlungen nicht empfehlen.

Des Weiteren sollte eine Öffnung der Olvenstedter Chaussee für den beidseitigen Richtungsverkehr nicht weiterverfolgt werden.

Als Alternative wird daher vorgeschlagen, den bisherigen leistungsfähigen Trassen Weizengrund/Neuer Rennweg (Bundesstraße B1) und Birkenallee/Olvenstedter Graseweg als Trassen, mit denen die Innerquartiersverkehre aufgenommen werden können, den Vorzug zu geben.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlage: Lageplan/Übersichtsplan