

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 66	S0145/07	13.06.2007
zum/zur		
F0134/07		
Bezeichnung		
Ampelschaltungen zur Straßenbahnumleitung		
Verteiler	Tag	
Der Oberbürgermeister	26.06.2007	

Im Rahmen der Baumaßnahme „Rekonstruktion des Gleisvierecks am Knotenpunkt Ernst-Reuter-Allee/Breiter Weg“ wird der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) über eine neue Strecken- und Linienführung umgeleitet.

Durch die gewählte Umleitungsführung werden die beiden Elbübergänge überproportional stark mit ÖPNV belastet. Diese Belastung drückt sich in Zahlen, wie folgt aus:

→ Nordbrückenzug - 18 Straßenbahnen je Richtung pro Stunde = 36 Straßenbahnen in der Stunde (gerundet: alle 2 Minuten eine Straßenbahn)

→ Südbrückenzug - 30 Straßenbahnen je Richtung pro Stunde = 60 Straßenbahnen in der Stunde (jede Minute eine Straßenbahn)

Durch diese Linienführung werden an den nachstehenden Lichtsignalanlagen (LSA)

- Knoten 342 - Ernst-Reuter-Allee/Breiter Weg
- Knoten 351 - Gustav-Adolf-Straße/Walther-Rathenau-Straße
- Knoten 359 - Gustav-Adolf-Straße/Listemannstraße
- Knoten 354 - Jerichower Platz

Fahrbeziehungen massiv genutzt, die im regulären Betriebsablauf nur als Betriebsfahrten vorgesehen sind.

Beispiel:

Am Knoten 342 - Ernst-Reuter-Allee/Breiter Weg biegen die Straßenbahnen aus Richtung Osten kommend in den Breiten Weg bzw. umgekehrt ab. Diese Fahrbeziehung kommt zusätzlich zum regulären Betriebsablauf hinzu. Durch diese Maßgabe kann es auch zu Behinderungen zwischen in Ost/West-Richtung fahrenden und abbiegenden Straßenbahnen kommen.

Des Weiteren müssen gelegentlich Weichen baubedingt manuell gestellt werden, was wiederum Zeitverluste mit sich bringt und der Beschleunigungsmaßnahme entgegen wirkt.

An den Knoten 351 - Gustav-Adolf-Straße/Walther-Rathenau-Straße und Kn. 359 - Gustav-Adolf-Straße/Listemannstraße muss die Straßenbahn über zwei Knotenpunkte koordiniert abbiegen. Diese zeitliche Abfolge muss auch mit der abbiegenden Straßenbahn in Richtung Neustadt und mit den Koordinierungsbedingungen auf der B1 übereinstimmen. Die gleiche Problematik trifft auch auf den Jerichower Platz zu.

Durch die vorgenannten Sachverhalte und der dadurch entstehenden Überbelastung durch den ÖPNV können nicht alle Straßenbahnlinien absolut bevorrechtigt von den Lichtsignalanlagen bedient werden. Würde man die Strategie der absoluten Bevorrechtigung an allen Knotenpunkten und deren neuen Linienführung verfolgen, so entstehen für alle Verkehrsteilnehmer auf der östlichen und westlichen B 1 sowie im unmittelbaren Stadtzentrum nicht vertretbare Behinderungen. Diese Behinderungen würden sich dann in lange Wartezeiten für Fußgänger, Radfahrer und in Staus für den übrigen Kfz-Verkehr widerspiegeln, die nicht mit dem ÖPNV parallel fahren.

Bei Umleitungen von dieser Tragweite erfolgt eine ständige Kommunikation zwischen der MVB GmbH und dem Tiefbauamt – Sachgebiet Lichtsignalanlagen, um frühzeitig Probleme an den Lichtsignalanlagen und deren Steuerungen zu erkennen bzw. gegebenenfalls zu beheben.

Von Seiten der MVB GmbH gibt es momentan keine Beanstandungen bzw. Änderungswünsche zum Steuerungsablauf der betroffenen Lichtsignalanlagen.

Marx
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr