



Anfrage

TOP:
Vorlagen-Nummer: **V/2012/10604**
Datum: 04.04.2012
Bezug-Nummer.
PSP-Element/ Sachkonto: 1.11101.06/58110220
Verfasser: Herr Martin Bauersfeld
Plandatum:

Beratungsfolge	Termin	Status
Stadtrat	25.04.2012	öffentlich Kenntnisnahme

Betreff: Anfrage des Stadtrates Martin Bauersfeld (CDU) zur Verkehrssituation am Franckeplatz

Schienegebundener Verkehr genießt im Straßenverkehr der Stadt Halle eine Vorrangschaltung. D.h. gegenwärtig schalten Ampeln für Straßenbahnen auf freie Fahrt, während die Autos an einer roten Ampel stehen müssen. Besonders am Franckeplatz führt dies oft zu beträchtlichen Staus in den Hauptverkehrszeit.

Wie lange wird der Franckeplatz für den kreuzenden Kfz – Verkehr in den einzelnen Stunden eines Tages gesperrt?

Wie lange dauert die durchschnittliche Rotphase für den Kfz – Verkehr bei einer Freischaltung durch die Straßenbahn?

gez. Martin Bauersfeld
Stadtrat

Stadtratssitzung vom 25.04.2012

Anfrage des Stadtrates Martin Bauersfeld (CDU) zur Verkehrssituation am Franckeplatz

TOP: 8.2

Vorlagen-Nr.: V/2012/10604

Antwort der Verwaltung

Der Knotenpunkt Franckeplatz wird sehr stark von Individualverkehr, öffentlichem Nahverkehr sowie Fußgängern und Radfahrern frequentiert. Bereits bei der Planung des Knotenpunktes und im Planfeststellungsbeschluss wurde erkannt, dass eine Signalsteuerung an der Grenze der Leistungsfähigkeit arbeitet, aber grundsätzlich am Knotenpunkt die Verkehrssicherheit erhöht.

Deshalb wurde im Ergebnis einer Simulation der Signalsteuerung für den Franckeplatz im Februar 2004 eine technisch aufwendige verkehrsabhängige Steuerungsvariante gewählt, welche der Straßenbahn nur Priorität einräumt, wenn sie am Knoten eintrifft und sich anmeldet.

Ein kontinuierlicher Signalablauf für die Bahn in Festzeitsteuerung würde für alle Verkehrsarten die Wartezeiten erheblich erhöhen und die Qualität des Verkehrsablaufes weiter senken.

Aufgrund der baulichen Gegebenheiten und der verschiedenen Straßenzufahrten des Individualverkehrs ist es nicht möglich, Kfz-Verkehr und ÖPNV parallel frei zu schalten. Der Straßenbahnverkehr muss in eigenen Phasen abgewickelt werden. Durch die aus Platzgründen versetzten Einmündungen Waisenhausring und Steinweg mit den eingeschränkten Aufstellmöglichkeiten für linksabbiegende Fahrzeuge ergeben sich zusätzliche Zwangspunkte für die Signalsteuerung.

Die sehr komplexe Steuerung der LSA muss 64 Straßenbahnfahrten/Stunde in 10 möglichen Fahrbeziehungen bewältigen. Weiterhin ist sicherzustellen, dass keine zu hohen Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer erreicht werden und für alle vier Kfz-Zufahrten des Franckeplatzes eine ausreichende Grünzeit zur Verfügung steht.

Dadurch ist die Schaltung der Lichtsignalanlage in ihren zeitlichen Abläufen immer unterschiedlich und es entstehen am Franckeplatz keine konstanten Grün- und Rotzeiten. Jede Kfz-Zufahrt erhält eine zeitabhängige Freigabe nach Bedarf und in Abhängigkeit der Anmeldung einer Straßenbahn. Die Wartezeiten (Rotphase) liegen je nach Kfz-Zufahrt zwischen 80 und 185 Sekunden.

Aufgrund dieser Steuerungsvariante ist es nicht möglich, genauere Angaben über die Dauer der einzelnen Rot- und Grünzeiten zu treffen. Eine Analyse der Freigabezeiten kann nur mit der Aufzeichnung des Schaltungsablaufs am Verkehrsrechner erfolgen.

Als Beispiel wurde am 18.04.2012 das Programm in der Frühspitze von 9 bis 10 Uhr aufgezeichnet.

Im Ergebnis der Aufzeichnung ergeben sich folgende Freigabezeiten:

Waisenhausring:	8,5 Minuten
An der Waisenhausmauer:	10,5 Minuten
Moritzzwinger:	16,0 Minuten
Steinweg (Ausfahrt nach links):	1,5 Minuten
Steinweg (Ausfahrt nach rechts):	8,0 Minuten

Somit ergeben sich für alle vier Kfz-Zufahrten eine Gesamtgrünzeit von rund 44 Minuten/Stunde. Dabei unberücksichtigt sind die Freigabezeiten für die Fußgänger, Radfahrer, Straßenbahnen sowie die zur Sicherheit notwendigen Zwischenzeiten.

Das laufende Signalprogramm wurde mehrfach in Abstimmung mit der HAVAG angepasst und stellt für alle Verkehrsarten einen tragbaren Kompromiss dar. Wenn sich die Bedingungen für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV nicht verschlechtern und die Führung des Kfz-Verkehrs im Zuge des Altstadtringes und der Franckestraße erhalten bleiben sollen, sind keine Leistungsreserven der Steuerung vorhanden. Eine höhere Leistungsfähigkeit ist nur durch Wegnahme von Verkehrsrelationen oder Reduzierung einzelner Verkehrsarten zu erreichen.

Uwe Stäglin
Beigeordneter