

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0185/22	17.05.2022
zum/zur		
F0126/22 Fraktion GRÜNE/future!, Mirko Stage		
Bezeichnung		
Entlastungs- und Erschließungsstraße Ostelbien		
Verteiler	Tag	
Der Oberbürgermeister	31.05.2022	

Zur Anfrage F0126/22 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

1. Beziehen Sie sich bei Ihren Aussagen auf diese Vorlagen? Wenn nein oder nicht ausschließlich, auf welche noch?

In den vergangenen Jahren wurden mehrere kleinere und größere Untersuchungen zur Thematik durchgeführt. Diese wurden sowohl verwaltungsintern als auch mit externen Dienstleistern ausgeführt. Alle Untersuchungen zeigten das bekannte Ergebnis.

2. Gab es denn überhaupt belastbare Gründe für die Annahme, dass der Bau einer sogenannten dritten Elbquerung, welche die Verkehre um die Innenstadt herum und stattdessen durch Ostelbien leiten sollte, gleichzeitig zu einer verkehrlichen Entlastung Ostelbien führen könnte? Wenn ja, welche?

Ausgangspunkt war die Frage nach einer möglichen Entlastungswirkung durch eine weitere Elbquerung. Aufgrund der neuen Verteilung der Verkehrsströme hätte eine Entlastungswirkung erzielt werden können. Unter der Annahme, dass eine Entlastungsstraße sowie eine daran anschließende Elbquerung vorhanden wären, hätten sich die ostelbischen Verkehrsströme anders verteilen können. So bestünde die Möglichkeit, dass sich die Verkehre gleichmäßig auf die derzeit vorhandenen Brücken sowie auf die in Rede stehende weitere Elbquerung aufteilen könnten. Damit wäre das erhoffte Ziel eingetreten. Zahlreiche Stadträte haben dieses Denkmodell für plausibel gehalten und haben daher die Stadtverwaltung mit entsprechenden Prüfungen beauftragt. Unsere Untersuchungen haben allerdings gezeigt, dass eine Entlastungswirkung nicht im erhofften Umfang eintritt.

3. Wenn sogar die vom Stadtplanungsamt beauftragte Verkehrsuntersuchung einen Verzicht auf die sogenannte dritte Elbquerung empfahl, warum wurde dann nicht automatisch auch Varianten für eine Entlastungsstraße unabhängig von einer sogenannten 3. Elbquerung untersucht?

Der Änderungsantrag A0042/17/1/1 hat eine Berücksichtigung einer 3. Elbquerung gefordert. Erst mit A0093/20 wurde eine Untersuchung vom Stadtrat beauftragt, die eine Entlastungsstraße, unabhängig von einer 3. Elbquerung, analysieren soll.

4. Würden Sie mir bei der Einschätzung zustimmen, dass hier möglicherweise ein methodischer Fehler dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung vorliegt? War tatsächlich zu erwarten, dass dieselben Verkehrsrouten, die ursprünglich Verkehre um die Innenstadt herumleiten sollten, nun zufällig auch die optimalen für eine verkehrliche Entlastung Ostelbiens sein könnten?

Die bekannten Untersuchungen resultierten nach Diskussionen in den Ausschüssen des Stadtrats, insbesondere im StBV. Die Varianten zur Führung der Entlastungsstraße sollten hinsichtlich einer Vergleichbarkeit unverändert bleiben. Die Verwaltung hat unabhängig von

diesem Wunsch des Stadtrats eine weitere Variante (Variante 5a, ohne Elbquerung) untersuchen lassen.

5. Warum kommen Sie bei einer Entlastung von 33% bis 79% dennoch zu der Bewertung, dass eine Entlastungsstraße „nichts bringt“?

Die Entlastungswirkung auf dem Straßenzug Genthiner Straße / Alt Prester führt zu einer teilweise starken Belastung bisher ruhiger Gebiete. Hinzu kommen u.a. weitere Flächenversiegelungen sowie Kosten (für Planung und Bau). In Summe, also unter einer gesamtheitlichen Betrachtung des ostelbischen Stadtraums, kann festgehalten werden, dass der Status Quo eine denkbare Variante ist.

6. Bringt also möglicherweise eine Entlastungsstraße doch eine sehr deutliche Entlastung, wenn man sie nur unabhängig von einer zusätzlichen Elbquerung plant und die richtige Route wählt?

Wie unter Frage 5 beschrieben muss der ostelbische Stadtraum gesamtheitlich betrachtet werden. Daher kann dies nicht so pauschal beantwortet werden. Die Lage der Entlastungsstraße hat direkten Einfluss auf die mögliche Entlastungswirkung. Wie die Untersuchungen gezeigt haben, sind die möglichen Führungen und Lagen der Entlastungsstraße stark limitiert, wenn eine 3. Elbquerung berücksichtigt werden muss.

7. Wenn also die vom Stadtplanungsamt beauftragte Verkehrsuntersuchung sogar zu dem Ergebnis kommt, dass eine Entlastungsstraße für insgesamt weniger MIV und eine stärkere Nutzung des ÖPNV durch Attraktivitätssteigerung sorgen wird, wieso bringt diese dann nichts? Ist eine Stärkung des ÖPNV nicht mehr unser gemeinsam von Stadtrat und Verwaltung erklärtes Ziel?

Die Stärkung des ÖV ist u.a. ein Ziel der Verwaltung. Wie die Untersuchung gezeigt hat, erfolgt der Zuwachs des ÖV größtenteils durch Kannibalisierung des Radverkehrs. Somit kann ein anderes wichtiges Ziel, Stärkung des Radverkehrs, mit dieser Maßnahme nicht erreicht werden. Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass auch hier ein Beibehalt des Status Quo denkbar ist.

8. Von dem Hintergrund dieses Ergebnisses und der Feststellung, dass eine Routenführung wie die 5A, die nicht nur Durchgangsverkehre „herumleitet“, sondern auch eine Erschließungsfunktion für Quell- und Zielverkehre mit sich bringt, durchaus deutliche Verbesserungen mit sich bringt, frage ich: Warum wurde keine Variante untersucht, die noch stärker als Variante 5A Entlastungs- und Erschließungsfunktion miteinander verbindet?

Varianten der Entlastungsstraße, die östlich des Siedlungskörpers geführt werden, besitzen eine eher geringe Entlastungswirkung. Um eine Entlastung für den Straßenzug Cracauer Straße - Pechauer Straße zu erhalten, muss eine nahezu parallele Trasse gefunden werden, analog Variante 5A. Für eine Trasse mit einer höheren Entlastungswirkung als Variante 5A stehen keine geeigneten Flächen im ostelbischen Raum zur Verfügung bzw. die Trassen-Varianten können nicht an das vorhandene Straßennetz angebunden werden. Eine wichtige Rahmenbedingung war, dass die Entlastungsstraße lediglich auf freien Flächen zu führen ist (gem. Antrag).

9. Ganz konkret: Warum wurde keine Variante wie die als Anlage beigefügte untersucht, die eine Anbindung an die B1, den Gübser Weg, den Schwarzkopfweg, den Kopfendenweg, den Zipkeleber Weg, den Klusdamm sowie die Luisenthaler Str. für alle Verkehrsarten ermöglicht und langfristig sogar eine Anbindung nach Fermersleben / Salbke für Fuß-, Rad- und ÖPNV-Verkehr zumindest denkbar macht? Obwohl alle Teilabschnitte als Bestandteile der Varianten 1A, 2A, 5A und 3A untersucht wurden?

Gem. den Erfahrungen bei der Bearbeitung kann zu dieser Variante gesagt werden, dass die Entlastungswirkung eher gering ausfallen wird. Ähnliche Varianten wurden im Rahmen der Bearbeitung betrachtet und aufgrund ihrer geringen Entlastungswirkung und/oder ihrer Führung über bebaute Flächen wieder verworfen.

10. Vor dem Hintergrund des Aufstiegs des 1. FCM in die 2. Bundesliga und der auch bisher schon großen Herausforderungen der Veranstaltungsverkehre in Ostelbien: Könnte solch eine Variante nicht auch hier für Entlastung sorgen?

Eine gewisse Entlastung bei Veranstaltungen erscheint möglich. Allerdings sind weitere Kriterien zu beachten. Das Kriterium Veranstaltung und Havarie war und ist nur ein Kriterium von vielen. Weiter ist zu beachten, dass die Sicherheitskonzepte maßgeblichen Einfluss auch auf die Verkehrsinfrastruktur haben. Daher muss diese Variante (wie bisher) gesamtheitlich betrachtet werden. Im Alltagsverkehr wäre die Entlastungswirkung dieser Variante eher gering.

Jörg Rehbaum
Beigeordneter für Umwelt
und Stadtentwicklung