



Anfrage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **VI/2015/00776**
Datum: 02.04.2015
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto:
Verfasser: Scholtyssek,
Andreas

Beratungsfolge	Termin	Status
Stadtrat	29.04.2015	öffentlich Kenntnisnahme

Betreff: Anfrage des Stadtrates Andreas Scholtyssek (CDU/FDP-Fraktion) zur Rechtsabbiegespur am Riebeckplatz

Die bestehende, unsignalisierte Rechtsabbiegespur aus Richtung Hochstraße zur Merseburger Straße soll rückgebaut werden. Die Anfrage VI/2015/00671 vom 2. März 2015 wurde leider auch auf Nachfrage unzureichend beantwortet. In Zusammenhang mit der Bürgerinformation zum Umbau der Merseburger Straße vom 26. März 2015 ergeben sich folgenden Fragen:

1. **Der Vertreter der Verkehrsunfallkommission hat zur Bürgerinformation sinngemäß erklärt, die Stadt sei verpflichtet zu handeln und müsse den Vorschlag der Verkehrsunfallkommission zum Rückbau umsetzen.**
 - a) **Welchen Verbindlichkeitsgrad haben Vorschläge der Verkehrsunfallkommission für die Stadtverwaltung?**
 - b) **Welche gesetzlichen Grundlagen sind hierfür einschlägig?**

2. **In der Beantwortung der Anfrage VI/2015/00671 wurde der ersatzlose Rückbau u.a. mit den Kosten begründet, ohne diese jedoch zu benennen.**
 - a) **Welche Kosten fallen für die drei benannten Varianten (1. Spur bleibt bestehen und wird mit Ampel ausgerüstet, 2. kompletter, ersatzloser Rückbau und 3. Rückbau mit neuer Rechtsabbiegespur an bestehender Ampel) exakt an?**
 - b) **Welche Kosten entstehen durch die ohnehin notwendige Umsetzung der bestehenden Lichtzeichenanlage?**

3. **Das Leitbild zur Umgestaltung des Riebeckplatzes sieht anstelle der bestehenden Rechtsabbiegespur ein Gebäude vor.**
 - a) **Ist der Rückbau der Fahrspur somit mehr ein stadtplanerischer Wille, als verkehrspolitisch notwendig?**

4. **Beim Umbau der Merseburger Straße soll stadtauswärts sowohl eine Linksabbiegemöglichkeit in die Rudolf-Ernst-Weise-Straße (B6) als auch eine Rechtsabbiegemöglichkeit in die Willy-Brandt-Straße geschaffen werden. Da auf dem kurzen zur Verfügung stehenden Verkehrsraum kein gefahrloser Spurwechsel vom Riebeckplatz zur B6 und von der Hochstraße Riebeckplatz in die Willy-Brandt-Straße möglich ist, soll eine zweite Lichtzeichenanlage die Verkehrsströme jeweils einbremsen. In diesem Zuge stört die bestehende Rechtsabbiegespur.**
 - a) **Ist diese Schilderung zutreffend?**
 - b) **Aus welchen Gründen soll eine Abbiegemöglichkeit von der Hochstraße Riebeckplatz in die Willy-Brandt-Straße geschaffen werden?**
 - c) **Haben sich Veränderungen der Leistungsfähigkeit des Riebeckplatzes ergeben, die eine Führung über den Platz (wie bisher) nicht mehr ermöglichen? Sind solche Veränderungen geplant?**
 - d) **Aus welchen Gründen sollen Verkehrsteilnehmer aus Richtung Neustadt bereits in die Rudolf-Ernst-Weise-Straße abbiegen können, anstatt wie bislang über die Thüringer Straße zur B6 zu gelangen? Warum wird diese Verkehrsführung – trotz gleichen Weges – von der Verwaltung abgelehnt?**
 - e) **Wie stark wird sich der Zeitaufwand zum passieren dieses Abschnittes der Merseburger Straße durch die zwei neuen Ampeln erhöhen?**
 - f) **Entspricht dieses Ausbremsen des Verkehrs der Zielsetzung der Stadtverwaltung?**

gez. Andreas Scholtyssek
Stadtrat



Sitzung des Stadtrates am 29.04.2015
Anfrage des Stadtrates Andreas Scholtyssek (CDU/FDP-Fraktion) zur
Rechtsabbiegespur am Riebeckplatz
Vorlagen-Nummer: VI/2015/00776
TOP: 9.2

Die bestehende, unsignalisierte Rechtsabbiegespur aus Richtung Hochstraße zur Merseburger Straße soll rückgebaut werden. Die Anfrage VI/2015/00671 vom 2. März 2015 wurde leider auch auf Nachfrage unzureichend beantwortet. In Zusammenhang mit der Bürgerinformation zum Umbau der Merseburger Straße vom 26. März 2015 ergeben sich folgenden Fragen:

1. Der Vertreter der Verkehrsunfallkommission hat zur Bürgerinformation sinngemäß erklärt, die Stadt sei verpflichtet zu handeln und müsse den Vorschlag der Verkehrsunfallkommission zum Rückbau umsetzen.
 - a) Welchen Verbindlichkeitsgrad haben Vorschläge der Verkehrsunfallkommission für die Stadtverwaltung?
 - b) Welche gesetzlichen Grundlagen sind hierfür einschlägig?
2. In der Beantwortung der Anfrage VI/2015/00671 wurde der ersatzlose Rückbau u.a. mit den Kosten begründet, ohne diese jedoch zu benennen.
 - a) Welche Kosten fallen für die drei benannten Varianten (1. Spur bleibt bestehen und wird mit Ampel ausgerüstet, 2. kompletter, ersatzloser Rückbau und 3. Rückbau mit neuer Rechtsabbiegespur an bestehender Ampel) exakt an?
 - b) Welche Kosten entstehen durch die ohnehin notwendige Umsetzung der bestehenden Lichtzeichenanlage?
3. Das Leitbild zur Umgestaltung des Riebeckplatzes sieht anstelle der bestehenden Rechtsabbiegespur ein Gebäude vor.
 - a) Ist der Rückbau der Fahrspur somit mehr ein stadtplanerischer Wille, als verkehrspolitisch notwendig?
4. Beim Umbau der Merseburger Straße soll stadtauswärts sowohl eine Linksabbiegemöglichkeit in die Rudolf-Ernst-Weise-Straße (B6) als auch eine Rechtsabbiegemöglichkeit in die Willy-Brandt-Straße geschaffen werden. Da auf dem kurzen zur Verfügung stehenden Verkehrsraum kein gefahrloser Spurwechsel vom Riebeckplatz zur B6 und von der Hochstraße Riebeckplatz in die Willy-Brandt-Straße möglich ist, soll eine zweite Lichtzeichenanlage die Verkehrsströme jeweils einbremsen.

In diesem Zuge stört die bestehende Rechtsabbiegespur.

 - a) Ist diese Schilderung zutreffend?

- b) Aus welchen Gründen soll eine Abbiegemöglichkeit von der Hochstraße Riebeckplatz in die Willy-Brandt-Straße geschaffen werden?
- c) Haben sich Veränderungen der Leistungsfähigkeit des Riebeckplatzes ergeben, die eine Führung über den Platz (wie bisher) nicht mehr ermöglichen? Sind solche Veränderungen geplant?
- d) Aus welchen Gründen sollen Verkehrsteilnehmer aus Richtung Neustadt bereits in die Rudolf-Ernst-Weise-Straße abbiegen können, anstatt wie bislang über die Thüringer Straße zur B6 zu gelangen? Warum wird diese Verkehrsführung – trotz gleichen Weges – von der Verwaltung abgelehnt?
- e) Wie stark wird sich der Zeitaufwand zum passieren dieses Abschnittes der Merseburger Straße durch die zwei neuen Ampeln erhöhen?
- f) Entspricht dieses Ausbremsen des Verkehrs der Zielsetzung der Stadtverwaltung?

Antwort der Verwaltung:

1. a)

Entsprechend des Erlasses des damaligen Ministeriums des Innern und des damaligen Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr vom 01.01.1996 zu Verkehrsunfallkommissionen im Land Sachsen-Anhalt wurde Folgendes festgelegt:

Ständige Mitglieder der VUK sind je ein Vertreter

- a) der Straßenverkehrsbehörde,
- b) des Polizeireviers am Kreissitz bzw. der Polizeidirektion Halle bzw. Magdeburg,
- c) des jeweiligen Straßenbaulastträgers (bei Bundes- oder Landesstraßen die Straßenmeisterei und das Straßenbauamt).

Aufgaben

Die VUK führen örtliche Unfalluntersuchungen durch und prüfen anhand der Unfalltypen-Steckkarte, ob sich im öffentlichen Verkehrsraum Gefahrenstellen abzeichnen und welche Unfallursachen das Unfallgeschehen bedingen, um

- a) rechtzeitig durch nähere Untersuchungen Abhilfemaßnahmen vorzuschlagen und
- b) unter Berücksichtigung örtlicher Erkenntnisse weitere Initiativen zur Hebung der Verkehrssicherheit zu entwickeln.

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Die Einleitung wirksamer Maßnahmen zur Verhütung von Straßenverkehrsunfällen setzt eine genaue Kenntnis aller mitwirkenden Ursachen voraus. Die örtliche Unfalluntersuchung kann zu dem Ergebnis führen, dass zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse

- a) Verkehrsüberwachungsmaßnahmen,
- b) verkehrsbehördliche Anordnungen oder
- c) straßenbauliche Maßnahmen

jeweils für sich allein oder korrespondierend zu ergreifen sind. Die jeweils zuständige Stelle entscheidet in eigener Verantwortung und trägt dafür Sorge, dass die ihr obliegende Verbesserungsmaßnahme so schnell wie möglich ausgeführt wird.

Damit hat die Verkehrsunfallkommission (VUK) bezüglich der konkreten Festlegung von baulichen Maßnahmen „nur“ beratenden Charakter. Die wesentlichen Mitglieder der VUK, die Untere Verkehrsbehörde und der Baulastträger – im vorliegenden Fall also die Stadt Halle, sind aber unabhängig von den Festlegungen der VUK gesetzlich zum Handeln verpflichtet (siehe 1 b)).

1. b)

Die Handlungsverpflichtung der Stadt ergibt sich aus ihrer Funktion als Straßenbaulastträger und Unteren Verkehrsbehörde. Dabei sind folgende Paragraphen besonders zu nennen:

Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt (StrG LSA)

- §9 (1) „... Die Träger der Straßenbaulast haben nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange, insbesondere des Fußgänger-, Radfahrer- und Behindertenverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich des Umwelt- und Naturschutzes, zu berücksichtigen.
- §10 (2) Die Straßen sind so herzustellen und zu unterhalten, dass sie **den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit und Ordnung genügen. Die allgemein anerkannten Regeln der Baukunst und der Technik sind einzuhalten.**

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV StVO)

- Zu § 44 Sachliche Zuständigkeit
 - I. Zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle haben Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde und Polizei eng zusammenzuarbeiten, um zu ermitteln, wo sich die Unfälle häufen, worauf diese zurückzuführen sind, und welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um unfallbegünstigende Besonderheiten zu beseitigen. Hierzu sind Unfallkommissionen einzurichten, deren Organisation, Zuständigkeiten und Aufgaben Ländererlasse regeln.
 - V. Wenn örtliche Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass sich an einer bestimmten Stelle regelmäßig Unfälle ereignen, ist zu prüfen, ob es sich dabei um Unfälle ähnlicher Art handelt. Ist das der Fall, so kann durch verkehrsregelnde oder bauliche Maßnahmen häufig für eine Entschärfung der Gefahrenstelle gesorgt werden. Derartige Maßnahmen sind in jedem Fall ins Auge zu fassen, auch wenn in absehbarer Zeit eine völlige Umgestaltung geplant ist.
- Zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrsleiteinrichtungen.

„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor. Der Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“

Damit ist es eine der vordringlichsten Aufgaben der Stadt Halle Unfallschwerpunkte zu entschärfen.

2. a)

Die Brutto-Kosten für die 2011/12 untersuchten Varianten betragen:

- Variante 1 - Signalisierung des Bestandes
(nicht sinnvoll, für Umverlegung B 6 problematisch)
 - geschätzte Baukosten ca. 141.000,00 EURO
- Variante 2 - Rückbau des „freien“ Rechtsabbiegers und Mischspur geradeaus/rechts in der bestehenden signalisierten Zufahrt Franckestraße
 - geschätzte Baukosten entsprechend Vorlage ca. 370.000,00 EURO

- Variante 3 - Wie 2., jedoch zusätzlich mit kurzer separater Rechtsabbiegespur.
- Geschätzte Baukosten ca. 455.000,00 EURO

Zusätzlich könnte die Variante 2 durch den Verzicht auf den Rückbau des freien Rechtsabbiegers und tangierende Oberflächenverbesserungen im Bereich Maritim-Hotel auch auf eine Minimalvariante 2 a zur ausschließlichen Entschärfung des Unfallschwerpunktes reduziert werden. Die Baukosten dafür lägen bei ca. 133.000,00 EURO Brutto.

2. b)

Die Kosten für die bauliche und programmtechnische Anpassung der Signalanlage am Riebeckplatz sind in den o.g. Kosten mit enthalten. Sie betragen Netto:

Variante 1	Variante 2 und 2 a	Variante 3
74.500,00 EURO	55.800,00 EURO	65.500,00 EURO

3. a)

Der Rückbau/die Sperrung des freien Rechtsabbiegers ist zur Herstellung einer sicheren Verkehrslösung erforderlich. Die Vorstudie zur Beseitigung des Unfallschwerpunktes erfolgte bereits 2011/2012. Zu dieser Zeit war die Rahmenplanung noch nicht Thema.

Der Rahmenplan stellt nur eine sehr grobe Zielsetzung für Bebauungsmöglichkeiten dar.

Auf Grund der auch weiterhin notwendigen Anbindung des Tunnels unter der Franckestraße für Fußgänger und Radfahrer sind ohne erhebliche bauliche Änderungen kaum nennenswerte Erweiterungen möglicher Baufelder zu erwarten. Es bleibt abzuwarten, ob sich später eine konkrete bauliche Nutzung mit Neuorganisation der Fuß- und Radwegebeziehung wirtschaftlicher darstellen lässt.

4. a)

Zur Verflechtung der Verkehre auf dem nur ca. 115 m langen Abschnitt zwischen der Hochstraße und der Haltelinie am Knoten R.-E.-Weise-Straße ist ein zusätzlicher Signalquerschnitt erforderlich. Bei der Realisierung dieser Lösung stört nicht ursächlich der freie Rechtsabbieger sondern seine Signalisierung analog Variante 1. Eine ähnliche Situation, mit Zulauf aus 3 Richtungen, ist seit Jahren im Bereich der Waisenhausapotheke in Betrieb.

4. b)

Die heute verbotene aber öfter widerrechtlich genutzte Fahrtmöglichkeit von der Hochstraße in die Willy-Brandt-Straße ist quasi ein „Abfallprodukt“ der notwendigen Vorsortierung des Verkehrs in Richtung Leipzig. Warum soll man diese Verbesserung der Gebietserschließung nicht im Sinne der Bürger nutzen? Ein Entwicklungsziel des vom Stadtrat 2002 beschlossenen Sanierungsgebietes Nr. 2 „Altindustriestandorte Merseburger Straße mit dem Gründerzeitviertel südliche Vorstadt“ war auch die „notwendige Ergänzung der Infrastruktur“.

4. c)

Leistungsfähigkeitseinschränkungen am Riebeckplatz sind derzeit nicht geplant.

4. d)

Entsprechend der vom Stadtrat beschlossenen Sanierungsziele (siehe 4. B) soll im Bereich der Merseburger Straße und im gesamten Sanierungsgebiet:

- die Gestaltung des öffentlichen Raumes verbessert werden,
- Fuß- und Radwegeverbindungen geschaffen bzw. ergänzt werden,
- Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer geschaffen und verbessert werden,
- allgemein das Wohnumfeld verbessert werden.

Durch die direkte Führung der B 6 in Richtung Leipzig reduziert sich nicht nur der Fahrweg wesentlich (je nach Route um 300 m, 450 m bzw. 1.200 m), sondern es werden auch 2 signalisierte Knotenpunkte und eine mit Zeitinseln gesicherte Straßenbahnhaltestelle von diesen Verkehren entlastet.

Die Wohnquartiere entlang der Turmstraße und der Merseburger Straße sowie der Erholungsbereich Thüringer Bahnhof werden von Verkehr entlastet.

Im Zuge der Merseburger Straße kann durch die erhebliche Verkehrsreduzierung gerade in dieser Engstelle der Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit deutlich verbessert werden.

Der Knoten Merseburger Straße/Thüringer Straße ist bereits heute teilweise überlastet. Planerisch sollte die Thüringer Straße nie B 6-Verkehre aufnehmen.

4. e)

Es entstehen keine 2 neuen Ampeln sondern nur ein neuer Signalquerschnitt der koordiniert mit dem Hauptknoten R.-E.-Weise-Straße betrieben wird. Damit ist der geplante Umbau in diesem Bereich für die Relation B 91 in Richtung Süden fahrzeitneutral und in Richtung Leipzig sind Fahrzeitverkürzungen zu erwarten.

4. f)

Siehe 4. e)

Uwe Stäglin
Beigeordneter