

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung öffentlich

Stadtamt	Stellungnahme-Nr.	Datum
Amt 66	S0211/15	07.09.2015
zum/zur		
A0099/15 Stadtrat Rainer Buller		
Bezeichnung		
Ampelsituation in der Albert Vater Straße		
Verteiler		Tag
Der Oberbürgermeister		29.09.2015
Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr		29.10.2015
Ausschuss für Umwelt und Energie		03.11.2015
Stadtrat		03.12.2015

Die Stadtverwaltung möchte zum Antrag A0099/15

„Der Oberbürgermeister wird gebeten, die Ampelsituation in der Albert-Vater-Straße zu prüfen. In der derzeitigen Situation ist der Sachstand in den Spitzenstunden so, dass es zu erheblichen Staus kommt. Diese ist der Baumaßnahme am Hauptbahnhof geschuldet. Ein großer Teil des Verkehrs verläuft jetzt über die Albert-Vater-Straße. Die einzelnen Ampeln sind nicht so geschaltet, dass diese eine grüne Welle in beiden Richtungen ergeben. Diese ist aber erforderlich, um einen fließenden Verkehr zu gewährleisten und eine Belastung der Umwelt durch Abgase zu verringern.“

wie folgt Stellung nehmen.

Die Situation auf der Albert-Vater-Straße/Neuer Rennweg ist der Verwaltung sehr wohl bekannt und sie arbeitet ständig an der Optimierung des Verkehrsflusses.

Die zeitlich bedingten Staus auf der Albert-Vater-Straße/Neuer Rennweg entstehen unter anderem dadurch, dass ein Großteil des Straßenzuges 4-spurig ausgebaut ist. Durch diesen Umstand wird im Bereich ab der Stormstraße (stadteinwärts) und ab der Gagernstraße (stadtauswärts) der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf eine gemeinsame Fahrspur zusammengeführt. Leistungsmäßig bewegt man sich somit in diesem Straßenabschnitt mit 800-900 Fahrzeugen pro Stunde an dem Kapazitätsmaximum für einspurige Fahrbahnen. Weiterhin ist auf die Überlastungssituation im Bereich des Universitätsplatzes hinzuweisen, welcher ohne Stauauswirkung kaum in der Lage ist, den Zusammenstrom von zwei Abfahrten des Magdeburger Rings zuzüglich des B 1 Verkehrs aufzunehmen bzw. in Richtung Ost abzuleiten.

Eine Koordinierung (Grüne Welle) kann in beiden Fahrtrichtungen, wie es im Antrag gefordert wird, nicht gewährleistet werden, da die Knotenpunktabstände aufgrund ihrer Entfernungen dies nicht zulassen. Aus diesem Grund bevorzugt die Stadtverwaltung eine verkehrsabhängige flutrichtungsbezogene Koordinierung. Dabei wird das aktuelle Verkehrsaufkommen durch die strategische Steuerung kontinuierlich ausgewertet und die Richtung mit dem jeweils höchsten Verkehrsaufkommen in der Koordinierung bevorzugt. Bei geringem oder sehr hohem Verkehrsaufkommen in beiden Richtungen werden koordiniert Programme geschaltet, welche einen möglichst optimalen Kompromiss beinhalten.

In Auswertung der bisher gesammelten Erfahrungen aus dem Umleitungsverkehr über die B 1 und in Vorbereitung der Baumaßnahme „Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee“ wurde im Jahr 2014 bereits eine Änderung im Steuerungsablauf an der Lichtsignalanlage Albert-Vater-Straße/NO-Rampe Magdeburg Ring vorgenommen, um die zu erwartenden Verkehrsmengen zu bewältigen.

Aus diesem Grund 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 wurde für die B 1 eine längere Freigabezeit (Kfz-Grün) in der Zufahrt Ost erreicht. Durch die vorgenannten Änderungen wurde eine qualitative Verbesserung für die Verkehrsteilnehmer in Fahrtrichtung Westen auf der Albert-Vater-Straße bewirkt.

Mit dem Beginn der Baumaßnahme „Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee“ erfolgen weitere Optimierungen an verschiedenen Knotenpunkten mit dem Ziel, die Leistungsfähigkeit der B 1 weiter zu steigern.

Bereits mit der Information I0015/15 „Erhöhte Verkehrsbelastung und Programmierungen der Lichtsignalanlagen in der Landeshauptstadt Magdeburg“ wurde darauf hingewiesen, dass es zur Erhöhung des MIV-Verkehrsflusses sinnvoll wäre, für die Lichtsignalanlagen auf der B 1 ein Signalprogramm mit 120 Sek. Umlaufzeit vorzuhalten, welches verkehrsabhängig über die vorhandenen strategischen Steuerungen geschaltet werden kann. Mit der Verlängerung der Umlaufzeit der LSA würde sich der Verkehrsdurchsatz auf der B 1 erhöhen, jedoch auch die Wartezeiten für Fußgänger und die Nebenrichtungen. Da sich an der Alber-Vater-Straße/Walther-Rathenau-Straße/Markgrafenstraße/Jerichower Straße und deren Verlauf Schulen und Wohngebiete befinden, ist hier auch mit entsprechenden Reaktionen der Bürger zu rechnen.

Eine weitere Möglichkeit zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit auf der B 1 bestünde in der Anordnung eines Parkverbots in der Straße „Am Krökentor“ auf der südlichen Seite zwischen Walther-Rathenau-Straße. Zurzeit wird der Durchgangsverkehr durch die parkenden Autos massiv behindert und infolgedessen entstehen Rückstaus auf der Walther-Rathenau-Straße/-Albert-Vater-Straße. Durch diese Maßnahme könnte der MIV dann besser über die Straße Am Krökentor in Richtung Stadtzentrum abfließen. Die Lichtsignalanlage Erzbergerstraße/Am Krökentor könnte für die neue Verkehrsführung weiter optimiert werden.

Dr. Scheidemann
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau und Verkehr