

**Betreff:****Kluge Ampeln für eine echte Smart City Braunschweig****Organisationseinheit:**Dezernat III  
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

19.12.2017

**Beratungsfolge**

Rat der Stadt Braunschweig (zur Kenntnis)

**Sitzungstermin**

19.12.2017

**Status**

Ö

**Sachverhalt:**

Trotz der in der Fragestellung richtig beschriebenen Komplexität läuft die Verkehrssteuerung in Braunschweig im Großen und Ganzen reibungslos und liefert eine wesentliche Grundlage für die – im Vergleich zu anderen Großstädten – sehr überschaubaren Überlastungs- und Stausituationen. Auch die guten Luftwerte – Braunschweig hat im vergangenen Jahr alle Grenzwerte eingehalten – dokumentieren die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen.

Dabei spielen die Grünen Wellen eine wesentliche Rolle. Dazu habe ich zuletzt im Planungs- und Umweltausschuss ausführlich berichtet. Dabei habe ich auch erläutert, dass die Rahmenbedingungen wie zum Beispiel starke Verkehrsmengen aus den Querstraßen des östlichen Rings, die auch angemessen berücksicht werden müssen, die Wirkung der Grünen Welle beeinträchtigen können. Gleichermaßen gilt für hohe Verkehrsmengen in den Spitzentunden. In der Presse-Berichterstattung zu diesem Thema lag der Schwerpunkt auf diesen Beeinträchtigungen der Grünen Wellen. Vorrangig hebe ich deshalb hier nochmal hervor dass selbstverständlich auf den meisten Hauptverkehrsstraßen und insbesondere auch auf dem Wilhelminischen Ring Grüne Wellen bestehen.

Zu 1.: Die in der Anfrage angesprochenen Planungen der Stadt Wien zur Weiterentwicklung der Ampeltechnik betreffen zwei Themenbereiche:

Zum einen geht es um eine direkte Vernetzung der Fahrzeugflotte mit den Verkehrsrechnern, um zukünftig Informationen zum Beispiel zur Grünen Welle direkt in die Fahrzeuge zu vermitteln und darum, die verkehrsabhängige Steuerung der Ampeln weiterzuentwickeln. Dieses mehrjährige Wiener Projekt, über das noch nicht entschieden ist, hätte ein Volumen von 20 Mio. EURO. Grundsätzlich sind die Wiener Ansätze auch für Braunschweig interessant. Einige der Ansätze finden sich auch bereits in den Braunschweiger Lösungen und in den laufenden AIM-Forschungen der DLR.

So wird zum Beispiel ein Pilot-Projekt zur Informationsübertragung vom Verkehrsrechner direkt in die Fahrzeuge, so wie es auch in Wien angedacht ist, zur Zeit von der Stadt und der Bellis GmbH zusammen mit der DLR vorbereitet. Dieses Projekt wird im Laufe des Jahres 2018 dem Bauausschuss vorgestellt werden können.

In dem zweiten Wiener Themenbereich geht es darum, solche Fußgängerampeln, die derzeit über Anforderungstaster geschaltet werden, zukünftig durch Kameras und Software zu schalten, die erkennen sollen, ob ein Fußgänger die Straße queren möchte. Das System wird noch getestet. Auch dieses System wäre für Braunschweig denkbar, würde aber eher den Komfort und nicht den Verkehrsfluss optimieren. Über

die Plattform AIM laufen in Braunschweig ähnliche Untersuchungen für den Fußgänger- und für den Radverkehr.

Im Rahmen der neu eingerichteten Planstelle für den Themenbereich „Smart Mobility“, die zurzeit besetzt wird, wird die Bauverwaltung die Entwicklungen in Wien und die AIM-Projekte regelmäßig beobachten und konkrete Anwendungsoptionen für Braunschweig prüfen und aufgreifen.

Zu 2.: Die Signalsteuerung auf dem Bohlweg reagiert bereits heute auf viele Beeinflussungen durch den Kfz-Verkehr und die Stadtbahn. Grünzeiten werden verlängert und Rotzeiten verkürzt, damit die Pünktlichkeit der Stadtbahnen sichergestellt wird. Der Bohlweg zeichnet sich seit dem Umbau vor 10 Jahren dadurch aus, dass er von Fußgängern in großer Fläche leicht überquert werden kann. Viele Fußgängerampeln in kurzem Abstand und mit kurzen Wartezeiten für die Fußgänger unterstützen das. Dies und die Vorrangschaltung für die Stadtbahn haben auf dem Bohlweg Priorität vor der Optimierung des Verkehrsflusses für Kraftfahrzeuge.

Durch die stark wechselnden Schaltungen der Ampeln wird die vorhandene Grüne Welle auf dem Bohlweg insbesondere in den Hauptverkehrszeiten häufig beeinträchtigt. Beschilderungen der Geschwindigkeit, bei der die Grüne Welle besteht - es sind 30 km/h -, sind daher nicht sinnvoll.

Zu 3.: Einfache Patentlösungen zur Stauvermeidung gibt es nicht. Die größte Wirkung zur Entlastung der Verkehrsverhältnisse hat eine integrierte Stadtentwicklungsplanung, wie sie in Braunschweig seit Jahren mit den Stichworten Wohnbauland, Nachverdichtung, Durchmischung und Zentrenkonzept betrieben und aktuell im ISEK-Prozess weiterentwickelt wird. Darüber hinaus zeigt der Nahverkehrsplan für den ÖPNV neben dem Stadtbahnausbaukonzept sehr deutlich und konkret die nächsten Schritte zur Verbesserung des ÖPNV auf, die derzeit schrittweise umgesetzt werden. Durch die Baukoordinierung und das Baustellenmanagement werden die Beeinträchtigungen durch Baustellen begrenzt. Ausweichrouten werden soweit möglich von Baustellen freigehalten. Im Alltagsbetrieb finden Wartungs- und Reinigungsarbeiten, Müllabfuhr und Straßenreinigung vorrangig außerhalb der Hauptverkehrszeiten statt. Alle diese Maßnahmen werden fortgeführt und weiterentwickelt.

Auch der Radverkehr und das Zu-Fuß-Gehen sind wesentliche Entlastungen für den motorisierten Individualverkehr. Nicht zuletzt entlasten viele Verkehrsteilnehmer selbst z. B. durch flexible Nutzung von Gleitzeitangeboten das Verkehrssystem und zugleich ihre ganz persönliche Situation. Viele Arbeitgeber, darunter auch die Stadt Braunschweig, haben durch weitreichende Flexibilisierung der Arbeitszeit dazu die Grundlagen geschaffen.

Leuer

**Anlage/n:**  
keine