



Landeshauptstadt
Magdeburg

Untersuchung zum Veranstaltungsverkehr im Osten Magdeburgs

Verkehrsplanerische Untersuchung
auf Grundlage einer Online-Befragung



IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9 - 01099 Dresden
Tel.: (03 51) 2 11 14-0 - Fax: (03 51) 2 11 14-11
dresden@ivas-ingenieure.de - www.ivas-ingenieure.de

Impressum

Titel: Untersuchung zum Veranstaltungsverkehr im Osten Magdeburgs
Verkehrsplanerische Untersuchung auf Grundlage einer Online-Befragung

Auftraggeber: Landeshauptstadt Magdeburg
Dezernat für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsplanung
An der Steinkuhle 6, 39128 Magdeburg

Auftragnehmer: Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
Tel.: 0351-2 11 14-0, E-Mail: dresden@ivas-ingenieure.de

Status: Abschlussbericht

Bearbeitungsstand: 21. Januar 2022

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme



Dipl.-Ing. Dirk Ohm

Inhaber



i. A. M.Sc. Martin Anton

Inhaltsverzeichnis

1.	Aufgabenstellung und Herangehensweise	1
2.	Teilnehmerstruktur	2
3.	Ergebnisse der Befragung	3
3.1	Anwohnerbefragung	3
3.2	Besucherbefragung	6
3.3	Standortspezifische Defizite	9
4.	Strategien und Handlungsempfehlungen	13
4.1	Handlungsfelder.....	13
4.2	Maßnahmen.....	14

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Fragebogen Anwohner & Besucher

Anlage 2 Verortung veranstaltungsbedingter Defizite im ostelbischen Stadtgebiet

1. Aufgabenstellung und Herangehensweise

Im Zuge der Erarbeitung des Konzeptes zur Erweiterung des Parkleitsystems für die LH Magdeburg hat sich die Erforderlichkeit einer vertiefenden Untersuchung zum Thema Schleichverkehre herausgestellt. Dabei soll der Fokus auf dem ostelbischen Stadtgebiet liegen, welches aufgrund der dortigen Veranstaltungsstätten durch ein hohes Maß an veranstaltungsbedingten Verkehren charakterisiert ist. Insbesondere Überlagerungen durch gleichzeitig stattfindende Events oder Veranstaltungen führen zu teils hohen Verkehrsbelastungen und damit zu Einschränkungen in der Erreichbarkeit unterschiedlicher Ziele im betroffenen Gebiet. Vor allem die angrenzenden Wohngebiete werden durch veranstaltungsbedingte Parksuch- und Durchgangsverkehre (sog. „Schleichverkehre“) negativ beeinflusst, was sich wiederum auf die Wohn- und Lebensqualität in den betroffenen Stadtteilen niederschlägt.

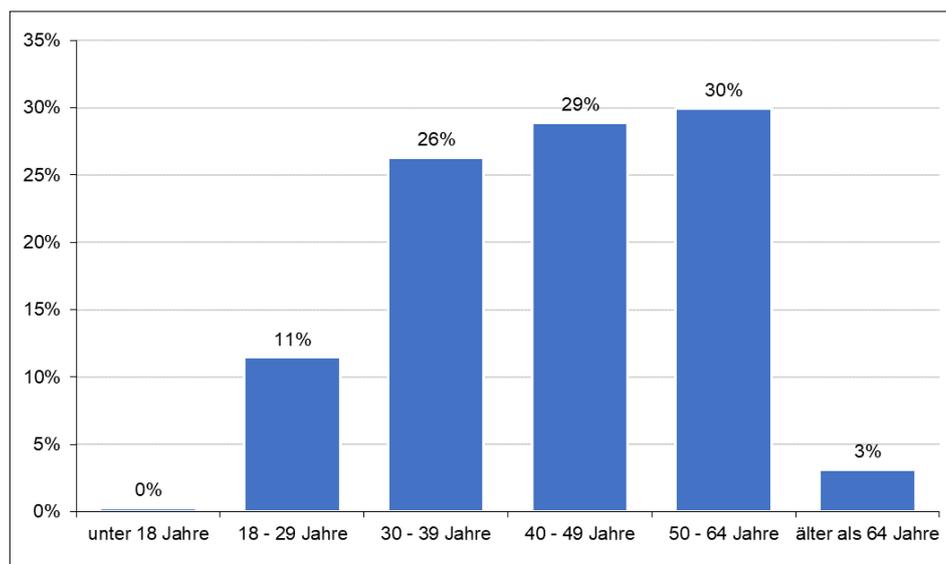
Da die Öffentlichkeitsbeteiligung neben der fachlichen Beurteilung eine bedeutende Rolle spielt, wurden mithilfe einer Online-Befragung die Meinungen von Anwohnern und Veranstaltungsbesuchern zur lokalen Verkehrssituation erfasst. Diese Befragung fand im Zeitraum vom 30.07.21 bis zum 19.09.21 statt und hatte das Ziel, Probleme und Defizite aus Sicht direkt oder indirekt Betroffener zu identifizieren. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse bilden die Grundlage für die im Nachgang abgeleiteten Handlungsempfehlungen, welche in Form eines Maßnahmenkataloges aufbereitet wurden und auf die Verbesserung der verkehrlichen Situation bei Großveranstaltungen abzielen. Die vorliegende Untersuchung berücksichtigt dabei die bereits bestehenden Maßnahmen und Strategien aus dem Konzept zum Parkleitsystem und nimmt entsprechende Ergänzungen vor.

Die Befragung wurde durch die LH Magdeburg beworben und ermöglichte die getrennte Beantwortung von Fragen für Anwohner und Veranstaltungsbesucher. Mithilfe von geschlossenen und halboffenen Fragen wurden unter anderem die subjektiv wahrgenommenen veranstaltungsbedingten Beeinträchtigungen in den Wohngebieten und die An- und Abreisegewohnheiten der Veranstaltungsbesucher sowie deren Defizitanalyse in Bezug auf die Erreichbarkeit der Veranstaltungsstätten ermittelt. Auch wurden Maßnahmenvorschläge sowie allgemeine Angaben wie Alter und Geschlecht der Umfrageteilnehmer erfragt. Die detaillierten Befragungsinhalte können der **Anlage 1** entnommen werden.

2. Teilnehmerstruktur

Die Befragung verzeichnete in oben genanntem Zeitraum 514 Teilnehmer. Davon gaben ca. 48 % der Befragten an, Anwohner zu sein, während ca. 24 % als Besucher an der Befragung teilnahmen. Die übrigen ca. 28 % gaben an, sowohl Anwohner als auch Besucher des Untersuchungsgebietes zu sein. Etwa 96 % der Befragten waren zum Zeitpunkt der Befragung wohnhaft in Magdeburg, wobei am häufigsten die Stadtteile Cracau (ca. 29 %), Brückfeld (ca. 20 %) sowie Prester und Berliner Chaussee (jeweils ca. 10%) genannt wurden.

Der Großteil der Befragten verteilte sich auf die Altersgruppen der 50- bis 64-Jährigen mit ca. 30 %, die 40- bis 49-Jährigen folgten mit ca. 29 %-igem Anteil. Die Gruppe der 30- bis 39-Jährigen lag in etwa bei 26 % der Befragten (vgl. Grafik 1). Die Aufteilung zwischen männlichen (ca. 53 %) und weiblichen (ca. 47 %) Personen fiel in etwa gleich aus (kein Teilnehmer ordnete sich der Geschlechterbezeichnung „divers“ zu).



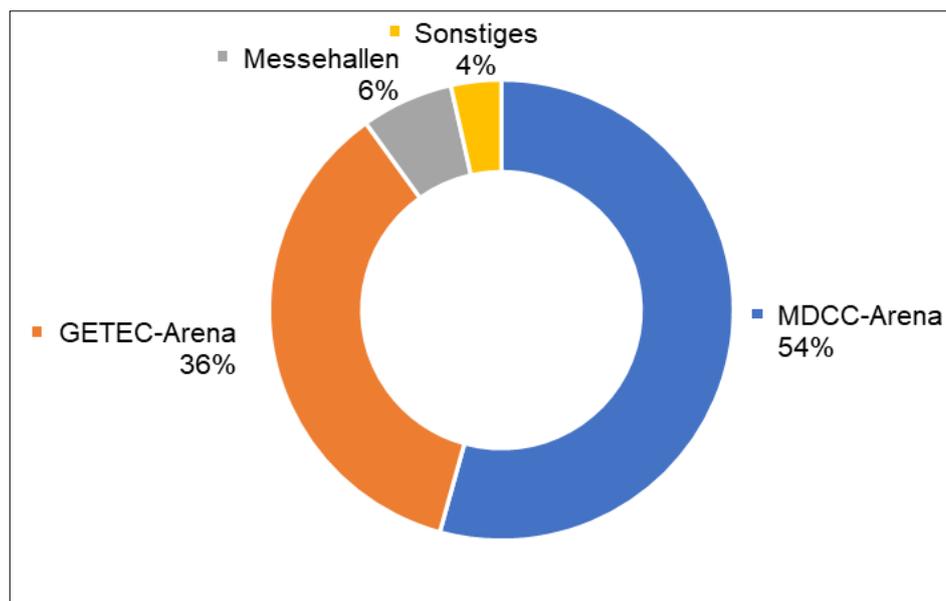
Grafik 1. Altersstruktur der Befragungsteilnehmer

Ca. 48 % der Befragten gaben an, über einen oder mehrere Pkw zu verfügen, fast ebenso vielen Personen (ca. 44 %) steht ein Fahrrad und ca. 8 % der Befragten eine ÖPNV-Monatskarte zur Verfügung.

3. Ergebnisse der Befragung

3.1 Anwohnerbefragung

Mit ca. 87 % fühlt sich die deutliche Mehrheit der Befragten als Anwohner von der aus Großveranstaltungen resultierenden Verkehrssituation in ihrem Wohnumfeld beeinträchtigt. Dabei werden Veranstaltungen in der MDCC-Arena (ca. 54 %) und GETEC-Arena (ca. 36 %) als besonders belastend empfunden, während das Messegelände (6 %) eher selten im Zusammenhang mit Beeinträchtigungen der Wohnumfeldqualität genannt wurde (vgl. Grafik 2). Vereinzelt wird hinsichtlich des induzierten Verkehrs auch der Elbauenpark als belastend empfunden.

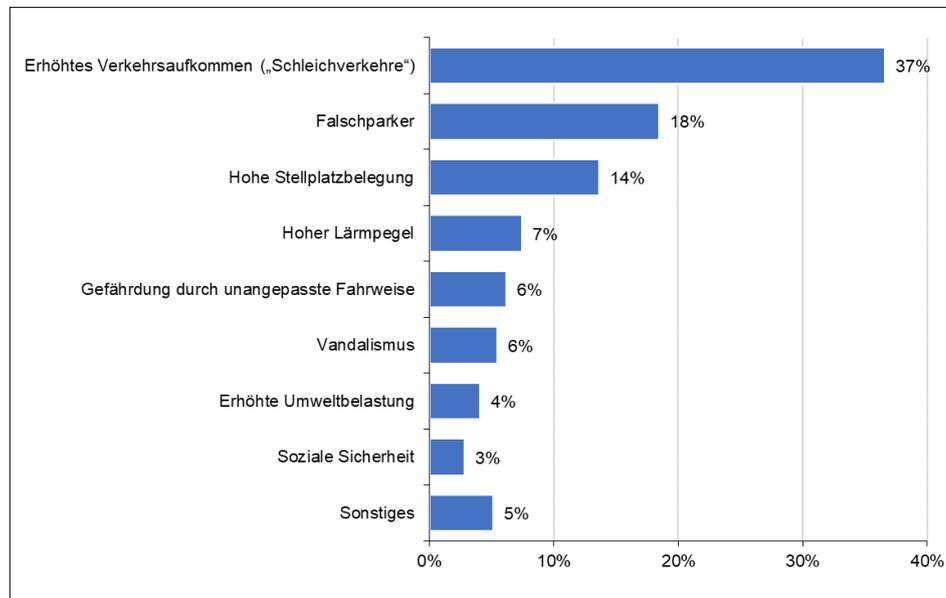


Grafik 2: Genannte Veranstaltungsstätten mit besonders hohen Verkehrsbelastungen

Was die Häufigkeit betrifft, gaben in etwa 80 % der Befragten an, dass wöchentlich bis 14-tägig veranstaltungsbedingte Einschränkungen in Ostelbien auftreten. Nur rund 7 % fühlen sich mehr als einmal pro Woche in ihrem Wohnumfeld durch Veranstaltungsverkehre beeinträchtigt. Vor allem die Nachmittags- und Abendstunden werden diesbezüglich als besonders kritisch bewertet. Die genauen Zeiträume stehen dabei jedoch in Abhängigkeit zu den Beginn- und Endzeiten der jeweiligen Veranstaltung.

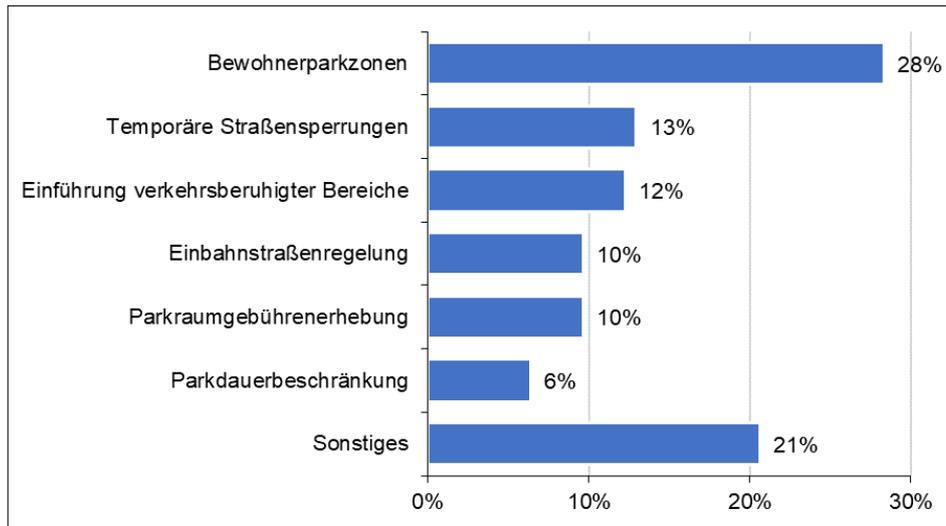
In den Wohngebieten werden insbesondere erhöhte Verkehrsbelastungen im fließenden Verkehr (ca. 37 %) – sogenannte Schleichverkehre – als kritisch eingeschätzt, gefolgt von Beeinträchtigungen durch Falschparker (ca. 18 %). Letztgenannte Problematik resultiert aus einem veranstaltungsbedingten Nachfrageüberhang im ruhenden Verkehr, welcher auch mit ca. 14 %igem Anteil in den Befragungsergebnissen als Defizit genannt wurde. Weitere Aspekte wie Lärm- und Umweltbelastungen, soziale Sicherheit und Vandalismus wurden zwar von einigen Befragten angesprochen, spielen laut der Anzahl der Nennungen jedoch eine nachrangige Rolle in den

Wohnquartieren. In Grafik 3 ist die Verteilung der Ergebnisse nochmals dargestellt. Unter dem Punkt „Sonstiges“ wurde vor allem die Erreichbarkeit des Wohnortes durch vorhandene Straßensperrungen, das Zuparken der umliegenden Supermarktparkplätze sowie das Zurücklassen von Müll und das „Wildurinieren“ kritisiert.



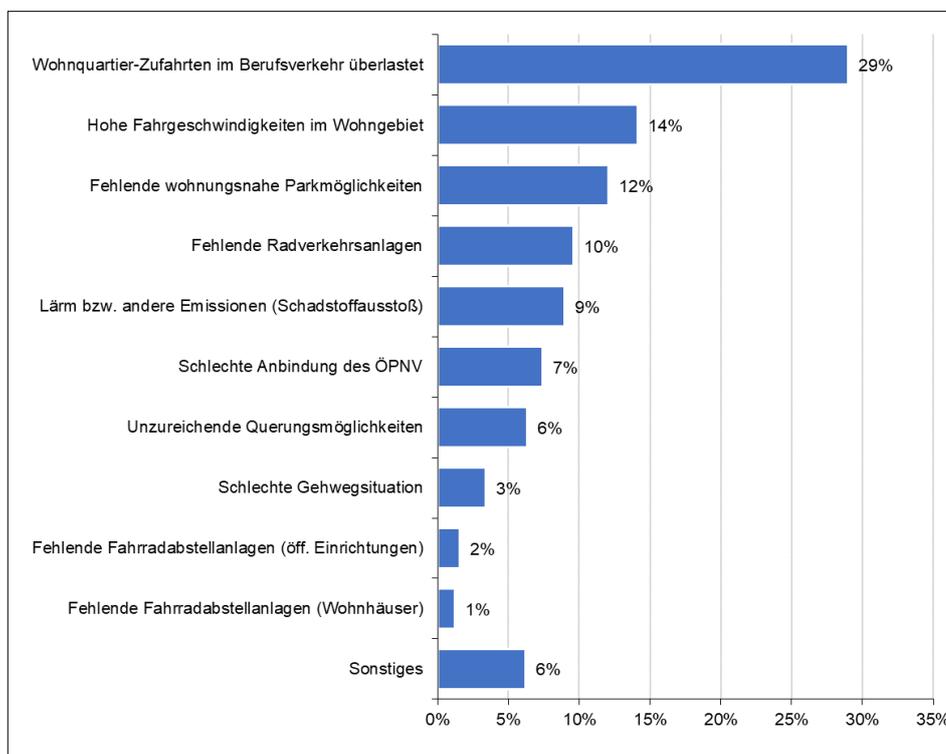
Grafik 3: Besonders kritisch bewertete Aspekte in den Wohngebieten an Veranstaltungstagen

Im Weiteren wurden die Teilnehmer der Befragung gebeten, die aus ihrer Sicht sinnvollen Maßnahmen zur Verbesserung der lokalen Situation zu benennen. Dabei wurden ihnen verschiedene verkehrsorganisatorische Lösungsansätze vorgegeben, von denen zwei ausgewählt werden konnten. Im Ergebnis zeigt sich, dass insbesondere Bewohnerparkzonen mit ca. 28 % von den Befragten als zielführend eingeschätzt wurden. Lokale Parkgebührenerhebung, Einbahnstraßenregelungen, die Einführung verkehrsberuhigter Bereiche und temporäre Straßensperrungen erhielten jeweils zwischen 10 % und 13 % der Stimmen (vgl. Grafik 4). In der Antwortkategorie „Sonstiges“ wurde vor allem verschärfte Kontrollen und Sanktionierungen durch das zuständige Ordnungspersonal sowie die Ausweitung von Park-and-Ride-Angeboten gefordert. Auch die in Magdeburg bereits bekannte Thematik zur Errichtung einer dritten Elbquerung wurde vermehrt in Bezug auf den Umgang mit Veranstaltungsverkehren genannt.



Grafik 4: Sinnvolle verkehrsorganisatorische Maßnahmen aus Sicht der betroffenen Bewohner

In einem letzten Punkt wurden die Anwohner der ostelbischen Stadtgebiete zu ihren alltäglichen, veranstaltungsunabhängigen Verkehrsproblemen in ihrem Wohnumfeld befragt. Dabei stellen sich mit ca. 29 % vor allem Beeinträchtigungen durch den Berufsverkehr als kritisch heraus, die sich in der eingeschränkten Erreichbarkeit der Wohnquartiere widerspiegeln. An zweiter Stelle werden hohe Fahrgeschwindigkeiten in Wohngebieten bemängelt (ca. 14 %), gefolgt von fehlenden wohnortnahen Parkmöglichkeiten (ca. 12 %). Die restliche Verteilung der Antworten kann nachfolgender Grafik entnommen werden.

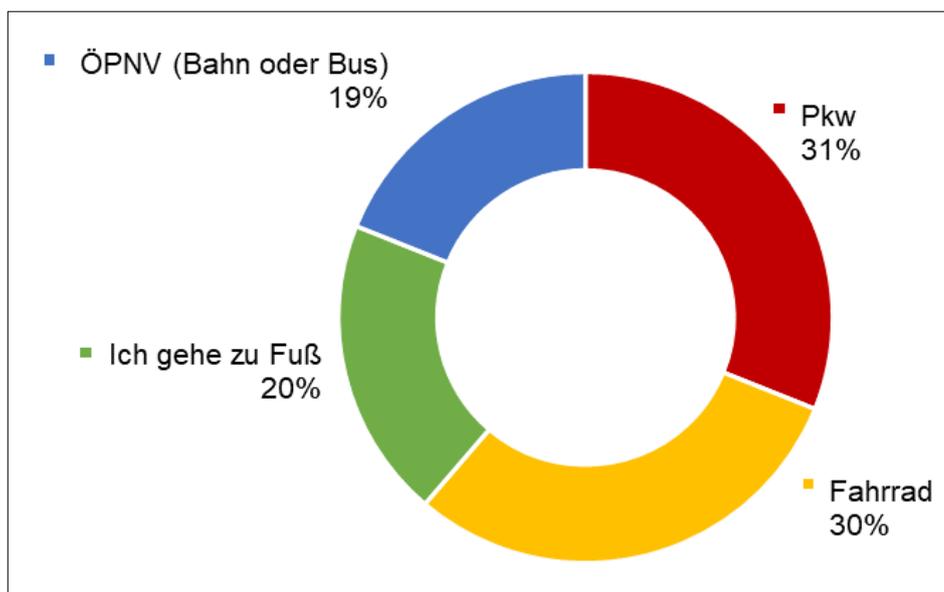


Grafik 5: Angaben der Anwohner zu alltäglichen Verkehrsproblemen

3.2 Besucherbefragung

Wie bereits erwähnt, wurden auch die Erfahrungen der Veranstaltungsbesucher mithilfe des Fragebogens gesammelt und ausgewertet, um deren Verhalten nachvollziehen und die entsprechenden Ursachen dafür identifizieren zu können.

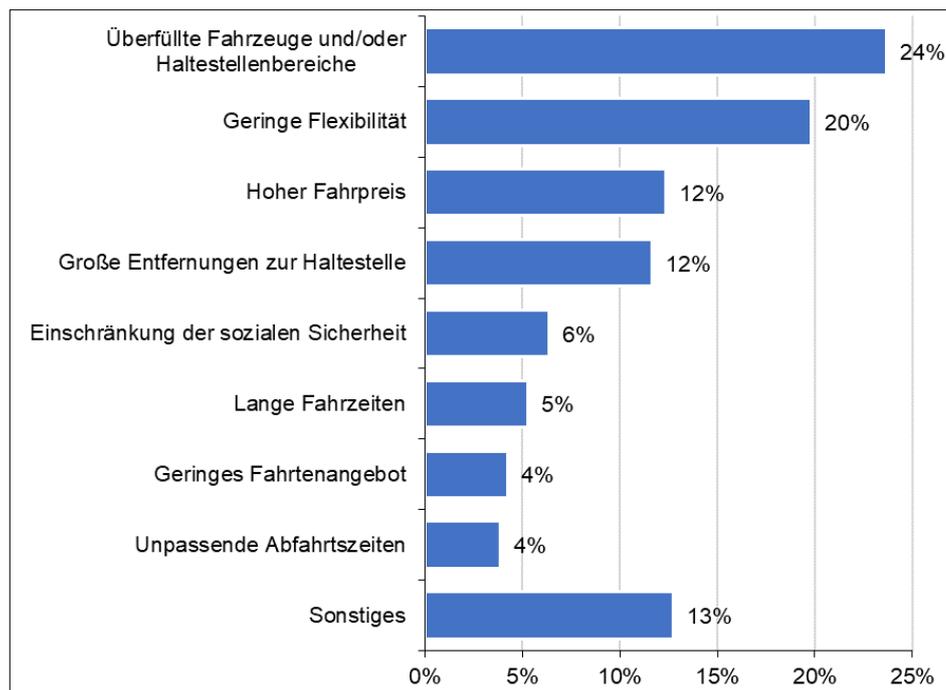
Zuerst wurden die Teilnehmer hinsichtlich ihrer präferierten Veranstaltungsstätten befragt, wobei die Möglichkeit bestand, zwei Antwortmöglichkeiten auszuwählen. Dabei wurden die MDCC-Arena (ca. 41 %) und die GETEC-Arena (ca. 34 %) als Hauptziele der ostelbischen Veranstaltungsverkehre angegeben. In etwa 23 % der Stimmen gingen an die Messehallen, die übrigen 2 % an den Elbauenpark. Bei der Frage nach dem Hauptverkehrsmittel für die An- und Abreise zum bzw. vom Veranstaltungsort zeigte sich ein differenziertes Nutzungsverhalten der Besucher. Ca. 31 % der Befragten gaben an mit dem Pkw zu Veranstaltungen zu fahren, während die Nutzung des Fahrrades mit rund 30 % fast den gleichen Anteil am Gesamtbild einnahm. Auch die An- und Abreise zu Fuß oder mit dem ÖPNV liegt mit 20 % und 19 % dicht beieinander. Da jedoch mehr als 92 % der Umfrageteilnehmer zum Zeitpunkt der Befragung in Magdeburg wohnhaft waren, gibt die nachfolgende Darstellung der Verkehrsmittelwahl (vgl. Grafik 6) ein durchaus verzerrtes Bild ab. Da die auswärtigen Besucher vermutlich zu Großteilen mit dem eigenen Pkw anreisen, dürfte der tatsächliche Pkw-Anteil beim Besuch von Großveranstaltungen demnach deutlich höher liegen als die angegebenen 31 %.



Grafik 6: Nutzung von Verkehrsmitteln für die An- und Abreise bei Veranstaltungen

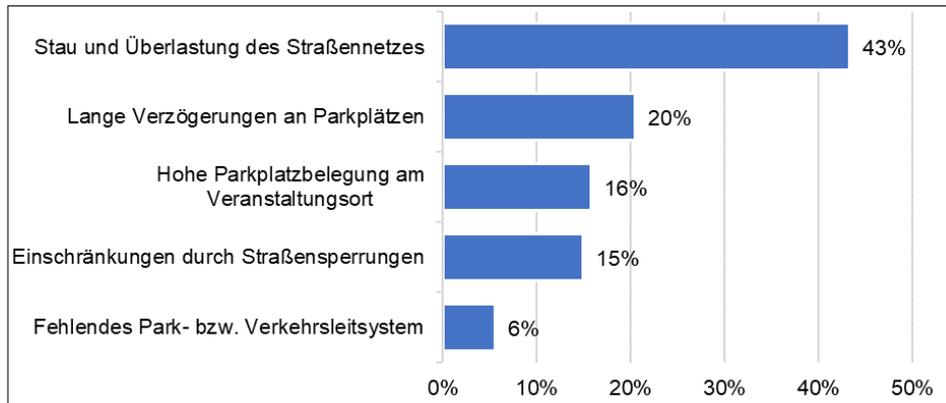
Die 81 % der Umfrageteilnehmer, die in der Regel mit dem Pkw, dem Fahrrad oder zu Fuß zu Veranstaltungen anreisen (und auch wieder abreisen), wurden nach ihren Hauptgründen für die

Nichtnutzung des ÖPNV befragt. Dabei zeigt sich, dass vor allem überfüllte Fahrzeuge und Haltestellenbereiche (ca. 24 %) sowie die geringe Flexibilität (ca. 20 %) abschreckend auf die Nutzung des ÖPNV wirken, wobei letztgenannter Punkt – unabhängig von der Problematik in Magdeburg – generell einen hohen Stellenwert beim individuellen Verkehrsmittelwahlverhalten besitzt. Weitere, jedoch nachgeordnete Kriterien sind hohe Fahrpreise, große Entfernungen zur Haltestelle und das soziale Sicherheitsgefühl. In Grafik 7 sind die Ergebnisse im Detail dargestellt. Die Kategorie „Sonstiges“ beinhaltet zum großen Teil die Antworten der Befragten, die den ÖPNV aufgrund ihrer Wohnortnähe zum Veranstaltungsort nicht nutzen.



Grafik 7: Gründe der Veranstaltungsbesucher für die Nichtnutzung des ÖPNV

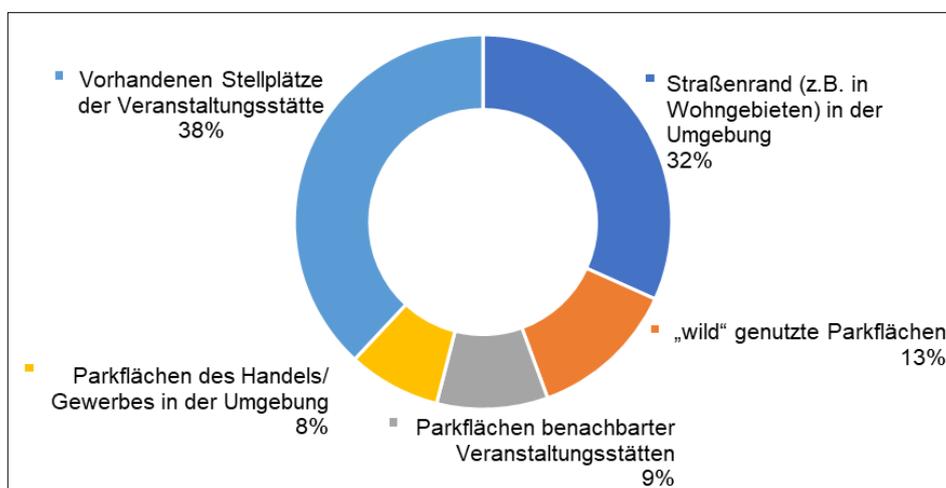
Für die Veranstaltungsbesucher, die nicht mit dem Fahrrad oder zu Fuß an- bzw. abreisen, liegt der Hauptgrund mit ca. 50 % in der zu großen Distanz für den Weg zwischen Wohnort und Veranstaltungsstätte. An zweiter Stelle folgt die Angst vor Vandalismus und Diebstahl mit ca. 20 %, danach werden fehlende Radverkehrsanlagen (ca. 11 %) und überfüllte Abstellanlagen (ca. 7 %) als Ausschlusskriterium für das Fahrrad genannt. Auch temporäre Straßensperrungen durch die Polizei scheinen bei bestimmten Veranstaltungen Fußgänger und Radfahrer vor Probleme zu stellen, da auch diesbezüglich vereinzelte Hinweise kamen.



Grafik 8: Hauptprobleme bei der An- und Abreise mit dem Pkw

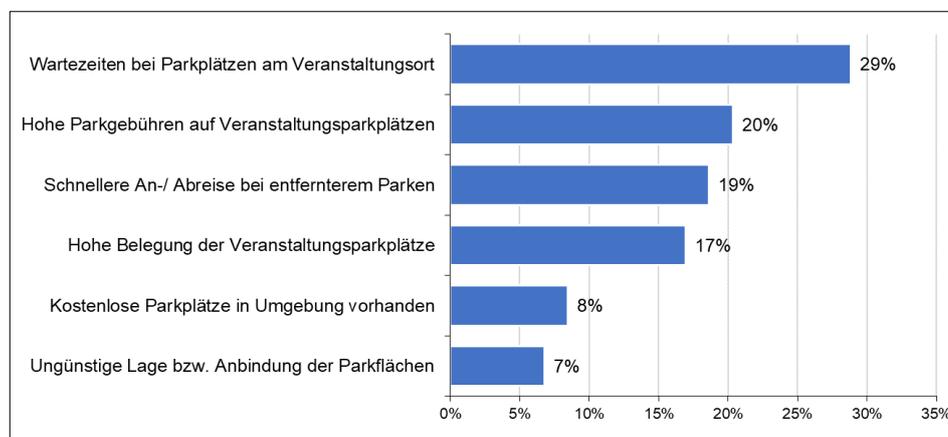
Die wesentlichen Probleme, mit denen sich die Pkw-Nutzer bei der veranstaltungsbedingten An- und Abreise konfrontiert sehen, sind in Grafik 8 dargestellt. Dabei zeigt sich, dass hauptsächlich Verzögerungen im fließenden Verkehr als Defizit empfunden werden (43 %). Aber auch hier wurden – wie bereits beim Fuß- und Radverkehr – Einschränkungen durch polizeiliche Straßensperrungen von den Befragten als Problem angegeben (15 %).

Auch hinsichtlich der Nutzung von Parkmöglichkeiten wurden die Veranstaltungsbesucher befragt. Nur rund 38 % der Befragten gaben an, ihren Pkw tatsächlich auf den am Veranstaltungsort dafür vorgesehenen Parkflächen abzustellen. Ca. 32 % nutzen in der Regel den öffentlichen Parkraum in der Umgebung, wie z.B. den Straßenrand in den umliegenden Wohngebieten. Der Anteil der Veranstaltungsbesucher, die auf „wild“ Flächen wie z.B. dem Schotterplatz am nördlichen Ende der Pfeifferstraße parken, liegt in etwa bei 13 %. Nur insgesamt ca. 17 % gaben an, die Parkplätze benachbarter Veranstaltungsstätten oder die Flächen umliegender Handels- bzw. Gewerbeeinrichtungen zum Abstellen ihres Fahrzeugs zu nutzen, wobei die jeweiligen Anteile mit ca. 9 % und ca. 8 % in etwa gleichverteilt sind. Zur besseren Übersicht ist die Verteilung zur Nutzung der lokalen Parkmöglichkeiten in Grafik 9 dargestellt.



Grafik 9: Nutzung der vorhandenen Parkmöglichkeiten bei Veranstaltungen

Die Gründe für die hohe Nutzung alternativer Parkmöglichkeiten in der Umgebung der eigentlichen Veranstaltungsstätte sind vielfältig, konnten jedoch mithilfe der Befragung präzisiert werden. Am häufigsten wurden mit ca. 29 % die langen Wartezeiten bei der Zu- und Abfahrt der veranstaltungsspezifischen Parkflächen bemängelt, was sowohl mit der zum Teil praktizierten analogen Zahlungsmethode der Parkgebühren vor Ort als auch mit der lokalen Bündelung der Verkehrsströme begründet werden kann. Auch wurde die schnellere An- und Abreise von weiter entfernt gelegenen Parkmöglichkeiten mit ca. 19 % als ähnliches Argument angeführt. Des Weiteren werden die angesprochenen Parkgebühren auf den Veranstaltungsparkflächen von den Nutzern als zu hoch eingestuft. Immerhin ca. 20 % der Antworten wurden diesem Grund für die Nutzung umliegender Parkmöglichkeiten zugeordnet. In etwa 17 % der Stimmen entfielen auf die hohen Belegungsquoten der veranstaltungseigenen Parkplätze. Die detaillierten Ergebnisse können Grafik 10 entnommen werden.



Grafik 10: Hauptgründe für die Nutzung alternativer Parkmöglichkeiten

3.3 Standortspezifische Defizite

Neben den Fragen, die in Kapitel 3.1 und 3.2 ausgewertet wurden, bestand für die Umfrageteilnehmer auch die Möglichkeit veranstaltungsbedingte Problemstellen räumlich zu präzisieren. Dabei konnte sowohl eine Verortung in der Stadtkarte erfolgen als auch verbal auf kritische Bereiche eingegangen werden. Bei der Verortung der Problemstellen in der Karte konnten die dort auftretenden Defizite vier Kategorien zugeordnet werden. Die vier Antwortmöglichkeiten, die zur Verfügung standen waren Probleme bei der An- bzw. Abfahrt (Stau), Probleme mit Durchgangsverkehr, eine hohe Parkraumnachfrage sowie die Kategorie „Sonstiges“. Bei letztgenannter Kategorie, die 7 % der Antworten entsprach, konnten die Befragten das entsprechende Problem zusätzlich verbal beschreiben, falls es nicht in den vorgegebenen Antwortmöglichkeiten enthalten war. Der Großteil der Antworten bezog sich jedoch mit ca. 44 % auf Probleme bei der An- bzw. Abfahrt, während rund 30 % der Nennungen Problemen mit Durchgangsverkehr bzw. Schleichverkehr zuzuordnen waren.

Die Standorte der defizitären Bereiche wurden grafisch aufbereitet und sind gefiltert nach Problemkategorie in **Anlage 2** dargestellt. Dabei zeigt sich, dass vor allem die Elbquerungen und deren östliche Verlängerungen (insbesondere Jerichower Straße und Berliner Chaussee) von hohen Durchgangsverkehrsströmen und Beeinträchtigungen bei der An- und Abreise an Veranstaltungstagen betroffen sind. Im weiteren Hauptstraßennetz werden in diesem Zusammenhang insbesondere die Friedrich-Ebert-Straße, die Georg-Heidler-Straße, der Abschnitt der Herrenkrugstraße zwischen B 1 und Berliner Chaussee sowie die Pechauer Straße, die Genthiner Straße und die Cracauer Straße genannt. Von Schleichverkehren sind laut Befragung insbesondere die Angersiedlung, der Zuckerbusch, Im Brückfeld und der Gübser Weg betroffen. Aber auch weitere Nebenstraßen wurden diesbezüglich von den Umfrageteilnehmern in der Karte verortet.

Hinsichtlich des ruhenden Verkehrs liegen die defizitären Bereiche vor allem in den umliegenden Wohngebieten wie im Stadtquartier Heumarkt, der Angersiedlung und der Siedlung Cracau. Aber auch das Haupt- und Sammelstraßennetz (z.B. Berliner Chaussee, Friedrich-Ebert-Straße, Georg-Heidler-Straße, Cracauer Straße, Zuckerbusch) wurden von den Befragten hinsichtlich Parkproblemen genannt.

In *Anlage 2* sind auch die kritischen Stellen für die Kategorie „Sonstiges“ verortet. Um detaillierte Informationen über die defizitären Bereiche bereitzustellen, wurden die dazugehörigen Antwort-erläuterungen der Befragten gruppiert und farblich differenziert dargestellt.

Auch von der verbalen Beschreibung veranstaltungsbedingter Defizite wurde im Rahmen der Befragung von den Teilnehmern vermehrt Gebrauch gemacht. Die wichtigsten und wiederkehrend genannten Problembereiche sind nachfolgend mit einer stichpunktartigen Erläuterung der Sachlage angeführt und spiegeln die Aussagen der Umfrageteilnehmer wider:

B 1 (Jerichower Straße und Berliner Chaussee)

- Hohes Verkehrsaufkommen (auch schon im „normalen“ Berufsverkehr)
- Überstauung der Knotenpunktbereiche
- Nicht abgestimmte LSA-Phasen, zu kurze Grünphasen
- Einbiegen in die B 1 gestaltet sich aus dem umliegenden Nebennetz aufgrund des Verkehrsaufkommens schwierig
- Vollsperrung im Rahmen der Fanbegleitung führt zu Verkehrschaos
- Wildparker in den Grünanlagen (in Richtung „Am Hammelberg“)

Berliner Chaussee

- Hohes Verkehrsaufkommen (auch bei Sperrungen auf der BAB 2)
- Nicht abgestimmte LSA-Phasen (Knotenpunkt Friedrich-Ebert-Str./Georg-Heidler-Str.)

- Temporäre Straßensperrungen beeinträchtigen auch Anwohner und Radfahrer
- Insbesondere im Kreuzungsbereich zur Friedrich-Ebert-Straße führen Überlagerungen des Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehrs zur Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit

Friedrich-Ebert-Straße

- Hohes Verkehrsaufkommen bei An- und Abreise
- Überstauung der Knotenpunktbereiche
- Wildparker auf den Grünflächen
- Unübersichtlichkeit durch Falschparker und hohe Verkehrsmengen
- Keine sichere Querung für Fußgänger im Knotenpunktbereich zum Gübser Weg möglich
- Überlagerung Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehr führt zu gefährlichen Situationen

Gübser Weg

- Sperrungen durch Polizei führt zu großen Umwegen von Anwohnern benachbarter Gebiete
- Hohes Verkehrsaufkommen bei An- und Abreise
- Teilweise beidseitiges Parken am Fahrbahnrand (auch durch Busse) führt zu Behinderungen im fließenden Verkehr (kein Begegnungsfall von Pkw möglich)

Cracauer Straße

- Hohes Verkehrsaufkommen mit Überstauung der Knotenpunktbereiche (u.a. Wohngebietszufahrten)
- Überlagerung des Kfz-Verkehr, Rad- und Straßenbahnverkehrs
- Beeinträchtigungen beim Einbiegen auf die Brückstraße aufgrund fehlender Signalisierung des Knotenpunkts (*Hinweis: im Zusammenhang mit dem Ersatzneubau Strombrückenzug ist ein LSA-geregelter Knotenpunkt geplant*)
- Große Distanzen zwischen Querungshilfen für den Fußverkehr
- Hohe Parkraumnachfrage

Zuckerbusch

- Viele veranstaltungsbedingte Schleichverkehre
- Hohe Parkraumnachfrage führt zu Einschränkungen der verbleibenden Fahrbahnbreite
- Überlagerung des Rad-, Fuß- und Kfz-Verkehrs führt zu erhöhtem Sicherheitsrisiko

Weitere Einschränkungen

- Die Elbbrücken sind durch ein hohes Verkehrsaufkommen gekennzeichnet, was zeitweise zu starken Überlastungen führt
- Bereits im Berufsverkehr sind die Elbquerungen hohen Verkehrsmengen ausgesetzt

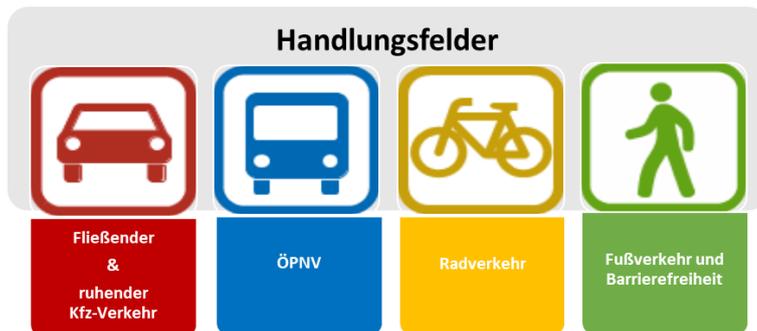
- Auf der Anna-Ebert-Brücke wird auch die Straßenbahn aufgrund der Mischnutzung der Fahrbahn in ihrem Verkehrsfluss beeinträchtigt (*Hinweis: im Zuge des Ersatzneubaus Strombrückenzug wird dieses Defizit behoben*)
- Die Parkplätze der Einzelhandelsstandorte im Umkreis der Veranstaltungsstätten bzw. deren Zufahrten werden durch Veranstaltungsbesucher zugeparkt, sodass den Kunden keine Anfahrt mit dem Pkw möglich ist

Als weitere Defizite für das ostelbische Stadtgebiet – ohne detaillierte Verortungen – wurden schlechte bzw. durch Falschparker blockierte Radverkehrsanlagen, mangelnde Kontrollen durch Ordnungsbehörden, fehlende abgesenkte Borde zur sicheren Querung von Fahrbahnen auch für mobilitätseingeschränkte Personen sowie die auch für Anwohner geltenden Durchfahrtsbeschränkungen bei temporären Straßensperrungen genannt. Gewünscht wurde sich zudem ein besseres ÖPNV-Angebot sowie die standardmäßige Inkludierung der ÖPNV-Fahrkarte in das jeweilige Veranstaltungsticket, eine zusätzliche Elbquerung als Entlastungsmaßnahme und eine bessere Abstimmung der LSA-Phasen im ostelbischen Gebiet.

4. Strategien und Handlungsempfehlungen

4.1 Handlungsfelder

Die Handlungsfelder für das ostelbische Stadtgebiet ergeben sich aus den in der Analyse zum Parkleitsystem festgestellten Defiziten und den Ergebnissen der Bürger-Befragung. Sie entsprechen im Wesentlichen den Verkehrsarten des Modal-Splits und sind in nachstehender Grafik zusammengefasst.



Grafik 11: Handlungsfelder für das ostelbische Stadtgebiet

Die im Folgenden beschriebenen Ansätze und Strategien versuchen bestmöglich erste konkrete örtliche Bezüge herzustellen. Aufgrund des Detaillierungsgrades eines Verkehrskonzeptes ist dies an einigen Stellen nicht allumfassend möglich. Die Stadt soll mit den vorgestellten Ansätzen daher in die Lage versetzt werden, entsprechend den festgelegten Grundsätzen in allen Stadtbereichen handeln zu können, die Maßnahmen also unter den ortsspezifischen Rahmenbedingungen angemessen umsetzen zu können. Sämtliche entwickelte Ideen unterstehen grundsätzlich immer dem Finanzierungsvorbehalt und müssen in nachgelagerten Planungen und Untersuchungen konkretisiert werden. Zugleich ist darauf hinzuweisen, dass sich das Maßnahmenportfolio über unterschiedliche Zuständigkeitsbereiche erstreckt. Einige Maßnahmen liegen hauptsächlich in der Verantwortungs- und Entscheidungshoheit der Stadt Magdeburg und bedürfen lediglich einer Abstimmung mit anderen, beteiligten Instanzen. Jedoch gibt es Maßnahmen, die nicht im kommunalen Zuständigkeits- und Einflussbereich liegen, aber dennoch einen bedeutsamen Maßnahmenansatz für die verkehrliche Entwicklung der Stadt bilden und damit Bestandteil des Verkehrskonzeptes sind (z.B. Maßnahmen an der B 1, Angelegenheiten des ÖPNV). Die nachfolgend beschriebenen Maßnahmen müssen im Gesamtkontext zur Untersuchung zum Parkleitsystem betrachtet werden und mit den dort verankerten Maßnahmen verknüpft werden.

Weiterhin ist darauf zu verweisen, dass veranstaltungsbedingt und demnach temporär auftretende Zustände nicht in jedem Fall Handlungsbedarf erfordern. So ist beispielsweise der Umbau eines Knotenpunkts nicht zwangsläufig zielführend und wirtschaftlich nur schwer zu rechtfertigen, wenn dieser bis auf wenige Tage im Jahr vollkommen leistungsfähig ist und nur in Einzelfällen seine Kapazitätsgrenze erreicht oder sogar überschreitet.

4.2 Maßnahmen

4.2.1 Fließender und ruhender Kfz-Verkehr

Die Verkehrsflussanalysen der Untersuchung zum Parkleitsystem haben gezeigt, dass Großteile des ostelbischen Straßennetzes vor allem an Veranstaltungstagen Leistungsfähigkeitsdefizite aufweisen. Besonders im näheren Umfeld der Arenen sowie den Zubringerstraßen kommt es zu Überlastungen in Form von Überstauungen durch die An- und Abreise der Veranstaltungsbesucher in Überlagerung mit den Alltagswegen der Anwohner der ostelbischen Stadtbereiche und anderen Kfz-Nutzern. Aber auch der ruhende Verkehr stellt das Umfeld der Veranstaltungstätten vor erhebliche Herausforderungen. Neben der Nutzung der veranstaltungseigenen Parkflächen werden auch die umliegenden Gebiete zum Abstellen des Fahrzeugs angefahren. In der Konsequenz aus der Situation im fließenden und ruhenden Verkehr treten vermehrt Schleichverkehre in sensiblen Wohnbereichen auf. Auch Beeinträchtigungen durch Falschparker wie z.B. Verengung der Fahrgassen, Behinderung von Grundstückszufahrten und Gehwegen sowie überfüllte Einzelhandelsparkplätze sind der Folge von Großveranstaltungen zu beobachten. Durch entsprechende Maßnahmen soll diesen Problemen entgegengewirkt und auch das Bewusstsein für ein verträgliches Miteinander aller Verkehrsteilnehmer zukünftig gestärkt werden.

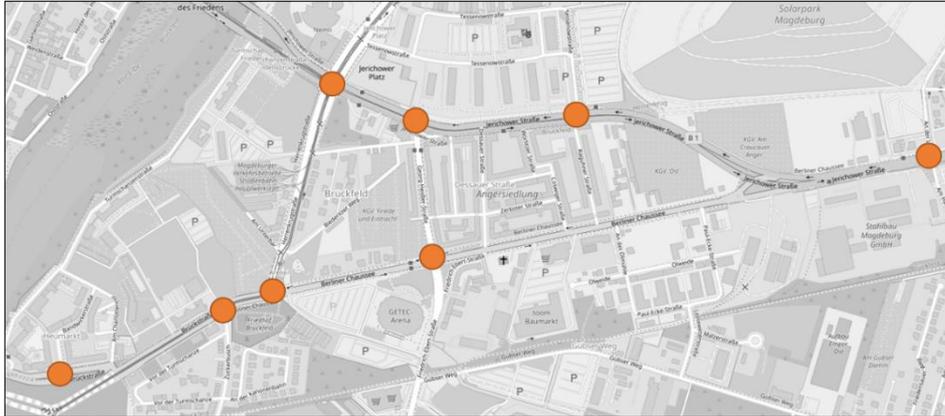
Maßnahme **FV1**: Optimierung der LSA-Koordinierung im Veranstaltungsgebiet

Zur Verstetigung des Verkehrsablaufs muss die LSA-Koordinierung an benachbarten Knotenpunkten entlang der Hauptstraßen optimiert werden. Dies betrifft im Wesentlichen die Knotenpunkte an der Jerichower Straße, der Berliner Chaussee sowie an der Brückstraße (hier zukünftig verbesserte Verhältnisse durch Ersatzneubau Strombrückenzug). Dabei sollte die Steuerung der LSA in Abhängigkeit des Verkehrsflusses, also je nach Stromrichtung und Verkehrsaufkommen, erfolgen. Die Zuständigkeit dieser Maßnahme liegt dabei bei der Stadt Magdeburg.

Maßnahme **FV2**: Prüfung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte im Alltagsverkehr

Da auch veranstaltungsunabhängige Beeinträchtigungen im Verkehrsfluss – insbesondere in Berufsverkehrszeiten – laut der Befragung ein Problem im Osten Magdeburgs darstellen und in diesem Zusammenhang die Behinderungen der Wohnquartierszufahrten in Form von Überstauungen genannt wurden, sollte in einem ersten Schritt die generelle Leistungsfähigkeit wichtiger Knotenpunkte im ostelbischen Gebiet anhand von aktuellen Knotenpunktzählungen geprüft werden. Vor allem die signalisierten Knotenpunkte an der Jerichower Straße (Herrenkrugstraße, Georg-Heidler-Straße, Tessenowstraße/Raguhner Straße, Am Hammelberg) und der Berliner Chaussee (An der Lake, Georg-Heidler-Straße/Friedrich-Ebert-Straße, Herrenkrugstraße) sollten in diesem Zusammenhang untersucht werden (vgl. Grafik 12). Im Zuge der Fertigstellung des Ersatzneubaus Strombrückenzug wird sich die verkehrliche Situation der Brückstraße bzw. des Stadtquartiers Heumarkt verändern. Hier sollte das Verkehrsgeschehen vorerst beobachtet werden. Aber

auch eine Ausweitung der Untersuchungen in Richtung Westen (Elbbrücken) kann durchaus in Betracht gezogen werden. Sofern dabei Leistungsfähigkeitsdefizite nachgewiesen werden, sollten in einem nächsten Schritt Lösungsansätze identifiziert werden, wie z.B. eine veränderte Signalisierung oder die bauliche Anpassung betroffener Knotenpunkte. Die Zuständigkeit obliegt dabei der LH Magdeburg.



Grafik 12: Auf Leistungsfähigkeit zu untersuchende Knotenpunkte im Bereich der Veranstaltungsstätten (Kartengrundlage: Openstreetmap.org)

Maßnahme **FV3**: Prüfung baulicher Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

Um die Sicherheit in sensiblen Bereichen wie Wohngebieten zu erhöhen und gleichzeitig Schleichverkehre in Selbigen auf ein Minimum zu reduzieren, sollten Maßnahmen getroffen werden, um betroffene Wohnstraßen für Fremdverkehre möglichst unattraktiv zu gestalten und allgemeine Verkehrsberuhigung zu erzielen. Hierbei gibt es verschiedene Möglichkeiten, die nachfolgend angeführt sind:

- Quersperren im Straßenquerschnitt (Modale Filter: z.B. Poller)
- Fahrgassenversätze und Fahrbahnverengungen (z.B. durch Blumenkübel und -beete)
- Aufpflasterungen (Teil- oder Plateaufpflasterungen, auch „Kölner Teller“)
- Anordnung von Mittelinseln

Flankierende verkehrsrechtliche Maßnahmen sind im Einzelfall zu prüfen (vgl. Maßnahme FV4). So sind z.B. einige Elemente nur in Verbindung mit verkehrsberuhigten Bereichen umsetzbar.

Bauliche Elemente sollten in der Regel lediglich in Straßen mit Erschließungsfunktion zum Einsatz kommen. Eine vertiefende Untersuchung wird auf folgenden Bereichen empfohlen:

- Triftweg
- Brandtstraße
- Mühlweg
- An der Kanonenbahn

- Bandwirker Straße
- Angersiedlung
- Wohngebiet zwischen Cracauer Straße/Zuckerbusch/Im Brückfeld/Friedrich-Ebert-Straße
- Puppendorfer Weg
- Am Hammelberg Weg 1 (Parallelweg zur Straße am Hammelberg)

Was die Zuständigkeit betrifft, sind bauliche Eingriffe in der Regel Sache des jeweiligen Straßenbaulastträgers.

Maßnahme **FV4**: Prüfung verkehrsrechtlicher/verkehrsorganisatorischer Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung/-vermeidung

Neben den in FV3 genannten baulichen Maßnahmen sind auch verkehrsorganisatorische bzw. verkehrsrechtliche Eingriffe zum Schutz sensibler Wohnbereiche denkbar. So kann beispielsweise die Anordnung von Einbahnstraßen im Nebennetz den dortigen Anteil an Fremdverkehren (insbesondere Durchgangsverkehre) maßgeblich verringern. Auch die Ausweisung von Anliegerstraßen und Verkehrsberuhigten Bereichen stellt eine Möglichkeit zur Verringerung ungewollter Verkehre da, wobei Verkehrsberuhigte Bereiche wiederum eine Umgestaltung der Verkehrsflächen bedingen. Die exklusive Zufahrtsbeschränkung für Berechtigte (Anliegerstraße) ist in der Praxis eher weniger geeignet, da die Hemmschwelle zur illegalen Nutzung der Straße durch Fremdverkehre in der Regel sehr gering ist. Bedarf zur Verkehrsberuhigung bzw. -vermeidung besteht an Veranstaltungstagen insbesondere in folgenden Bereichen:

- Zuckerbusch/Kanonenbahn/Im Brückfeld
- Mühlweg/Triftweg/Brandtstraße
- Angersiedlung

Die Einrichtung einer Einbahnstraße sollte auf der Straße „Im Brückfeld“ genauer untersucht werden. Bei einem Durchfahrtsverbot aus Richtung Friedrich-Ebert-Straße würde vor allem abreisebedingten Durchgangsverkehren der MDCC-Arena regulierend entgegengewirkt werden.

Generell ist darauf zu achten, dass die verkehrsrechtlichen Anordnungen mit den entsprechenden Verkehrszeichen beschildert werden. Dies steht in der Zuständigkeit der Unteren Straßenverkehrsbehörde.

Maßnahme **FV5**: Prüfung von Durchfahrtsgenehmigungen für Anwohner

Da die durch temporäre Straßensperrungen eingeschränkte Erreichbarkeit des Wohnortes an Veranstaltungstagen (insbesondere Fußballspielen) durch die betroffenen Bewohner angrenzen-

der Gebiete häufig bemängelt wurde, muss die Machbarkeit von Privilegierungen für entsprechende Zielgruppen geprüft werden. In Bezug auf die jeweiligen Sicherheitskonzepte der Polizei muss eine zufriedenstellende Lösung gefunden werden, welche die Interessen der Bewohner umliegender Quartiere berücksichtigt und somit deren Wohnorterreikbaarheit sicherstellt. Die Notwendigkeit der Durchfahrt kann z.B. mithilfe von offiziell ausgestellten Sondergenehmigungen oder anhand der Personalausweisdaten nachgewiesen werden. Die Abstimmung sollte dabei zwischen der LH Magdeburg und der Polizei bzw. den Ordnungskräften erfolgen.

Maßnahme **RV1**: Einführung von Parkraumbewirtschaftung in Wohngebieten

Die Anwohnerbefragung hat ergeben, dass das Nebennetz, also insbesondere die an die Arenen angrenzenden Wohngebiete, durch veranstaltungsbedingte Probleme in Form von Fremdparkern beeinträchtigt wird. Der vorherrschende Parksuchverkehr wirkt sich negativ auf die Wohn- und Lebensqualität der dort ansässigen Magdeburger aus und führt zu temporären Kapazitätsüberschreitungen des Parkraumangebots. Ursächlich für die Verlagerungseffekte sind vor allem der Kostenaspekt (kostenlose Abstellmöglichkeiten im Nebennetz im Vergleich zu veranstaltungseigenen kostenpflichtigen Parkflächen) sowie die schnellere An- und Abfahrt vor bzw. nach der Veranstaltung.

Um diesem Problem entgegenzuwirken und den ruhenden Verkehr in den Wohngebieten zu regulieren, muss eine zielführende Bewirtschaftung des dort vorhandenen Parkraums erfolgen. Im Wesentlichen bieten sich dafür folgende Instrumente:

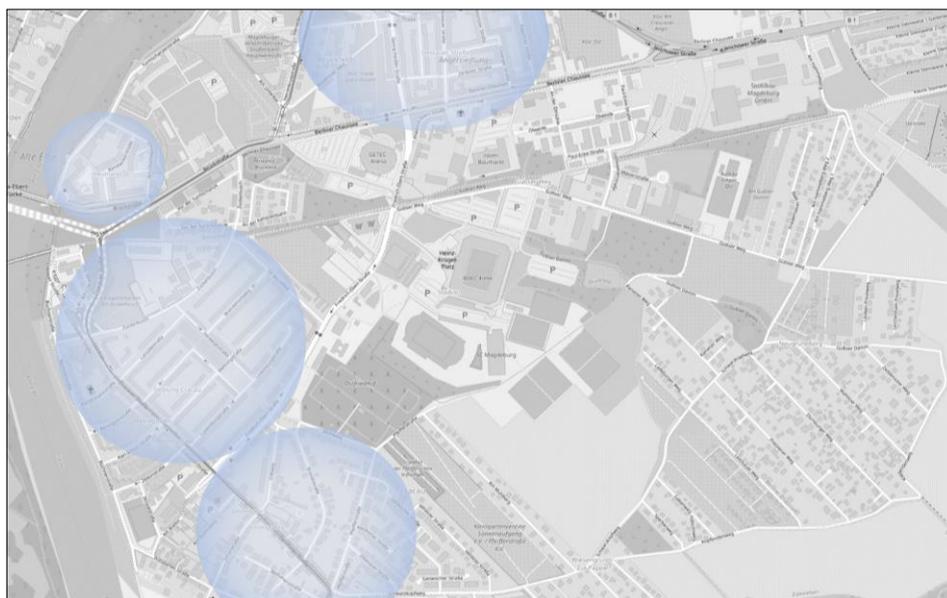
- Finanzielle Bewirtschaftung (Parkgebührenerhebung)
- Parkdauerbeschränkung (Kurzzeitparken)
- Bewohnerparken (vgl. Maßnahme 2.2 der verkehrsplanerischen Untersuchung zum Parkleitsystem)

Die finanzielle Bewirtschaftung ist dabei als alleiniges Instrument eher ungeeignet, da die Parkgebühren in den Wohngebieten mindestens denen der auf den Veranstaltungsparkflächen erhobenen Preise entsprechen müssten, um gewünschte Effekte zu erzielen. Dies ist mit der aktuellen Parkgebührenordnung der LH Magdeburg sowie den landesspezifischen Vorgaben zur Deckelung jedoch nicht vereinbar.

Anders verhält es sich mit der Parkdauerbeschränkung, die vorhandene Stellplätze lediglich zum Kurzzeitparken (z.B. Höchstparkdauer 1 h) freigibt. Dies unterbindet die Möglichkeit, als Besucher von Veranstaltungen sein Fahrzeug regelkonform in angrenzenden Wohngebieten abzustellen. Hier bietet sich als zeitlicher Nachweis die Parkscheibe an, jedoch kann die Einführung einer Höchstparkdauer auch in Kombination mit einer Parkgebühr (Parkschein) erfolgen.

Eine Privilegierung der ansässigen Bewohner hinsichtlich des öffentlichen Parkraums in den Wohngebieten und die Reduzierung nutzbarer Stellplätze für Besucher lässt sich mithilfe von Bewohnerparkzonen erreichen. Die Bewohner können unter Angabe ihres Wohnsitzes und gegen eine Gebühr eine Parkberechtigung (Bewohnerparkausweis) bei der Stadt erwerben, wohingegen das Parken für fremde Kfz in den entsprechenden Bereichen nicht zulässig ist (Trennprinzip). Es ist darauf zu achten, dass laut VwV-StVO werktags zwischen 9 Uhr und 18 Uhr nicht mehr als 50 % und in den übrigen Zeiten nicht mehr als 75 % des öffentlichen Parkraums in einem Gebiet für Bewohner reserviert werden dürfen und die Ausdehnung einer Bewohnerparkzone 1000 m nicht übersteigen darf. Somit steht den Bewohnern mit entsprechender Berechtigung – auch an Veranstaltungstagen – eine gesicherte Anzahl an Stellplätzen im Umfeld ihrer Wohnstätte zur Verfügung, welche durch Besucher nicht genutzt werden dürfen. Allerdings haben Inhaber von Bewohnerparkausweise lediglich ein Recht ihr Fahrzeug in ausgewiesenen Bewohnerparkbereichen abzustellen, einen Anspruch auf einen Stellplatz haben sie hingegen nicht.

Die Einführung der Bewirtschaftungsmaßnahmen für den öffentlichen Parkraum muss flächendeckend über alle an die Arenen angrenzenden Gebiete eingeführt werden, um weitere Verlagerungseffekte zu verhindern. Insbesondere in den Wohnquartieren in Cracau und Brückfeld sind entsprechende Schutzmaßnahmen erforderlich (vgl. Grafik 13). Die Zuständigkeit für die Einführung von Parkraumbewirtschaftung liegt bei der LH Magdeburg, wobei Kosten durch vorgelagerte Konzepte, die Installation von neuen Hinweistafeln und Schildern sowie durch Personalaufwendungen entstehen. Um den neu eingeführten Regeln Nachdruck zu verleihen und die gewünschten Effekte zu erzielen, ist die nachfolgende Maßnahme RV2 elementar.



Grafik 13: Potentielle Wohngebiete für die Einführung von Parkraumbewirtschaftung
(Kartengrundlage: Openstreetmap.org)

Maßnahme **RV2**: Umfangreiche Kontrollmaßnahmen an Veranstaltungstagen

Der öffentliche Raum in den ostelbischen Stadtgebieten muss an Veranstaltungstagen verschärften Kontrollen unterzogen werden. Da das regelwidrige Parken auf Grünflächen, Gehwegen und Radverkehrsanlagen von den Befragungsteilnehmern mehrfach als Defizit genannt wurde, sollte der Fokus der Polizei und/oder der städtischen Ordnungsbehörden vor allem auf dem ruhenden Verkehr liegen, um die Seitenräume zu schützen und damit die Verkehrssicherheit der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer im Umfeld der Veranstaltungsstätten zu erhöhen. Auch dient die Maßnahme dazu, die angrenzenden Wohngebiete von Falschparkern zu entlasten und den neugestalteten Regeln in Form von Bewirtschaftungsmaßnahmen Nachdruck zu verleihen. Die Zuständigkeit liegt hier in der Regel beim städtischen Ordnungsamt.

4.2.2 ÖPNV

Die Magdeburger Veranstaltungsstätten östlich der Elbe werden durch den öffentlichen Personennahverkehr in Form von Bussen und Straßenbahnen bedient, wobei für die Arenen an Veranstaltungstagen durch den Einsatz von Sonderverkehren ein zusätzliches Angebot besteht.

Nichtsdestotrotz sind auch Handlungsbedarfe erkannt worden, welche die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV zum Ziel haben und somit Potentiale abrufen, die maßgeblich zur Reduktion des Kfz-Verkehrs beitragen können.

Maßnahme **ÖV1**: Ausweitung des Park-and-Ride-Angebots

Park + Ride (P+R) ist für den Veranstaltungsverkehr Magdeburgs insbesondere aufgrund der vorherrschenden Situation im Straßennetz künftig von größerer Bedeutung. Zur Steigerung der Effizienz der einzelnen Verkehrssysteme wird eine bessere Vernetzung der einzelnen Angebote als wichtiger Baustein zur Förderung nachhaltiger und umweltschonender Fortbewegung angestrebt (Intermodalität). Der Übergang vom Bahn-Verkehr auf den örtlichen ÖPNV und das Fahrrad ist dabei ebenso relevant wie Park & Ride-Strategien oder die Bündelung von Mobilitätsangeboten.

Stadtrandbereiche, die möglichst direkt mit dem ÖV mit den Veranstaltungsstätten in Ostelbien verknüpft sind, müssen hinsichtlich der Einordnung oder Erweiterung von P+R-Flächen untersucht werden. Ziel ist es, vor allem mit dem Pkw anreisende Veranstaltungsbesucher von außerhalb frühzeitig im Stadtgebiet abzufangen und ihnen ein attraktives ÖPNV-Angebot zur Weiterfahrt bereitzustellen. Die jeweiligen Stellplatzkapazitäten müssen dabei den Bedarfen angepasst werden.

Um intermodale Wegeketten durch P+R zu fördern, sollten demnach wirtschaftliche Anreize geschaffen werden, damit die Parkplatznutzung mit der ÖV-Nutzung verknüpft wird.

Maßnahme ÖV2: Attraktivitätssteigerung des ÖPNV durch Optimierung des Angebots

Da die Veranstaltungsbesucher vor allem die Entfernungen zur Haltestelle, überfüllte Fahrzeuge und Haltestellenbereiche sowie die Ticketpreise des ÖPNV als Grund für die Nichtnutzung angeben, muss eine Prüfung möglicher Optionen zur Verbesserung der räumlich-zeitlichen Erschließung – auch unter Berücksichtigung der zukünftigen Stadtentwicklung – erfolgen. Das bedeutet, dass die Haltestelleneinzugsbereiche im gesamten Stadtgebiet geprüft und eventuell identifizierte Erschließungsdefizite beseitigt werden müssen. Um den überfüllten Fahrzeugen und Haltestellenbereichen an Veranstaltungstagen entgegenzuwirken, sollte die Möglichkeit zur Erweiterung der Gefäßgrößen sowie die Verringerung des Taktes geprüft werden. Hinsichtlich der Ticketpreise muss eine Erweiterung der Kombiticketregelung angestrebt werden, die es den Veranstaltungsbesuchern erlaubt, mit ihrer Eintrittskarte am Veranstaltungstag kostenfrei mit dem ÖPNV an- und abzureisen. Die Inkludierung des ÖPNV-Tickets ist bei Fußballspielen des 1. FC Magdeburg (MDCC-Arena) und Handballspielen des SC Magdeburg (GETEC-Arena) bereits etabliert.

Ziel muss die Sicherstellung eines attraktiven Angebotes an Linien- bzw. Sonderverkehren („verlässlicher ÖPNV“) und geringer Zugangshürden für alle Generationen sein, um eine Entlastung des Straßennetzes vom Individualverkehr zu erreichen. Die Hauptzuständigkeit liegt hier bei den Magdeburger Verkehrsbetrieben, erfordert jedoch die Abstimmung mit den Veranstaltern und der Stadt.

4.2.3 Nichtmotorisierter Verkehr

Sowohl der Rad- als auch der Fußverkehr sind in Magdeburg – auch aufgrund der topografischen Gegebenheiten der Stadt – im Alltag etabliert und demnach auch für den Besuch von Veranstaltungen eine durchaus zeitsparende und umweltschonende Alternative zum Pkw. Zur Förderung des Radverkehrs ist daher ein bedarfsgerechtes Netzangebot erforderlich sowie die Verbesserung der gegenseitigen Rücksichtnahme zwischen Rad- und Kfz-Verkehr erforderlich. Auch sollte eine bessere Verknüpfung mit dem ÖPNV und mehr alltagsgerechte Abstellanlagen in der Nähe wichtiger Ziele vorgesehen werden.

Maßnahme NV1: Optimierung der Querungssituation im Umfeld der Veranstaltungsstätten

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist die Erweiterung des Angebots an Querungshilfen für den Fußverkehr im Umfeld der Veranstaltungsstätten elementar. Gleichzeitig wird durch diese Maßnahme die Attraktivität des Fußverkehrs durch die Steigerung des individuellen Sicherheitsgefühls gefördert.

Die bestehenden Querungssituationen für den nichtmotorisierten Verkehr (z.B. Cracauer Straße) sollten im weiträumigen Umfeld der Veranstaltungsstätten evaluiert werden und gegebenenfalls verbessert werden. Dazu zählt auch die ordnungsgemäße Bordabsenkung, um mobilitätseingeschränkten Verkehrsteilnehmern ein sicheres Queren von Fahrbahnen zur gewährleisten. Generell sollte die Einordnung von Querungshilfen als Angebotsplanung verstanden werden und sich somit nicht ausschließlich an der Nachfrage orientieren.

Maßnahme NV2: Herstellung anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen

Da fehlende Radverkehrsanlagen für einige Besucher als Ausschlussgrund für die Anreise mit dem Fahrrad gelten, zielt diese Maßnahme auf eine gesamtstädtische Betrachtung zur Verbesserung der Radverkehrssituation ab. Diese sollte beispielsweise in Form der Fortschreibung des Radverkehrskonzepts für die LH Magdeburg erfolgen. Um den Radverkehr in Magdeburg zu fördern und attraktiver zu gestalten, ist den Radfahrern daher ein durchgehend sicheres, nutzungsfreundliches Angebot an innerstädtischen Radwegeverbindungen zur Verfügung zu stellen. Dazu sind vorhandene Netzlücken bezüglich Radverkehrsanlagen zu schließen. Da sich Radverkehrsplanung als Angebotsplanung versteht, wird in der Regel durch eine Angebotserweiterung auch zusätzliche Nachfrage generiert, was sich wiederum auch auf Veranstaltungsverkehre auswirkt und dort zu geringeren Kfz-Anteilen führen kann.

In einem ersten Schritt muss die städtische Radverkehrssituation evaluiert werden, um Netzlücken oder Qualitätsdefizite zu identifizieren. Die Beseitigung der erkannten Problemstellen sollte dann auf Grundlage der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen¹ (ERA) erfolgen, wobei die Zuständigkeit innerhalb des Stadtgebiets der LH Magdeburg obliegt.

Maßnahme NV3: Erweiterung des Angebots an Radabstellanlagen im Stadtgebiet

Um den Radverkehr – auch in Bezug auf die Anreise zu Veranstaltungen – attraktiver zu gestalten und weiter zu fördern, sollte an den Veranstaltungsstätten eine Angebotserweiterung an qualitativ hochwertigen Abstellanlagen mit hohem Diebstahlschutz (i.d.R. Fahrradbügel) geprüft werden. Besteht Mehrbedarf, sollten die Abstellanlagen gut sichtbar in möglichst geringer Entfernung zu den Eingangsbereichen errichtet werden. Auch Wetterschutzvorrichtungen erhöhen die Qualität der Radabstellanlagen.

Um intermodale Wegekettens und den städtischen Nahverkehr zu fördern, sollten auch generell im gesamten Stadtgebiet Magdeburgs an wichtigen Haltestellen (wichtige Umsteigeplätze, Haltestellen mit hohem Fahrgastwechsel) Abstellmöglichkeiten für Fahrräder bereitgestellt werden. Dadurch werden auch die Einzugsbereiche der jeweiligen Haltestellen erweitert. Die Planung und

¹ FGSV, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010

Realisierung dieser Maßnahme fällt in den Zuständigkeitsbereich der LH Magdeburg, sollte jedoch in enger Abstimmung mit dem kommunalen Verkehrsunternehmen (Magdeburger Verkehrsbetriebe) erfolgen.

Befragung zu veranstaltungsbedingten Verkehrsbelastungen

Die Landeshauptstadt Magdeburg beabsichtigt die Verbesserung der Umfeldqualität der Wohngebiete, indem u.a. die durch Großveranstaltungen (MDCC-Arena, GETEC-Arena, Messe) bedingte verkehrliche Situation im Nebennetz entschärft werden soll und eine Verkehrsberuhigung angestrebt wird. Der Fokus der Untersuchung liegt dabei auf der Betrachtung des Kfz-Verkehrs und seinen Folgen. Um Informationen und Hinweise zu Problemen im Umfeld der Veranstaltungsstätten und bei der An- und Abreise zum/vom Veranstaltungsort zu erhalten, soll eine Befragung durch das IVAS Ingenieurbüro im Auftrag der Stadt durchgeführt werden, die sich insbesondere an die Bewohner der ostelbischen Stadtbereiche sowie an Veranstaltungsbesucher der dort gelegenen Veranstaltungsstätten richtet. Die Ergebnisse sollen als Grundlage für die Optimierung der verkehrlichen Situation dienen, weshalb der Befragung eine hohe Bedeutung beigemessen wird. Deshalb möchten wir Sie bitten, Ihre Meinung unter folgendem Link abzugeben: [...](#)

1) **In welcher Form sind Sie von Großveranstaltungen im ostelbischen Gebiet Magdeburgs betroffen?** (Mehrfachnennung möglich)

als **Anwohner**

als **Besucher**

Wenn **Anwohner** oder beides angekreuzt:

A) Fühlen Sie sich als **Anwohner** von der aus Großveranstaltungen resultierenden Verkehrssituation in Ihrem Wohnumfeld beeinträchtigt?

ja

nein

Wenn **Ja** angekreuzt:

a) Von welchen Veranstaltungsstätten geht eine besonders hohe Verkehrsbelastung ihres Wohnumfeldes aus? (Maximal **zwei** Antwortmöglichkeiten)

Messehallen

MDCC-Arena

GETEC-Arena

Sonstige Veranstaltungsstätte _____

b) Wie häufig treten in Ihrem Wohnumfeld veranstaltungsbedingte Einschränkungen auf?

mehr als einmal die Woche

etwa wöchentlich

etwa 14-tägig

etwa monatlich

seltener

c) Zu welcher Tageszeit sind die veranstaltungsbedingten Beeinträchtigungen besonders spürbar?

in Morgen- bis Vormittagsstunden

in den Mittagsstunden

in den Mittags- bis Nachmittagsstunden

in den Nachmittagsstunden

- in den Nachmittags- bis Abendstunden
 in den Abend- bis Nachtstunden
- d) An welchen Tagen treten die veranstaltungsbedingten Beeinträchtigungen überwiegend auf?
- an Wochentagen (Montag-Freitag)
 an Wochenenden/Feiertagen
 unterschiedlich
- e) Welche der nachfolgend genannten Aspekte bewerten Sie in Ihrem Wohngebiet als besonders kritisch? (*Maximal **zwei** Antwortmöglichkeiten*)
- hohe Stellplatzbelegung
 Falschparker
 erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Durchgangsverkehre („Schleichverkehre“)
 hoher Lärmpegel
 Gefährdungspotential aufgrund unangepasster Fahrweise
 Vandalismus
 soziale Sicherheit
 erhöhte Umweltbelastung
 Sonstiges _____
- f) Welche verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sind aus Ihrer Sicht zu Verbesserung der Situation in Ihrem Wohnumfeld als sinnvoll zu bewerten? (*Maximal **zwei** Antwortmöglichkeiten*)
- Einbahnstraßenregelung
 temporäre Straßensperrungen
 Einführung verkehrsberuhigter Bereiche
 Parkraumgebührenerhebung
 Parkdauerbeschränkung
 Bewohnerparkzonen
 Sonstiges _____

Wenn **Nein** angekreuzt:

- g) Welche verkehrlichen Probleme beeinträchtigen Sie im Alltag in Ihrem Wohnumfeld? (*Maximal **zwei** Antwortmöglichkeiten*)
- fehlende wohnungsnaher Parkmöglichkeiten
 Zufahrten zum Wohnquartier im Berufsverkehr überlastet
 fehlende Fahrradabstellanlagen an zentralen öffentlichen Einrichtungen (z.B. Schulen, Einkaufsmarkt)
 fehlende Fahrradabstellanlagen an den Wohnhäusern
 fehlende Radverkehrsanlagen
 schlechte Gehwegsituation
 hohe Fahrgeschwindigkeiten innerhalb des Wohngebiets
 unzureichende Querungsmöglichkeiten der Fahrbahnen
 schlechte Anbindung des ÖPNV (z.B. schlechte Erreichbarkeit der Haltestellen, schlechte Erreichbarkeit wichtiger Ziele, schlechtes zeitliches Fahrtenangebot, zu hoher Takt)
 Lärm bzw. andere Emissionen
 Sonstiges _____

Wenn Besucher oder beides angekreuzt:

B) Welche Veranstaltungsstätten besuchen Sie in der Regel in Magdeburg? (Maximal **zwei** Antwortmöglichkeiten)

- Messehallen
- MDCC-Arena
- GETEC-Arena
- Sonstiges _____

Welches Verkehrsmittel nutzen Sie überwiegend für die An- und Abreise zu/von Veranstaltungen in Magdeburg?

- Pkw
- ÖPNV (Bahn oder Bus)
- Fahrrad
- Ich gehe zu Fuß
- Sonstiges _____

Wenn Kfz:

a) Was sind die Hauptgründe dafür, dass Sie nicht den ÖPNV zu An- und Abreisezwecken nutzen? (Maximal **zwei** Antwortmöglichkeiten)

- große Entfernungen zur Haltestelle
- geringes Fahrtenangebot
- geringe Flexibilität
- unpassende Abfahrtszeiten
- lange Fahrzeiten
- Einschränkung der sozialen Sicherheit
- überfüllte Fahrzeuge und/oder Haltestellenbereiche
- hohe Fahrpreise
- Sonstiges _____

b) Was ist der Hauptgrund dafür, dass Sie nicht zu Fuß oder mit dem Rad zu/von den Veranstaltungen an- bzw. abreisen?

- große Entfernungen zwischen Wohn- und Veranstaltungsort
- überfüllte Radabstellanlagen am Veranstaltungsort bzw. in dessen Umfeld
- fehlende Radverkehrsanlagen auf dem Weg zum Veranstaltungsort
- Angst vor Vandalismus und Diebstahl (Fahrrad)
- Sonstiges _____

c) Mit welchen Hauptproblemen sehen Sie sich bei der An- und Abreise mit dem Pkw regelmäßig konfrontiert? (Maximal **zwei** Antwortmöglichkeiten)

- Stau und Verzögerungen bei der An- bzw. Abreise aufgrund von Überlastungen des Straßennetzes
- Einschränkungen bei der An- bzw. Abreise durch temporäre Straßensperrungen
- lange Verzögerungen bei der Zu- bzw. Abfahrt zu/von den Parkplätzen am Veranstaltungsort
- hohe Parkplatzbelegung am Veranstaltungsort
- fehlendes Park- bzw. Verkehrsleitsystem
- Sonstiges _____

d) Wo parken Sie in der Regel bei Veranstaltungsbesuchen?

- Ich finde überwiegend einen Stellplatz auf den offiziellen Parkflächen der von mir besuchten Veranstaltungsstätte und nutze diese dann auch
- Ich finde häufig KEINEN Stellplatz auf den offiziellen Parkflächen der Veranstaltungsstätte
- Ich nutze die Stellplätze auf den offiziellen Parkflächen der Veranstaltungsstätte NICHT, auch wenn Stellplätze verfügbar sind

Wenn **nicht** auf offiziellen bzw. benachbarten Veranstaltungsparkflächen:

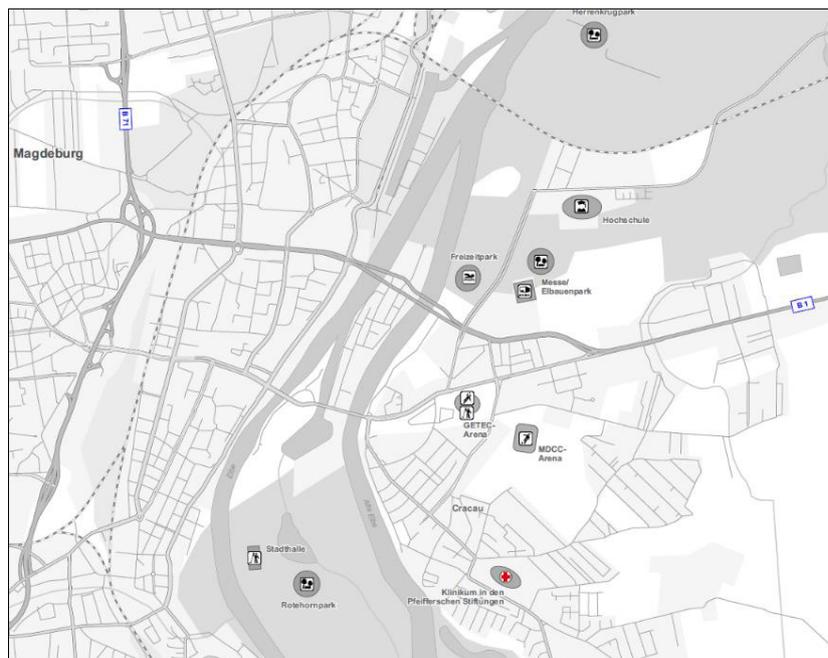
d1) Welche Parkmöglichkeiten nehmen Sie dann bei Veranstaltungsbesuchen in Anspruch?

- Parkflächen benachbarter Veranstaltungsstätten
- Parkflächen des Groß- und Einzelhandels bzw. des Gewerbes in der Umgebung
- Straßenrand im Umfeld des Veranstaltungsortes (z.B. in Wohngebieten)
- „wild“ genutzte Parkflächen (z.B. ungenutzte Grün- und Schotterflächen)
- Sonstiges _____

d2) Was sind Ihre Hauptgründe für die Nutzung alternativer Parkmöglichkeiten? (Maximal **zwei** Antwortmöglichkeiten)

- hohe Belegung der Veranstaltungsparkplätze
- lange Wartezeiten bei der Zu- bzw. Abfahrt der Parkplätze am Veranstaltungsort
- hohe Parkgebühren auf den Veranstaltungsparkplätzen
- ungünstige Lage bzw. Anbindung der Veranstaltungsparkflächen
- es sind kostenlose Parkmöglichkeiten in der Umgebung vorhanden
- schnellere An- und Abreise durch Nutzung entfernt gelegener Parkmöglichkeiten
- Sonstiges _____

2) Zeichnen Sie bitte ein, wo Sie besonders hohes Konfliktpotential durch veranstaltungsbedingte Verkehre sehen (z.B. hohe Parkraumbelegung, erhöhtes Verkehrsaufkommen).



a) Beschreiben Sie, welche Probleme Ihnen dort auffallen. (Mehrfachnennungen möglich)

- hohe Parkraumnachfrage
- Probleme bei der An- bzw. Abfahrt (Stau)
- Probleme mit Durchgangsverkehren
- Sonstiges _____

b) Nennen Sie weitere bis zu 2 Örtlichkeiten (Kreuzung, Straßenabschnitt o.ä.) wo Sie besonders hohes Konfliktpotential durch veranstaltungsbedingte Verkehre sehen und geben Sie den Grund an.

- 1. Örtlichkeit:
- 2. Örtlichkeit

3) Allgemeine Angaben

a) Kommen Sie aus Magdeburg?

- ja
- nein

b) Welcher Altersgruppe gehören Sie an?

- unter 18 Jahre
- 18 – 29 Jahre
- 30 – 39 Jahre
- 40 – 49 Jahre
- 50 – 64 Jahre
- älter als 64 Jahre

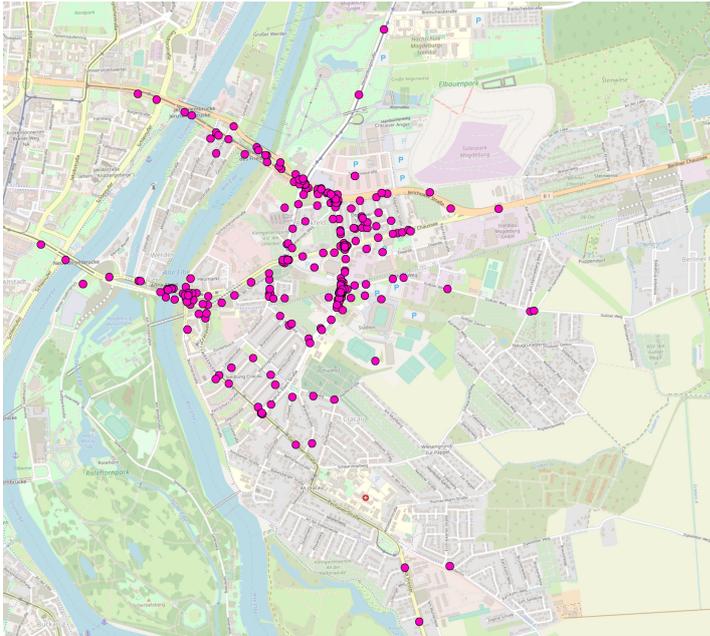
c) Bitte geben Sie ihr Geschlecht an.

- weiblich
- männlich
- divers

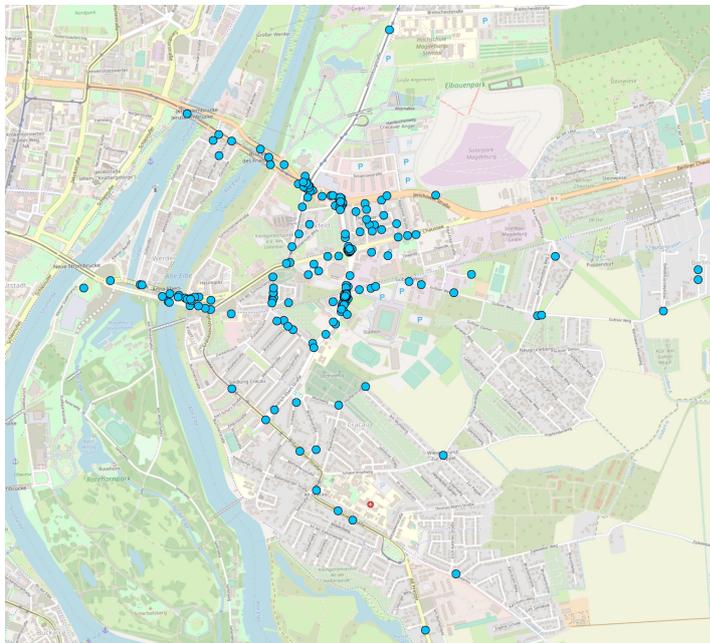
d) Verfügen Sie über ... ? (Mehrfachnennung möglich)

- ein Fahrrad
- eine ÖPNV-Monatskarte
- (in der Familie über einen oder mehrere Pkw

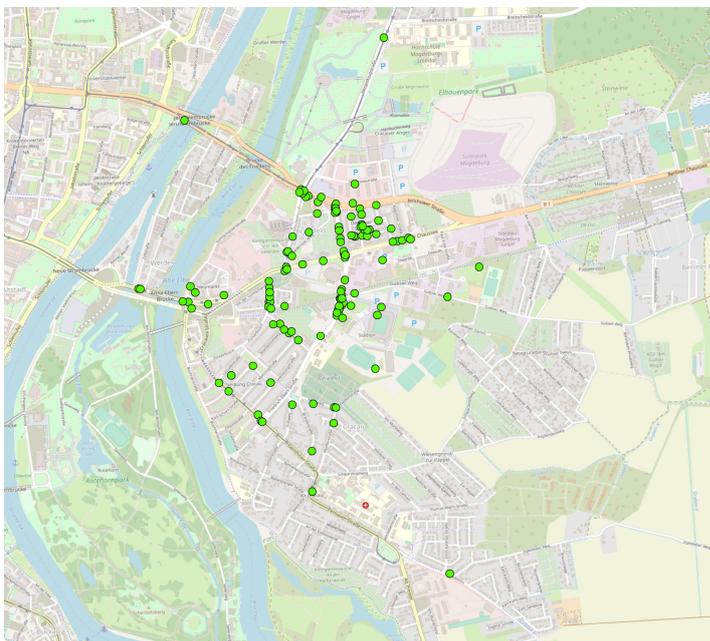
Vielen Dank für Ihre Teilnahme!



**Defizitäre Bereiche
An- und Abreise**



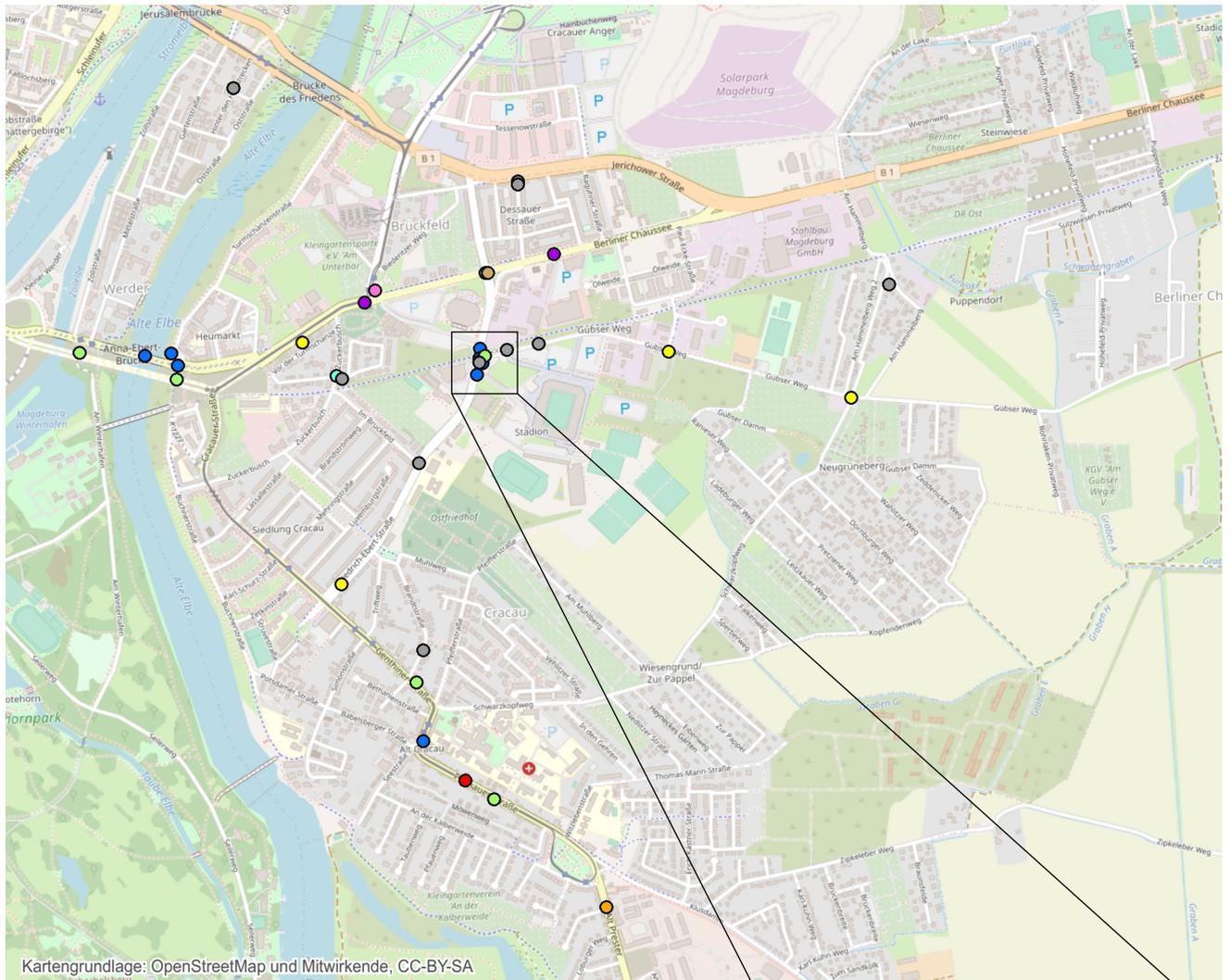
**Defizitäre Bereiche
Durchgangs- bzw. Schleichverkehre**



**Defizitäre Bereiche
Ruhender Verkehr**

Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA

Defizitäre Bereiche Sonstiges



Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA

- Gefährdung im Radverkehr/unzureichende Radverkehrsführung
- Gefährdung durch unzureichende Fußverkehrsführung/ Querungssituation
- Hohes Emissionsaufkommen
- Beeinträchtigungen durch temporäre Straßensperrungen
- Einschränkungen beim Abbiegen (zu kurze Abbiegespur, Abbiegeverbot)
- Unangepasste LSA-Phasen
- Beeinträchtigung durch Falschparker (Parken auf Fußweg, Fahrbahn, vor Grundstückszufahrten)
- Gefährdung von Wohngebieten und illegales Betreten von Privatgrundstücken durch Fans
- Unzureichende Haltestellensituation für Großveranstaltungen
- Zu schmaler Querschnitt für die verschiedenen Nutzungen

