

| | | |
|--|---------------|--|
| Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister - | | Datum 01.08.2017 |
| Dezernat VI | Amt Amt 66 | Öffentlichkeitsstatus öffentlich |

I N F O R M A T I O N

I0233/17

| Beratung | Tag | Behandlung |
|---|------------|------------------|
| Der Oberbürgermeister | 15.08.2017 | nicht öffentlich |
| Ausschuss f. Stadtentw., Bauen und Verkehr | 28.09.2017 | öffentlich |
| Finanz- und Grundstücksausschuss | 11.10.2017 | öffentlich |
| Ausschuss für kommunale Rechts- und Bürgerangelegenheiten | 18.10.2017 | öffentlich |
| Stadtrat | 09.11.2017 | öffentlich |

Thema: Magdeburgs Ansehen als allen Menschen zugewandte, moderne Universitätsstadt weiter verbessern

Mit Beschluss-Nr. 862-026(VI)16 zum A0143/15 und A0143/15/1 hat der Stadtrat den Oberbürgermeister wie folgt beauftragt:

„1. Der Oberbürgermeister wird gebeten, zur Sicherung der nördlichen Querungsmöglichkeit für sehbehinderte und mobilitätseingeschränkte Menschen an der Straßenbahnhaltestelle „Universität“ (Gareisstraße) die Errichtung einer Vorschaltampel in Höhe der Mitte der Haltestelle zu prüfen.

2. Der Oberbürgermeister wird weiterhin beauftragt zu prüfen,

- a) bis wann frühestens,*
- b) in welchen Teilschritten und*
- c) zu welchen Kosten*

nach heutigem Stand die in Ziffer 1 dargestellten Investitionen umgesetzt werden können.

3. Der Oberbürgermeister wird gebeten, die Ergebnisse der Prüfung

- a) im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr*
- b) im Finanz- und Grundstücksausschuss,*
- c) im Ausschuss für kommunale Rechts- und Bürgerangelegenheiten*

vorzustellen und dem Stadtrat einen Vorschlag zur Umsetzung der in Ziffer 1 dargestellten Investitionen zu unterbreiten.“

Die Verwaltung möchte auf den Prüfauftrag wie folgt zusammenfassend antworten.

Durch die Stadtverwaltung wurde eine umfangreiche Verkehrsuntersuchung zur „Verbesserung der Verkehrssicherheit am Universitätsplatz“ in Auftrag gegeben, dabei sollte untersucht werden, welche verkehrlichen Auswirkungen mit der Installation einer Lichtsignalanlage (LSA) im nördlichen Teil des Universitätsplatzes zu erwarten sind.

Es wurden dabei 3 Varianten in der Verkehrsuntersuchung in Betracht gezogen.

1. Errichtung einer Haltlichtanlage an der nördlichen Querung der Straßenbahntrasse.
2. Vollständige Signalisierung des Universitätsplatzes in allen Zufahrten.
3. Umgestaltung der Haltestelle „Universität“ in der Nordzufahrt (Gareisstraße) zur Fußgängerlichtsignalanlage (FLSA).

Mit einer Simulation des Verkehrsablaufs unter Einbeziehung der benachbarten signalisierten Knotenpunkte sollten organisatorische Möglichkeiten zur Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer unter Beibehaltung oder Erhöhung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des Universitätsplatzes analysiert werden. Das Untersuchungsgebiet erfasste dabei nachfolgende Lichtsignalanlagen mit:

- **Zufahrt Nord** - LSA Lüneburger Straße/Lorenzweg (Kn. 149) und LSA Lüneburger Straße/Henning-von-Tresckow-Straße (Kn. 150),
- **Zufahrt West** – LSA Albert-Vater-Straße/Magdeburger Ring Ostrampe (Kn. 416),
- **Zufahrt Ost** – LSA Walther-Rathenau-Straße/Gustav-Adolf-Straße (Kn. 351),
- **Zufahrt Süd** – LSA Erzberger Straße/Am Krökentor/Theater (Kn. 332) und LSA Universitätsplatz/Erzbergerstraße (Kn. 331).

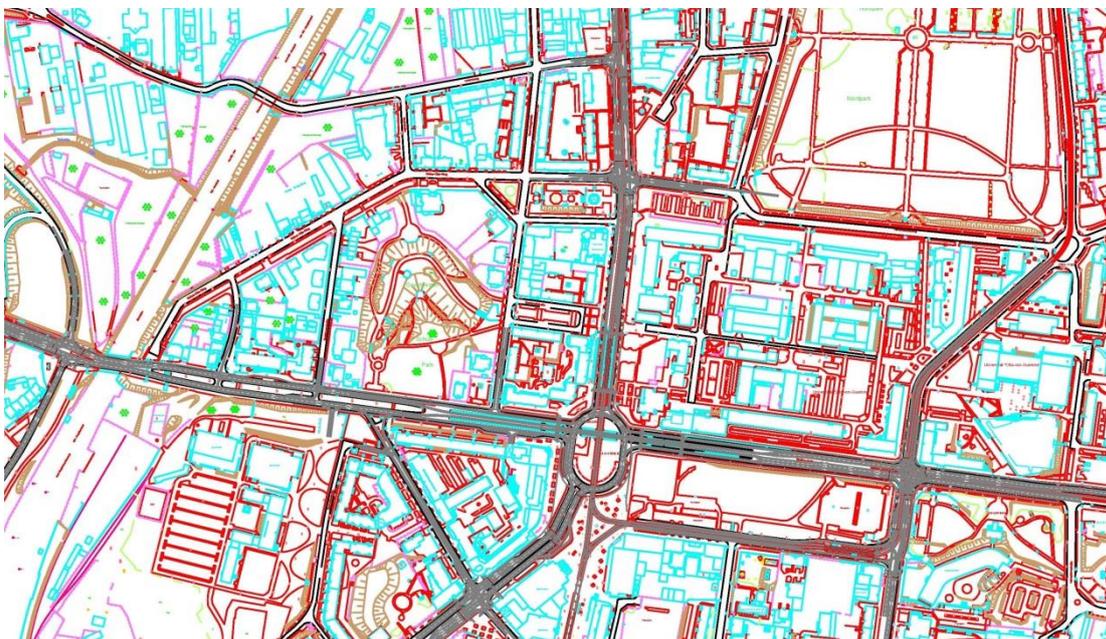


Abb.: Bestandsnetz des Untersuchungsgebietes

Basierend auf der mikroskopischen Verkehrsflusssimulation mit dem Programmsystem „Vissim“ (Verkehr in Städten-SimulationsModell) wurden zusätzlich zur visuellen Einschätzung für alle Verkehrsarten auch die relevanten Kenngrößen ermittelt, wie mittlere Wartezeiten, Staulängen und die Qualitätsstufen gemäß HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen - 2015). Im Ergebnis erfolgte mit Hilfe der gewonnenen Kenngrößen und anhand der Simulationen ein Variantenvergleich mit einer Bewertung der jeweiligen Variante, um eine entsprechenden Empfehlung abgeben zu können, welche Variante das optimalste Resultat für alle Verkehrsteilnehmer erzielt.

Im Ergebnis der Verkehrsuntersuchung können zusammenfassend folgende Aussagen getroffen werden.

Die aktuell mit dem Bestandsnetz bereits feststellbaren Überlastungserscheinungen in den Zufahrten zum Universitätsplatz und an den benachbarten Lichtsignalanlagen verdeutlichen, dass durch die hohen Verkehrsbelastungen und die derzeitigen Umleitungsführungen die Leistungsfähigkeitsgrenze im vorgenannten Bereich erreicht bzw. überschritten ist. Jeder zusätzlicher leistungsmindernde Eingriff in die Verkehrsanlage führt zu einer Verstärkung der Rückstausituation in den Zufahrten zum Universitätsplatz.

Zu 1.) Die Installation einer Haltlichtsignalanlage an der nördlichen Gleisquerung des Universitätsplatzes führt diese letztendlich zu stärkeren Rückstauerscheinungen verbunden mit höheren Wartezeiten. Des Weiteren kommt hinzu, dass an der Ausfahrt in Richtung Norden (Gareisstraße) zusätzliche Konflikte mit Radfahrern entstehen können. Es wird daher vom beauftragten Planungsbüro die Empfehlung ausgesprochen, an dieser Stelle **keine** Haltlichtanlage zu installieren, sondern weiter auf die Funktion der Vorfahrtsregelung zu setzen.

Zu 2.) Für eine vollständige Signalisierung des Universitätsplatzes ist dieser in seiner heutigen Form nicht geeignet. Eine Lichtsignalanlage in jeder Zu- und Ausfahrt verbunden mit zusätzlichen Signalquerschnitten in der Kreisfahrbahn setzt die Leistungsfähigkeit in den Zufahrten zum Universitätsplatz sehr stark herab. Bis auf die Beibehaltung der Signalisierung auf der Südseite des Universitätsplatzes zur Absicherung des sich in der Seitenlage befindlichen Gleiskörpers der Magdeburger Verkehrsbetriebe wird eine weitere **unmittelbare am Kreis liegende Signalisierung nicht empfohlen**. Dies betrifft auch eine Vorschaltampel in Höhe der Mitte der Straßenbahnhaltestelle, wie sie im Prüfauftrag zur Drucksache formuliert wurde.

Zu 3.) Als weitere Möglichkeit wurde die Installation einer Fußgängerlichtsignalanlage (FLSA) mit akustischer Blinden- und Sehschwachentechnik in Höhe der nördlichen Haltestellenköpfe an der Denhardtstraße zur Absicherung des Fußgängerverkehrs aus und in Richtung der Technischen Universität „Otto-von-Guericke“ untersucht. An dieser Stelle wurde ein erhöhter Querungsbedarf einerseits zum Erreichen des Universitätsgeländes und andererseits als Zugang zu den Straßenbahnhaltestellen festgestellt.



Abb. Fußgängerlichtsignalanlage Denhardtstraße

Im Ergebnis der Simulation für die drei relevanten Spitzenstunden an normalen Wochentagen für den Morgenspitzenverkehr, für den Tagesverkehr und für den Nachmittagspitzenverkehr konnte für den vorgenannten Zeitbereich festgestellt werden, dass mit der Installation einer FLSA keine negativen Einflüsse auf das Verkehrsgeschehen in der Kreisverkehrsbahn des Universitätsplatzes zu erwarten sind. Der Rückstaubereich zwischen Universitätsplatz und der untersuchten FLSA an der Denhardtstraße ist ausreichend groß. Für den Fußgängerverkehr wird die Sicherheit erheblich erhöht. Die FLSA sollte mit einer Straßenbahnbevorrechtigung ausgestattet werden, von dieser Bevorrechtigung partizipiert auch der motorisierte Individualverkehr.

Die Installation einer Fußgängerlichtsignalanlage an den nördlichen Haltstellenköpfen in Höhe der Denhardtstraße **hätte verkehrliche Vorteile**, weil wie bereits erwähnt, es zu keinen Behinderungen in der Kreisverkehrsbahn des Universitätsplatzes kommt. In diesem Zusammenhang wird durch das Ing.-Büro der Hinweis gegeben, dass an der nördlichen Ausfahrt vom Universitätsplatz in Richtung Gareisstraße für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge ein gelbes Blinklichtsignal zur Verdeutlichung der Konfliktsituation mit Fußgängern und Radfahrern zusätzlich installiert werden sollte.

Für den damit verbundenen Umbau der Querstelle in Höhe der Denhardtstraße zu einer Fußgängerlichtsignalanlage (FLSA) müssten nachstehende Kosten (gemäß Kostenschätzung) eingeplant werden.

- | | |
|--|------------------------|
| - Planungsleistung für FLSA | 12.000,00 EUR (Brutto) |
| - Tiefbautechnischer Teil für FLSA | 45.000,00 EUR (Brutto) |
| - Ausrüstungstechnischer Teil für FLSA | 60.000,00 EUR (Brutto) |
| - Straßenbahnbevorrechtigung (MVB) | 12.000,00 EUR (Brutto) |

Mit den vorgenannten Zahlen ergibt sich zur Errichtung der Fußgängerlichtsignalanlage ein Investitionsaufwand von 129.000,00 EUR (Brutto).

Dr. Scheidemann