

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 09.12.2014
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0353/14

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister	16.12.2014	nicht öffentlich
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	15.01.2015	öffentlich
Ausschuss für Umwelt und Energie	20.01.2015	öffentlich
Finanz- und Grundstücksausschuss	11.02.2015	öffentlich
Stadtrat	19.02.2015	öffentlich

Thema: Variantenuntersuchung zur Gestaltung des Verkehrsknotens Halberstädter Straße/Kroatenweg

Ausgangslage

Die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG (MVB) beabsichtigt, die Haltestelle „Sudenburg/Kroatenweg“ barrierefrei auszubauen. Die Planung wurde im 4. Quartal 2013 im Stadtrat und in den Ausschüssen für Umwelt und Energie, für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr und im Finanz- und Grundstücksausschuss mit der Drucksache DS0473/13 behandelt. Das Bauvorhaben beinhaltet auch Bauleistungen im Zuständigkeitsbereich des Baulastträgers Straße, Amt 66, die im Wesentlichen den Umbau des Kroatenweges zwischen Astonstraße und Halberstädter Straße mit dem Ziel einer Befahrbarkeit in beiden Richtungen beinhaltet. Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 5. Dezember 2013 den Änderungsantrag DS0473/13/1 in seinem Beschluss zur Drucksache DS0473/13 berücksichtigt (Beschluss-Nr. 2065-71(V)13). In diesem ist die Knotenpunktsgestaltung der Einmündung Kroatenweg/ Halberstädter Chaussee in Varianten (signalisiert/ unsignalisiert/ Kreisverkehr) zu prüfen.

Die Verwaltung hat daraufhin eine entsprechende Variantenuntersuchung in Auftrag gegeben. Folgende Randbedingungen waren hierbei zu beachten:

- Der Kroatenweg soll auch im Abschnitt zwischen Halberstädter Straße und Astonstraße wie bereits beschrieben zukünftig in beiden Richtungen befahrbar sein.
- Die Lage der Straßenbahngleise kann aufgrund des bereits vorhandenen Mindestradius nicht verändert werden und wird daher für alle Varianten aus dem Bestand übernommen.
- Aus Sicherheitsgründen ist eine signaltechnische Sicherung (Haltlichtanlage) der ausfahrenden Straßenbahn notwendig; dies betrifft auch die direkt aus der Haltestelle ausfahrenden Straßenbahnen am Verkehrsknoten Kroatenweg/ Astonstraße.
- Im Bereich der Haltestellen befinden sich mehrere Einzelhandelseinrichtungen, ein Ärztehaus und weitere Dienstleistungen. Das Dezernat für Soziales, Jugend und Gesundheit liegt ebenfalls noch in fußläufiger Entfernung. Zudem ist die Haltestelle ein wichtiger Umsteigepunkt im kommunalen ÖPNV-Netz. Daher ist ein hoher Querungsbedarf im Fußverkehr festzustellen, dessen Schutzbedürftigkeit zu berücksichtigen ist.

Variantenbeschreibung

Variante 1: Einmündung ohne LSA-Regelung

Der Knotenpunktbereich der Halberstädter Straße bzw. Halberstädter Chaussee wurde bereits 2001 für einen Zweirichtungsverkehr im Kroatenweg umgestaltet. Dafür wurde in der Zufahrt der Halberstädter Chaussee der Verkehrsraum für einen Linksabbiegefahrstreifen geschaffen, der jetzt als Sperrfläche markiert ist. In der Zufahrt der Halberstädter Straße wurde eine Fußgängerquerungshilfe eingebaut.

Für den Endausbau des Knotenpunktes ist in dieser Variante neben der Erneuerung der Gleis- und Fahrleitungsanlage einschl. Rückbau des Überholgleises im Kroatenweg, die Ummarkierung der Sperrfläche als Linksabbiegefahrstreifen und der Einbau einer Fußgängerquerungshilfe in der Zufahrt Halberstädter Chaussee erforderlich.

Der Knotenpunkt wird in dieser Variante auch nach Öffnung des Kroatenweges für beide Fahrtrichtungen ohne LSA mit Vorfahrt der Halberstädter Straße / Halberstädter Chaussee gegenüber dem Kroatenweg geregelt.

Wegen der eingeschränkten Sichtverhältnisse wird bei Verzicht auf eine generelle LSA-Regelung des Knotenpunktes von den MVB eine Haltlichtanlage gefordert.

Variante 2: Einmündung mit LSA-Regelung

Die bauliche Gestaltung der Einmündung entspricht der Variante 1, jedoch ohne die zurückgesetzte Fußgängerquerungshilfe in der Halberstädter Chaussee. Die Verkehrsregelung erfolgt mit einer LSA, die mit einer Vorrangschaltung für die aus der neuen Endstelle der Straßenbahn im Kroatenberg ausfahrenden Straßenbahnzüge ausgerüstet wird.

In die LSA-Regelung des Knotenpunktes ist die verkehrssichere Ausfahrt der Straßenbahn von der Endstelle in den Kroatenweg einschl. Sicherung der Parkdeckausfahrt des Kaufland Marktes und die Freischaltung und Beräumung des Linksabbiegens zur Parkdeckeinfahrt in der Halberstädter Straße koordiniert über ein Steuergerät geplant. Damit wird gewährleistet, dass die von der Endstelle abfahrende Straßenbahn ohne Zwischenhalt bis zur nächsten Haltestelle an der Braunlager Straße fahren kann.

Variante 3: Umgestaltung der Einmündung als Kreisverkehr

Für die Einmündung wurde die Umgestaltung zu einem Kreisverkehr untersucht. Für die Kreisfahrbahn wurde der Mindestradius von 26 m nach den Richtlinien zum Ausbau von Stadtstraßen gewählt.

Ein Minikreis scheidet aufgrund der Straßenbreiten und des Straßenbahnverkehrs aus. Eine solche Gestaltung wäre für die Verkehrsteilnehmer in der vorhandenen Situation nicht als Kreisverkehr wahrnehmbar und ist aus Sicherheitsgründen nicht zu empfehlen. Für die Kreisfahrbahn wurden vier Lagevarianten untersucht.

Die Kreislagevariante A umschließt allseitig die Straßenbahngleislage und entspricht damit einer üblichen und verkehrssicheren Gestaltung des Kreisverkehrs wie am Knoten Planckstraße / Harnackstraße oder am Knoten Rogätzer Straße / Sieverstorstraße. Der Kreisverkehr erfordert aber einen Eingriff in das 5-geschossige Eckgebäude Halberstädter Straße / Kroatenweg, was mit erheblichen städtebaulichen Problemen und unverhältnismäßig hohen finanziellen Aufwendungen verbunden wäre. Zudem steht dieses Gebäude wie die beiden anschließenden Gebäude in der Halberstädter Straße unter Denkmalschutz.

In den Kreislagevarianten B, C und D wird der Eingriff in das Eckgebäude am Kroatenweg vermieden. Die Straßenbahngleise liegen dann jedoch nicht mehr konzentrisch im Kreis, sondern durchschneiden die Kreisfahrbahn (Lagevarianten B und C) oder liegen tangential zum Kreis (Lagevariante D). In den Lagevarianten B, C und D wäre eine gesonderte Verkehrssicherung des Fahrzeugverkehrs zum Straßenbahnverkehr mit Haltlichtanlagen erforderlich. Die exzentrische Gleislage in Variante B und C kann zu Falschfahrten führen und die geforderte Spurblenkung der Kreisfahrbahn gegenüber den Zufahrten zur optischen Wahrnehmbarkeit des Kreisverkehrs, wird nur unzureichend erreicht. Kreislagevariante C vermeidet einen Eingriff in die südliche Seitenbahn der Halberstädter Chaussee. Die Kreislagevariante D erfordert einen Eingriff in die Bebauung an der Südseite der Halberstädter Chaussee

Insgesamt betrachtet kann aus verkehrsplanerischer Sicht nur die Lagevariante A weiter verfolgt werden.

Fuß- und Radverkehr

Mit der Umgestaltung des Knotenpunktes Halberstädter Straße / Kroatenweg wird auch eine Verbesserung der Verkehrsbedingungen für den Fußgänger- und Radverkehr angestrebt. Im Vordergrund steht dabei die Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Überquerung der stark belasteten Fahrbahnen der Halberstädter Straße bzw. Halberstädter Chaussee durch Fußgänger. Nach den Vorschriften (siehe z. Bsp. Richtlinie für den Ausbau von Stadtstraßen RAS 2006) sind gesicherte Querungsanlagen für die Fußgängerquerung bei Verkehrsstärken von mehr als 1.000 Kfz/h im Querschnitt und bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erforderlich.

Das trifft auf die Fußgängerquerung in der Halberstädter Chaussee und Halberstädter Straße zu. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit für Fußgänger erfordert das bei der Umgestaltung des Knotenpunktes

- als Einmündung ohne LSA
=> den Einbau von Querungshilfen in der Halberstädter Chaussee
- als Einmündung mit LSA
=> die LSA-geregelte Fußgängerquerung über alle Zufahrten
- als Kreisverkehr
=> Querungshilfen in der Zufahrt Halberstädter Chaussee und beidseitig zur Gleistrasse im Kroatenweg und in der Halberstädter Straße Die Querungshilfen mit einer Breite von mind. 2,50 m ermöglichen auch die Querung von Radfahrern, die nicht auf der Fahrbahn abbiegen wollen.

Kosten

Die Ermittlung des Kostenrahmens für die o.g. Ausbauvarianten erfolgte mit folgenden Ansätzen:

- Die Kosten für den Gleisneubau im Knotenpunktbereich sind in den Kosten nicht mit enthalten. Diese Kosten sind Bestandteil des MVB-Vorhaben „Umgestaltung der Straßenbahnwendeschleife Kroatenweg / Kroatenberg“
- Kosten für die Gestaltung des Knotenpunktes als Einmündung mit LSA-Regelung basieren auf Kostenberechnungen der bisherigen Planung des MVB-Vorhabens
- Die Kosten für die Gestaltung des Knotenpunktes als Einmündung ohne LSA-Regelung oder als Kreisverkehr wurden im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung nur grob abgeschätzt.
- Auf einen Kostenansatz für Eingriffe in Gebäude wurde verzichtet. Das erfordert spezielle Gutachten.

Die Unterhaltskosten für die Fahrbahnen und Seitenbahnen einschl. Straßenbeleuchtung sind in den 3 Varianten etwa gleich groß. Bei der LSA-Regelung in Variante 2 kommen jährlich Betriebskosten für die LSA in Höhe von 3.000 € und die jährlichen Abschreibungskosten für das LSA-Steuergerät bei einer 20-jährigen Lebensdauer in Höhe von 3.500 € hinzu. Bei Variante 1 erfordert die zusätzliche Haltlichtanlage am Knotenpunkt Halberstädter Straße / Kroatenweg und die erforderliche LSA-Sicherung der Straßenbahneinfahrt von der Haltestelle in den Kroatenweg und der Parkdeckausfahrt etwa 75 % der Unterhaltskosten der Variante 2. Bei der Kreisverkehrslösung nach Variante 3 sind nur eine LSA-Sicherung der Straßenbahneinfahrt in den Kroatenweg einschl. der Parkdeckausfahrt mit bis zu 30 % der Unterhaltskosten der Variante 2 zu erwarten.

Für die Ausbauvarianten ergeben sich folgende Kosten

Ausbauvariante	Investitionskosten incl. 19 % MwSt	Unterhaltskosten für 20 Jahre	Gesamt
Einmündung ohne LSA	134 T€	97 T€	231 T€
Einmündung mit LSA	177 T€	130 T€	307 T€
Kreisverkehr	403 T€	39 T€	442 T€

Variantendiskussion

Variante 1: Einmündung ohne LSA-Regelung

- Durch die notwendige Linksabbiegespur wird für die Fußgängerquerung in der südlichen Zufahrt keine optimalere Lage näher am Verkehrsknoten realisierbar sein.
- Der Radverkehr wird wie im vorhandenen Zustand geführt.
- Mit der notwendigen Haltlichtanlage wird die Verkehrssicherheit für die Straßenbahn erhöht.
- Neue Linksabbiegemöglichkeit für Kfz ist nur gegenüber Straßenbahn gesichert.

Variante 2: Einmündung mit LSA-Regelung

- Für den Fußverkehr ist an allen Zufahrten eine Querung nahe dem Knotenpunkt möglich.
- Der Radverkehr wird wie im vorhandenen Zustand geführt.
- Signalisierung aller Verkehrsteilnehmer ermöglicht Bevorrechtigung der Straßenbahn
- Neue Linksabbiegemöglichkeit für Kfz ist gegenüber allen Verkehrsteilnehmern gesichert.
- Mit der LSA-Regelung wird für alle Verkehrsteilnehmer die Verkehrssicherheit erhöht.

Variante 3: Umgestaltung der Einmündung als Kreisverkehr

- Für den Fußverkehr ergeben sich größere Wegelängen zum Queren der Straße als bei einer Einmündung.
- Für den Radverkehr entsteht insbesondere in stadtauswärtiger Richtung ein erheblicher Umweg
- Gegenüber den anderen Verkehrsarten findet für den Straßenbahnverkehr nur eine Bevorrechtigung und keine Absicherung statt.
- Die neue Fahrtbeziehung in den Kroatenweg kann für den Kfz-Verkehr untereinander konfliktfrei durchgeführt werden. Gleichzeitig ergibt sich durch den hohen Querungsbedarf im Fußverkehr auch ein erhöhtes Konfliktpotential.
- Die für einen Kreisverkehr erforderliche Lagevariante A erfordert den Abriss des denkmalgeschützten Eckgebäudes Halberstädter Straße Nr. 192.

Fazit

Die Variante 1 ermöglicht allen Verkehrsteilnehmern das Bewältigen des Verkehrsknotens, ohne jedoch das Sicherheitsbedürfnis insbesondere für den querenden Fußverkehr zu berücksichtigen.

In der Variante 2 wird durch die Lichtsignalanlage die größtmögliche Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erzielt.

In der Variante 3 treten systembedingt für den Fuß- und Radverkehr größere Wegelängen zum Queren der Zufahrten bzw. Passieren des Verkehrsknotens auf als bei einer Einmündung. Zudem fallen für den Erwerb des Grundstücks sowie des Gebäudes und dessen Abriss weitere Kosten an. Insgesamt betrachtet wäre aus Sicht der Verwaltung zum Bau eines Kreisverkehrs ein unverhältnismäßiger Aufwand erforderlich.

Die Verwaltung empfiehlt daher den Ausbau als signalisierten Knotenpunkt (Var.2).

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlagen:

Übersichtskarte

Lageplan Variante 1

Lageplan Variante 2

Lagepläne Variante 3, Lagevarianten A bis D