

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister -		Datum 19.01.2015
Dezernat VI	Amt Amt 66	Öffentlichkeitsstatus öffentlich

I N F O R M A T I O N

I0015/15

Beratung	Tag	Behandlung
Der Oberbürgermeister Stadtrat	03.02.2015 19.02.2015	nicht öffentlich öffentlich

Thema: Erhöhte Verkehrsbelastungen und Programmierungen der Lichtsignalanlagen in der Landeshauptstadt Magdeburg

Die Stadtverwaltung möchte über die durchgeführten Maßnahmen zum Stauabbau der hohen Verkehrsbelastungen im III. und IV. Quartal 2014 im gesamten Stadtgebiet informieren.

In den zurückliegenden Monaten wurden die Verkehrsteilnehmer in der Landeshauptstadt Magdeburg durch die permanente Überlastung des Hauptstraßennetzes auf eine harte Geduldsprobe gestellt. Diese Überlastung ist auf eine Vielzahl von Tiefbaumaßnahmen zurückzuführen, die sich im Stadtgebiet und im Hauptstraßennetz befanden. So war der Magdeburger Ring von der Albert-Vater-Straße bis zum Pfahlberg nur einspurig befahrbar, was zwangsläufig zu einer starken Auslastung der anderen Alternativrouten führte. Im Vorhinein wurden die Bautechnologie und die Verkehrsführung während der Bauzeit sehr umfassend untersucht, abgewogen und geplant, um die mit dem Bauvorhaben verursachten Verkehrsbeeinträchtigungen auf ein Mindestmaß begrenzen zu können.

Des Weiteren ließen sich noch weitere Baustellen aufzählen, die den Verkehr unmittelbar beeinflussen haben. Im November kam erschwerend hinzu, dass an den Elbbrücken der BAB 2 dringende und nicht aufschiebbare Reparaturen durchgeführt werden mussten. Mit den Sperrungen der einzelnen Richtungsfahrbahnen auf den Elbbrücken der BAB 2 wurde die verkehrliche Situation im Stadtgebiet zwangsläufig weiter verschärft, weil die Bundesstraße 1 als Ausweichstrecke von den Kraftfahrern genutzt wurde. Mit diesem zusätzlichen Verkehr war das Straßennetz zum Teil sehr stark bzw. absolut überlastet, was zeitweise im Berufsverkehr zum Stop-and-go-Verkehr führte.

Diese Stauerscheinungen wurden durch die Verwaltung sofort ausgewertet, analysiert und nach Verbesserungsmöglichkeiten gesucht, wie der motorisierte Individualverkehr (MIV) in diesem Streckenabschnitt (B1) weiter verflüssigt werden kann. Im Ergebnis dieser Untersuchungen wurden u. a. gezielt Lichtsignalanlagen in spezielle Programme geschaltet, um „Schleichverkehre“ besser abwickeln zu können. Das Verkehrsaufkommen entwickelte sich nicht analog zu den ausgewiesenen BAB-Umleitungsstrecken. Weiterhin wurden die beiden strategischen Steuerungen der östlichen und westlichen Bundesstraße 1 situationsbedingt zu einem Steuerungsgebiet vereint, um den Verkehr im Bereich des Universitätsplatzes zu verflüssigen. Das heißt, wenn der Verkehrsrechner ein kritisches Verkehrsaufkommen ermittelt hat (eine Kombination aus Zählwert und Geschwindigkeit), schaltet er die Lichtsignalanlagen östlich (Nordbrückenzug) und westlich (Albert-Vater-Straße) in ihre Spitzenprogramme um.

Bei diesen Spitzenprogrammen erhalten die überlasteten Strecken einen größeren Freigabebereich und der ÖPNV wird teilweise nur noch eingeschränkt beschleunigt. Bisher liefen beide strategischen Steuerungen autark voneinander. Die vorgenannten Änderungen haben sich im Zuge der Nachbetrachtung bewährt.

In Auswertung der gesammelten Erfahrungen aus dem Umleitungsverkehr über die Bundesstraße 1 sind jetzt auch Änderungen im Steuerungsablauf an der Lichtsignalanlage Albert-Vater-Straße/NO-Rampe Magdeburg Ring geplant und in Vorbereitung, um zukünftig die zu erwartenden Verkehrsmengen zu bewältigen.

Dazu erhält die NO-Rampe nur noch einmal pro Umlauf mit dem Linksabbieger aus Richtung Westen ihre Freigabe. Bisher konnte der Rechtsabbieger in Richtung Westen mit dem Linksabbieger und der Abfahrtsrampe in Richtung Universitätsplatz zusammenfahren (zur Gewöhnung an die geänderte Verkehrsführung). Mit der Umstellung des Phasenablaufs kann für die B1 eine längere Freigabezeit (Kfz-Grün) in der Zufahrt Ost erreicht werden. Die Änderungen und die Umstellung des Phasenablaufs erfolgt bis Ende Januar 2015 durch die Verwaltung. Mit der vorgenannten Änderung am Steuerungsablauf der Lichtsignalanlage wird eine qualitative Verbesserung für die Verkehrsteilnehmer in Fahrtrichtung Westen auf der Albert-Vater-Straße bewirkt.

Ein weiterer Dauerbrennpunkt in Bezug auf die starke Verkehrsbelastung im Berufsverkehr ist die Lichtsignalanlage Brenneckestraße/Rampen Magdeburger Ring.

Durch die Sperrung der Brücke „Kirschweg“ muss der gesamte Verkehr in Richtung Reform, diesen Knotenpunkt passieren. In der 49. KW 2014 wurden entsprechende Veränderungen in den Bemessungs- und Wartezeitparametern vorgenommen. Durch diese Anpassungen können die Wartezeiten für einzelne Verkehrsströme bis zu 150 Sekunden betragen. Dadurch wird der Verkehr in Richtung Leipziger Straße besser abgewickelt.

Durch die bauliche Gestaltung des Knotens und die damit verbundenen hohen Verlustzeiten kann die Leistungsfähigkeit nur durch eine Erhöhung der Umlaufzeit gesteigert werden. Diese führt zu hohen Wartezeiten für Fußgänger und Kfz-Verkehr und der Gefahr, die Abfahrtsrampen des Magdeburger Rings zu überstauen. Durch die reduzierten Wartezeiten für die Fußgänger und den Einsatz von Staudetektoren auf den Abfahrten des MD-Rings wurde versucht, eine ausgewogene Balance zwischen der Leistungsfähigkeit auf den einzelnen Zufahrten und der Wartezeit zu finden.

Am 02. Dezember 2014 erfolgte am Damaschkeplatz ein Wasserrohrbruch infolgedessen, wurde der Bereich der Ernst-Reuter-Allee zwischen Hauptbahnhof und Damaschkeplatz geflutet. Vor dem Hintergrund dieses Ereignisses musste die Polizei zwangsläufig den Straßenbereich absperren. Zum gleichen Zeitpunkt hatte der Ausweichverkehr von der BAB 2 im Zuge der Brückenbaumaßnahme wieder zu genommen, sodass die B1 zu diesem Zeitpunkt bereits überlastet war (im speziellen der Abfluss über den Universitätsplatz und den Magdeburger Ring). In Reflexion dieses Ereignisses musste festgestellt werden, dass die Fahrbeziehung Ernst-Reuter-Allee in Richtung Damaschkeplatz ca. ein Drittel am Verkehrsaufkommen im Innenstadtbereich aufnimmt. Erfolgt die Sperrung dieses Streckenabschnittes, können die anderen Magistralen den zusätzlichen Verkehr nicht ohne Weiteres mit aufnehmen. Durch diesen Umstand entstanden dann die Verkehrsbehinderungen im Stadtgebiet.

Vor dem Hintergrund der Baumaßnahme „Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee“ und dem Rohrbruch am Damaschkeplatz muss abgeleitet werden, dass es sinnvoll ist, für die Lichtsignalanlagen auf der B1 ein Signalprogramm mit 120 Sekunden Umlaufzeit vorzuhalten, welches verkehrsabhängig über die vorhandenen strategischen Steuerungen geschaltet werden kann.

Der Rohrbruch hat gezeigt, welche Auswirkungen eine Sperrung in diesem Bereich auf das gesamte Straßennetz von Magdeburg hat. Mit der Verlängerung der Umlaufzeit der LSA würde sich der Verkehrsdurchsatz auf der B1 erhöhen, jedoch auch die Wartezeiten für Fußgänger und die Nebenrichtungen. Da sich an der Albert-Vater-Straße und deren Verlauf Schulen und Wohngebiete befinden, ist hier mit entsprechenden Reaktionen der Bürger zu rechnen.

Fazit:

Vorausschickend muss man sagen, dass eine Steuerung einer Lichtsignalanlage nur so gut sein kann, wie es der vorhandene Straßenraum hergibt. Bei Sperrungen und Einschränkungen im Straßenraum durch Tiefbaumaßnahmen können Veränderungen an den Lichtsignalanlagen nur einen Teil der Behinderungen abmildern, aber nicht gänzlich lösen.

Aus den vorgenannten Gründen, versucht die Verwaltung bei den vorhandenen und zukünftigen strategischen Steuerungen immer ein Optimum an Leistungsfähigkeit zu erzielen.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr