

Landeshauptstadt Magdeburg

Stellungnahme der Verwaltung

öffentlich

zum/zur

F0209/18

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen Stadtrat Assmann

Bezeichnung

Rad- und Fußgängerfreundlichkeit von Magdeburgs Ampeln

Verteiler

Tag

Der Oberbürgermeister

23.10.2018

Stadtamt

Stellungnahme-Nr.

Datum

Amt 66

S0275/18

15.10.2018

Die in der Sitzung des Stadtrates am 20.09.2018 eingebrachte Anfrage F0209/18, möchte die Stadtverwaltung wie folgt beantworten.

0. Allgemeines

Grundsätzlich muss darauf hingewiesen werden, dass an den beiden in der Anfrage genannten Kreuzungen (Platz des 17. Juni sowie Schönebecker Straße/Steubenallee) baustellenbedingt, mit Sperrungen im Bereich der Leipziger Straße, Wiener Straße, Raiffeisenstraße und der Ernst-Reuter-Allee/Damaschkeplatz, eine besondere Verkehrssituation herrscht. Diese ist sowohl durch erhebliche Umleitungsverkehre als auch durch wesentliche Streckenänderungen im Netz der Magdeburger Verkehrsbetriebe gekennzeichnet. Daraus ergeben sich nicht nur in großem Ausmaß gesteigerte Verkehrsströme im verbleibenden Straßennetz, sondern auch Taktzeiten von bis zu 64 Straßenbahnen/h an einzelnen Kreuzungen. Es ist davon auszugehen, dass mit Fertigstellung der zurzeit laufenden bzw. in Kürze zu realisierenden Großbauvorhaben seitens der Magdeburger Verkehrsbetriebe und auch der Landeshauptstadt Magdeburg, mehr Möglichkeiten zur Optimierung einzelner Verkehrsströme sowie zur Begrenzung von Wartezeiten gegeben sind.

1. *Wie lang sind die jeweiligen Umlaufzeiten der LSA für alle Verkehrsmodi?*

Die in der Anfrage genannten Lichtsignalanlagen werden vollverkehrsabhängig betrieben. Dabei stellen sich Umlauf und Phasenfolge in Abhängigkeit von den angemeldeten Straßenbahnen, Fußgänger- und Radfahrerforderungen, Verkehrsaufkommen des Motorisierten Individualverkehrs (MIV), maximalen Anmeldezeiten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie den maximal zulässigen Wartezeiten ein. Eine konkrete Angabe der Umlaufzeit ist somit nicht möglich, da diese sich permanent ändert.

2. *Welche Qualitätsstufen nach HBS-2015 werden an beiden Kreuzungen für jeden Verkehrsmodi erzielt?*

Aufgrund der variablen Phasenfolge, Grünzeitverteilung und Umlaufzeit ist eine Bewertung nach HBS-2015 nicht möglich. Es ist jedoch davon auszugehen, dass in den Hauptverkehrsstunden sowohl für den MIV als auch für querende Fußgänger und Radfahrer eine Qualitätsstufe nicht besser als „E“ erreicht wird (erhebliche Konkurrenz der Verkehrsteilnehmer, allmählich wachsender Stau, sehr lange Wartezeiten, Kapazität erreicht). Dabei weist die Fahrzeit des ÖPNV ebenfalls eine erhebliche Schwankung, inklusive wartezeitbedingter Halte, aus.

3. *Wieso wird nicht, wie im Zielpapier des VEP2030+, eine gleichrangige Qualität und Wartezeit bei Beachtung der ÖPNV-Beschleunigung erzielt?*

Mit Baustein 2 „Ziele“ des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2030*plus* wurde u. a. vom Stadtrat beschlossen, dass die Verkehrsabläufe an LSA-geregelten Knotenpunkten auch unter dem Gesichtspunkt der ÖPNV-Bevorrechtigung eine möglichst gleichrangige Qualität für alle Verkehrsteilnehmer, also Fuß-, Rad-, Kfz- und ÖPNV zusammen, aufweisen sollen. Die Qualitätsstufen können bei begründeten Einzelfällen um ein bis zwei Stufen voneinander abweichen. Dies schließt jedoch die Gleichrangigkeit der Wartezeiten für die o. g. Verkehrsteilnehmer aus. Die Erzielung einer möglichst gleichrangigen Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer ist nicht nur unter Einbezug der ÖPNV-Bevorrechtigung schwierig, da insgesamt von sehr komplexer Natur. Sie ist es auch ohne ÖPNV-Bevorrechtigung. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Anforderungen in Hinblick auf das jeweilige Verkehrsaufkommen, die Leistungsfähigkeit und die Akzeptanz der Wartezeiten ist es kaum möglich, pauschal eine gleichrangige Verkehrsqualität abzusichern. Dies bedarf eines umfassenden Konzeptes, welches erst nach Beschlussfassung des VEP 2030*plus* erarbeitet werden kann.

4. *Wie sind beide Radverkehrsbeziehungen im Radverkehrsnetz nach RIN 2008 enthalten und wird ihnen eine Verbindungsfunktion zugeschrieben? Wenn nein, warum ist dies nicht längst passiert?*

Das Hauptradverkehrsnetz gemäß der Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg (RVK) wurde zuletzt im Jahr 2003 umfassend geprüft und 2004 vom Stadtrat beschlossen. Es besteht aus zwei Bestandteilen, dem straßenbegleitenden Radverkehrsnetz (rot) und dem Netz über verkehrsarme Straße und Wege (grün). Beide Netze sind in ihrer Wertigkeit gleichrangig. Eine Unterteilung des Hauptradverkehrsnetzes nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) erfolgte bisher nicht. Hierbei ist anzumerken, dass die Einteilung des Radwegenetzes entsprechend den Vorgaben der RIN stets im Kontext zu den Netzen des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs zu erfolgen hat. Eine solche gesamtverkehrliche Unterteilung für die Landeshauptstadt Magdeburg liegt derzeit noch nicht vor.

5. *Wie passt das Ausbremsen des Rad- und Fußverkehrs zu der von Ihnen bei der Eröffnung der Straßenbahntrasse Wiener Straße getätigten Aussage, dass Menschen in Magdeburg weniger Auto fahren sollten?*

Im Zielkonzept des VEP 2030*plus* ist ferner festgeschrieben, die Verkehrsarten des Umweltverbundes zu stärken. Die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV soll durch verschiedene Maßnahmen gesteigert werden neben der Erweiterung des Streckennetzes der Straßenbahn auch die Schaffung Anlagen für den Radverkehr (Radschnellverbindungen u. ä.) und die Qualifizierung des bestehenden Verkehrsnetzes im Sinne der Stärkung des Umweltverbundes. Dazu gehört auch die Schaltung einer bedarfsabhängigen Umlaufzeit mittels strategischer Steuerverfahren sowie die Verwendung voll verkehrsabhängiger Signalprogramme soweit eine Koordinierung nicht sinnvoll oder nicht möglich ist. Verkehrliche Einschränkungen durch die Bautätigkeit zur Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV und damit zur Förderung des Umstiegs vom Auto auf den ÖPNV treffen jedoch alle Verkehrsteilnehmer, also auch Radfahrer und Fußgänger.

6. *Welche Maßnahmen der Verbesserung der Wartezeiten strebt die Landeshauptstadt Magdeburg an, auch in Kombination mit verbesserter LSA-Steuerung, ÖPNV und entsprechender Personalstellen?*

Die beiden in der Anfrage genannten Wegebeziehungen für Radfahrer und Fußgänger weisen in der Tat eine sehr hohe Wartezeit auf, welche neben der Problematik der Knotentopografie am Platz des 17. Juni in hohem Maße den bereits benannten Verkehrsströmen infolge der aktuellen Baustellensituation geschuldet ist. Dies führt offenkundig zu erheblichen Verlängerungen der Wartezeit für Radfahrer und Fußgänger im Querverkehr. Insofern ist die vonseiten der Anfragesteller geäußerte Kritik an den Wartezeiten der Radfahrer und Fußgänger im Querverkehr durchaus berechtigt und nachvollziehbar, zumal solche Situationen auch schon vor der derzeit laufenden Sondersituation des starken Straßenbahnumleitungsverkehrs wegen der Vollsperr-

rung der Ernst-Reuter-Allee infolge der Baumaßnahme Eisenbahnüberführung Ernst-Reuter-Allee (EÜ ERA) aufgetreten sind. Aus diesem Grund erfolgte bereits im ersten Halbjahr 2018 eine Überarbeitung der LSA-Steuerung unter anderem mit dem Ziel der Reduktion besonders hoher Wartezeiten in den Nebenrichtungen und für querende Fußgänger sowie Radfahrer. Damit sind die Grenzen des Machbaren für die gegenwärtige LSA-Technik erreicht. Ein Aufweichen der Priorisierung des ÖPNV stünde nicht nur im Widerspruch zur derzeit gegebenen zeitlich befristeten Sondersituation des Umleitungsverkehrs (siehe 14-Punkte-Programm der MVB im Zuge der Baumaßnahme EÜ ERA), sondern auch zu den vom Stadtrat beschlossenen Zielen des Bausteins 2 des VEP 2030*plus*.

7. Welchen Effekt hätte eine Halbierung der Wartezeit für den Rad- und Fußverkehr?

Die Wartezeit für den Rad- und Fußverkehr auf der Hauptrichtung würde sich im Gegenzug mindestens verdoppeln (abhängig von der jeweiligen Knotentopografie, Zwischenzeiten und bisheriger Grünzeitverteilung). Eine ÖPNV-Beschleunigung wäre praktisch nicht mehr möglich. Es würden erhebliche Wartezeiten und Halte des ÖPNV auftreten. An besonderen Streckenabschnitten mit eigenem Gleiskörper könnten daraus resultierende Nothalte zu verkehrsgefährdenden Zuständen führen. Weiterhin hätte dies eine Verlängerung der Wagenlaufzeit, bei gleichzeitiger Erhöhung des Stromverbrauchs, zur Folge. Die Leistungsfähigkeit der Hauptrichtungen würde (abhängig von der jeweiligen Knotentopografie, Zwischenzeiten und bisheriger Grünzeitverteilung) mehr als halbiert werden. Der daraus entstehende Rückstau mit Auswirkungen im gesamten Netz hätte, aufgrund der gemeinsamen Nutzung des Straßenraumes, eine weitere Behinderung des ÖPNV zur Folge (sowohl Straßenbahn als auch Busse). Die Koordination von Lichtsignalanlagen wäre nicht mehr möglich. Dies hätte einen weiteren Anstieg des Schadstoff- und CO² Ausstoßes zur Folge. Bei voll verkehrsabhängigen Steuerungen würde der Anteil der Verlustzeiten im sich dann ergebenden kürzeren Umlauf deutlich steigen, was eine entsprechende Reduzierung der Leistungsfähigkeit zur Folge hätte. Alternativ könnte, für Strecken mit hoher Nachfrage seitens Fußgänger- und oder Radfahrer, durch eine bedarfsgerechte Grünzeitverlängerung eine indirekte Wartezeitreduzierung im moderaten Rahmen erreicht werden.

8. Bis wann wird eine gleiche Qualität für Fuß- und Radverkehr sowie für MIV erzielt?

Praktisch ist dies bereits jetzt überwiegend der Fall. Der MIV muss sich wie Fuß- und Radverkehr dem ÖPNV unterordnen und partizipiert, wie auch Fuß- und Radverkehr, nur in ausgewählten Situationen vom ÖPNV. Dabei geht der ÖPNV-Eingriff in der Regel immer zulasten einer möglichen Koordination, von dem der Fuß- und Radverkehr nicht annähernd so stark betroffen ist. In den Nebenrichtungen muss der MIV analog zum Fuß- und Radverkehr warten, wobei der Fuß- und Radverkehr im Gegensatz zum MIV die Bemessung der Hauptrichtung vorzeitig beenden kann. Die maximalen Wartezeiten des Fuß- und Radverkehrs sind, soweit keine Baustellen- oder Umleitungsprogramm aktiv ist, in der Regel 20 bis 30 Sekunden kürzer als die des MIV. Insoweit ist bereits heute der Fuß- und Radverkehr gegenüber dem MIV bevorrechtigt.

Dr. Scheidemann