

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 66	S0241/09	17.08.2009

zum/zur	
A0140/09	
Bezeichnung	
Abbau der Lichtsignalanlage Kreuzung Breiter Weg/Julius-Bremer-Straße	
Verteiler	Tag
Der Oberbürgermeister	25.08.2009
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr	17.09.2009
Stadtrat	08.10.2009

Die Stadtverwaltung möchte zum Antrag A140/09 „Abbau der Lichtsignalanlage Kreuzung Breiter Weg/Julius-Bremer-Straße wie folgt Stellung nehmen:

Eingangs muss richtig gestellt werden, dass der Oberbürgermeister durch den Stadtrat lediglich zu einer Prüfung verkehrsrechtlicher Maßnahmen beauftragt werden kann. Die Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt Magdeburg arbeitet im übertragenen Wirkungskreis unter Aufsicht der Oberen Straßenverkehrsbehörde (Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt).

Die Lichtsignalanlage (LSA) wurde am 28.11.1969 aufgrund von Unfallhäufungen zwischen Kraftfahrzeugen (Kfz)/Straßenbahn und Kfz/Radfahrer in Betrieb genommen.

Am Knoten Große Steinernetischstraße/Breiter Weg gibt es analoge Probleme (siehe u. a. Unfalldaten der Kreuzung) und es gab ebenfalls schon die Forderung, hier eine LSA zu errichten bzw. den Knotenpunkt gänzlich zu schließen. Die Auswertung der Unfälle bei der Polizeidirektion ergab, dass sich an der Kreuzung Große Steinernetischstraße/Breiter Weg in dem Zeitraum vom 01.01.2006 bis 31.07.2009 neun Verkehrsunfälle zwischen Kfz und Radfahrer bzw. Straßenbahn ereignet haben.

- | | |
|-------------------------------|--------------------------------|
| - am 12.06.2006 gg. 09.44 Uhr | PKW/Radfahrer (schwerverletzt) |
| - am 21.04.2006 gg. 12.40 Uhr | PKW/Radfahrer (leichtverletzt) |
| - am 23.10.2007 gg. 09.30 Uhr | PKW/Radfahrer (schwerverletzt) |
| - am 10.12.2007 gg. 06.50 Uhr | PKW/Radfahrer (leichtverletzt) |
| - am 20.03.2008 gg. 16.08 Uhr | PKW/Radfahrer (leichtverletzt) |
| - am 23.07.2008 gg. 15.20 Uhr | PKW/Radfahrer (leichtverletzt) |
| - am 10.06.2008 gg. 17.57 Uhr | PKW/Radfahrer |
| - am 21.10.2008 gg. 09.05 Uhr | PKW/Radfahrer |
| - am 16.02.2009 gg. 20.10 Uhr | PKW/Strab (2 x leichtverletzt) |

Im gleichen Zeitraum kam es an der Kreuzung Breiter Weg/Julius-Bremer-Straße zu keinem Verkehrsunfall.

Der Breite Weg war und ist eine der Hauptachsen im Innenstadtbereich für den Fußgänger-, Radfahr- und Straßenbahnverkehr. Im vom Stadtrat beschlossenen Innenstadtkonzept ist diese Bedeutung verankert. Die sehr starke Straßenbahnbelegung mit absoluter Bevorrechtigung (Stadtratsbeschluss vom 07.03.2002) und die intensiven Fußgänger- und Radfahrerströme verdeutlichen diese Situation.

Bedingt durch die Straßenbahnbelegung entsteht eine überlange Grünphase für die Hauptrichtung. Die Grünphase für die Kfz ist so gewählt, dass möglichst keine Kfz bei einem Umlauf zurückbleiben. Die Wartezeit ist natürlich relativ hoch. Zur Sicherung der Umweltbelange wurde hier auch die einzige Umweltampel der Stadt durch das Register „Motor abstellen“ installiert, was bei Beachtung durch die Fahrzeugführer zur Verringerung der CO₂-Emissionen beiträgt. Eine Erhöhung der Grünzeit für die Kfz geht zu Lasten der ÖPNV-Beschleunigung und der Quermöglichkeiten für die Kunden der Geschäfte und Einrichtungen des Breiten Weges, die zu Fuß bzw. mit dem Rad unterwegs sind.

Besonders bei Aktionstagen, wie dem Weihnachtsmarkt, sollte den Fußgängern die besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Eine Förderung des Kfz-Verkehrs in der Julius-Bremer-Straße wirkt dem entgegen.

Durch das hohe Verkehrsaufkommen entstehen, wie der Auswertung der Unfalldaten zu entnehmen, nach dem Abbau der LSA in der Julius-Bremer-Straße/Breiter Weg (Kn. 343) wesentlich mehr Konflikte zwischen Fußgängern, Radfahrern, MVB und den Kraftfahrzeugen. Im Rahmen von Großveranstaltungen wird der Wochenmarkt auf den Breiten Weg verlegt oder die Verkaufsstände stehen über die Julius-Bremer-Straße in Richtung Nord hinaus. Dadurch kommt es zusätzlich zu einer hohen Frequentierung durch Fußgänger und somit unausweichlich zu nicht kontrollierbaren Konflikten zwischen dem Individualverkehr, den Fußgängern und Radfahrern.

Aus all diesen Gründen kann aus verkehrsplanerischer Sicht, aus der Sicht des Behindertenbeauftragten (siehe Anlage „Stellungnahme des Behindertenbeauftragten“), aus Verkehrssicherheitsaspekten (denn jeder Unfall ist ein Unfall zu viel) und unter dem Fokus, dass die Landeshauptstadt Magdeburg an einem Konzept zur Senkung der (siehe o. a. Unfalldaten der Kreuzung) arbeitet, der Forderung zum Abbau der Lichtsignalanlage nicht entsprochen werden.

In diesem Zusammenhang möchten wir an die Tatsache erinnern, dass die Landeshauptstadt Magdeburg mit dem Verkehrskonzept Innenstadt beim Bundeswettbewerb 2001 „Erreichbarkeit von Zentren und Innenstädten“ für innovative Lösungsansätze mit Beispielcharakter im Aktionsfeld – Stadtplanung und Verkehrsentwicklungsplanung als Bundessieger ausgezeichnet wurde. In der Jury waren Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr, des Deutschen Städtetages, des Verkehrssicherheitsrates, des ADAC und der Deutschen Industrie- und Handelskammer. Ziel der Innenstadtentwicklung sollte die Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsarten sein, um die Notwendigkeit der Errichtung einer Umweltzone zu vermeiden. Bei einer Überarbeitung des Verkehrskonzeptes Innenstadt kann diese Thematik bei Bedarf mit den Stadträten, dem städtischen Verkehrsunternehmen und den Bürger diskutiert werden.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlage
Schreiben des Behindertenbeauftragten