

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 14.04.2016
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

INFORMATION

I0102/16

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	24.05.2016	nicht öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	09.06.2016	öffentlich

Thema: Verkehrsreduzierung in Cracau

Mit Beschluss-Nr. 837-025(VI)16, 838-025(VI)16 sowie 839-025(VI)16 zum Antrag A0024/16 beschließt der Stadtrat:

„... Möglichkeiten zur Umsetzung straßenbaulicher und verkehrstechnischer Maßnahmen zu prüfen, die eine Reduzierung des Straßenverkehrs in der Cracauer- und Genthiner Straße bewirken, ohne dass hierdurch das Verkehrsaufkommen in der Babelsberger- und Potsdamer Straße erhöht wird.

Zu prüfen sind in diesem Zusammenhang Maßnahmen, welche:

- 1. die Wohngebiete am Zipkeleber Weg über eine zusätzliche nordöstliche Straßenanbindung an die Hauptverkehrsadern anschließen.*
- 2. die Anbindung des Gübser Wegs an die Berliner Chaussee u. a. durch eine neue östliche Verbindung verbessern.*
- 3. eine bessere Steuerung der Veranstaltungsverkehre bewirken.“*

Die Verwaltung hat nachfolgendes Prüfergebnis festgestellt:

Einleitung

Die Erschließung Ostelbiens (Cracau, Prester, Pechau, Randau-Calenberge) führt über zwei Trassen:

1. Strombrücke, Cracauer Straße, Genthiner Straße, Pfeifferstraße, Pechauer Straße, Alt Prester, Luisenthaler Straße (K 1227)
2. Nordbrückenzug, Jerichower Straße, Georg-Heidler-Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Genthiner Straße,

d.h. beide Trassen führen über den Abschnitt Cracauer Straße / Genthiner Straße.

Aus den bisherigen Untersuchungen ist ersichtlich, dass der Anteil am Durchgangsverkehr von und nach Süden (Pechau/Randau/Schönebeck) gering ist. Schwerverkehrsanteile weisen keine übergeordnete Bedeutung auf.

Hingegen stellt der ortsgebundene Verkehr der ostelbischen Stadtteile mit der Hauptrichtung von und zur Innenstadt (Stadtzentrum) einen hohen Verkehrsanteil dar. Rd. 90% der Fahrten/Fahrzeuge, die die Genthiner Straße passieren, führen über den Strombrückenzug in das Stadtzentrum bzw. über den Nordbrückenzug. Für die Bewohner Cracaus stellt der Strombrückenzug die Hauptverbindung (63%) an die Innenstadt bzw. das Fernstraßennetz dar, rd. 37% nutzen den Nordbrückenzug.

Zu Pkt. 1 und 2

Im Zuge des „Verkehrskonzept für die östlich der Elbe gelegenen Stadtteile“ (I 0003/10) wurden bereits Varianten zur östlichen Ortsumfahrung, die zwischen der Luisenthaler Straße, vorbei am Klusdamm, Zipkeleber Weg sowie Gübser Weg an die Berliner Chaussee anschließen untersucht. Diese Verbindung zwischen Luisenthaler Straße und Berliner Chaussee erreicht - unabhängig von der genauen Lage - aufgrund der vorhandenen starken Verkehrsausrichtung von/zur Innenstadt, nur eine sehr eingeschränkte Verkehrswirksamkeit für die Entlastung der Verkehrsachse Cracauer Straße - Genthiner Straße - Pechauer Straße und führt zu keinen nennenswerten Verkehrsverlagerungen (unter 5%). Vor dem Hintergrund des enormen finanziellen Aufwandes und unter Berücksichtigung des sensiblen Freiraums wird diese östliche Umfahrung als kritisch bewertet.

Ferner wurde eine innerörtliche Neubautrasse durch Cracau als neue Verbindung zwischen Alt Prester (Menzer Straße) und der Friedrich-Ebert-Straße (nördlich des Ostfriedhofes), mit Führung entlang Neuprester sowie nördlich der Straßen „Zur Pappel“ und „Am Mühlberg“ betrachtet. Diese Lösung würde rd. 30% Entlastung auf der Genthiner Straße bringen. Die Achse ist mit der fortgeschrittenen Wohnbebauung der vergangenen Jahre als Alternative sehr problematisch. Sowohl hinsichtlich der städtebaulichen Entwicklung, als auch aus Schallimmissionsgründen spricht Vieles gegen eine solche Lösung.

Es ist ersichtlich, dass eine Reduzierung des Aufkommens in der Cracauer Straße/Genthiner Straße OHNE Erhöhung des Aufkommens in der Babelsberger Straße/Potsdamer Straße nicht möglich sein wird, da beide Straßenzüge annähernd parallel verlaufen und es in Ost-West-Richtung keine weiteren Alternativen gibt, die auf kurzem Weg in Richtung Ziel zu erreichen sind.

Weitere alternative Führungen könnten im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes VEP 2030*plus* überprüft sowie in diesem Rahmen auch über Trassenfreihaltungen entschieden werden. Die aus den bisherigen Untersuchungen hervorgehenden Verkehrsverlagerungen rechtfertigen die hohen zu erwartenden Investitionskosten und die erheblichen Eingriffe in den Freiraum jedoch nicht.

Zu Pkt. 3

Zur besseren Steuerung der Veranstaltungsverkehre ist anzumerken, dass diese vorwiegend über den Nordbrückenzug zu den ostelbischen Veranstaltungsorten geführt werden. Aus diesem Grund wurde entsprechend der Verkehrsrechtlichen Anordnung (2012O00239) die Umsetzung der Konzeption zur Kfz-Wegweisung in der Landeshauptstadt Magdeburg vom 23. November 2011 durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet und umgesetzt. Die Wegweisung zu den Veranstaltungsorten in Cracau, wie z.B. GETEC-Arena, MDCC-Arena, Elbauenpark usw. ist Bestandteil dieser Anordnung.

Für den ankommenden Individualverkehr aus Richtung Nord beginnt die Vorwegweisung zu den Veranstaltungsorten an der Abfahrt Albert-Vater-Straße und aus Richtung Süden an der Abfahrt Wienerstraße. Eine Verbesserung der wegweisenden Beschilderung in Hinsicht auf die ostelbischen Veranstaltungsorte ist nicht weiter zielführend und bringt nicht die gewünschten Erfolge, weil alle Ziele eindeutig ausgeschildert wurden. Des Weiteren ist die Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlagen auf dem Nordbrückenzug in Bezug auf die Veranstaltungsverkehre ausgereizt. Es lassen sich daher nur noch punktuelle Verbesserungen erzielen.

Derzeit wird untersucht, wie man die Lichtsignalanlage Jerichower Platz mit zusätzlichen Maßnahmen optimieren kann. Mit einer Umsetzung der Ergebnisse kann frühestens bis Ende des III. Quartals 2016 gerechnet werden.

Konkret zur Stellplatzthematik ist zu beobachten, dass Stausituationen bei der Anreise zu Großveranstaltungen in erster Linie dadurch entstehen, dass eine Vielzahl von Besuchern (oft mehrere Tausend) in einem engen Zeitfenster vor Beginn der Veranstaltungen mit dem Pkw anreist. Die kostenpflichtigen Stellplätze an den Arenen sind durch die vorhandene Wegweisung gut ausgeschildert und somit auch für Ortsunkundige problemlos auffindbar. Der durch die Suche nach kostenfreien Abstellmöglichkeiten bedingte Parksuchverkehr lässt sich nicht gänzlich unterbinden. Durch konsequente Ahndung des widerrechtlichen Abstellens von Pkw auf Gehwegen und Grünflächen können jedoch Behinderungen für den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer reduziert und ggf. auch Impulse für die stärkere Nutzung kostenpflichtiger Stellplätze gegeben werden.

Dr. Scheidemann

I0102/16 - Anlage 1 - Darstellung untersuchter Alternativ-Trassen