

# Tiefbau- und Verkehrsamt

## Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt zur Drucksache 0872/20

Titel der Drucksache

Umwandlung von Kreuzungen in Kreisverkehre

Öffentlichkeitsstatus der Stellungnahme

öffentlich

Zutreffendes bitte auswählen und im Feld Stellungnahme darauf Bezug nehmen:

|   |       |
|---|-------|
| Ist die rechtliche Zulässigkeit des Antrages gegeben?     | Ja.   |
| Stehen personelle und sächliche Ressourcen zur Verfügung? | Nein. |
| Liegen die finanziellen Voraussetzungen vor?              | Nein. |

### Stellungnahme

01

*Der Oberbürgermeister wird beauftragt, zu prüfen, welche Kreuzungsbereiche in Erfurt perspektivisch in einen Kreisverkehr umgebaut werden können, mit dem Ziel den Verkehrsfluss flüssiger und damit nachhaltiger zu gestalten.*

02

*Die Ergebnisse der Prüfung sind dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Umwelt, Klimaschutz und Verkehr vor Ende des Jahres 2020 mit dem Ziel vorzulegen, eine entsprechende Drucksache zur Realisierung von Kreisverkehren in Erfurt zu erarbeiten.*

Die Stadtverwaltung verweist auf die Stellungnahme zur DS 2265/11, in der eine dem Beschlussvorschlag entsprechende Prüfung bereits vorgelegt wurde. Die darin enthaltenen Aussagen haben grundsätzlich weiterhin Bestand. Für eine erneute Prüfung stehen im Tiefbau- und Verkehrsamt sowie im Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung keine personellen und finanziellen Kapazitäten zur Verfügung.

Grundsätzlich betrachtet die Stadtverwaltung im Rahmen jeder Planung die möglichen Formen von zu bearbeitenden Knotenpunkten. Die Entscheidung für eine bestimmte Knotenpunktsgeometrie basiert letztendlich immer auf einer intensiven Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile der betrachteten Varianten.

**Die Stadtverwaltung empfiehlt daher, den Beschlussvorschläge nicht zu folgen.**

Zum konkreten Anlass der Beschlussvorlage (Kreisverkehr am Knotenpunkt Eisenacher Straße/Gothaer Straße/Wartburgstraße) ergehen nachfolgende Ausführungen:

Gemäß den "Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt06)" gelten nachfolgende allgemeine Grundsätze für Kreisverkehrsplätze:

1. städtebauliche Eignung:
  - ▶ Übergangselement zwischen Straßen unterschiedlicher Charakteristik
  - ▶ beim Wechsel von Straßenkategorien oder städtebaulichen Umfeldnutzungen
  - ▶ zur Abschnittsbildung, räumlichen Gliederung von Straßenräumen
  - ▶ zur Verbindung gleichrangiger Straßenräume
  - ▶ zur optischen Unterbrechung durchlaufender Fahrbahnränder
  - ▶ zur Orientierung im Stadtraum durch die Betonung einer Platzsituation

→ Im konkreten Fall ergeben sich am Knotenpunkt Eisenacher Straße/Gothaer Straße/Wartburgstraße keine besonderen Vorteile bei Anwendung eines Kreisverkehrsplatzes.

## 2. verkehrliche Eignung

- ▶ Kapazität bis 1.500 Kfz/h je Fahrstreifen
- ▶ zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- ▶ zur Reduzierung der Geschwindigkeiten
- ▶ zur einfachen und gut begreifbaren Verknüpfung von 4 und mehr Knotenpunktsarmen sowie bei abknickender Vorfahrt
- ▶ nicht geeignet bei hohen Verkehrsstärken, die lange Wartezeiten entstehen lassen sowie bei stark unterschiedlichen Verkehrsbelastungen in Zufahrten

→ Im konkreten Fall ergeben sich am Knotenpunkt Eisenacher Straße/Gothaer Straße/Wartburgstraße keine besonderen Vorteile bei Anwendung eines Kreisverkehrsplatzes, da durch die vorhandene Ausstattung mit einer Lichtsignalanlage eine hohe Verkehrssicherheit gegeben ist.

Im normalen Tagesverkehr wird die genannte Grenzkapazität von 1.500 Kfz/h pro Fahrstreifen nicht erreicht, bei Veranstaltungen im egapark oder auf der Messe mit erhöhtem An- und Abreiseverkehr tritt jedoch eine regelmäßige Überschreitung dieser Belastung auf.

## 3. Entwurfsgrundsätze

- ▶ ausreichende Flächenverfügbarkeit
- ▶ Außendurchmesser der Kreisfahrbahn 35-40 m
- ▶ senkrecht Heranführen der Knotenzufahrten an die Kreisfahrbahn
- ▶ deutliche Umlenkung geradeausfahrender Fahrzeuge durch die Kreisinsel
- ▶ Knotenzufahrten einstreifig
- ▶ Radverkehr in der Regel auf Fahrbahn führen

→ Der Kreisverkehr muss am beschriebenen Knoten so eingeordnet werden, dass die vorhandenen Grünstrukturen östlich der Wartburgstraße und der im rechtskräftigen Bebauungsplan SCH530 festgesetzte Lärmschutzwall nicht beeinträchtigt werden. Das bedeutet, dass die Achsen der Zufahrten sehr stark aus den heutigen Lagen abgekröpft werden müssen. Hierzu wäre weiterer Grunderwerb über das bisher für den Knotenausbau notwendige Maß hinaus erforderlich. Zudem handelt es sich um den Neubau eines Knotenpunktes (lange Bauzeit, hohe Kosten), während der vorhandene lichtsignalgeregelter Knoten "lediglich" erweitert wird.

Schlussendlich würde die Führung des Radverkehrs komplizierter werden. Heute wird der Radverkehr im Mischverkehr mit dem Fußgänger geführt, dies ist über den Kreisverkehr hinweg keine regelkonforme Lösung. Separate Radverkehrsanlagen wären zu schaffen, die den Flächenbedarf weiter erhöhen würden. Die Wegelänge für Fußgänger zur Überquerung des Knotenpunktes in der Relation nördlicher Rad-/Gehweg aus Schmira in/aus Richtung südlicher Rad-/Gehweg Gothaer Str. verdoppelt sich etwa.

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens HOH716 wurde zudem ein Verkehrsgutachten erarbeitet, welches auch den Ausbauumfang für einen Kreisverkehr unter Berücksichtigung der Bewältigung der Veranstaltungsverkehre darstellt. In diesem Fall wäre der Kreisverkehrsplatz um zwei Bypässe zu ergänzen. Der Flächenbedarf liegt dann deutlich über dem des jetzt konzipierten lichtsignalgesteuerten Knotenpunktes. Im Ergebnis einer Vorteil-/Nachteilbetrachtung konnte letztendlich der Kreisverkehr vom Gutachter nicht empfohlen werden (siehe S. 45 des Verkehrsgutachtens).

Änderung des/der Beschlusspunkte aus Sicht der Stadtverwaltung:

---

Anlagenverzeichnis

Stellungnahme zur DS 2265/11

---

gez. Dipl.-Ing. Reintjes

Unterschrift Amtsleitung

02.06.2020

Datum