

# Landeshauptstadt Magdeburg

## Stellungnahme der Verwaltung öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 66	S0103/15	04.05.2015
zum/zur		
A0043/15 Fraktion CDU/FDP/BfM		
Bezeichnung		
Variantenvergleich Kreuzung/Kreisverkehr		
Verteiler		Tag
Der Oberbürgermeister		02.06.2015
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr		18.06.2015
Finanz- und Grundstücksausschuss		24.06.2015
Stadtrat		09.07.2015

Der Oberbürgermeister wird gebeten, dem Finanz- und Grundstücksausschuss und dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr eine Aufstellung der Kosten, gegliedert nach Investitions- und Betriebskosten, über einen Zeitraum von 10 Jahren für den Kreisverkehr Wittenberger Platz, die Kreuzung Theodor-Kozlowski-Straße / Wittenberger Straße, den Kreisverkehr Lorenzweg / Am Neustädter Feld und der Kreuzung Robert-Koch-Straße / Boquet-Graseweg vorzulegen.

### Stellungnahme der Verwaltung

Hiermit wird Ihnen die Aufschlüsselung der Kosten zu den benannten 2 Kreisverkehren sowie 2 Kreuzungen übergeben. In Auswertung der Betriebskosten liegen dabei die Kreisverkehre eindeutig „vorn“.

#### Kostenvergleich Kreisverkehr / Kreuzung

Verkehrsanlage	Ges. Planungs- und Baukosten (Euro) rd.	Jährliche Betriebskosten (Euro)	Nach 10 Jahren Ges. Betriebskosten (Euro)
Kreisverkehr Wittenberger Platz (groß)	700.000,00	2.100,00 (Bau)	21.000,00
Kreisverkehr Lorenzweg / Am Neustädter Feld (Spinne) (klein)	650.000,00	1.950,00 (Bau)	19.500,00
Kreuzung Theodor-Kozlowski-Straße / Wittenberger Straße (groß)	750.000,00 + <u>110.000,00 (LSA)</u> 860.000,00	2.250,00 (Bau) <u>5.000,00 (LSA)</u> 7.250,00 (ges.)	72.500,00
Kreuzung Robert-Koch-Straße / Boquet-Graseweg (klein)	350.000,00 + <u>90.000,00 (LSA)</u> 440.000,00	1.050,00 (Bau) <u>4.500,00 (LSA)</u> 5.550,00 (ges.)	55.500,00

### Argumente für Kreisverkehre

- hohe Verkehrssicherheit auf Grund niedriger Geschwindigkeiten und weniger Konfliktpunkten
- Verringerung der Unfallschwere und damit geringere Personen- und Sachschäden
- hohe Leistungsfähigkeit bei Gesamtverkehrsbelastungen bis zu 25.000 Kfz / Tag
- geschwindigkeitsdämpfende Wirkung
- geringere Flächenversiegelung im Vergleich zu Kreuzungen mit Abbiegestreifen
- geringere Betriebskosten im Vergleich zu Kreuzungen mit Ampel

### Argumente gegen Kreisverkehre

- Probleme bei sehr hohen Verkehrsaufkommen (z. B. bei einstreifiger Zufahrt und einstreifiger Kreisfahrbahn ab 800 PKW / h) ist der Kreisverkehr nicht mehr zunahmefähig und somit überlastet
- ungleiche Verkehrsbelastung in den Zufahrten
- stark unterschiedliche Verkehrsbedeutung der sich kreuzenden Straßen (Haupt- und Nebenstraßen)
- gewünschte Bevorzugung einzelner Verkehrsarten oder Straßenzüge
- bewegte Topographie und Platzmangel
- starker Fußgänger- und Radwegverkehr

Der Kreisverkehr weist gegenüber Kreuzungen eine erhöhte Verkehrssicherheit auf, insbesondere was die Unfallschwere betrifft. Das ergibt sich einerseits daraus, dass an einem Kreisverkehr bedeutend niedrigere Geschwindigkeiten gefahren werden als an einer Kreuzung, andererseits aus der Tatsache, dass eine vierarmige Kreuzung z. B. 32 Konfliktpunkte hat, ein Kreisverkehr hingegen nur 8.

Auf Grund des Einrichtungsverkehrs ist außerdem das gefährliche Kreuzen eines anderen Verkehrsstromes am Kreisverkehr nicht erforderlich.

Problematisch in punkto Verkehrssicherheit ist die Führung des Fußgänger- und Radverkehrs am Kreisverkehr.

Kreisverkehre sind leistungsfähiger als Kreuzungen. Unter bestimmten Bedingungen können Kreisverkehre auch leistungsfähiger als Kreuzungen mit Lichtsignalanlage sein. Die Leistungsfähigkeit eines Kreisverkehrs hängt von der Stärke und dem Verlauf der einzelnen Knotenströme ab. Je mehr Linkseinbieger der Knotenpunkt aufweist, desto geringer ist die Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs. Ist die Leistungsfähigkeit eines einfachen Kreisverkehrs nicht mehr ausreichend, kann mit der Anordnung von Bypässen die Leistungsfähigkeit für den rechtsabbiegenden Verkehrsstrom gesteigert werden.

Kreisverkehre benötigen im Zufahrtsbereich gegenüber Kreuzungen mit zwei und mehr Abbiegestreifen weniger Fläche. Im unmittelbaren Knotenbereich hingegen benötigt der Kreisverkehr wegen seiner Form oft mehr Platz.

Die Erfahrungen zeigen, dass beim Neubau einer Kreuzung mit Abbiegestreifen in etwa die gleichen Baukosten entstehen, wie bei einem Kreisverkehr. Dem am Kreisverkehr eingesparten Kosten für die Fahrbahnen stehen höhere Aufwendungen für die Gestaltung der Anlage gegenüber. Ein entscheidender Vorteil für den Kreisverkehr gegenüber einer ampelgeregelten Kreuzung sind die eingesparten Investitionskosten und Betriebskosten für eine Lichtsignalanlage.

Auf Grund der derzeitigen Erfahrungen bieten sich Kreisverkehre vor allem dort an, wo sich Straßen mit gleicher Funktion und gleicher Kategorie kreuzen.

Dr. Scheidemann