

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 66	S0270/12	22.10.2012
zum/zur		
F0195/12 FDP-Ratsfraktion		
Bezeichnung		
Verkehrsmanagementzentrale		
Verteiler		Tag
Der Oberbürgermeister		30.10.2012

Die Stadtverwaltung möchte die Fragen zur o. g. Anfrage F0195/12 wie folgt beantworten:

1. In welchem Stadium der Umsetzung befindet sich die o. g. Maßnahme der Verkehrsmanagementzentrale?

Im Rahmen des Forschungsprojektes „MDE4 – Magdeburg energieeffiziente Stadt erneuerbarer Energien“ werden im Teilprojekt „Aufbau einer umweltorientierten Verkehrsmanagementzentrale (VMZ)“ verkehrswissenschaftliche Fragestellungen untersucht, die mit dem von der Landeshauptstadt Magdeburg investiv vollzogenen Aufbau der hardware- und softwaretechnischen Basis der VMZ eng verknüpft sind. Diese Fragestellungen betreffen die mit dem Gesamtprojekt beabsichtigte Verringerung der durch den Straßenverkehr verursachten Emissionen (insbesondere CO₂) durch ausgewählte Maßnahmen des Verkehrsmanagements.

Gemäß des im Projektkonsortium abgestimmten Projektablaufplanes wurde die initiale Phase der Analyse von technischen Voraussetzungen zu vorhandenen Verkehrsinformationssystemen, Verkehrsleiteinrichtungen und der verkehrlichen Beziehungen auf Basis vorhandener Daten zu motorisiertem Verkehr, ÖPNV, Pendlerverkehren und Wirtschaftsverkehren abgeschlossen.

Die aktuellen Forschungsarbeiten beschäftigen sich mit der Untersuchung von verkehrlichen Optimierungspotentialen von Lichtsignalsteuerungen anhand von Methoden der mikroskopischen Verkehrssimulation. Erste Feldversuche zum Monitoring der Schaltphasen von Lichtsignalanlagen wurden durchgeführt, deren gegenwärtige Auswertung Eingang in die bestehenden Verkehrsmodelle zur Ermittlung von Kapazitätspotentialen findet. Weitere anstehende Forschungsgegenstände des von 2011 bis 2016 laufenden Projektes sind die Untersuchung der Energieeffizienz von Verkehrsleiteinrichtungen und die Erarbeitung eines Strategiemaneagements zur Planung von Haupt- und Alternativrouten für werktägliche Pendlerströme sowie für Einkaufs- und Wirtschaftsverkehre.

2. Wann ist mit spürbaren Auswirkungen für den motorisierten Individualverkehr, bspw. durch eine funktionierende „Grüne Welle“ auf dafür geeigneten Straßen der LH MD zu rechnen?

In den letzten Jahren wurden im Stadtgebiet von Magdeburg vermehrt die Steuerungsverfahren „TASS (verkehrsabhängige Signalplanauswahl)“ sowie das adaptive Netzsteuerungsverfahren (Motion) eingesetzt.

Durch die beiden vorgenannten Steuerungsverfahren werden die Koordinierungsstrecken (Grüne Welle) entsprechend dem Verkehrsaufkommen in Flutrichtungen geschaltet. Das heißt, im Frühverkehr wird der stadteinwärts fahrende Verkehr und im Nachmittagsverkehr der stadtauswärts fahrende Verkehr bevorzugt geschaltet. Die Induktionsschleifen der Lichtsignalanlagen ermitteln dabei die Verkehrsmengen. Aus den ermittelten Verkehrsmengen berechnet der Verkehrsrechner, welche Koordinierungsrichtung favorisiert geschaltet werden soll.

In dem beigefügten Lageplan sind die realisierten Koordinierungen mit der Farbe „Grün“ gekennzeichnet. Mit der Farbe „Rot“ sind geplante Koordinierungen bzw. die sich in Vorbereitung befinden.

3. Wie wird die Umsetzung der Ergänzung des bereits „verkehrswirksamen Systems“ durch die „koordinierte Steuerung der Lichtsignalanlagen mit ÖPNV-Bevorrechtigung“ eingeschätzt?

Bei den bereits vorhandenen Koordinierungsstrecken gibt es ständig Verbesserungen bzw. es müssen auch Einschränkungen geduldet werden. So kann nicht jede Strecke nur für den Kfz-Verkehr in beiden Richtungen als „Grüne Welle“ geschaltet werden, da es Einflussgrößen zu berücksichtigen gibt. Dazu gehören u. a. ein möglichst gleich großer Abstand der Knoten untereinander, der Einfluss von kreuzenden „Grünen Wellen“, die Vorrangschaltung für den ÖPNV, die unterschiedlichen Belegungen in den Richtungen (Flutverkehr), die Wartezeitgrenzen für Schulwegquerungen über signalisierte Querungsstellen (< 60s).

Aus diesem Grund werden auch solche Straßenzüge, die mit einer hohen ÖPNV-Belastung versehen sind, nicht koordiniert. Zu solchen Streckenabschnitte gehören z. B. die Halberstädter Straße, Lüneburger Straße, Lübecker Straße, Große Diesdorfer Straße, um nur einige zu benennen. Es ist nicht vorteilhaft bei einer absolut beschleunigten Strecke für Straßenbahnen eine „Grüne Welle“ zuschalten. Durch die ständigen An- und Abmeldungen der Straßenbahnen wird die Koordinierungsstrecke immer wieder unterbrochen, was den gesamten Verkehrsfluss stört.

Die Stellungnahme wurde mit den Projektbeteiligten der Otto-von-Guericke Universität Magdeburg und dem Institut für Automation und Kommunikation (Ifak) abgestimmt.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr

Anlage
Anlage zur S0270/12