

Landeshauptstadt Magdeburg - Die Oberbürgermeisterin -		Datum 01.06.2023
Dezernat VI	Amt Amt 61	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0152/23

Beratung	Tag	Behandlung
Die Oberbürgermeisterin	27.06.2023	nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	24.08.2023	öffentlich
Stadtrat	14.09.2023	öffentlich

Thema: Verkehrssituation im Innenstadtbereich verbessern

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 16.03.2023 den Antrag A0047/23 beschlossen:

„Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt zu prüfen, ob in dem Bereich Ernst – Reuter – Allee, Johannesbergstraße und Jakobstraße die Verkehrssituation verbessert (Schaffung anderer Varianten der Verkehrsführung oder vielleicht auch eines größeren Kreisverkehrs) und vor allem sicherer gestaltet werden kann.“

Die Verwaltung informiert nachfolgend über das Prüfergebnis.

Die Verkehrssituation im Bereich Ernst-Reuter-Allee, Jakobstraße und Johannisbergstraße mit seinen zwei lichtsignalgeregelten Knotenpunkten wurde seitens der Stadtverwaltung und durch die Polizeiinspektion Magdeburg hinsichtlich der Verkehrssicherheit und anderer Varianten der Verkehrsführung überprüft und auf ggf. erforderliche Veränderungen untersucht.

1. Untersuchungsergebnisse - Schwerpunkt Unfälle:

Sowohl der Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee / Jakobstraße als auch der Knotenpunkt Jakobstraße / Johannisbergstraße sind Unfallhäufungsstellen (UHS). Die Grenzwerte für UHS werden bei beiden Knoten im aktuellen Analysezeitraum (2020 - 2022) mit dem Mindestgrenzwert erreicht bzw. überschreiten diesen geringfügig.

Für innerörtliche Unfallhäufungsstellen gelten die folgenden Kriterien:

Die Festlegung erfolgt in der Ein-Jahres-Karte (1-JK) und/oder in der 3-Jahres-Karte mit Personenschaden (3-JK U(P)).

Der Grenzwert für die Festlegung einer Unfallhäufungsstelle in 1-JK bezieht sich auf die Anzahl von gleichartigen Unfällen, also Unfälle gleichen Unfalltyps. Der Grenzwert für UHS beträgt 5 Unfälle gleichen Unfalltyps in einem Jahr.

Der Grenzwert für eine UHS in der 3-JK U(P) beträgt 5 Unfälle mit Personenschaden in 3 Jahren. Eine besondere Berücksichtigung von Unfalltypen hier erfolgt nicht.

Knoten Jakobstraße / Johannisbergstraße:

	2020	2021	2022
Verkehrsunfälle (VU) gesamt, davon	7	6	7
VU mit Personenschaden, davon	2	2	1
VU mit Getöteten	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	1	0
VU mit Leichtverletzten	2	1	1
Anzahl VU mit Radfahrenden	1	2	0

Häufigster Unfalltyp in den vergangenen drei Jahren ist der Abbiegeunfall (14 x / 70 %), 2022 – 5 Abbiegeunfälle (71 %).

Es kam bei diesen Abbiegeunfällen zu unterschiedlichen Konfliktsituationen:

- fehlerhafte Fahrspurwechsel beim Abbiegen (nebeneinander)
- Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes zu vorausfahrenden Abbiegern
- Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot

Das Verkehrsunfallgeschehen ist im Verhältnis zur Verkehrsbelastung des Knotens als niedrig zu bezeichnen.

Der in der Stadtratsanfrage aufgeführte Verkehrsunfall (VU) mit dem verunglückten Radfahrenden aus August 2021 ist in dieser Konstellation (Rotlichtmissachtung Kfz / Radfahrender) ein Einzelfall. Es ereigneten sich in den vergangenen drei Jahren noch zwei VU, bei denen Kfz-Fahrende - ohne Beteiligung von Radfahrenden - das Rotlicht der Lichtsignalanlage nicht beachtetten (beide VU ohne Personenschaden).

Ernst-Reuter-Allee / Johannisbergstraße:

	2020	2021	2022
Verkehrsunfälle (VU) gesamt, davon	12	1	8
VU mit Personenschaden, davon	6	0	2
VU mit Getöteten	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	6	0	2
Anzahl VU mit Radfahrenden	5	0	2

Häufigster Unfalltyp in den vergangenen drei Jahren ist der Abbiegeunfall (14 x / 67 %), 2022 – 6 Abbiegeunfälle (75%).

Der Konflikt zwischen den nach rechts abbiegenden Kfz (von der Ernst-Reuter-Allee / Strombrücke kommend in die Jakobstraße) und vorrangigen Radfahrenden zeichnet sich als Schwerpunkt, insbesondere bei den VU mit Personenschaden ab.

Auch bei diesem Knoten ist das Verkehrsunfallgeschehen im Verhältnis zur Verkehrsbelastung des Knotens (unabhängig der momentan bestehenden Baustelle und der daraus resultierenden geänderten Verkehrsführung) als niedrig zu bezeichnen.

Bei dem VU aus 2018 (LKW / Straßenbahn) hatte sich der LKW-Führende fälschlicherweise an dem Signal der Lichtzeichenanlage in Richtung MD-Cracau (Strombrücke) orientiert. In den vergangenen drei Jahren ereignete sich kein VU dieser Art (Kfz / Straßenbahn) an dem Knoten, auch in den Jahren 2018 und 2019 wurde kein weiterer VU dieser Art statistisch erfasst.

Zu beiden Knotenpunkten wurde im Rahmen der Unfallkommission festgestellt, dass eine Änderung der Fahrbeziehung / Verkehrsführung Jakobstraße in Richtung Ernst-Reuter-Allee - zwei Linksabbiegerspuren Richtung MD-Cracau, eine Rechtsabbiegerspur Richtung Innenstand - nicht zielführend erscheint, da diese den jeweiligen Verkehrsströmen / -belastungen angepasst ist, um einen relativ störungsfreien Verkehrsfluss zu gewährleisten.

Auch anhand der genannten Unfälle (Rotlichtverstöße) kann kein Handlungsbedarf für eine alternative Signalgestaltung erkannt werden. Die Parameter der Lichtsignalisierung beider Knotenpunkte sind entsprechend der Knotenpunktabstände, Ein- und Abbiegebeziehungen, Versatz- und Vorlaufzeiten angepasst. Die Lichtsignalanlagen wurden zur besseren und rechtzeitigen Erkennbarkeit zusätzlich mit einem Kontrastrahmen und einer 300-er Streuscheibe versehen.

2. Untersuchungsergebnisse - Schwerpunkt Verkehrsmengen, Verkehrsströme

Die derzeitige Situation der Verkehrsführung am Doppelknotenpunkt Ernst-Reuter-Allee / Jakobstraße / Johannisbergstraße besteht seit über 30 Jahren. Eine Auswertung der Verkehrsmengen (Zufluss zur Einmündung Ernst-Reuter-Allee / Jakobstraße) aus den letzten Verkehrserhebungen ist in nachfolgender Tabelle zusammengefasst (dargestellt werden Kfz/24h):

Erhebungsjahr	2008	2011	2014	2017
Zufluss				
Jakobstraße	6.550	6.700	6.400	7.100
Ernst-Reuter-Allee Ost	13.150	11.350	11.450	9.350
Ernst-Reuter-Allee West	11.350	10.700	10.050	6.250
Summe	31.050	28.750	27.900	22.700

Wie aus der Tabelle zu entnehmen ist, verringern sich die Verkehrsmengen am Knotenpunkt. Dabei ist zu beachten, dass zwischen 2015 und 2023 die Ernst-Reuter-Allee im Bereich des Magdeburger Hauptbahnhofes nicht durchgängig befahrbar war. Daher fällt die Abnahme von 2014 zu 2017 derart hoch aus.

Aus den vorhandenen Verkehrsmengen und dem vorhandenen Knotenpunktausbau lassen sich keine baulichen Maßnahmen ableiten. Es ist davon auszugehen, dass die Kapazität ausreichend ist.

Um die Verkehrssicherheit, speziell des nichtmotorisierten Verkehrs, zu erhöhen, wären Maßnahmen am LSA-Programm und an der Spuraufteilung bzw. Verkehrsführung denkbar. Bei diesen Maßnahmen sind die übergeordneten Verkehrsströme von und zum Cityring zu beachten. Es wird davon ausgegangen, dass das LSA-Programm des Doppelknotenpunktes im Teilknotenbetrieb abläuft. Somit wäre ein koordinierter Abfluss gewährleistet bzw. gegeben.

Unter den vorangegangenen Annahmen könnten folgende Maßnahmen in Erwägung gezogen werden. (siehe dazu Anlage 1: Lageplan mit Maßnahmen zur Spuraufteilung):

- Änderung Spuraufteilung Ernst-Reuter-Allee Ost (von Strombrücke kommend)

Aktuell sind neben einer separaten Rechts-Abbiegespur zwei separate Geradeaus-Spuren markiert. Hier könnte die Verkehrsführung und Markierung entsprechend den Abbiegemöglichkeiten der Einmündung Jakobstraße / Johannisbergstraße angepasst werden. Das bedeutet, dass die rechte Spur in die Johannisbergstraße führen soll, die mittlere Spur in die weiterführende Jakobstraße und die linke Spur geradeaus (Richtung Ernst-Reuter-Allee West). Dabei wäre auch die wegweisende Beschilderung anzupassen.

- Änderung Spuraufteilung Ernst-Reuter-Allee West
Derzeit sind hier zwei separate Links-Abbiegespuren und eine separate Geradeaus-Spur markiert. Hier könnte empfohlen werden, die rechte Spur als Geradeaus-Spur zu belassen. Die Verkehrsführung der mittleren und linken Spur könnte analog der östlichen Zufahrt angepasst werden. Dabei wäre die mittlere Spur für den Verkehrsstrom Johannisbergstraße und die linke Spur für den Verkehrsstrom Jakobstraße Nord vorzusehen. Auch hier wäre die wegweisende Beschilderung anzupassen.
- Änderung Spuraufteilung Jakobstraße (Südzufahrt zur Einmündung Johannisbergstraße)
Derzeit ist die rechte Spur als kombinierte Geradeaus- und Rechts-Abbiegespur markiert. Die linke Spur ist eine separate Geradeaus-Spur. Die linke Spur könnte belassen werden. Die rechte Spur könnte als separate Rechts-Abbiegespur markiert werden.
- Anpassung/Änderung LSA-Programm
Mit den o.g. Änderungen der Spur-Markierung könnte der nichtmotorisierte Verkehr ohne die Freigabe des rechtsabbiegenden Kfz-Verkehrs freigegeben werden. Damit wäre es möglich, Zusammenstöße zwischen dem geradeaus fahrenden Radverkehr und dem rechts abbiegenden Kfz-Verkehr zu vermeiden. Ggf. könnten die jeweiligen Freigabezeiten gestaffelt, also mit Vorlauf, geschaltet werden.

3. Untersuchungsergebnisse - Schwerpunkt Fußgänger- und Radverkehr

3.1 Verbesserungsvorschläge an den bestehenden Knotenpunkten (kurzfristige Maßnahmen):

- Farbliche Markierung der Radfahrerfurt Jakobstraße im Einmündungsbereich Johannisbergstraße vorsehen.
- Vorhandene, vorgezogene Haltelinie für Radfahrer in der Jakobstraße im Einmündungsbereich Johannisbergstraße aus Ernst-Reuter-Allee kommend prüfen, ob diese um ein wahrnehmbares Maß vorgezogen werden könnte.
- Ein Trixispiegel ist in der Jakobstraße im Einmündungsbereich Johannisbergstraße aus Ernst-Reuter-Allee kommend bereits vorhanden. Wenn zukünftig eine getrennte Freigabe des rechtsabbiegenden Kfz vom geradeaus fahrenden Radfahrer erfolgen sollte, dann erübrigt sich dieser Spiegel.
- Eine eindeutige Trennung von Fußgänger- und Radverkehr ist anstreben. Deutlichere optische Trennung z. B. in der Jakobstraße wie in der Ernst-Reuter-Allee durch andersfarbiges Pflaster als Trennlinie (Barrierefreiheit, taktile Trennstreifen fehlen).
- Prüfung, ob die Mittelinseln / Aufstellbereiche für Fußgänger in der Ernst-Reuter-Allee und Jakobstraße ausreichend dimensioniert sind (für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen ...)
- Barrierefreiheit, 2-Sinne-Prinzip an den Lichtsignalanlagen für Fußgänger prüfen (taktile und akustische Signalgeber, Bodenindikatoren)

3.2 Verbesserungsvorschläge an den bestehenden Knotenpunkten (langfristige Maßnahmen):

Optimierung der Radverkehrsanlagen in der Ernst-Reuter-Allee und Jakobstraße:

- Die Breiten der derzeitigen Radverkehrsanlagen in der Ernst-Reuter-Allee entsprechen derzeit nur dem Mindestmaß nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (1,60 m Breite). Zukünftig darf es in der Ernst-Reuter-Allee keine Radverkehrsanlagen mit Mindestmaß mehr geben.

Gemäß vom Stadtrat beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030*plus* (Beschluss-Nr. 1399-46(VII)22) ist die Stärkung des Umweltverbundes. Grundvoraussetzung dafür ist die Schaffung normgerechter Verkehrsanlagen. Daher sind die Radverkehrsanlagen und die Fußverkehrsanlagen im Bereich Ernst-Reuter-Allee und Jakobstraße entsprechend zu dimensionieren. Die Jakobstraße wird künftig vsl. dem Radvorrangrouten-Netz zugehörig sein und wird als alternative Nord-Süd-Radverbindung zum Nordabschnitt des Breiten Weges benötigt. Es besteht Prüfbedarf, wie dem Stand der Technik entsprechende Radverkehrsanlagen in der Jakobstraße und Ernst-Reuter-Allee städtebaulich angemessen integriert werden können: Option: Wegfall jeweils einer Kfz-Spur oder die Längsparkplätze (Vgl. auch Ziele Rahmenplan Innenstadt, Beschluss-Nr. 4311-055(VII)22).

4. Untersuchungsergebnisse - Schwerpunkt Kreisverkehr

Der im Antrag erwähnte Vorschlag der Schaffung einer Kreisverkehrsanlage kann aus Platzgründen sowie aufgrund der vorhandenen Straßenbahntrasse, der starken Verkehrsmengen und unter Einbezug des hochrangigen Ziels eines hohen Fußgängerschutzes nicht empfohlen werden und wird abgelehnt. Insbesondere Menschen mit Behinderungen bzw. mit Beeinträchtigungen benötigen an hochfrequentierten innerstädtischen Knotenpunkten zwingend eine gesicherte Quermöglichkeit.

5. Fazit

Die Untersuchungen haben ergeben, dass der Bereich Ernst-Reuter-Allee, Jakobstraße und Johannisbergstraße mit seinen zwei lichtsignalgeregelten Knotenpunkten derzeit keinen Anlass für bauliche Knotenpunktveränderungen gibt. Im Unfallbericht wurden keine Handlungsempfehlungen zu den Knotenpunkten ausgewiesen und keine verkehrstechnischen oder baulichen Maßnahmen beschlossen. Der Status quo sollte beibehalten werden.

Die Entwicklung der Verkehrssituation wird weiter beobachtet. Daraus sind ggf. kurz- und langfristige Verbesserungsmaßnahmen an den Bestandsknotenpunkten abzuleiten, auf Vor- und Nachteile zu untersuchen und hinsichtlich der Umsetzbarkeit zu prüfen.

Jörg Rehbaum
Beigeordneter für Umwelt
und Stadtentwicklung

Anlage 1: Lageplan mit untersuchten, ggf. denkbaren Maßnahmen zur Spuraufteilung