Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung öffentlich	Stadtamt Amt 61	Stellungnahme-Nr.	Datum 29.06.2022
zum/zur	Aille	30244/22	29.00.2022
2017201			
A0107/22 Fraktion GRÜNE/future!			
7.0101722 Traition Sittorial C:			
Bezeichnung			
Ganzheitliches, nachhaltiges Verkehrskonzept für Cracau			
Verteiler		Tag	
Die Oberbürgermeisterin	12	26.07.2022	Ļ
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und V		25.08.2022	
Ausschuss für Umwelt und Energie		13.09.2022	
Stadtrat		06.10.2022	

Zum Antrag A0107/22 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Gem. Antrag werden kurzfristige und mittelfristige Maßnahmen vorgeschlagen. Diese Maßnahme sollen in einem Konzept zusammengetragen und verkehrsplanerisch analysiert werden. Diesen Maßnahmen haben den Anspruch die Verkehrssituation im Stadtteil Cracau zu verbessern.

Zu den kurzfristigen Maßnahmen, Teil A des Antrags, kann folgendes mitgeteilt werden:

1. Folgende Anordnung ist zu beantragen: Auf der Achse Cracauer Straße – Genthiner Straße – Pechauer Straße – Alt Prester und Klusdamm ist aus Lärmschutzgründen Tempo 30 zu realisieren ggf. auch erstmal nur in einem bestimmten Zeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr).

Die Ermächtigungsgrundlage für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohn-/Bevölkerung vor Lärm sind die Absätze 1 und 3 des § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Gemäß der zugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO zu § 45 Nr. V.) bedarf die Straßenverkehrsbehörde der Zustimmung der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle (hier Landesverwaltungsamt (LVwA)) zur Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen. Das Bundesministerium für Verkehr hat im Einvernehmen mit zuständigen obersten Landesbehörden "Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV)" herausgegeben, welche von den Straßenverkehrsbehörden zu beachten sind. Auf der Grundlage dieser Lärmschutz-Richtlinien-StV werden auf der Grundlage der RLS-19 Beurteilungspegel an einer Vielzahl von Immissionsorten (Gebäudepunkten) entlang des untersuchten Straßenabschnittes berechnet. Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen insbesondere dann in Betracht, wenn die vom Straßenverkehr herrührenden

Beurteilungspegel an den Immissionsorten die Richtwerte in den Lärmschutz-Richtlinien-StV überschreiten. Ist dies der Fall, werden diese Beurteilungspegel mehrfach mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten berechnet, so dass ermittelt werden kann, ob eine Beschränkung erfolgsversprechend ist. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Grundlage von Lärm kann nur nach Erstellung eines Lärmgutachtens erfolgen. Das Gutachten muss den Erfolg der Maßnahme darlegen.

Im Ergebnis des Lärmaktionsplanes 2013 (vgl. Seite 18 ff) sind für die Hotspots Genthiner Straße und Pechauer Straße die Prioritäten 22 und 26 ermittelt worden

(siehe Link (Funktion getestet am 5. Juli 2022):

https://www.magdeburg.de/PDF/Aktionsplan Magdburg neu.PDF?ObjSvrID=37&ObjID=28962 &ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1& ts=1647955097). Eine aktuellere Aussage liegt der unteren Immissionsschutzbehörde derzeit nicht vor. Eine erneute Lärmkartierung ist beauftragt. Anhand der ermittelten Ergebnisse wird die Lärmaktionsplanung fortgeschrieben. Mit Ergebnissen ist 2023 zu rechnen.

2. Es ist zu prüfen, ob durch Maßnahmen wie ein LKW-Vorrang-Routennetz, streckenbezogene Gewichtsbeschränkungen (z.B. auf 7,5 t zGG *), Einführung einer Mautpflicht bzw. Anpassung der Mautstrecken und ähnliches der Schwerlastverkehr im Durchgangsverkehr unterbunden werden kann.

Der Ausschluss des LKW-Verkehrs kann nur erfolgen, wenn Ausweichstrecken für diesen vorhanden sind und zur Verfügung stehen. Dieses muss unter Wahrung der örtlichen Gegebenheiten ausgewiesen werden. Dafür muss der gesamte Stadtraum betrachtet werden. Inwieweit eine Ausweisung von Tempo 30 Zonen den Lärmpegel reduziert, kann derzeit nicht beurteilt werden. Es wird auf andere verkehrslenkende Maßnahmen (bspw. VEP 2030 *plus*) verwiesen. Ein pauschales Verbot führt auch gleichzeitig dazu, dass jeder Anwohner im Wohngebiet seine Warenlieferungen (Möbel, Baustoffe, etc.) nur mit einer Ausnahmegenehmigung bekommen kann.

3. Es ist durch geeignete Maßnahmen für mehr Sicherheit vor den Schulen zu sorgen.

Grundlage hierfür ist I0151/14 "Endbericht zum Verkehrskonzept vor Grundschulen". Für die drei Schulstandorte Witzlebenstraße, Alwin-Brandes-Straße und Friedrich-Ebert-Straße wurde lediglich die schlechte Parksituation für die Eltern beim Bringen der Kinder aufgeführt. Demnach gab es keinen dringenden Handlungsbedarf. Der Verwaltung ist aktuell - bis auf die Baustellensituation bedingt durch den Brückenbau - kein Problem bzgl. der Schulwegsicherung bekannt. Ausnahme ist eine Meldung über den "MD-Melder", dass in der Straße Zuckerbusch das Fehlen von Radwegen bemängelt wurde. Ein Schulkind fühlt sich hier auf dem Fahrrad unsicher. Dies ist eine Folge der bekannten Baustellensituation mit ihren Folgeproblemen. Wir können in Aussicht stellen, dass nach Abschluss der Bauarbeiten (mit Eintreten normaler Verkehrsverhältnisse) die Straße Zuckerbusch noch einmal u.a. unter Beachtung des o. g. Aspekts näher betrachtet wird. In der offiziellen Antwort über den "MD-Melder" heißt es: "Unter den derzeitigen Bedingungen wird es als zweckmäßig angesehen, die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der gesamten Strecke (Cracauer Straße - Brückstraße), d.h. als einheitlicher Querschnitt, beizubehalten."

Auch bzgl. der Umleitungsstrecke für die Baumaßnahmen in der Pechauer Straße (u.a. über die Witzlebenstraße; voraussichtlich bis Ende dieses Jahres) sind uns keine aktuellen die Schulwegsicherung thematisierenden Probleme bekannt.

Allgemein bleibt festzustellen, dass vom Fachbereich 40 "Schule und Sport" als federführen-de Stelle für die Schulwegsicherung im Rahmen der AG "Schulwegsicherung" (Mitglieder: FB 40, Amt 61, Amt 66, FB 32, Polizei, Verkehrssicherheitszentrum) der in der Regel von den Elternvertretungen oder Schulleitungen signalisierte Handlungsbedarf aufgenommen und eine auf den Schulstandort abgestimmte Lösung entwickelt wird. Diese Arbeitsweise hat sich als effektiv bewährt und sollte aus Sicht der Verwaltung beibehalten werden.

- 4. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist der Haltestellenbereich "Mehringstraße" und "Simonstraße" durch bauliche Maßnahmen gegen Falschparkende zu sichern. Mit der Beschilderung als Haltestelle ist das Parkverbot eindeutig geregelt. Zusätzlich wurde bereits ein Parkverbot, 15m davor und dahinter, eingerichtet.
- 5. Die Garagen "Am Brellin" sind zügig abzureißen, um schon im Vorgriff auf die beschlossene Freiflächenplanung den geplanten Fuß- und Radweg zwischen der Friedrich-Ebert-Straße und dem Elbdeich zu schaffen.

Der Garagenkomplex Am Brellin/Struvestraße umfasst insgesamt 85 Garagen (davon 22 im Privateigentum; 63 im städtischen Eigentum). Aktuell sind 45 Garagen belegt. Alle Nutzungsverträge wurden auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Aufgrund verschiedener

Vertragsabschlüsse differenzieren sich die Verträge (DDR-Recht und BGB) u.a. in den Kündigungsmodalitäten. Unter der Maßgabe, dass der Stadtrat den Abriss der Garagen beschließt, sind zunächst 41 Verträge zu kündigen. Von diesen Verträgen enthalten etwa die Hälfte ein Sonderkündigungsrecht und können zwei Wochen zum Ende des Kalendermonats gekündigt werden. Die übrigen Verträge sind unter Berücksichtigung des §580a, Abs. 1, Nr. 3 BGB zu kündigen (spätestens am 3. Werktag eines Kalendermonats). Des Weiteren sind zwei Verträge zum 31. Dezember 2022 gekündigt.

Es muss darauf hingewiesen werden, dass die finanziellen Mittel für den Abbruch der Garagen weder im Haushalt 2022 geplant, noch als Maßnahme im Haushalt 2023 vorgesehen ist.

6. In Vorbereitung auf die Deichsanierung sind neben der beschlossenen Büchnerstraße auch die Seestraße und die Simonstraße als Fahrradstraßen auszuweisen und zu asphaltieren oder entsprechend den "Radrouten" in Stadtfeld Ost (z.B. Wilhelm-Külz-Straße) in glattem Pflaster auszuführen und mit Piktogrammen zu kennzeichnen.

Mit der Änderung der Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung (VwV StVO) im Jahr 2021 wurden Möglichkeiten geschaffen, Fahrradstraßen u.a. bei einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr anordnen zu können. Konkrete Verkehrsmengen werden nicht mehr benötigt bzw. Grundlage für eine entsprechende Anordnung. Verkehrsbehördliche Anordnungen sind Maßnahmen im übertragenen Wirkungskreis. Der Stadtrat kann somit keine Verkehrsreglungen beschließen.

Aus verkehrsplanerischer Sicht können in der Seestraße und der Simonstraße Maßnahmen ergriffen werden, den Komfort für den Radverkehr zu erhöhen. Eine Ausweisung als Fahrradstraße sollte im Zuge einer Planung zum Ausbau dieser Straßen geprüft werden. Unter der Maßgabe, dass für die Simonstraße Fördermittel eingeworben werden können, kann vsl. der Planungsprozess im Jahr 2024 begonnen werden. Eine entsprechende Beschlussvorlage wird aktuell vorbereitet. Für die Seestraße wird derzeit die Vorplanung durchgeführt. Im Rahmen dieser Planung wurden verschiedene Führungsformen des Radverkehrs betrachtet. Eine Ausweisung als Fahrradstraße kann in den nächsten Planungsschritten geprüft werden. Es bleibt festzuhalten, dass Straßen auch ohne Ausweisung als Fahrradstraße fahrradfreundlich hergestellt werden können.

7. Der Belag der Fahrradwege (Bordradwege) an der Cracauer Straße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und neuer Cracauer Straße ist zu sanieren.

Der Radweg an der Cracauer Straße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und neuer Cracauer Straße wird mit in die Prioritätenliste aufgenommen und entsprechend der Finanzlage saniert.

Zu den mittelfristigen Maßnahmen, Teil B des Antrags, wird wie folgt Stellung genommen:

- 1. Es soll zusammen mit der MVB, marego und der NASA geprüft werden, inwiefern in einem Modellprojekt (ggf. auch mit Projektförderung) zwischen 21 Uhr und dem Beginn des Tagesverkehrs am Folgetag für alle Gebiete Ostelbiens, welche sich weiter als 400 Meter von einer ÖPNV-Haltestelle des Nachtverkehrs befinden, stündlich eine Haustürbedienung mit flexiblen Bedienformen (z. B. Taxis) angeboten werden kann. Hierfür ist ein erheblicher zusätzlicher finanzieller Aufwand nötig (aktuell keine Finanzierungsmöglichkeit). Im Auftrag der MVB erfolgt eine Untersuchung zur besseren Erschließung für Bereiche von Ostelbien. Ergebnisse hierzu könnten vsl. gegen Ende 2022 vorliegen. Die Nachtbuslinie N1 verkehrt ab 23 Uhr. Marego und NASA sind nicht zuständig.
- 2. Eine Machbarkeitsstudie für eine Straßenbahnneubaustrecke von der Haltestelle Arenen mit Zwischenhalt in der Nähe der Kreuzung Berliner Chaussee/Friedrich-Ebert-Straße entlang der Berliner Chaussee oder der Kanonenbahn bis zum Gewerbegebiet Ölmühle soll in Auftrag gegeben werden. Bis das Ergebnis vorliegt, sollte die Buslinie 51

das "Nahversorgungsgebiet Angersiedlung" zusätzlich auf der Berliner Chaussee bedienen.

Die Machbarkeitsstudie einer Straßenbahnverlängerung zum Gewerbegebiet "An der Ölmühle" mit Aussagen über Bedarf, Lageplan, Flächenverbrauch und Wirtschaftlichkeit inkl. Auswirkungen auf die Liniennetzstruktur und benötigten Ressourcen würde ca. 150.000 Euro kosten. Diese sind im Wirtschaftsplan der MVB bisher nicht vorgesehen. Auch bei der Verwaltung wurden dazu keine Finanzmittel in den Haushalt eingestellt bzw. eingeplant. Die Angersiedlung ist durch die Buslinie 51 erschlossen, Teilbereiche (westlich, nordwestlich) liegen zudem im Einzugsbereich vorhandener Straßenbahnhaltestellen. Eine unabhängige Führung der Straßenbahn auf der Berliner Chaussee wäre kaum realisierbar. Hier sind Nutzungskonflikte durch die geringe Straßenraumbreite und die Baumreihen zu erwarten. Bei einer Führung entlang der Kanonenbahn würde die Straßenbahn die nördlichen Bereiche der Angersiedlung nicht erschließen. Zum Teil befinden Grundstücke sich in privatem Eigentum, wodurch ein sehr langes Planungsverfahren zu erwarten wäre.

Die Buslinie 51 wird über die B1 geführt und erschließt die Angersiedlung und Behörden- und Freizeitstandorte nördlich der B1 (Finanzamt, Bürgerbüro, Altes Theater, Messe). Die Bedienung der Berliner Chaussee zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Paul-Ecke-Straße wurde bereits untersucht. In der Berliner Chaussee fehlt geeignete Infrastruktur für Haltestellen, wodurch bauliche Anpassungen zur Errichtung von Haltestellen notwendig wären.

Aus Sicht der Verwaltung sollten stattdessen kurz- bis mittelfristige Maßnahmen gem. VEP umgesetzt werden (bspw. 2. Nord-Süd-Verbindung, Streckenverlängerung Ottersleben). Hier sind bereits erhebliche Kapazitäten gebunden.

3. Es ist zu prüfen, ob eine neue Straßenbahnlinie über die bestehenden Strecken von Cracau über Arenen, Nordbrückenzug, Universitätsbibliothek, Bahnhof Neustadt zum Neustädter See, Ikea oder Kannenstieg eingeführt werden kann.

Eine zusätzliche Straßenbahnlinie auf dem bestehenden Netz müsste sich in das bisherige Angebot integrieren und eine sinnhafte Ergänzung der Angebote für Fahrgäste der MVB darstellen. Deshalb wäre eine Bedarfsermittlung mit Prüfung möglicher Kannibalisierungseffekte der Linien 1, 4, 5, 6, 8, 9 und 10, sowie eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung notwendig. Vorbehaltlich möglicher Ergebnisse, ergeben sich allein aus der Linienführung und den Vorgaben des Nahverkehrsplans folgende Rahmenbedingungen:

- Streckenlänge Cracau Kannenstieg 10,4 km/Richtung
- Fahrzeit ~ 35 Minuten/Richtung
- Umlaufzeit ~ 90 Minuten
- Anzahl Fahrzeuge im 10-Minuten-Takt = 9 Fahrzeuge
- Mehrbedarf an Fahrzeugen (inkl. Betriebs- und Verkehrsreserve) = 10 Fahrzeuge
- Zusätzliche jährliche Personalstunden = 56.033 h/Jahr*
- Personalmehrbedarf ohne Vertreterregel (Netto) = 28 Personale*
- Zusätzliche jährliche Kilometerleistung = 837.500 km/Jahr*
- Zusätzliche Kosten pro Jahr (inkl. Personalkosten) = 3.927.875 €/Jahr

(* berechnet auf Basis: 223 Tage Montag-Freitag - Schultage, 30 Tage Montag-Freitag - Ferienfahrplan, 51 Tage Sonnabend, 61 Tage Sonn- und Feiertag)

Eine direkte Anbindung von Cracau an die Innenstadt (Alleecenter, Alter Markt, etc.) ist wichtig. Die bewährte Führung der Linie 4 (gem. Zielnetz 2020+ der MVB) wird mit Fertigstellung des Ersatzneubaus der Strombrücke wieder realisiert. Mit der Freigabe der Strombrücke beträgt die Reisezeit:

- Cracau Allee Center 11 Minuten
- Allee Center Alter Markt 5 Minuten
- Alter Markt Kannenstieg 19 Minuten

Außer einer Direktverbindung ergibt sich kein wirklicher Reisezeitvorteil. Eine zusätzliche Linie von Cracau in Richtung Norden ist angesichts der gravierenden zusätzlichen Kosten von ca. 3,9 Mio. Euro pro Jahr nicht finanzierbar und verkehrlich nicht erforderlich.

4. Mit den angrenzenden Landkreisen sowie marego sind Gespräche zu führen, inwiefern die Linie 56 nach Gommern, Elbenau und Schönebeck und die Linie 51 nach Biederitz Bahnhof verlängert werden kann.

Für eine Verlängerung der Linie 56 bis Gommern ist derzeit kein Bedarf erkennbar, die Regionalbuslinie 121 von Randau nach Schönebeck wurde im Jahr 2008 wegen zu geringer Nachfrage und fehlender Wirtschaftlichkeit eingestellt. Von Magdeburg besteht ein gutes SPNV-Angebot nach Gommern und Schönebeck.

Die Linie 51 verkehrt bis Biederitz Haltestelle Weidenring. Eine Verlängerung bis zum Bahnhof Biederitz wurde bereits geprüft. Im Bereich des Bahnhofes bestehen keine Wendemöglichkeiten für Busse. Der Bahnhof Biederitz ist durch das sehr gute SPNV-Angebot und durch die Regionalbuslinie 708 angebunden, so dass für eine weitere Linie kein nennenswerter Bedarf besteht. Parallelverkehre sollen vermieden werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass dem betrieblichen Mehraufwand nur einen geringen Nutzen gegenüberstünde.

Für Personal- und Fahrzeugbeschaffung für zusätzliche Leistungen wären mindestens 2 Jahre Vorlauf zu planen sowie die Rahmenbedingungen der Clean Vehicle Directive zu beachten.

Gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Sachsen-Anhalt sind die jeweiligen Landkreise und kreisfreien Städte für die Organisation und die Finanzierung der ÖPNV-Angebote auf ihrem Gebiet verantwortlich. Somit würde die Finanzierung von zusätzlichen Leistungen auf dem Gebiet der angrenzenden Landkreise nicht der Landeshauptstadt Magdeburg obliegen, sondern in o. g. Fällen den Landkreisen Jerichower Land und Salzlandkreis. Diese müssten entsprechende vertragliche Regelungen zum finanziellen Ausgleich schließen.

5. In der Pechauer Straße/Genthiner Straße ist Radinfrastruktur zu schaffen.

Die beiden Straßen stellen eine Lücke im Radverkehrsnetz dar (infrastrukturseitig). Kurz-bzw. mittelfristige Lösungen erscheinen hier nicht realistisch. Grund hierfür sind die stark begrenzten Platzverhältnisse. Es ist zu prüfen inwieweit eine Herausnahme von bestimmten Nutzern (bspw. Ruhender Verkehr) die Integration einer Radverkehrsanlagen ermöglichen würde. Die sollte im Rahmen der angesprochenen Verkehrsuntersuchung erfolgen, da ggf. auch Alternativrouten betrachtet werden müssen.

Beigeordneter für Umwelt und Stadtentwicklung