

BESCHLUSSVORLAGE

			Vorlage-Nr.: B 12/0203
604 - Fachbereich Verkehrsflächen und Entwässerung			Datum: 30.05.2012
Bearb.:	Herr Mario Kröska	Tel.: 258	öffentlich
Az.:	604/Herr Kröska -lo		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr	21.06.2012	Entscheidung

Verkehrskonzept Garstedt

hier: Knotenpunkte Ochsenzoller Straße / Berliner Allee und Ochsenzoller Straße / Tannenhofstraße

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr beschließt, die weiteren Planungen für die Optimierung der Knotenpunkte Ochsenzoller Straße / Tannenhofstraße und Ochsenzoller Straße / Berliner Allee auf Grundlage der Variante 1 fortzuführen.

Sachverhalt

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr hat auf seiner Sitzung am 01.09.2011, als Maßnahme zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes Garstedt, die Optimierung des Streckenzuges Tannenhofstraße - Ochsenzoller Straße mit dem Umbau des Knotenpunktes Ochsenzoller Straße / Tannenhofstraße / Achternfelde in einen 5-armigen Kreisverkehrsplatz sowie den Umbau der Knotenpunkte Ochsenzoller Straße / Berliner Allee sowie Ohechaussee (B432) / Tannenhofstraße / Rugenbarg beschlossen.

Hiernach wurde das Ingenieurbüro LOGOS beauftragt, für die Knotenpunkte Ochsenzoller Straße / Berliner Allee und Ochsenzoller Straße / Tannenhofstraße zwei Varianten zu untersuchen und die Verkehrsqualität beider Lösungen verkehrstechnisch zu simulieren und miteinander zu vergleichen. Hierfür wurde die Verkehrsprognose 2020 gemäß Verkehrskonzept Garstedt zugrunde gelegt.

Variante 1: 5-armiger Kreisverkehrsplatz „Ochsenzoller Straße / Tannenhofstraße“ und 3-armiger Kreisverkehrsplatz „Ochsenzoller Straße / Berliner Allee“

Variante 2: 5-armiger Kreisverkehrsplatz „Ochsenzoller Straße / Tannenhofstraße“ und LSA-geregelter Knotenpunkt „Ochsenzoller Straße / Berliner Allee“.

Die Ergebnisse (Verkehr, Städtebau und Grün) beider Varianten werden im Folgenden gegenübergestellt und zudem während der Sitzung durch das Büro LOGOS anhand einer Verkehrsflusssimulation vorgestellt und erläutert.

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeister
-------------------	-----------------------	---------------	--	---------------------	-------------------

Variante 1: (einspurige Kreisverkehrsanlagen für beide Knotenpunkte)

Beide Kreisverkehrsplätze weisen in der abendlichen Spitzenverkehrszeit (Verkehrsprognose 2020) eine hohe Auslastung und damit verbundene Rückstaus auf, welche sich jedoch nach kurzer Zeit wieder auflösen. Die Verkehrsqualität (Leistungsfähigkeit) für den MIV sowie für Fußgänger und Radfahrer (NMIV) ist insgesamt stabil und wird damit zufriedenstellend beurteilt.

Um den 5-armigen Kreisverkehrsplatz „Achterfelde / Tannenhofstraße / Ochsenzoller Straße“ realisieren zu können, sind keine Eingriffe in private Grundstücksflächen erforderlich.

Die Umsetzung des 3-armigen Kreisverkehrsplatzes „Berliner Allee / Ochsenzoller Straße“ erfordert südlich der Berliner Allee den Erwerb privater Grundstücksflächen und den Entfall von zwei Bäumen. Der Flächenbedarf ist allerdings insgesamt moderat, da die Zu- und Ausfahrten der Kreisverkehrsplätze einspurig ausreichend sind und der betroffene Grundstückseigentümer zur Abtretung der erforderlichen Flächen bereit ist.

Im Vergleich mit einer konventionellen T-Einmündung mit LSA bietet ein Kreisverkehrsplatz am Knoten „Berliner Allee / Ochsenzoller Straße“ aus städtebaulicher Sicht weitaus bessere Voraussetzungen für eine stadträumlich angemessene Gestaltung des südlichen Endpunktes der Magistrale „Berliner Allee“.

Variante 2: (einspuriger Kreisverkehrsplatz und signalisierte T-Einmündung)

Mit einer konventionellen signalisierten Einmündung „Ochsenzoller Straße / Berliner Allee“ weist die Verkehrsqualität leichte Vorteile gegenüber der Variante 1 auf. Rückstaubildungen sind gering. Mit einer Busbevorrechtigung an der Lichtsignalanlage lassen sich für den ÖPNV Wartezeiten minimieren.

Die Umsetzung einer signalisierten T-Einmündung erfordert keine Eingriffe in private Grundstücksflächen.

Die bestehende Einmündung „Ochsenzoller Straße / Berliner Allee“ wäre in dieser Variante jedoch um zusätzliche Abbiegespuren zu erweitern bzw. die vorhandene Linksabbiegespur erheblich zu verlängern. Dieses würde am Knotenpunkt und auch im Verlauf der Ochsenzoller Straße zu einem erheblich größeren Flächenverbrauch und einem stärkeren Eingriff in den Baumbestand (gegenüber der Variante 1) führen. Es würden konkret sechs Bäume und ein 35 Meter langer Grünstreifen entfallen. Weiterhin müssten sieben öffentliche Parkplätze entfallen.

Zudem lassen sich mit der signalisierten Einmündung kaum städtebauliche Gestaltungspotenziale erzielen (siehe dazu die Angaben in der Beschreibung der Variante 1).

Fazit:

In der Gesamtabwägung der geschilderten Vor- und Nachteile ist Variante 1 mit zwei Kreisverkehrsplätzen im Vorteil. Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität sind für die Verkehrsprognose 2020 ausreichend gewährleistet. Gegenüber der heutigen Situation wird die Verkehrsqualität erheblich verbessert und damit die Erschließungsqualität des Quartiers Ochsenzoller Straße für die Zukunft gesichert. Erforderliche Eingriffe in vorhandene Flächen und Baumbestand sind im Vergleich zu Variante 2 moderat. Zudem führen zwei Kreisverkehrsplätze im Zuge der Ochsenzoller Straße zu einer für den Verkehrsteilnehmer einheitlichen Gestaltung der Straßenverkehrsanlagen in diesem Bereich.