

Betreff:**Umsetzung einer Anregung im Beteiligungsportal "Mitreden" zum
Verkehrsfluss auf der Münchenstraße, Elbestraße****Organisationseinheit:**Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr**Datum:**

09.06.2023

Adressat der Mitteilung:

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 221 Weststadt (zur Kenntnis)

Mitteilungen außerhalb von Sitzungen (zur Kenntnis)

Sachverhalt:

Zur Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 02.06.2022 wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1.: Die Fahrtrichtung Münchenstraße - Donaustraße und Gegenrichtung ist im Rahmen der ÖPNV-Bevorrechtigung in der Signalsteuerung der Lichtsignalanlage am Donauknoten priorisiert. In Fahrtrichtung Elbestraße/Lichtenberger Straße ist die Grünzeit am Donauknoten in Fahrtrichtung Elbestraße kürzer (4s) als in der Gegenrichtung. Am Knoten Elbestraße/Lichtenberger Straße ist die Grünzeit für die Linksabbieger in die Lichtenberger Straße reduziert und in Gegenrichtung der Grünpfeil für die rechtsabbiegenden Kfz deaktiviert. Busse können auf Anforderung den Grünpfeil zum gesicherten Rechtsabbiegen aktivieren, der darauf parallel zu den Linksabbiegern von der Elbestraße geschaltet wird.

Zu 2.: Die Schaltungen der Lichtsignalanlagen sind hinsichtlich der Abwicklung des nicht motorisierten Verkehrs optimiert und für den priorisierten ÖPNV zu Lasten des MIV weiter verbessert worden. Für den Radverkehr sind separate Signalgeber installiert worden, so dass diese die Furt im Regelfall in einem Zug queren können. Wegen den breiten Flächen zwischen den Fahrbahnen kann es dennoch zu Wartezeiten innerhalb der Furt kommen. Die Meldepunkte für die Anforderung der Stadtbahnen wurden überprüft und aktualisiert, so dass die An-/Abmeldungen der Stadtbahnen zeitgerechter erfolgen und Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer (insbesondere Fußgänger/Radfahrer) reduziert werden konnten. Die Busanmeldung stadtauswärts wurde durch die Verlegung von Induktionsschleifen separiert, so dass die Fahrtrichtungen in die Donaustraße und in die Elbestraße unterschieden werden können. Die konfliktfreien Verkehrsströme können jeweils parallel Grün bekommen, so dass sich die Wartezeiten für diese Verkehrsströme verringert haben. Weitere Änderungen sind derzeit nicht vorgesehen.

Zu 3.: Die Länge der Wartezeiten für Fußgänger sowie die Überquerung der gesamten Furt in einem Zug werden während des Planungsprozesses der LSA-Schaltungen nach Möglichkeit berücksichtigt. Die Besonderheit bei der genannten LSA Elbestraße/Alsterplatz ist, dass diese beim Eintreffen einer Stadtbahn die angeforderten Furen über die Fahrbahn auf Grün schaltet, um den Haltestellenzugang zu gewährleisten. Der Gleisbereich kann in diesen Fällen kurzzeitig nicht überquert werden. Wird am Gleisbereich angefordert, wird nur die vor dem Fußgänger liegende Furt über die Fahrbahn auf Grün geschaltet. Ohne Anwesenheit der Stadtbahn kann bei

Anforderung am Fahrbahnrand i.d.R. die gesamte Furt bei Grün gequert werden. Die Grünzeit beträgt i.d.R. 34 s. Bei einer Umlaufzeit von 85 s beträgt die Wartezeit - je nach Zeitpunkt des Eintreffens - max. 54 s. Eine kürzere Wartezeit wäre nur mit einer 2ten Grünphase innerhalb der Umlaufzeit möglich. Eine derartige Schaltung hätte den erheblichen Nachteil, dass aufgrund der reduzierten Grünzeit einer Phase, ein Überqueren der gesamten Furt nicht mehr möglich wäre, es müsste ein zweites Mal innerhalb der Furt angefordert werden und infolgedessen wäre die Summe der Wartezeiten nahezu gleich lang. Ein Warten der Radfahrer auf der Mittelinsel ist aufgrund der schmalen Fläche nicht möglich, so dass die separat signalisierten Radfahrer nur ein Grünsignal erhalten können, wenn keine Stadtbahn anwesend oder angemeldet ist.

Die Elbestraße dient als Hauptschließungsstraße der gesamten nördlichen und südlich der Elbestraße angrenzenden Wohnbebauung mit einer erheblichen Anzahl an Bewohnern. Das Verkehrsaufkommen beträgt im Querschnitt zwischen Donauknoten und Lichtenberger Straße ca. 16.000 Kfz/ d und weiter bis zum Knoten Saalestraße/Rheinring ca. 9.000 Kfz/d. Dieses Fahrzeugaufkommen muss an den Knoten leistungsfähig abgewickelt werden. An dem Knoten Elbestraße/Lichtenberger Straße sind die für den Schulweg empfohlenen Furten (westliche Furt über die Elbestraße und nördliche Furt über die Emsstraße) so geschaltet, dass ein Überqueren der gesamten Furt innerhalb der Grünzeit möglich ist. Die Wartezeiten (von max. 60 bzw. 70 s) ergeben sich aus der Gesamtabwicklung des 4-armigen Knotens mit den erforderlichen Grünzeiten für alle Verkehrsteilnehmer. Durch eine Reduzierung der Wartezeiten für Fußgänger an einer Furt ist keine Verbesserung für den nichtmotorisierten Verkehr in der Gesamtabwicklung zu erwarten, stattdessen würde an diesem Knoten die Leistungsfähigkeit derart einschränken, dass es zur Staubildung im MIV kommt. Eine Verkürzung der Wartezeiten für Fußgänger ist an den genannten LSA daher nicht vorgesehen.

Da es sich an den genannten Lichtsignalanlagen um verkehrsabhängige Steuerungen handelt, werden die Grünzeiten bedarfsgerecht geschaltet und damit verbunden sind die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer variabel.
Bei Neuplanungen von LSA-Steuerungen wird besonderes Augenmerk auf die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer gelegt. Die Grün- sowie Wartezeiten werden - soweit möglich - optimiert.

Wiegel

Anlage/n:

keine