

Stadt Braunschweig

Stellungnahme der Verwaltung

	<i>Fachbereich/Referat</i> Fachbereich 66	<i>Nummer</i> 8059/10
zur Anfrage Nr. 1358/10 d. Frau/Herrn/Fraktion FDP - Fraktion vom 03.11.2010	Datum 08.11.2010	
	Genehmigung	
Überschrift Grüne Welle	Dezernenten	
Verteiler Rat	Sitzungstermin 16.11.2010 14:00	

In der Stellungnahme der Verwaltung vom 11.11.2008 zur Anfrage der FDP-Fraktion zum Rat vom 02.04.2008 führt die Verwaltung aus, dass die Grünen Wellen und Signalanlagen-schaltungen für die maximale Leistungsfähigkeit optimiert werden bzw. sind.

Anhand welcher objektiven Kriterien kann die Verwaltung diese Aussage belegen?

Wie lässt sich die Aussage „maximale Leistungsfähigkeit“ objektiv messen?

Wir bitten um ausführliche und detaillierte Schilderung, da wir aufgrund eigener Erfahrung nicht davon überzeugt sind, dass diesbezüglich das Optimum erreicht ist.

In o.a. Antwort bezieht sich die Verwaltung auf „ständig“ stattfindende Beobachtungen und Zählungen. Wann haben Zählungen in der letzten Zeit stattgefunden und welche Optimierungen resultieren aus diesen?

Stellungnahme der Verwaltung:

Die Leistungsfähigkeit einer Signalanlage ist von zahlreichen Randbedingungen abhängig, z. B. der Umlaufzeit, der Größe des Knotens und seiner Geometrie, der Einbindung in eine Grüne Welle usw.

In Abhängigkeit von den festgestellten und erwarteten Verkehrsmengen aller zulaufenden Ströme sowie der Verteilung dieser Verkehrsmengen auf die einzelnen Verkehrsströme innerhalb des Knotenpunktes ergeben sich aus der durch äußere Rahmenbedingungen festliegenden Umlaufzeit und den Zwischenzeiten sowie den beabsichtigten Phasen und der durch Grüne Wellen weitgehend vorgegebenen Phasenreihenfolge, mögliche Grünzeiten. Diese werden im Signalprogramm so festgelegt, dass die maximale Fahrzeugzahl aller Richtungen durchlaufen kann.

Signalanlagen werden dann modifiziert, wenn sich aufgrund veränderter Verkehrsströme die Notwendigkeit dazu ergibt. Auch Hinweise aus der Bevölkerung, von der Polizei, Anfragen aus den Bezirksräten, der Unfallkommission, der Schulwegkommission und eigene Beobachtungen führen dazu, dass Verkehrsabläufe an Signalanlagen gezielt untersucht werden. Unter Zuhilfenahme von Verkehrszählungen, Abgleichen mit den Daten des Verkehrsmanagementsystems werden mögliche Verbesserungsmaßnahmen an Knotenpunkten untersucht.

Lassen Modifikationen im Programmablauf Verbesserungen erwarten, werden diese geschaltet.

Dies vorausgeschickt beantworte ich die Frage wie folgt:

Das Verkehrsmanagementsystem ermittelt laufend die Verkehrsmenge in verschiedenen Streckenabschnitten zwischen Signalanlagen. Diese können mit den bekannten Verkehrsmengen an Signalanlagen abgeglichen werden. Folgende Lichtsignalanlagen bzw. Grüne Wellen wurden anhand von gezielten Verkehrsbeobachtungen, Verkehrserhebungen und Abgleichen mit dem Verkehrsmanagementsystem mit Schwerpunkt im vergangenen Jahr optimiert:

1. Saarstraße/A391 -
2. Hildesheimer Straße/Schölkestraße
3. Lange Straße/Meinhardshof
4. Altewiekring/Leonhardstraße
5. Gifhorner Straße/Am Denkmal und Schmalbachstraße
6. Georg-Eckert-Straße/Ackerhof
7. Gifhorner Straße/Stadion
8. Altewiekring/Jasperallee
9. Hagenmarkt
10. Ritterbrunnen/Steinweg
11. Alte Frankfurter Straße/Friedrich-Seele-Straße
12. Rautheimer Straße/A39
13. Leonhardplatz/Schillstraße
14. Hansestraße/Carl-Giesecke-Straße

Die Leistungsfähigkeit wird dann ausgeschöpft, wenn alle Grünzeiten einer Signalanlage in allen Richtungen maximal durch Fahrzeuge ausgenutzt werden, in Hauptverkehrszeiten üblicherweise sichtbar durch Rückstaus von ankommenden Fahrzeugen, die in der Grünzeit nicht mehr bedient werden können.

Daneben können mit hohem Aufwand mittels theoretischer Modelle auf mathematischem Wege die Wartezeiten der Verkehrsteilnehmer berechnet und danach durch Anpassung der Grünzeiten verändert werden. Die Wartezeit ist allerdings eine Kenngröße der Verkehrsqualität und führt nicht zur Optimierung der Signalschaltung für eine optimale Leistungsfähigkeit.

I. A.

gez.

Leuer

Es gilt das gesprochene Wort.