

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 66	S0443/19	15.10.2019
zum/zur		
F0205/19 Fraktion DIE LINKE Stadträtin Anke Jäger		
Bezeichnung		
Hopfengarten - neue Werksstraße als Einbahnstraße		
Verteiler	Tag	
Der Oberbürgermeister	29.10.2019	

Die in der Sitzung des Stadtrates am 19.09.2019 gestellten Fragen in der Anfrage F0205/19 möchte die Stadtverwaltung wie folgt beantworten.

1. *Ist die Erweiterung auf eine Befahrung in beide Fahrrichtungen geplant, ggf. durch eine wechselseitige Einbahnstraßenregelung zu Zeiten der tatsächlich stattfindenden Schwertransporter?*

Eine Befahrung der Werkstraße in beide Fahrrichtungen ist nicht vorgesehen.

Fraglich ist zunächst, welcher Verkehr mit dem Begriff "Schwertransporter" gemeint ist (Schwerlastverkehr = übergroße bzw. überschwere Fahrzeuge mit Polizeibegleitung) oder Schwerverkehr = Fahrzeuge innerhalb der Grenzen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, LKW ab 3,5 t). Schwerlasttransporte erfolgen i.d.R. als Abtransport übergroßer Bauteile aus den Herstellerbetrieben (hier z.B. SKET) in Nord-Süd-Richtung vom Werk in Richtung der Anschlussstellen der BAB 14 – wie im August 2019 bereits über die Werkstraße praktiziert.

Zur Kennzeichnung der Werkstraße als Einbahnstraße mit einer tageszeitabhängig wechselnden Fahrtrichtung gilt, dass eine solche Verkehrsregelung das Vorhandensein von wechselnden Verkehrsströmen und Lastrichtungen des Verkehrs voraussetzt. Hier bedarf es jedoch grundsätzlich einer Prüfung, ob solche wechselnden Verkehrsströme und wechselnden Lastrichtungen (Transportgüter/Kfz werden innerhalb eines bestimmten Zeitraums mehrheitlich in eine gemeinsame Richtung bewegt) auch tatsächlich vorhanden sind und ob dann eine Regelung erforderlich ist. An die Prüfung (Notwendigkeit, Geeignetheit einer solchen Regelung) sind besondere Anforderungen zu stellen. Derzeit sind die vorbenannten Bedingungen nicht erfüllt, so dass keine solche Regelung getroffen werden kann.

Ausgangspunkt für die Planung der Werkstraße waren die Probleme der SKET GmbH bzw. SAM GmbH beim Abtransport von Großteilen durch die Gustav-Ricker-Straße. Die Durchfahrtsbreite der Straße reicht aufgrund des natürlichen Wachstums der vorhandenen Bäume nicht mehr aus, um Teile mit einer Breite von 8,95 m und größer durchzuleiten. Da die Bäume eine Allee darstellen und im rechtskräftigen B-Plan verankert sind, kam eine Entfernung nicht in Frage. Alternativrouten wie z. B. Am Hopfengarten sollten nur Übergangslösungen sein.

Unter dieser Prämisse hat Amt 61 den Auftrag erhalten, Alternativrouten mit einem angemessenen lichten Raum für eine sichere Führung der o. g. Schwerlasttransporte zu untersuchen. Die Ergebnisse wurden in einer Grundsatzdrucksache DS 451/13 dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt (Beschluss-Nr. 2154-73(V)14).

Dezernat III sollte Fördermöglichkeiten für diese Werkstraße prüfen.

Durch die damals erneuerten GRW-Förderregularien stellte der Fördermittelgeber klar, dass es keine Förderung für eine Straße geben wird, welche vorrangig durch den Individualverkehr genutzt wird. Dies ist auch bei den bisherigen Gesprächen mit der Investitionsbank als Fördermittelgeber bekräftigt worden. Der Grund für eine Förderung der Straße ist, dass der Abtransport der Güter aus den Gewerbegebieten erfolgen kann, damit die Betriebe wettbewerbsfähig bleiben. Die Maßnahme dient also der Verbesserung der verkehrlichen Anbindung von Gewerbegebieten.

Mit diesen Vorgaben wurde die Werkstraße mit einer 4,0 m breiten Fahrspur von Nord nach Süd für den LKW-Verkehr über 3,5 t sowie Schwerlasttransporte in Richtung A 14 geplant und gefördert (einschließlich notwendiger Anpassungen der Fahrbahnbreite an die Schleppkurven der entsprechenden Bemessungsfahrzeuge in den Anbindungs- und Kurvenbereichen). Der Zweckbindungszeitraum für die Werkstraße beträgt entsprechend Fördermittelbescheid vom 15.12.2015 15 Jahre. Das Baurecht beruht auf dem rechtskräftigen B-Plan 431-1A, 4. Ä. (Beschluss-Nr. 1877-054(VI)18)

Außerdem wurde im Zuge der Entwicklung des benachbarten Bebauungsplans (B-Plan 431-1A, 5.Ä.) klar, dass die Schaffung eines vollwertigen Knotenpunktes im Anbindungsbereich der Werkstraße auf der Ottersleber Chaussee kurz vor dem vorhandenen Bahnübergang nicht ohne weiteres genehmigungsfähig wäre. Die Auflagen der Bahn AG in Bezug auf die dann erforderliche Sicherung des Bahnüberganges wären kaum umsetzbar und unverhältnismäßig kostenintensiv.

2. *Kann in der derzeitigen Bauausführung (Verlauf der Einmündungen in die Friedrich-List-Straße und die Otterslebener Chaussee) durch die Einrichtung einer Lichtsignalanlage eine beidseitige Befahrung ermöglicht werden?*

Eine Lichtsignalanlage wäre nicht zielführend, da die Geometrie der Verkehrsfläche auf die Nutzung in Fahrtrichtung Süd bemessen ist. Das Einbiegen in die Werkstraße von der Ottersleber Chaussee aus Richtung Osten kommend ist z. B. nicht möglich und das Einmünden auf die Fr.-List-Straße in Richtung Osten würde die Nutzung der gesamten Breite der Fahrbahn der Fr.-List-Straße erfordern.

3. *Wenn nein, was ist erforderlich um dies zu ermöglichen?*

Es ist nicht möglich in der Bindungsfrist.

Dr. Scheidemann