

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

zum/zur	Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
F0087/23 Fraktion GRÜNE/future! – SR Jürgen Canehl	Amt 66	S0221/23	16.05.2023
Bezeichnung	Freigabezeiten an der LSA für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen am Damaschkeplatz und an der Otto-von-Guericke-Straße im Bereich MAGADO und Weinarkade		
Verteiler	Tag		
Die Oberbürgermeisterin	30.05.2023		

Zu den in der Stadtratssitzung am 16.03.2023 gestellten Fragen in der Anfrage F0087/23 möchte die Stadtverwaltung wie folgt antworten.

0. Ist eine Änderung der Taktung der Lichtsignalanlagen am Damaschkeplatz vorgesehen, um die Rotphasen für den Fuß- und Radverkehr zu verkürzen?

Nach Öffnung des Tunnels Ernst-Reuter-Allee wird jetzt zusätzlich die Fußgängerfurt über die Fahrbahn der Ausfahrt Tunnel Nordröhre (anstelle des östlichen Kfz) zusammen mit der Straßenbahn freigegeben, wodurch für die Fußgänger und Radfahrer eine Verbesserung bei der Knotennutzung (Verkürzung der Wartezeit) bewirkt wird.

Siehe auch Antwort zu Frage 8, letzter Absatz, grundsätzlich auch zutreffend für Damaschkeplatz

1. Welche Schätzungen der Zahl der Zufußgehenden und Radfahrenden lagen der Planung der Kreuzung Damaschkeplatz zugrunde?

Bei der Planung wurde im Grundsatz von 50 – 150 Radfahrer/Fußgänger/h ausgegangen.

2. Gibt es Überlegungen, zumindest während der Rush Hour dem Fuß- und Radverkehr kürzere Rotphasen zu ermöglichen?

Die Wartezeiten ergeben sich aus den langen Räum- und Mindestgrünzeiten sowie Eingriffen des ÖPNV. Eine grundlegende Änderung ist hier nicht zu erwarten. Siehe auch Antwort zu 0.

3. Können Sie mir bitte mitteilen, welche LSA-Qualitätsstufen (A-F) für die einzelnen Verkehrsarten am Damaschkeplatz vorgesehen sind?

Im Zuge der Entwurfs- und Genehmigungsplanung wurden für den Knoten 324 Damaschkeplatz die Qualitätsstufe B für Kfz, Straßenbahn und Radfahrer und die Stufe F für Fußgänger ausgewiesen.

4. Könnte man noch Umbauten vornehmen, um für die knappen Warteflächen mehr Platz zu gewinnen?

Die nutzbaren Flächen für die Seitenanlagen sind unter Beachtung der örtlich vorhandenen baulichen Zwangspunkte (u.a. Brückenbauwerk MR, Tunnel) und der fahrtechnischen und konstruktiv erforderlichen Parameter für die Gleistrassierung auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses für den BA 4, 2. Nord-Süd-Verbindung (2016) verkehrssicher geplant und umgesetzt worden.

5. Kann es sein, dass die derzeitige gefährliche Ausführung (insbesondere an der südlichen Seite – siehe Anlage 1) mit den knappen Aufstellflächen für den Rad- und Fußverkehr im Widerspruch zur Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung vom 08.11.2021 steht, da das als Grundregel festgelegte oberste Ziel ‚Verkehrssicherheit‘ mit der ‚Vision Zero‘ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) nicht im Vordergrund steht?

Nein. Die in Rede stehenden vorhandenen Anlagen sind straßenbautechnisch verkehrssicher geplant und umgesetzt. Die angesprochene StVO (Straßenverkehrsordnung) ist unstrittig die Grundlage für den reibungslosen sicheren Ablauf des Verkehrs auf öffentlichen Straßen. Sie gilt demzufolge für alle Verkehrsteilnehmer*innen, die sich auf öffentlichen Flächen bewegen - unabhängig davon, WIE sie das tun. Die Kenntnis und Beachtung der StVO und der gesunde Menschenverstand sind demnach i.d.R. die Voraussetzung für eine gefahrlose Nutzung des öffentlichen Raums. Auch zum o.g. Sachverhalt („... knappe Aufstellflächen für den Rad- und Fußverkehr ...“) kann und muss also die entsprechende Regelung der StVO das Verhalten der betroffenen Verkehrsteilnehmer*innen bestimmen. (§ 11 StVO Besondere Verkehrslagen:(1) Stockt der Verkehr, darf trotz Vorfahrt oder grünem Lichtzeichen nicht in die Kreuzung oder Einmündung eingefahren werden, wenn auf ihr gewartet werden müsste.)

Anschlusssthema:

Kreuzung Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße (Baustellenampel)

6. Werden mit der Eröffnung des Tunnels am 1. April dort die Baustellen-LSA und die rotweißen Absperrgitter verschwunden sein?

Die Frage ist zwischenzeitlich gegenstandslos geworden.

7. Könnte man bitte sehr kurzfristig die Durchgangsbreiten durch Wegnahme von jeweils 1-2 Absperrgittern auf beiden Seiten verbreitern?

Die Frage ist zwischenzeitlich gegenstandslos geworden.

8. Welche Taktung ist an der Kreuzung Ernst-Reuter-Allee / Otto-von-Guericke-Straße nach Beendigung der Großbaustelle vorgesehen?

Die typische Umlaufzeit ohne ÖPNV wird in der Größenordnung 100s am Tage und 110s in der Spitze sein. Genaue Umlaufzeiten können nicht benannt werden, da die LSA vollverkehrabhängig, unter Berücksichtigung ÖPNV und Verhinderung Rückstau Tunnel betrieben wird.

Unter Einhaltung der geltenden Richtlinien kann auf Grund der gegebenen Knotentopographie keine bessere Qualitätsstufe als „E“ (Berechnung gemäß der aktuell anzuwendenden HBS2015) für alle am Verkehr Teilnehmenden erreicht werden. Im Spitzenverkehr reduziert sich diese, basierend auf der Verkehrsprognose 2015, weiter auf die Stufe „F“. Dies gilt somit auch für den Radverkehr.

Auf Grund der Größe der Kreuzung, der Vielzahl an Verkehrsströmen, den langen Mindestfreigabe- und Räumzeiten der Fußgänger kommt es zu langen Umlaufzeiten, welche sich in den vorgenannten schlechten Qualitätsstufen niederschlagen und auch durch die vollverkehrsabhängige Lichtsignalanlage im Tagesverkehr (praktisch alle Verkehrsströme angefordert, Fußgänger werden grundsätzlich zyklisch ohne extra Anforderung frei gegeben) nicht wesentlich verbessert werden können. Zusätzliche temporäre Verschlechterungen (= Erhöhung Wartezeit) sind immer wieder durch die zeitgerechte Freigabe (Beschleunigung) des ÖPNV zu erwarten.

Rehbaum