

Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt zur Drucksache 1267/12

Titel

Festlegung aus der öffentl. Sitzung des StU vom 12.06.12 zum TOP 8.9 - Umgestaltung Nordhäuser Straße - Stand der Planung und Abstimmung (DS 0948/12)

Öffentlichkeitsstatus

öffentlich

Stellungnahme

In Erfurt wurden in der Vergangenheit bei mehreren Bauprojekten Verkehrsflusssimulationen vorgeschaltet, um die Wirkungsweise der Lichtsignalsteuerung besser beurteilen und die Auswirkungen auf die verschiedenen Verkehrsarten bewerten zu können. Dabei stand stets die Wechselwirkung ÖPNV - Individualverkehr im Mittelpunkt. Die erstellten Simulationen wurden gemeinsam von den städtischen Fachabteilungen, der EVAG sowie anderen Betroffenen (Planungsbüros) bewertet und die Signalabläufe auf dieser Grundlage optimiert.

In einigen Fällen wurden damit auch vorher nicht eindeutig abschätzbare Auswirkungen neuer Straßenquerschnitte auf den Verkehr dargestellt und das Funktionieren der jeweiligen Lösungen nachgewiesen. Diese Vorgehensweise kam bei den meisten der zwischen 1998 und 2008 durchgeführten Straßenraumumgestaltungen im Rahmen des Stadtbahnprogramms zur Anwendung. So wurde mit diesem Verfahren z.B. nachgewiesen, dass es hinsichtlich der Leistungsfähigkeit von J.-Gagarin-Ring und Stauffenbergallee möglich ist, der Stadtbahn mehrere Überfahrtszeitfenster zum Queren der Ringstraßen zu gewähren und damit eine beschleunigte Fahrt sicherzustellen. Mit der selben Simulation wurde auch der Nachweis erbracht, dass die Mitnutzung des Gleises durch den Individualverkehr auf der Krämpferbrücke und dem sich anschließenden engen Bereich zwischen der vorhandenen Bebauung ebenfalls sowohl für die Stadtbahn als auch den Individualverkehr problemlos funktioniert.

Ein weiteres Beispiel für eine vorgelagerte Funktionsprüfung einer neuen Verkehrsanlage ist die zentrale Stadtbahn- und Bushaltestelle im Bahnhofstunnel und ihrer Zu- und Ausfahrten Richtung Windthorststraße bzw. Schillerstraße. Ohne die dort durchgeführte Verkehrsflusssimulation würde es die heute existente Haltestelle im Bahnhofstunnel nicht geben oder sie wäre mit erheblichen Störungen im Betriebsablauf der ÖPNV-Fahrzeuge verbunden.

Ein gut funktionierendes Muster einer dynamischen Straßen- bzw. Gleisfreihaltung ist auch die Andreasstraße zwischen Domplatz und der Kreuzung Nordhäuser Straße / Blumenstraße / Moritzwallstraße.

Hier erfolgt seit Jahren eine Stauüberwachung in Höhe der Einmündung Große Ackerhofsgasse. Wird hier Stau registriert, wird das Linksabbiegergrün an der Lichtsignalanlage Pergamentergasse (Zufahrt Lauentor) so lange eingekürzt, bis sich die Rückstaulänge wieder auf ein verträgliches Maß reduziert hat und die Stadtbahn diesen Bereich weitestgehend behinderungsfrei befahren kann.

Ein Beispiel einer anderen Stadt für eine optimierte dynamischen Straßen- bzw. Gleisfreihaltung ist die Bodenbacher Straße in Dresden. Hier wurde auf Grund einer Nichtverfügbarkeit von Grundstücken im Rahmen des dortigen Stadtbahnausbaus eine zunächst ungewollte gemeinsame Straßennutzung von ÖPNV und Individualverkehr zugelassen. Nachdem dies zu massiven Behinderungen der Stadtbahn geführt hatte, wurde auf der Grundlage einer Verkehrsflusssimulation eine Optimierung der Lichtsignalsteuerung (Stauraumüberwachung , Pfortnerung des Verkehrs) durchgeführt, die in der Folge zu einer erheblichen Verbesserung des Verkehrsablaufs für alle beteiligten Verkehrsarten im gemeinsam genutzten Straßenraum geführt hat.

Anlagen

gez. Mlejnek

Unterschrift Beigeordneter 06

29.06.2012

Datum