

Betreff:

LSA-Steuerung am Botanischen Garten

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

01.03.2023

Adressat der Mitteilung:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 120 Östliches Ringgebiet (zur
Kenntnis)

01.03.2023

Ö

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion B90/Grüne vom 12.10.2022 wird wie folgt Stellung genommen:

Die Abwicklung aller Verkehrsarten ist an diesem Knoten auf Grund der Kreuzungsgeometrie äußerst komplex. Um der Linienführung der Stadtbahn gerecht zu werden und um die Bevorrechtigung des ÖPNV sicherstellen zu können, ist es erforderlich, den abbiegenden Stadtbahnen und den im Gleisbereich fahrenden Kfz-Verkehr parallel eine Freigabe zu erteilen. In dieser Zeit muss an sämtlichen Fußgänger-/Radfahrerüberwegen Rot gezeigt werden.

Die Freigabezeit der Hauptrichtung wird in dieser Phase nach der tatsächlichen Anwesenheit von Kfz bzw. Stadtbahnen bemessen. In der signaltechnischen Abwicklung erfolgt in einer weiteren Phase die Freigabe der Fahrzeuge aus der Humboldtstraße stadteinwärts mit den parallel laufenden Fußgängern und Radfahrern über die Gliesmaroder Straße. Die Freigabe der Fußgänger/Radfahrer über die Humboldtstraße ist eine eigene Phase in der Steuerung, die nur auf Anforderung durch den Taster bedient wird. Nachdem die Stadtbahn in Richtung Innenstadt in die Haltestelle Botanischer Garten eingefahren ist, erhalten alle Kfz-Ströme Rot und die Fußgänger/Radfahrer genießen ein RUND-UM-GRÜN, in dem alle Furten gleichzeitig bzw. nacheinander überquert werden können.

Gerade in der Hauptverkehrszeit, in der die Taktung der Stadtbahnen enger und der Fahrzeugverkehr stärker ist, wird die Lichtsignalanlage durch die Anmeldung der Stadtbahnen häufiger beeinflusst. Auch der starke Fußgänger/Radverkehr in den Morgenstunden findet in jedem Umlauf (85 Sek.) eine Berücksichtigung. Bei der Planung der Signalsteuerung muss allen Verkehrsteilnehmern Rechnung getragen und die Umweltbelange einerseits durch sich stauende Fahrzeuge und andererseits der Förderung des ÖPNV sowie des Fußgängers und Radverkehrs abgewogen werden.

Eine zusätzliche Förderung des Fuß-/Radverkehrs durch häufigere Grünzeiten würde an dieser Stelle das Gleichgewicht der Planungsgrundlagen außer Kraft setzen.

Wiegel

Anlage/n: keine