

Dezernat III
Stadträtin Dr. Barbara Boczek

Postfach 11 10 61
64225 Darmstadt

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Herrn Stadtverordneten
Werner Krone
Alicenstraße 14

64293 Darmstadt

Stadträtin
Dr. Barbara Boczek

Neues Rathaus am Luisenplatz
Luisenplatz 5a
64283 Darmstadt
Telefon: 06151 13-2307 o.-2308
Telefax: 06151 13-2329
Internet: <http://www.darmstadt.de>
E-Mail: dezernatIII@darmstadt.de

Datum:
27.08.2018

**Nachfrage zur Kleinen Anfrage vom 19.05.2017 - Mit Bussen den morgendlichen Stau auf der B26 umfahren
Ihr Schreiben vom 08.08.2017**

Sehr geehrter Herr Stadtverordneter Krone,

Ihre Nachfragen zur o. g. Kleinen Anfrage beantworte ich wie folgt:

Nachfragen zur Frage 1:

Ist mit der Straßenbauverwaltung Hessen Mobil überhaupt schon verhandelt worden? Wenn ja, was haben die Gespräche ergeben?

In der Antwort wird auf die Haltung der Straßenbauverwaltung Hessen Mobil verwiesen, wiedergegeben in einem Gesprächsvermerk mit deren Argumenten und dass sich diese seit 2004 nicht verändert habe. Nicht erwähnt wird, dass zuvor am Doppelknoten Hanauer Straße/ Heinrichstraße Sondersignale für Busse aufgestellt waren, die diesen vor Beginn einer Grünphase den Vorrang zur Fahrt in die Stadt von der Busspur aus ermöglichten. Diese Signale wurden aufgrund wohl einer Intervention des Landkreises 2004 abgebaut.

Nachfrage 1.1:

Was war damals die Verhandlungsposition der Stadt?

Antwort:

Eine genaue Rekonstruktion der Verhandlungsposition der Stadt in 2004 ist nicht mehr möglich. Entsprechend den Zielvorgaben des damaligen ASV (jetzt Hessen mobil) entfällt die bisherige absolute Busbevorrechtigung zugunsten des MIV der B26. Die Bussignale wurden daraufhin zugehängt. Um eine Vermeidung von Konflikten zwischen Rechtsabbiegern und Bussen zu vermeiden ist der Rechtsabbiegestreifen durch einen Ausfahrkeil ersetzt worden. Das Einfädeln der Busse vor der LSA funktioniert laut Rückmeldung der Dadina gut, so dass keine Bus Priorisierung nötig ist.



Nachfrage 1.2:

Hat sich seither die Position der Stadt geändert und wenn ja, wie?

Antwort:

Die Position der Stadt Darmstadt hat sich seither nicht verändert.

Nachfrage 1.3:

Hat es seit dem Beschluss der Stadtverordnetenversammlung über den Antrag Mit Bussen den morgendlichen Stau umfahren (V-Nr. SV-2017/0015) interne Beratungen gegeben, wie der Beschluss umzusetzen ist?

Antwort:

Der Antrag ist in Prüfung und muss mit Hessen mobil weiter angestimmt werden. Laut Rückmeldung von Hessen mobil zieht eine Abstimmung der LSA B 26/K 141 (Hessen Mobil) und LSA B 26/Fiedlerweg (DA) umfangreicher Verkehrsuntersuchungen nach sich, welche mit höheren Kosten verbunden sind.

Nachfrage 1.4:

Gab es danach in diesem Jahr noch Kontakte mit Hessen Mobil?

Antwort:

Ja. Zeitnah sollen weitere Gespräche zwischen Vertretern der Stadt Darmstadt und Hessen mobil stattfinden.

Nachfrage 1.5:

Wie stellt sich die zuständige Dezernentin grundsätzlich zu Beschlüssen der städtischen Gremien, wenn sie inhaltlich nicht mit ihnen einverstanden ist?

Antwort:

Grundsätzlich werden alle Beschlüsse der städtischen Gremien intensiv geprüft und auf mögliche Kosten bzw. Umsetzbarkeit abgewogen.

Nachfragen zur Frage 2:

Haben sich technische Schwierigkeiten für eine Koppelung ergeben und wenn ja, welche? Sind diese Schwierigkeiten zu lösen und welcher Art ist die Lösung?

In der Antwort wird deutlich, dass die Absicht einer Koppelung der Lichtsignalanlagen Heinrichstraße (Hessen Mobil) und Fiedlerweg (Stadt Darmstadt) missverstanden wurde. Es geht nicht um eine zeitliche Koordination, bei der die Phasenzeiten getaktet werden für eine sog. Grüne Welle. Es geht vielmehr um eine Abstimmung der Grünzeiten beider Anlagen. So steht es im erwähnten Antrag:

Hierzu soll geprüft werden, wie sich die Abstimmung des Grünzeitanteils „Geradeaus“ der Lichtsignalanlage Heinrichstraße/Hanauer Straße (Hessen Mobil) auf den Rückstau vor der städtischen Lichtsignalanlage Landgraf-Georg-Straße/Fiedlerweg auswirkt.

Nachfrage 2.1:

Beruhet die Antwort auf einem Missverständnis?

Antwort:

Es handelt sich um kein Missverständnis. Die Anpassung der Grünzeiten soll weiter geprüft werden.

Nachfrage 2.2:

Wurde überhaupt Hessen Mobil in diesem Jahr die Frage gestellt?

Antwort:

Nein. Zeitnah sollen Gespräche zwischen Vertretern der Stadt Darmstadt und Hessen mobil stattfinden.

Nachfrage 2.3:

Was ist die Meinung der Fachverwaltung hierzu und welcher finanzielle Aufwand wäre damit verbunden?

Antwort:

Der Antrag SV-2017/0015 ist in Prüfung. Zum finanziellen Aufwand liegen noch keine Kostenschätzungen vor.

Nachfragen zur Frage 3:

Ist geplant, die LSA B 26 (Hanauer Str.)/Heinrichstraße in die Baulast der Stadt zu übernehmen? Wenn nein, warum nicht?

Nachfrage 3.1:

Ist für die Baulast einer Lichtsignalanlage davon abhängig, ob sie innerhalb einer Ortsdurchfahrt liegt oder welches andere Kriterium wird hierfür zu Grunde gelegt?

Antwort:

Die Baulast einer LSA Anlage ist abhängig von der OD Grenze.

Nachfrage 3.2:

Gab es in dieser Frage Verhandlungen oder nur eine telefonische Anfrage und wann fand das statt?

Antwort:

Zu Beginn des Jahres gab es Anfragen per Email, sowie telefonischen Kontakt. Zeitnah sollen weitere Gespräche zwischen Vertretern der Stadt Darmstadt und Hessen mobil stattfinden.

Nachfrage zur Frage 4:

Gibt es eine Verkehrssimulation für die B 26? Wenn ja, von welchem Grünzeitanteil der erwähnten LSA gehen diese aus und was waren die Ergebnisse?

Die Durchlassfähigkeit an einer Kreuzung hängt direkt von der Zahl der Spuren und den Grünzeiten ab. Bei einer Gleichverteilung von Geradeaus- und Rechtsabbiegeverkehr an der Einmündung Fiederweg wäre die halbe Grünzeit wie für die Geradeausspur am Knoten Heinrichstraße erforderlich für einen stationären Zustand (kein Stauwachstum). Daher die Frage nach den Grünzeiten beider Anlagen.

Nachfrage 4:

Wie hoch war das Verhältnis der Grünzeiten beider Anlagen bei der Simulation der morgendlichen Hauptverkehrszeit?

Antwort:

Der Grünzeitenanteil beider LSA Anlagen in Fahrtrichtung stadteinwärts setzen sich wie folgt zusammen. Der Wert in Klammern ist die jeweilige Programmumlaufzeit.

Fiederweg (Signalgruppe FV5): 44s (90s)

Ostbahnhof (Signalgruppe FV5): Bestand 57s (90s), Planung mit zwei Fahrstreifen 49s (90s)

Heinrichstraße (Signalgruppe K5): 102s (120s)

Aschaffenburg Straße (Signalgruppe K8): 79s (120s)

Die beiden innerstädtischen LSA Ostbahnhof und Fiedlerweg werden zur betrachteten Hauptverkehrszeit morgens mit Signalprogrammen mit einer Umlaufzeit von 90 s betrieben. Die Umlaufzeit an den beiden außerstädtischen LSA K 141 und Heinrichstraße beträgt 120 s, innerhalb der die wesentlichen Fahrbeziehungen jeweils zwei Anwürfe erhalten. An der LSA B 26/ K 141 wurde dabei das dem verkehrsabhängig-koordinierten Signalprogramm hinterlegte Festzeitprogramm zur Berechnung durch Entfernung der nicht mehr erforderlichen Freigabezeit für die Bussignalgruppe angepasst. Im Simulationsmodell wurden verkehrsabhängige Signalprogramme wie vor Ort versorgt. Bei voller Auslastung aller Fahrbeziehungen entsprechen diese den Festzeitprogrammen.

Die Simulation der bestehenden Situation zeigt erhebliche Behinderungen für die Fahrtrichtung stadteinwärts. Zum einen ist die Kapazität für die Fahrbeziehung in die Heinrichstraße an den beiden LSA am Ausbauende des autobahnähnlichen Abschnitts der B 26 nicht ausreichend, zum anderen führt der zu kurze zweistreifige Bereich vor der LSA Fiedlerweg, der sich an die LSA am Ostbahnhof anschließt, zu Behinderungen. Der Rückstau vor dem Fiedlerweg verhindert häufig den freien Abfluss am Ostbahnhof. Bei freier Fahrt werden dagegen die Lücken der ausscherenden Rechtsabbieger oftmals nicht rechtzeitig vom nachrückenden Geradeausverkehr geschlossen. Die Grünzeiten der Fahrtrichtung Stadtmitte können damit an diesen beiden LSA nicht vollständig genutzt werden.

Nachfragen zur Frage 5:

Warum wird eine sehr viel teurere Lösung mit dem Neubau von zwei Fahrspuren ab der Eisenbahnüberführung der Odenwaldbahn überhaupt in Betracht gezogen?

Die von der Bauverwaltung favorisierte „Busbeschleunigung“ soll nach Berechnungen des ZIV 1,1 Millionen Euro kosten. Nach den Planungen sollen die Busse auf der eigenen Spur ungehindert am sich stauenden Auto- und Lastwagenverkehr vorbei bis zur Haltestelle am Ostbahnhof fahren. Dies betrifft aber nicht den Abschnitt zwischen Heinrichstraße bis hinter die Bahnunterführung und auch zwischen Ostbahnhof und der Einmündung des Fiedlerwegs stehen die Busse wieder im Stau. Abgesehen von den Kosten wird eine beträchtliche Fläche für den Abschnitt zwischen Bahnunterführung und Ostbahnhof dauerhaft versiegelt. Diese Maßnahme wöge ökonomisch schwerer als die oben beschriebenen Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV / der Busse aus dem Ostkreis, nämlich der Wiedereinführung einer Vorrangschaltung für Busse an der LSA-Anlage B26/Heinrichstraße und / oder der Abstimmung der Grünphasen an den genannten LSA. Auch ökologisch ist die Maßnahme schwierig – Stichwort: dauerhafte Flächenversiegelung – milder wären hier in jedem Fall die oben beschriebenen Maßnahmen.

Nachfrage 5.1:

Besteht seitens der Bauverwaltung die Absicht, dieses Missverhältnis noch einmal zu überdenken?

Antwort:

Von einem Missverhältnis kann keine Rede sein. Zurzeit werden verschiedene Maßnahmen einer Verbesserung des ÖPNV aus dem östlichen Landkreis geprüft. Darunter fällt eben auch der Ausbau der B26 auf zwei weitere Fahrstreifen.

Nachfrage 5.2:

Kann die Haltung des Magistrats auf die Feststellung verkürzt werden, dass dank der dogmatischen Haltung von Hessen Mobil keine einfache und billige Lösung des Problems möglich sei und nun daher eine teure wählen müsse, von der man möglicherweise selbst nicht zur Gänze überzeugt sei?

Antwort:

Von einer von Ihnen behaupteten dogmatischen Haltung von Hessen mobil kann keine Rede sein. Von Seiten Hessen mobil sollen zeitnah Gespräche mit der Stadt Darmstadt aufgenommen werden.

Nachfrage zur Frage 6:

Ist die Folge bekannt, dass dies eine grundsätzliche Einschränkung für eine Schienenverbindung in den Ostkreis bedeuten würde?

Die Antwort, dass die Aufweitung der B 26 einer Schienenverbindung in den Osten von Darmstadt nicht entgegenstehen würde, gilt nur bedingt. Eine Wiedereinrichtung einer Bahnstrecke wäre tatsächlich davon nicht berührt. Aber ausgerechnet der bisher favorisierte Neubau einer Straßenbahnstrecke wäre ohne die nun zu asphaltierende Fläche entlang der B 26 schlechterdings nicht möglich.

Nachfrage 6:

Ist es so, dass für den Fall einer Straßenbahn nach Groß-Zimmern in der Bauverwaltung für den Bereich Ostbahnhof überhaupt noch keine Vorstellungen bestanden?

Antwort:

Nein. Zurzeit werden verschieden Maßnahmen einer Verbesserung des ÖPNV aus dem östlichen Landkreis geprüft. Darunter fällt eben auch der Ausbau der B26 auf zwei weitere Fahrstreifen als auch mögliche Schienenanbindungen. Die für die beiden Fahrstreifen vorgesehene Fläche ist für den Bus- und Straßenbahnverkehr nutzbar (ÖPNV-Spur). Auch bei einer Unterführung wäre die Weiterführung des Bus- und Straßenbahnverkehrs möglich. Eine Umgestaltung des Ostbahnhofvorplatzes bleibt davon unberührt.

Nachfrage zur Frage 7:

Wie schätzt der Magistrat im Hinblick auf die bisherige Absicht, an einer Schienenverbindung in den Ostkreis weiterzuarbeiten, diese Problematik ein?

Die Antwort (Festhalten an der Förderung des ÖPNV, Prüfen einer Schienenverbindung) ist natürlich zu begrüßen, aber steht schon vom Kostenaufwand der sog. Busbeschleunigung auf dem Prüfstand. Daher die Zusatzfrage:

Nachfrage 7:

Neben der B 26 gibt es die Frage einer Vorbeiführung von Bussen an den morgendlichen Staus noch an der B 449 (Nieder-Ramstädter Straße) und der B 42 (Gräfenhäuser Straße). Welche Überlegungen seitens der Bauverwaltung gibt es hierfür?

Antwort:

An der B449 sowie B42 sind z.Zt. keine weiteren Planungen seitens der Bauverwaltung vorgesehen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Barbara Boczek
Stadträtin