

Landeshauptstadt Magdeburg - Die Oberbürgermeisterin -		Datum 12.02.2026 Öffentlichkeitsstatus öffentlich
Dezernat VI	Amt FB 64	

INFORMATION

I0043/26

Beratung	Tag	Behandlung
Die Oberbürgermeisterin	10.03.2026	nicht öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr	16.04.2026	öffentlich
Stadtrat	23.04.2026	öffentlich

Thema: Straßenbahn-Bevorrechtigung durchsetzen

Zu dem in der Stadtratssitzung am 21.01.2021 gestellten Antrag A0064/20 der Fraktion GRÜNE/future! -

„Der Oberbürgermeister wird beauftragt sicherzustellen, dass durch eine technische und organisatorische Optimierung der Lichtsignalanlagenschaltungen sowie eine bedarfsgerechte Steuerung an den auf der Strecke liegenden Verkehrskreuzungen eine Vorfahrt für die Straßenbahn geregelt wird. Diese ÖPNV-Beschleunigung soll auch in Zukunft durch eine enge und konstruktive Zusammenarbeit zwischen Tiefbauamt, Aufgabenträger und MVB sichergestellt werden.“

möchte die Stadtverwaltung über nachfolgendes Ergebnis informieren:

Mit Abschluss der Bearbeitung einer umfangreichen Studie möchte die Verwaltung das Ergebnis dem Stadtrat zur Kenntnis geben. Die zweijährige Bearbeitung hat gezeigt, dass für Maßnahmen zur Beschleunigung von Straßenbahnen neben der MVB auch weitere Akteure auf Seiten des Baudezernats nötig sind.

Bei den entwickelten Maßnahmen wird in unterschiedlicher Tiefe in die Infrastruktur eingegriffen. Auch bei den Fahrzeugen sowie der Betriebstechnik der MVB wären Verbesserungsmöglichkeiten gegeben. Im Einzelnen konnten folgende Maßnahmen ausgearbeitet werden. Dabei ist die Priorität samt Umsetzungsaufwände der jeweiligen Maßnahmen nachfolgend kurz zusammengefasst.

- Maßnahme I1, Ebendorfer Chaussee
Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und Betriebsleitung der MVB nötig; ggf. Einbau von Schrammborden zur Vermeidung der Überfahrt von Kfz; hohes Potential zur Beschleunigung der Straßenbahn bei einfacher Umsetzung; kurzfristig realisierbar
- Maßnahme I2, Knotenpunkt Otto-von-Guericke-Straße / Danzstraße
Neuplanung des Knotenpunktes; Neuaufteilung des Straßenquerschnittes; hohes Potential zur Beschleunigung der Straßenbahn bei schwieriger Umsetzung durch Baumfällungen
- Maßnahme I3, Olvenstedter Straße, Bereich Goethestraße
Neuplanung des Knotenpunktes; Neuaufteilung des Straßenquerschnittes mit Anpassung zw. Änderung der Fußgänger-Lichtsignalanlage; mittleres Potential zur Beschleunigung der Straßenbahn bei schwieriger Umsetzung; mittel- bis langfristig realisierbar
- Maßnahme I4, Bereich Haltestelle Arenen, Herrenkrugstraße
konzeptionelle Betrachtung; vorgelagerte vertiefende Untersuchung nötig; Neuplanung des Bereichs mit teilweiser Verlegung des Kfz-Verkehrs zur Bewältigung des höheren

- Fahrgastaufkommens zu Veranstaltungen; Potential zur Beschleunigung der Straßenbahn nur bei Veranstaltung bei schwieriger Umsetzung; langfristig realisierbar
- Maßnahme I5, Bereich Haltestelle Kastanienstraße, Lübecker Straße
konzeptionelle Betrachtung städtebaulicher Eingriff mit Neuordnung der Verkehrsströme; vorgelagerte vertiefende Untersuchung nötig zur Klärung der Umsetzungschancen; Neuplanung des Bereichs; hohes Potential zur Beschleunigung der Straßenbahn bei schwieriger Umsetzung; langfristig realisierbar
 - Maßnahme I6, Halberstädter Straße
Neuaufteilung des Verkehrsraums; hohes Potential zur Beschleunigung der Straßenbahn bei einfacher Umsetzung; kurzfristig realisierbar
 - Maßnahme I7, Halberstädter Straße
konzeptionelle Betrachtung; vorgelagerte vertiefende Untersuchung nötig; Neuplanung des Bereichs; mittleres Potenzial bei schwieriger Umsetzung; langfristig realisierbar
 - Maßnahme A1
Abstimmungsbedarf mit MVB; mittelfristig umsetzbar
 - Maßnahme A2
gleichsam mit Maßnahme A1
 - Maßnahme A3
Vorlauf zu Maßnahmen A1 und A2; kurzfristig realisierbar
 - Maßnahme A4/A5
Abstimmungsbedarfs mit MVB; langfristig realisierbar
 - Maßnahme A6
der Stadtverwaltung stehen innerhalb des vorhandenen Verkehrsrechnersystems bereits umfangreiche Analyse- und Qualitätssicherungstools zur Verfügung; diese überwachen und optimieren im Rahmen der zur Verfügung stehenden Personaldecke auch den ÖPNV; ein Bedarf für weitere Analysetools ist ohne Änderung der Personalsituation nicht zu erkennen
 - Maßnahme A7
LiveTsp wird bereits aktiv für Neuanlagen sowie Änderungen/Steuergerätetausch eingesetzt; Übertragung von Zusatzinformationen (bspw. Türschließsignalen) ist jedoch noch nicht möglich und wird von der MVB für LiveTsp auch nicht priorisiert
 - Maßnahme A8
Umsetzung erfolgt bei Austausch und Änderung von Steuergeräten sowie dem Neubau von Lichtsignalanlagen; In diesem Zuge stehen die neuen Funktionalitäten des LiveTsp zur Verfügung; zur Gewährleistung der Sicherheit, Zuverlässigkeit und Nachverfolgbarkeit ist dabei ausschließlich eine phasenorientierte Steuerung zulässig; dies gilt auch für die Beschleunigung des ÖPNV; die gewünschten Ergebnisse werden auch mit dieser Steuerung erreicht
 - Maßnahme L1/L2
2026 ist die Umrüstung und Erweiterung der betreffenden Lichtsignalanlagen geplant bzw. beauftragt; die in der Untersuchung gewonnen Erkenntnisse fließen unter Berücksichtigung der unter A8 genannten Rahmenbedingungen in die verkehrstechnischen Planungen und Umsetzungen mit ein
 - Maßnahme L3
vorgeschlagene Maßnahme wird nicht umgesetzt; Simulationen zeigen erheblich höhere Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer als auch einen nicht mehr beherrschbaren Rückstau in die Südröhre des Tunnels EÜERA

Die Bearbeitung dieser Information erfolgte gemeinsam mit der MVB.

Rehbaum
Beigeordneter für Umwelt und Stadtentwicklung

Anlage: Studie „Straßenbahn-Bevorrechtigung durchsetzen“ samt Anhang