

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 61	S0075/18	19.03.2018
zum/zur		
F0049/18 Stadtrat Christian Hausmann, Stadtrat Denny Hitzeroth – SPD Stadtratsfraktion		
Bezeichnung		
Verkehrssituation in der Gersdorfer Straße		
Verteiler		Tag
Der Oberbürgermeister		03.04.2018

Zu der in der Sitzung des Stadtrates am 22.02.2018 gestellten Anfrage F0049/18 nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

1. Ist mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen in der Gersdorfer Straße durch das neu entstehende Wohngebiet zurechnen?

2. Würde diese Problematik auch für die Irxleber Straße gelten?

Zu den Fragen 1 und 2, die in einem räumlichen Zusammenhang stehen und daher zusammenfassend beantwortet werden:

Das zu erwartende Verkehrsaufkommen setzt sich zusammen aus dem derzeitigen Verkehrsaufkommen der Einwohner in der Gersdorfer Straße und Irxleber Straße sowie dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen aus dem betreffenden südlichen Teilgebiet des Geltungsbereiches des Bebauungsplans Nr. 368-1A „Kümmelsberg Westseite Teilbereich A“ mit 58 geplanten Wohngrundstücken. Es wurde hierbei von einem für Neubaugebiete anzunehmenden Wert von 3 Personen pro Wohneinheit (Durchschnitt 2,2) und einem höheren Anteil an mobilen Personen ausgegangen. Die geplanten Erschließungsstraßen sehen eine Anbindung sowohl an die Gersdorfer Straße als auch an die Irxleber Straße vor. Da das Erschließungssystem des betrachteten Teilbereiches annähernd symmetrisch aufgebaut ist, wird in einem ersten Fall eine gleichmäßige Verteilung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens angenommen. Es ergeben sich folgende Werte:

Verkehrsaufkommen in der Gersdorfer Straße und Irxleber Straße unter Berücksichtigung des B-Plans Nr. 368-1A "Kümmelsberg Westseite, Teilbereich A"				
Fall 1 - gleichmäßige Verteilung des Verkehrs aus dem B-Plan-Gebiet				
	Verkehrsaufkommen in der ...			
	Gersdorfer Straße ...		Irxleber Straße ...	
	... am Tag	... in der Spitzenstunde	... am Tag	... in der Spitzenstunde
Vorhandene Wohnbebauung	77	6	63	5
Geplante Wohnbebauung	115	9	115	9
Summe	192	15	178	14

Verkehrsaufkommen in Kfz/Tag und Kfz/Spitzenstunde

Erfahrungsgemäß kann sich aus verschiedenen Gründen eine ungleiche Verteilung auf die Gersdorfer und die Irxleber Straße ergeben. Dies könnte bspw. für die Gersdorfer Straße in dem Fall zutreffen, dass sich die Verkehrsteilnehmer von der in der Zerrennerstraße vorhandenen Mittelinsel erhoffen, im Zuge des querenden Fußverkehrs eine bessere Linksabbiegemöglichkeit aus der Gersdorfer Straße in die Zerrennerstraße zu bekommen und daher häufiger die Gersdorfer Straße benutzen als die Irxleber Straße. Daher wird in einem zweiten Fall von einer ungleichen Verteilung des Verkehrsaufkommens des geplanten Wohngebietes von 70% auf die Gersdorfer Straße und 30% auf die Irxleber Straße ausgegangen.

Verkehrsaufkommen in der Gersdorfer Straße und Irxleber Straße unter Berücksichtigung des B-Plans Nr. 368-1A "Kümmelsberg Westseite, Teilbereich A"				
Fall 2 - ungleiche Verteilung des Verkehrs aus dem B-Plan-Gebiet, Bsp. Gersdorfer Str.				
	Verkehrsaufkommen in der ...			
	Gersdorfer Straße ...		Irxleber Straße ...	
	... am Tag	... in der Spitzenstunde	... am Tag	... in der Spitzenstunde
Vorhandene Wohnbebauung	77	6	63	5
Geplante Wohnbebauung	155	13	75	6
Summe	232	19	138	11

Verkehrsaufkommen in Kfz/Tag und Kfz/Spitzenstunde

Es wird für den zweiten Fall ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um eine hypothetische Annahme handelt, die in erster Linie dazu dienen soll, die Bandbreite des zu erwartenden Verkehrsaufkommens aufzuzeigen. Es könnten sich genauso gut Umstände ergeben, die zu einem höheren Verkehrsaufkommen in der Irxleber Straßen führen könnten wie bspw. die nähere Lage zu östlich gelegenen bevorzugten Zielen.

3. Wann ist mit dem Prüfergebnis für die in Aussicht gestellte Ampel an der Kreuzung Zerrennerstraße/ Gersdorfer Straße zu rechnen?

Die für die Einrichtung einer Ampel zu beachtenden Richtlinien für Lichtsignalanlagen, Ausgabe 2015 (RiLSA 2015) sehen verschiedene Prüfkriterien vor. Dies sind Verkehrssicherheit, Qualität des Verkehrsablaufs, Kraftstoffverbrauch und Emissionen und Ausgleich von Zielkonflikten. Der Verkehrsknoten Zerrenner Straße/Gersdorfer Straße wird bzgl. der o. g. Kriterien wie folgt eingeschätzt.

Verkehrssicherheit

Nach den o. g. Richtlinien ist die Einrichtung einer Lichtsignalanlage sinnvoll, „wenn Unfälle zu erwarten sind oder sich ereignet haben, die durch eine Lichtsignalsteuerung hätten vermieden werden können, und wenn sich andere Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Überholverbote, bauliche Querungsanlagen für Radfahrer und Fußgänger) als wirkungslos erwiesen haben oder keinen Erfolg versprechen.“

Nach Angaben der Polizei sind in den letzten drei Jahren keine Unfälle in den Einmündungs- bzw. Kreuzungsbereichen der Gersdorfer Straße und Irxleber Straße mit der Zerrennerstraße festgestellt worden.

Die Querungshilfe in Form einer Mittelinsel in der Zerrennerstraße westlich der Gersdorfer Straße verbessert die Bedingungen für zu Fuß Gehende und scheint – da nichts Gegenteiliges bekannt ist – sich bewährt zu haben.

Qualität des Verkehrsablaufes

Der Verkehrsablauf in der Zerrenenerstraße (L49) ist durch die bestehende Vorfahrtsregelung gegeben, so dass ggf. von einer Beeinträchtigung der Nebenstraßen ausgegangen werden könnte. Eine Verkehrszählung am Verkehrsknoten Kümmelsberg/Hannoversche Straße vom 17. Mai 2017 ergab für die Zerrenenerstraße in der Spitzenstunde am Vormittag zwischen 6:30 Uhr und 7:30 Uhr eine Querschnittsbelegung von 722 Kfz (147 Kfz Ri stadtauswärts, 575 Kfz Ri stadteinwärts) und in der Spitzenstunde am Nachmittag zwischen 15:30 Uhr und 16:30 Uhr eine Querschnittsbelegung von 807 Kfz (440 Kfz Ri stadtauswärts, 367 Kfz Ri stadteinwärts).

Die in der 2. Bürgerveranstaltung genannte „chaotische Verkehrssituation“ am Verkehrsknoten Zerrenenerstraße/ Gersdorfer Straße kann anhand der vorliegenden Unfallzahlen und Zählwerte nicht nachvollzogen werden und bedarf einer näheren Betrachtung. Das Verkehrsaufkommen würde sich in der Gersdorfer Straße nach derzeitigen Erkenntnissen im ungünstigen Fall verdoppeln. Absolut betrachtet handelt es sich jedoch um geringe Werte, so dass daraus nicht auf die Notwendigkeit einer Ampel geschlossen werden kann.

Kraftstoffverbrauch und Emissionen

Angesichts des deutlich höheren Verkehrsaufkommens in der Zerrenenerstraße als in der Gersdorfer Straße ist davon auszugehen, dass durch eine Ampel mehr Kraftfahrzeuge im Hauptstrom angehalten werden als Kraftfahrzeuge aus der Nebenrichtung in den Hauptstrom einbiegen können. Auch unter Berücksichtigung der längeren Wartezeiten im Nebenstrom kann nicht davon ausgegangen werden, dass eine Ampel Kraftstoffverbrauch senkend wirkt und Emissionen mindert.

Ausgleich von Zielkonflikten

„Die Ziele der Lichtsignalsteuerung werden in erster Linie durch die Bedürfnisse, Interessen und Forderungen der Aufgabenträger, der Verkehrsteilnehmergruppen, der Betreiber und der betroffenen Anlieger bestimmt.“(RiLSA 2018). Eine Ampel kann im Zusammenwirken mit weiteren Maßnahmen zu einer angemessenen Berücksichtigung vorliegender Bedürfnisse, Interessen und Forderungen und somit zu einer Verbesserung der Gesamtsituation führen. Aus verkehrsplanerischer Sicht sind mit der Mittelinsel sowie dem Erhalt der notwendigen Leistungsfähigkeit der Zerrenenerstraße die wesentlichen Zielkonflikte beachtet.

Sonstige Faktoren

Entscheidend für die Prüfung hinsichtlich der Einrichtung einer Ampel ist zudem das Vorliegen von Daten zu den einzelnen Verkehrsströmen am Verkehrsknoten. Die einzelnen Verkehrsströme können für den Ist-Zustand mit einer Verkehrszählung ermittelt werden oder bei Berücksichtigung geplanter Vorhaben mittels eines Verkehrsmodells, welches für Magdeburg jedoch noch nicht vorliegt. Somit liegt keine ausreichende Datenlage vor, die zur Prüfung der Notwendigkeit einer Ampel erforderlich ist.

Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (räumliche Nähe) kann der Verkehrsknoten nur gemeinsam mit der Einmündung Döllweg (hinsichtlich einer Ampel) betrachtet werden.

Zusammenfassend betrachtet rechtfertigen weder das vorhandene noch das zukünftige Verkehrsaufkommen in der Gersdorfer Straße nach derzeitigen Erkenntnissen die Einrichtung einer Ampel.

Gemäß RiLSA 2015 umfasst die Projektierung einer Lichtsignalanlage „den Entwurf der Straßenverkehrsanlage, den Entwurf und die Berechnung des Signalprogramms, die Beschreibung der Steuerung sowie deren Einbindung in die Steuerung anderer Netzteile.“ Es ist somit umfangreicher als die „bloße“ Einrichtung einer Ampel.

Zudem gestaltet sich durch den notwendigen Einbezug des Döllweges die Betrachtung des Verkehrsknotens komplexer. Aus der Erfahrung heraus ist anzunehmen, dass sich die Anzahl der Phasen erhöht, die Wartezeiten sich verlängern und die Leistungsfähigkeit sinkt. Hinzu kommt ein hoher finanzieller Aufwand für die Errichtung und den Unterhalt einer solchen (erweiterten) Anlage.

Eine spätere Prüfung unter realen Verkehrsbelastungen bleibt von dieser jetzigen Einschätzung unberührt.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlage:
Übersichtskarte und Ausschnitt Bebauungsplan