

Ergänzende Stellungnahme zu der Beschlussvorlage **Einbau von Messschleifen auf den Fahrbahnen des Gürtels**

Session-Nr.: 4623/2007

Im Rahmen eines Abstimmungstermins zwischen KVB und Verwaltung, wurden die verkehrlichen Auswirkungen der separaten Signalisierung beider Linksabbieger in Richtung Dürener Straße erläutert. Diese separate Signalisierung soll zu einer Erhöhung der Sicherheit und einer Beseitigung des Unfallhäufungspunkts führen.

Folgende Vorgehensweise wurde einvernehmlich zwischen der KVB AG und der Verwaltung abgestimmt:

- Für die Verkehrsspitzenzeiten soll ein Signalprogramm mit einer Umlaufzeit von 110 Sekunden (TU110s) erstellt und geschaltet werden. Dieses Programm soll eine volle Priorisierung der Straßenbahnen beinhalten. Um die Abwicklung des Verkehrs im Bereich Lindenthalgürtel nicht zu beeinträchtigen, wird das Signalprogramm mit der erhöhten Umlaufzeit an weiteren sechs Lichtsignalanlagen geplant und zeitgleich geschaltet.
- Außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten soll, analog zu heute, ein Signalprogramm mit 86 Sekunden Umlaufzeit (TU86s) und voller Bahnbevorrechtigung geschaltet werden.
- Um die Leistungsfähigkeit des Knotens zu erhöhen und gleichzeitig die Querungsbedingungen für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern, soll im nord-westlichen Bereich die Fußgänger-/Radfahrerführung zur Querung der Dürener Straße, durch bauliche Änderungen optimiert werden.

Die Unterschiede zwischen dem Signalprogramm mit einer Umlaufzeit von 86 Sekunden und eingeschränkter Bahnpriorisierung sowie der zweiten Variante mit der erhöhten Umlaufzeit von 110 Sekunden, wurden diskutiert. Die Ergebnisse des Variantenvergleichs, bezogen auf die Verkehrsqualität der Fußgänger, Radfahrer, des motorisierten Individualverkehrs und des ÖPNV sind folgendermaßen zusammenzufassen:

Das Signalprogramm TU86s mit eingeschränkter Bevorrechtigung kann als nur eingeschränkt leistungsfähig bezeichnet werden. Eine wesentlich bessere Verkehrsabwicklung selbst unter Einrichtung einer vollen Bevorrechtigung für den ÖPNV lässt sich mit dem Signalprogramm TU110s erreichen. Bezogen auf die einzelnen Verkehrsarten lassen sich beim Einsatz des Signalprogramms TU110s folgende Erkenntnisse ableiten:

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV):

Die mittleren Verlustzeiten lassen sich im ÖPNV durch die Einrichtung des Signalprogramms TU110s im Verhältnis zum Signalprogramm TU86s mit eingeschränkter Bevorrechtigung zwischen 13,6 und 20,9 Sekunden reduzieren.

Rückstaulängen des motorisierten Individualverkehrs (MIV):

Die mittleren Rückstaulängen können insbesondere auf der Dürener Straße in beiden Fahrtrichtungen um rund 85 bis 95 m reduziert werden. Im Zuge der Haupttrichtung sind keine Veränderungen hinsichtlich der Rückstaulängen festzustellen.

Auswirkungen für Fußgänger und Radfahrer:

Bei dem Signalprogramm TU110s ist eine Verlängerung der mittleren Wartezeiten bis maximal 10 Sekunden bei einer gleichzeitigen Verlängerung der Grünzeiten von bis zu 13 Sekunden zu erwarten.

Unter Berücksichtigung aller zuvor genannten Vor- und Nachteile und der Tatsache, dass ein Programm TU86s selbst mit eingeschränkter Bevorrechtigung nur am Rande der Leistungsfähigkeit rangiert, empfehlen wir die Einrichtung eines Steuerungssystems für die Spitzenverkehrszeiten mit einer Umlaufzeit von 110 Sekunden und voller Bevorrechtigung des ÖPNV.