

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0481/23	13.10.2023
zum/zur		
A0216/23 CDU-Ratsfraktion, Manuel Rupsch		
Bezeichnung		
Mobilität attraktiveren, ANTI-STAU-GARANTIE für ein lebenswertes Magdeburg		
Verteiler		Tag
Die Oberbürgermeisterin	24.10.2023	
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	30.11.2023	
Ausschuss für Wirtschaftsförderung, Tourismus und regionale Entwicklung	30.11.2023	
Stadtrat	18.01.2024	

Zu dem in der Stadtratssitzung vom 14.09.2023 gestellten Antrag A0216/23

„Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der Abteilung Verkehrsplanung der Stadt Magdeburg ein Anti-Stau-Garantie-Konzept zu erarbeiten und noch im Kalenderjahr 2023 den entsprechenden Entwurf bzw. Endfassung dem Stadtrat zur Kenntnis zuzuleiten.“

nimmt die Stadtverwaltung wie folgt Stellung:

Die LH Magdeburg ist mit ihrem leistungsfähigen Hauptstraßennetz im Vergleich zu anderen Großstädten vergleichbarer Größe und Struktur mit einer modernen Verkehrsinfrastruktur ausgestattet. Die durchgängig niveaufreie Bundesstraße B71 / B81 / B189, Magdeburger Ring, vierspurige Nord-Süd-Trasse, sowie die leistungsfähig ausgebaute, in zentralen Abschnitten vierspurig ausgebaute Bundesstraße B1 (Ost-West-Richtung) nehmen einen großen Teil der innerstädtischen Verkehrsströme auf. Das weitere Hauptstraßennetz verteilt die Verkehre von und zu den Stadtteilen und Wohnquartieren.

Die im Norden des Stadtgebietes von Magdeburg verlaufende europäische Ost-West-Achse der Bundesautobahn BAB2 tangiert den Ballungsraum von Stadt und Region Magdeburg. Die Elbquerung der BAB2 übernimmt auch Verkehrsströme des regionalen Verkehrs.

Die Routen der Umleitungsführung für Sperrungen von Autobahnabschnitten im Bereich von Magdeburg führen mehrheitlich durch das Stadtgebiet von Magdeburg. Insbesondere die Umleitung zur Elbquerung der Autobahn BAB2 wird über den Nordbrückenweg (Elbquerung der B1) geführt. Damit ist der innerstädtische Verkehr in Magdeburg häufig von den erheblichen verkehrlichen Auswirkungen von temporären bzw. kurzzeitig vollzogenen Vollsperrungen auf der BAB2 betroffen. Die konzeptionellen Aktivitäten seitens der Autobahn GmbH und der Landesstraßenbaubehörde (LSBB) fokussieren auf eine möglichst großräumige Führung von Umleitungs-Verkehren im Fall von Vollsperrungen der BAB2 im Raum Magdeburg. So sollen im Fall einer Vollsperrung die überregionalen Verkehre möglichst weit vor Magdeburg abgefangen und alternativ über andere Autobahnen geführt werden.

Das Verkehrsgeschehen eines industriell-gewerblich geprägten Verdichtungsraums wie Magdeburg weist im Laufe eines Tages in kürzeren Zeitabschnitten höhere Verkehrsmengen („Berufsverkehr“ bzw. „rush-hour“) mit Verkehrsspitzen werktags in den frühen Morgenstunden sowie am mittleren Nachmittag auf. Dies kann als normales Verhalten betrachtet werden. Durch die zeitgleich gebündelt auftretenden Wege von der Wohnung zu den Arbeitsstätten sowie zu Bildungseinrichtungen und zurück bewirken diese beiden Verkehrsspitzen. Am Nachmittag kommen dann noch Erledigungs- und Freizeitverkehre dazu, die ggf. zu einer kleineren

Mittagsspitze ausgeprägt werden können. Das ist in vergleichbaren Großstädten in In- und Ausland ebenso.

Straßenverkehrsnetze, insbesondere von Großstädten wie Magdeburg, können nicht für die maximale Belastung der Verkehrsspitzen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ausgebaut werden. Die Dimension solch einer auf höchstmögliche Leistungsfähigkeit ausgelegten Infrastruktur würde den finanziellen Rahmen wie auch die Stadtstruktur sprengen. Es ist unter den Stadtplanern wie auch den Verkehrsplanern europa- sowie weltweit ein allgemein anerkannter Planungsgrundsatz, dass das Straßennetz nicht nach der Spitzenbelastung insbesondere von Sondersituationen ausgerichtet wird.

Dies bedeutet, dass gewisse Spitzenbelastungssituationen mit ihren Auswirkungen – Verlängerung der Reisezeit u.a. wegen auftretender Stauungen – hingenommen werden müssen. Es stehen in der überwiegenden Mehrheit der Kommunen schlicht nicht die finanziellen Ressourcen zur Verfügung, das Straßennetz auf die Spitzenbelastung dimensioniert zu bauen und zu unterhalten.

Es geht vielmehr um ein vernünftiges Maß der weiteren Qualifizierung des Straßennetzes in enger Relation zur weiteren Qualifizierung der Verkehrswege der anderen Verkehrsarten, hierbei insbesondere Fuß- und Radverkehr sowie die neuen Verkehrsmittel der Mikromobilität und natürlich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Bei vielen anderen urbanen Themen geht es auch in der Thematik der ganzheitlichen Stadtverkehrsplanung um Herstellen einer Gesamtschau und in diesem Zusammenhang um das Erzielen von Kompromissen. Insofern kann es keine Stau-Vermeidungs-Garantie geben. Mit Investitionen in sinnvolle Projekte der Qualifizierung und Ergänzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur kann auf eine Abmilderung von Überlastungssituationen auf ein verträgliches Maß fokussiert werden. Unter dieser Gesamtschau kann ein Aufgreifen der vor einigen Jahren geführten Gespräche zwischen Land und Landeshauptstadt Magdeburg zur Evaluierung und Neujustierung von Umleitungsrouten für die Bundesautobahnen im Großraum Magdeburg sinnvoll sein.

Für alle vorgenannten Verkehrsarten sieht der vom Stadtrat beschlossene Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030*plus* umfangreiche Maßnahmen vor. Diese beschlossenen Maßnahmen planerisch vertiefend vorzubereiten und die Finanzierung für die Realisierung zu sichern ist die aktuelle Aufgabe der Verwaltung. Daran wird intensiv gearbeitet.

Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030*plus*

Dieses ganzheitliche verkehrsplanerische Entwicklungskonzept wurde unter enger Beteiligung von Stadträten aller Fraktionen erarbeitet und im Stadtrat mit großer Mehrheit beschlossen (Beschluss-Nr. 1399-046(VII)22). Es enthält Empfehlungen für kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen. Die beschlossenen Maßnahmen dienen insbesondere einer Verstetigung des Fließens der verschiedenen Verkehrsarten, ganz klar auch des motorisierten Individualverkehrs. Die Maßnahmen entsprechen dem aktuellen Stand der Technik und orientieren sich an Best Practice Projekten in vergleichbaren Städten.

Angeregte Maßnahmen, wie bspw. die Erhöhung der Zahl der LED-Infotafeln im Stadtgebiet (Bericht der Volksstimme vom 09.09.2023), wird grundsätzlich begrüßt. Insbesondere an Auf- und Abfahrten des Magdeburger Rings und ausgewählter Knotenpunkte sind solche Informationstafeln sicherlich sinnvoll. Allerdings wird die Steuerungswirkung solcher Anzeigesysteme gelegentlich überschätzt. Mittlerweile hat ein großer Teil der Neufahrzeuge ein Navigationssystem. Die Software hierfür arbeitet unter Einsatz von Echtzeitdaten und zeigt unabhängig der Beschilderung eine Route an. Ein größerer Teil der Fahrzeugführer verlässt sich in zunehmendem Maß eher auf die Informationen aus dem Navigationssystem als auf die Angaben von Infotafeln und dynamischen oder statischen Wegweisern entlang der Straßen. Aspekte der Beachtung eines angemessenen Aufwand-Nutzen-Verhältnisses müssen in strategische Entscheidungen zur weiteren Vorgehensweise hinsichtlich Verkehrslenkung und Verkehrsinformation unbedingt einfließen.

Gespräche

Eine Fortsetzung der Gespräche zwischen LH Magdeburg und des Landes hinsichtlich des Auslotens der Möglichkeiten zur weiteren Optimierung der überörtlichen Verkehre, insbesondere des Umleitungs-Führungskonzepts für die Magdeburg umfahrenden Bundesautobahnen, ist ganz sicher sinnvoll und kann zu hilfreichen Erkenntnissen und Meinungsbildungsprozessen führen. Hierzu wäre insbesondere auf Seiten der LH Magdeburg die Untere Straßenverkehrsbehörde sowie der Baulastträger für die Straßen, auf Seiten von Bund und Land Vertreter der Autobahn GmbH, der LSBB sowie der Oberen Straßenverkehrsbehörde am Landesverwaltungsamt einzubeziehen.

Die Gespräche zwischen den Akteuren sollten insbesondere folgende Aspekte einbeziehen:

- kritische Überprüfung der Routenführung aller Umleitungen zwischen den verschiedenen Anschlussstellen der BAB2, insbesondere die bisher durch das Stadtgebiet der LH Magdeburg führen
- Fokus auf die Potentiale zum weiteren Ausbau von großräumigen Umleitungen des Autobahnverkehrs, insbesondere auf der BAB2

Richtigstellung zur Aussage „Verkehrschaos in Magdeburg“

Die Verkehrslage am 29.08. und an den darauffolgenden Tagen mit Vollsperrung beider Richtungsfahrbahnen der BAB2 infolge des tragischen Unfalls mit mehreren Explosionen und Brand eines Gefahrguttransporters war für das Stadtgebiet von Magdeburg nicht erheblich abweichend von den unerfreulichen Behinderungen bei sonst auftretenden Vollsperrungen auf der BAB2. Von einem regelrechten Verkehrs-Chaos in Magdeburg kann keine Rede sein. Die Innenstadt von Burg war zum Beispiel wesentlich härter betroffen, siehe Berichterstattung in den Medien.

Hintergrund: Die dynamischen Verkehrsinformationstafeln und Vorwegweiser auf den Autobahnen in der Region bis Berliner Ring hatten bereits beginnend mit dem 29.08. frühzeitig über das Erfordernis einer großräumigen Umfahrung über die BAB9 und BAB14 informiert. Ein großer Teil des internationalen Güterfernverkehrs sowie weitere nationale Güter- und Personenverkehre hatten die weiträumige Umfahrungsroute gewählt (siehe Auszüge aus der Verkehrslage-Information von Google Maps).

Fazit

- der VEP 2030*plus* **regelt das Thema bereits umfassend** - grundsätzlich ist kein weiteres Planungsinstrument bzw. Einzelplanung erforderlich
- **neue Gespräche** zwischen Unterer Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaulastträger, Abteilung Verkehrsplanung sowie Oberer Straßenverkehrsbehörde, LSBB und Autobahn GmbH zum zentralen Thema des Auslotens von Spielräumen einer Anpassung der Routenführung von Umleitungen des Autobahnverkehrs **können hilfreich sein**

Die Stellungnahme wurde in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde erarbeitet.

Rehbaum
Beigeordneter für Umwelt und Stadtentwicklung

Anlage:

Dokumentation zur Verkehrslage

