

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 02.07.2018
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0117/18

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	10.07.2018	nicht öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	09.08.2018	öffentlich
Stadtrat	16.08.2018	öffentlich

Thema: Zwischeninformation zum Stand der Abarbeitung zur Verkehrsuntersuchung "Süd/ Südost und Verkehrskonzeption für die Stadtteile Leipziger Straße/ Hopfengarten/ Salbke und Westerhüsen"

Einführung

Nach intensiven Diskussionen wurde die Drucksache DS0444/15 „Grundsatzbeschluss zur Verkehrsuntersuchung Süd / Südost und Verkehrskonzeption für die Stadtteile Leipziger Straße / Hopfengarten / Salbke und Westerhüsen“ in der Stadtratssitzung am 08.06.2017 mit Stadtratsbeschluss Nr. 1448-042(VI)17 geändert beschlossen.

Zu den einzelnen Beschlusspunkten folgender Abarbeitungsstand:

1. Teilbeitrag für den Verkehrsentwicklungsplan 2030*plus*

Der VEP 2030*plus* wird in fünf inhaltlich aufeinander aufbauenden Bausteinen durch die Landeshauptstadt Magdeburg unter Einbezug externen Fachwissens (Runder Tisch und Wissenschaftlicher Beirat) erarbeitet.

Die Bestandsanalyse (Baustein 1, I0005/14) ist fertiggestellt, die Erarbeitung der Ziele (Baustein 2, Drucksache DS 0012/14) sowie der Szenarien (Baustein 3, I0293/16) ist abgeschlossen.

Der Stadtratsbeschluss zur Verkehrsuntersuchung Süd / Südost sollte bei der abschließenden Bearbeitung des Maßnahmenpaketes (Baustein 4) noch berücksichtigt werden. Ein Vorentwurf des Bausteins 4 inkl. der Erschließungsstraße von der Warschauer Straße bis zur Ottersleber Chaussee und die Maßnahmenempfehlungen aus der Verkehrsuntersuchung liegt der Projektleitung zur verwaltungsinternen Abstimmung bereits vor. Ziel ist die Fertigstellung eines Entwurfs und die Einbringung als Drucksache bis zum III. Quartal 2018.

2. Umgestaltung des Straßenzuges Schönebecker Straße, Alt Fermersleben, Alt Salbke und Alt Westerhüsen

Ziel ist hier die städtebauliche Aufwertung, die Verbesserung der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer (barrierefreie Haltestellen, Radverkehrsanlagen, beidseitige Baumreihen und Parkmöglichkeiten).

Die Vorplanung des ersten Teilabschnitts von der Schönebecker Chaussee / Alt Westerhüsen bis zur Sohlener Straße ist derzeit in Erarbeitung. Die Querschnittsgestaltung erfolgt in Anlehnung an die RASt (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) sowie die Straßenraumgestaltungskonzeption (Dr. Hunger, 2010). Es sind die gemeinsame Nutzung Straßenbahn und Kfz-Verkehr, Radverkehrsanlagen, beidseitige Baumreihen, Aufstellmöglichkeiten für die Belieferung und das Parken sowie angrenzende Gehwege vorgesehen, des Weiteren der barrierefreie Ausbau der Haltestellen.

Die Planung des Straßenzuges baute auf der bisherigen Planung des Ausbaus der stadteinwärtigen Haltestelle Sohlener Straße auf. Um in Bezug auf den gesamten Straßenraum eine städtebaulich ansprechende, lagemäßig günstige und kostenmäßig akzeptable Lösung für die barrierefreie Haltestelle zu finden, wurde nunmehr das Einzelprojekt „stadteinwärtige Haltestelle Sohlener Straße“ in das Gesamtvorhaben integriert.

In der vorgenannten Vorplanung wird die stadtauswärtige Haltestelle Sohlener Straße erstmalig betrachtet.

Für den ersten Teilabschnitt von der Schönebecker Chaussee / Alt Westerhüsen bis zur Sohlener Straße wurde gemäß *Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen der städtebaulichen Erneuerung in Sachsen-Anhalt* (Städtebauförderungsrichtlinien - StäBauFRL) ein Antrag im Programmjahr 2018 [HHJ 2018-2022] des Städtebauförderprogrammes „Stadtumbau Ost - Aufwertung“ mit EFRE in der Fördergebietskulisse „Südost“ gestellt und beim Landesverwaltungsamt (LVwA) eingereicht. Erst mit einem Bewilligungsbescheid gibt es Klarheit über eine mögliche Förderung der Teilmaßnahme (ob eine Förderung möglich ist, Höhe der Förderung, zeitl. Einordnung).

3. Maßnahmenanmeldung zu den Haushaltsplanungen lt. DS0444/15, Anlage 2 in beschlossener Form

Mit den Mittelanmeldungen zum Haushalt 2018 wurde damit begonnen die Einzelmaßnahmen (Prio 1-37) in die Haushaltsplanung einzusteuern. Hierzu werden Planungsmittel und Baukosten in der Investitionsprioritätenliste der Landeshauptstadt Magdeburg angemeldet.

Im Detail:

Prio 1 Umgestaltung des Straßenraumes Schönebecker Straße/Alt Fermersleben/Alt Salbke/Alt Westerhüsen

- Maßnahme ist in sieben Teilabschnitte eingeteilt
- für den ersten Teilabschnitt (Schönebecker Chaussee / Alt Westerhüsen bis zur Sohlener Straße) wurde ein Antrag im Programmjahr 2018 [HHJ 2018-2022] des Städtebauförderprogrammes „Stadtumbau Ost - Aufwertung“ mit EFRE in der Fördergebietskulisse „Südost“ gestellt, Antrag wurde beim Landesverwaltungsamt (LVwA) eingereicht
- in Investitionsprioritätenliste nicht enthalten

Prio 2 Prüfung baulicher bzw. sonstiger geeigneter Vorkehrungen zur wirksamen Durchsetzung bestehender verkehrlicher Anordnungen (Tonnagebegrenzung /Verbot LKW-Durchgangsverkehr) im Bereich und Verlauf ab Einmündung Gustav-Ricker-Str./Am Hopfengarten

- in Investitionsprioritätenliste nicht enthalten

- Prio 3 Ergänzung Rechtsabbiegespur Nordostseite Brenneckestraße/Rampen Magdeburger Ring
- Mittelanmeldung für Investitionsprioritätenliste 2018-2021: Planungsmittel in Höhe von 47.000,- € und Baukosten in Höhe von 198.000,- € (2019)
 - I186166012, Anlage 9, lfd. Nr. 12, Ergänzung Rechtsabbiegespur Nordostseite Brenneckestraße/Rampen MR
- Prio 4 Ausbau Farmersleber Weg zwischen Lemsdorfer Weg und Semmelweisstraße
- Vorgesehen in Mittelanmeldung zur Investitionsprioritätenliste 2019-2022:
 - Planungsmittel: 60.000,- € (2018), 97.500,- € (2019)
 - Baukosten: 500.000,- € (2021), 1.074.500,- € (2022)
 - I176166032, Anlage 9, Radweg Farmersleber Weg/Lemsdorfer Weg
- Prio 5 Ausbau Salbker Straße zwischen Leipziger Straße und Dodendorfer Straße
- Vorgesehen in Mittelanmeldung zur Investitionsprioritätenliste 2019-2022:
 - Planungsmittel: 44.000,- € (2019)
 - Baukosten: 396.000,- € (2020)
 - Investitionsnummer neu, Salbker Straße, Leipziger Str. bis Dodendorfer Str.
- Prio 6 Ausbau Bierer Weg zwischen Leipziger Straße und Dodendorfer Straße
- Vorgesehen in Mittelanmeldung zur Investitionsprioritätenliste 2019-2022:
 - Planungsmittel: 145.300,- € (2019)
 - Baukosten: 500.000,- € (2020), 748.800,- € (2021)
 - Investitionsnummer neu, Bierer Weg, Leipziger Str. bis Dodendorfer Str.
- Prio 7 bis 37, die Mittelanmeldungen zur Investitionsprioritätenliste der weiteren Maßnahmen folgen schrittweise

4. Erneute Prüfung der Einrichtung einer Linksabbiegespur auf der Leipziger Chaussee, Kreuzung Kirschweg/Schilfbreite in Richtung Süden, in die Schilfbreite.

Bisherige Untersuchungen

Die bisherigen Untersuchungen aus der DS0444/15 ergaben, dass der Knotenpunkt im Normalverkehr mit den auftretenden Verkehrsbelastungen von 2013 ausreichend leistungsfähig betrieben werden kann. Hier heißt es, dass es bei deutlicher Verkehrszunahme [ähnlich dem hohen Verkehrsaufkommen von 2004] vor allem in den Zufahrten sehr schnell zu Überlastungen kommen kann.

Zählungen 2016/2017

Das Verkehrsaufkommen wurde im April 2016 sowie im Juni 2017 erneut erfasst. Die Belastung ist auch aktuell an diesem Knotenpunkt im Nachmittagsspitzenverkehr am höchsten. Der stärkste Verkehr tritt im Geradeausverkehr auf der Leipziger Chaussee auf, wobei Flutverkehre morgens stadteinwärts und nachmittags stadtauswärts weiterhin zu beobachten sind. Weiterhin sind der Geradeausverkehr der Nebenrichtungen (Kirschweg, Schilfbreite), der Rechtsabbiegeanteil der Nordzufahrt, die Links- und Rechtsabbieger der Südzufahrt sowie der Linksabbieger der Ostzufahrt (Schilfbreite) von entscheidender Bedeutung. Maßgeblichen Einfluss haben weiterhin die Straßenbahnen, die bevorrechtigt behandelt werden.

Vergleich der Zählungen 2004 zu 2016/2017

Hinsichtlich der Belastung ist im Vergleich der Zählungen von 2004 zu 2016/2017 festzustellen, dass nach dem Umbau des Knotenpunktes eine Verkehrsabnahme in allen

Richtungen zu verzeichnen ist. Zum Zählzeitpunkt in 2013 (Ausgangspunkt der Untersuchungen) gab es ein Zahlentief, dies waren höchstwahrscheinlich aktive Umleitungsmaßnahmen und/oder Bautätigkeiten im angrenzenden Netz.

Die neu erfassten Zahlen von 2016/2017 reichen nicht an das einst hohe Verkehrsaufkommen von 2004 ran, sind jedoch in der Spitzenstunde 20% (2017) bzw. 25% (2016) höher als 2013. Bereits bei einer Erhöhung des Verkehrs um 30% kann es zu Überlastungen in der Westzufahrt kommen. Mit einem hohen Verkehrsaufkommen (2004, 50-60% höher als 2013) sind deutliche Überlastungserscheinungen in der Westzufahrt und in der Nordzufahrt zu erkennen.

Wiederzulassung des Linksabbiegers

Die bisherigen Untersuchungen aus der DS0444/15 zur Wiederzulassung des Linksabbiegers in der Nordzufahrt, zeigten bei stärkerem Verkehrsaufkommen Leistungseinbußen, die sich negativ auf den Verkehrsfluss am Knotenpunkt auswirken können. Eine Wiederzulassung des Linksabbiegers war bisher nicht empfohlen.

Für das Wiederzulassen des Linksabbiegers aus der Nordzufahrt der Leipziger Chaussee müsste der Linksabbieger, angesichts der Größe des Knotenpunktes, der entstehenden langen Räumwege sowie den Konflikten mit dem entgegenkommenden Verkehr, den Straßenbahnen und querenden Fußgängern / Radfahrern, möglichst auf einer eigenen Spur spursignalisiert geführt werden. Des Weiteren würde der Geradeausfahrer mit auf die Rechtsabbiegespur gelegt werden müssen.

Die Drucksache DS0444/15 vermittelte bereits, dass bei hohem Verkehrsaufkommen in der Nordzufahrt der Leipziger Chaussee starke Überlastungszustände entstehen würden. Dies ist vor allem durch die damit eingeschränkten Abbiegemöglichkeiten des Rechtsabbiegers, erhöhte Spurbelastung und Behinderung des Geradeausfahrers begründet.

Mit dem Verkehrsaufkommen von 2013 treten diese Probleme noch nicht auf, können aber bereits bei diesen geringen Belastungen als grenzwertig betrachtet werden. Durch den zusätzlichen Linksabbieger wird vor allem die Leistungsfähigkeit der Südzufahrt und auch der Nordzufahrt eingeschränkt.

Des Weiteren ist ggf. mit einer deutlich höheren Linksabbiegerzahl (als angenommen) zu rechnen, was den Knotenpunkt weiterhin für Störungen anfällig macht und sich in starkem Rückstau in der Nordzufahrt bzw. zähfließendem Verkehr bemerkbar machen kann.

Letztendlich kann aus o.g. Gründen die Neuanlage einer Linksabbiegespur in der Nordzufahrt weiterhin nicht empfohlen werden.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr