

# Landeshauptstadt Magdeburg

## Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 66	S0236/08	05.11.2008
zum/zur		
F0178/08 SPD-Fraktion		
Bezeichnung		
Kreisverkehr für Kreuzung Ernst-Reuter Allee/ Otto-von-Guericke Straße		
Verteiler	Tag	
Der Oberbürgermeister	18.11.2008	

1. Was wurde in den vergangenen 17 Monaten seit der Beschlussfassung des Stadtrates im Mai 2007 seitens des Baudezernats zur Prüfung des Kreisverkehrs an dieser Stelle unternommen? War im Prüfauftrag zur Tunnelverlängerung diese Frage enthalten? Wenn –nein- warum nicht?
2. Wurde für eine gesonderte Prüfung ein externes Büro beauftragt?
3. Wann wird der Stadtentwicklungsausschuss über das Ergebnis der Prüfung informiert?
4. Gibt es Erkenntnisse, was die Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Weinarkade kosten würde?

Eisenbahnknoten Magdeburg 2. Ausbaustufe

Planungsabschnitt Bf Magdeburg Hbf - EÜ Ernst-Reuter-Allee

- Antwort zur Anfrage des Stadtrates Hr. Jürgen Canehl vom 02.10.08 (F0178/08)-

### Kreisverkehr für Kreuzung Ernst-Reuter-Allee/ Otto-von-Guericke-Straße

#### **1. Vorhandene Verkehrssituation**

Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Verkehrsverhältnisse der Ernst-Reuter-Allee unterhalb der Eisenbahnbrücken maßgeblich von der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Ernst-Reuter-Allee/Otto-von-Guericke-Straße bestimmt werden.

Im Vergleich der verschiedenen Berechnungen wird auffällig, dass sich bei der Beibehaltung der Knotenpunktsgeometrie und der LSA-Programmierung mit dem Ausbau unterhalb der DB-Brücken in der Prognose keine grundlegenden Veränderungen im Kfz-Aufkommen ergeben.

Für den bestehenden Knotenpunkt wurde nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001, Fassung 2005) die Verkehrsqualitätsstufe F, die schlechteste Qualitätsstufe, ermittelt. Eine Veränderung der Signalisierung ist an dem bestehenden Knoten nicht möglich, da hierfür kein Spielraum mehr besteht.

Der Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee (ERA)/Otto-von-Guericke-Straße (OvG) ist gekennzeichnet durch hohe Verkehrsbelastungen im motorisierten Individualverkehr (MIV), einer starken Frequentierung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und starken Fußgänger-/ Radfahrerströmen.

Im Zuge der Leistungsfähigkeitsuntersuchung der Eisenbahnkreuzungsmaßnahme EÜ Ernst-Reuter-Allee durch das Ingenieurbüro Dr. Brenner Ingenieure wurde eine Abschätzung für die Anlage eines zweistreifigen Kreisverkehrs am Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee/ Otto-von-Guericke-Straße vorgenommen.

## 2. Anordnung eines Kreisverkehrs:

Die Leistungsfähigkeit einer 2/2-Anlage (2spurige Zufahrt, 2 Fahrspuren im Kreis, 1 Ausfahrtsspur) wurde mit Hilfe des Programms "Kreisel" HBS-konform (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) überprüft. Die Berechnungsergebnisse zeigten, dass eine 2/2-Anlage mit den Prognosedaten 2015 nicht leistungsfähig betrieben werden kann – Ergebnis wäre eine Qualitätsstufe F (schlechteste Qualitätsstufe).

In dem Artikel "Werner Schnabel/Thoralf Knote: Untersuchung zur Durchlassfähigkeit und zur Qualität des Verkehrsablaufs auf Kreisverkehrsplätzen, Straßenverkehrstechnik 4/98" wurden 2spurige Kreisverkehrsplätze auch hinsichtlich der Belegungsanteile im Kreis (außen:innen) untersucht. Bei einer (kaum anzunehmenden) Belegung von 0,25 : 0,75 (25% außen/ 75% innen) liegt die **Kapazitätsgrenze bei 4040 Kfz/h**.

In der Regel liegt die Leistungsfähigkeit solcher 2/2-Anlagen zwischen 2800 Kfz/h und 3300 Kfz/h. In der Prognose 2015 haben wir eine Verkehrsbelastung des Kreuzungsbereiches Ernst-Reuter-Allee/ Otto-v.-Guericke-Straße von 4400 Kfz/h, zukünftig 34 Straßenbahnen/ h je Richtung in den Spitzenzeiten zu verzeichnen.

Derzeit queren bis zu 690 Fußgänger/h zu Spitzenzeiten den Kreuzungsbereich Ernst-Reuter-Allee/ Otto-v.-Guericke-Str. je Richtung, 520 Radfahrer/h nutzen zu diesen Zeiten die Radwege entlang der Ernst-Reuter-Allee und bis zu 14.000 Ein- und Aussteiger pro Tag frequentieren gegenwärtig die Haltestellen Damschkeplatz / ZOB und City Carré / Hauptbahnhof.

Sofern ein Kreisverkehr vorgesehen wird, würden die Konflikte mit den Fußgängern und Radfahrern sowie Straßenbahnen zusätzlich **leistungsfähigkeitsmindernd** wirken. Eine sichere Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer wäre dann nur durch die Anordnung von LSA - geregelten Fußgängerüberwegen möglich, was gegenüber dem Bestand zu **keiner** Qualitätsverbesserung führen würde. Rückstauerscheinungen wären die Folge. Zweistreifig befahrbare Kreisverkehrsplätze sollten entsprechend der vorliegenden Merkblätter einen Außendurchmesser von 40 bis 60 m aufweisen, was hinsichtlich der angrenzenden, vorhandenen Bebauung problematisch ist (maximal wären 40 m möglich). Eine separate Beauftragung für eine intensive Untersuchung bzw. Prüfung eines Kreisverkehrs an dem Knotenpunkt wurde aus Kostengründen auf der Grundlage der vorliegenden Einschätzung bis jetzt nicht vorgenommen.

## 3. Weitere Planungen

Im Zuge einer planungsseitigen Vorbereitung (Lph. 2 HOAI, Verkehrsuntersuchung) der Tunnelverlängerung könnte die Machbarkeit einer Kreisverkehrslösung in der Ebene 0 detaillierter untersucht und die entsprechenden Kosten für eine Kreisverkehrslösung ermittelt werden.

Unter Berücksichtigung der fehlenden baulichen Erweiterungsmöglichkeiten auf Grund der vorhandenen Bebauung und der mit der Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes verbundenen Nachteile der Fußgänger und Radfahrer wird keine weitere Beplanung und Untersuchung zur Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes beabsichtigt.

Dr. Scheidemann  
amt. Beigeordneter für Stadtentwicklung,  
Bau und Verkehr

