

**Erhöhung der Betriebsstabilität von Straßenbahn und Bus zwischen Plärre und Hallertor und Fuß - und Radweg am Spittlertorgraben
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 01.07.2015**

Entscheidungsvorlage

Um die Pünktlichkeit und Schnelligkeit auf der neuen Linie 4 zwischen Gibitzenhof und Am Wegfeld zu erhöhen, hat die Verwaltung in den letzten Monaten viele kleine und größere Einzelmaßnahmen umgesetzt. Die Strecke ist seit 11.12.2016 in Betrieb. Eine Schlüsselstelle für den Betrieb vom Plärre in Richtung Norden ist der Bereich Spittlertorgraben / Kontumazgarten. Von dem ca. 1.300 m langen Abschnitt verlaufen die Gleise auf einem kleinen Teilstück von ca. 250 m Länge gemischt mit dem Kraftfahrzeugverkehr. Die Freihaltung des Gleisbereiches wird durch eine ältere verkehrsabhängig gesteuerte Lichtsignalanlage nur mit eingeschränkter Wirkung gesteuert. Die Schaltung wird aktiviert, wenn ein Zug oder Bus die Haltestelle Obere Turnstraße nach Norden verlässt. Diese Zeit ist zu kurz, um zu gewährleisten, dass an der LSA Kontumazgarten / Spittlertorgraben keine Kraftfahrzeuge vor der Straßenbahn stehen. Es fahren zu den Hauptverkehrszeiten vier Fahrzeuge in 10 Minuten durch (zweimal die Linie 4, je einmal die Linien 6 und 36).

Im Rahmen der Sanierung der Hallertorbrücke wurde der Gleisbereich der Straßenbahn im Zulauf zur LSA Kontumazgarten / Spittlertorgraben mit Bakem abgesichert und die Straßenbahnschleuse außer Betrieb genommen, weil diese wegen des am Hallertor verursachten Staus der Situation nicht gerecht wurde und weil der Verkehr auf der Hallertorbrücke nur einstreifig geführt wurde.

Die Situation wurde durch die Verwaltung eingehend analysiert und das Ergebnis war,

- dass die Abmarkierung der Gleise deutlich wirksamer ist als die Straßenbahnschleuse,
- dass auch im Falle eines z.B. unfallbedingten Staus Straßenbahn und Bus störungsfrei fahren können,
- dass die befürchteten Rückstaus von Kraftfahrzeugen in den Plärre zu keiner Zeit beobachtet wurden (obwohl auch am Hallertor der Verkehr einstreifig geführt wurde),
- dass der kurze einstreifige Abschnitt dazu geführt hat, dass die Verkehrsspitzen im Kfz-Verkehr reduziert wurden und sich dadurch der Verkehrsfluss nach Norden bis zum Friedrich-Ebert-Platz für Straßenbahn und Individualverkehr verbesserte und
- dass sich die Kfz-Verkehrsmengen spürbar reduziert haben, ohne dass es zu Überlastungen an anderen Stellen im Stadtgebiet gekommen ist.

Allein zwischen Tiergärtnerort und LSA 326 Bucher Straße / Pirckheimerstraße konnte die mittlere Fahrzeit um ca. eine halbe Minute während der Nachmittagsspitze verkürzt werden. Dass hier die Rückstaus von Kraftfahrzeugen abgenommen haben, kommt auch den Bewohnern in der engen Schneise hinsichtlich der Lärm- und Abgasbelastung zugute.

Bei der Verkehrszählung im Juli 2016 wurden folgende Belastungen auf der Hallertorbrücke und auf in Frage kommenden Verdrängungsrouten ermittelt:

Zählstelle		Wert 2016	Veränderung gegenüber 2015	
65	Hallertorbrücke	21.209 Kfz./16h	- 8.441 Kfz./16h	- 29 %
63	Johannisbrücke	13.709 Kfz./16h	+ 2.487 Kfz./16h	+ 22 %
77	Theodor-Heuss-Brücke	34.152 Kfz./16h	+ 1.558 Kfz./16h	+ 5 %
60f	Wahlerstraße	13.628 Kfz./16h	- 723 Kfz./16h	- 5 %

Einem Rückgang von 8.441 Kraftfahrzeugen auf der Hallertorbrücke stand eine Steigerung von 4.045 Kraftfahrzeugen auf zwei Parallelrouten gegenüber. Weiter westlich war von Verlagerungen nichts mehr zu spüren.

Vergleicht man nicht nur die Zählergebnisse der letzten beiden Jahre, sondern betrachtet z.B. die letzten fünf Jahre, so zeigt sich, dass die Verkehrsbelastungen auf der Johannis-

brücke und der Theodor-Heuss-Brücke bereits in früheren Jahren auch ohne baustellenbedingte Verkehrsverlagerungen Werte erreicht hatten, die denen von 2016 gleichen.

Bei Umsetzung der Planung werden die möglichen Verlagerungen verringert und in den tagsbedingten Schwankungen untergehen, weil während der Baustelle die hauptsächliche Stauursache nicht die Abmarkierung südlich des Knotens Kontumazgarten (zweiphasige Steuerung) war, sondern die Einstreifigkeit südlich des Knotens Hallertor. Dort verursachte die dreiphasige Steuerung maßgebende Leistungsverluste.

Insgesamt verstetigte sich der Verkehrsfluss, weil die Straßenbahnschleuse nicht mehr in die Koordinierung eingriff. Die Vorteile für Straßenbahnen am Knoten Kontumazgarten / Spittlertorgraben und im weiteren Streckenverlauf bis zum Friedrich-Ebert-Platz und für den Bus bis zum Hallertor haben sich durch die bessere Ausnutzung der Freigabezeiten an der LSA Kontumazgarten / Spittlertorgraben und durch die Glättung der Verkehrsspitzen im Zulauf zur Bucher Straße stadtauswärts (kein besonderer Bahnkörper möglich) als erheblich erwiesen.

Mit dieser einfachen Maßnahme in Kombination mit weiteren LSA-Beschleunigungen ist es möglich einen Straßenbahnzug im Fahrplanumlauf der Linie 4 und damit ca. 100.000 € / Jahr Betriebskosten einsparen zu können. Dies ist jedoch nur möglich wenn neben der Beschleunigung auch die Betriebsstabilität gewährleistet wird, das heißt, störungsfreier Verkehr auch bei Unfällen oder aufgrund von erhöhtem Verkehrsaufkommen.

Die Verwaltung schlägt daher vor, die provisorische Absicherung des Straßenbahn- und Busbereiches zwischen der Haltestelle Obere Turnstraße und 80 m nördlich des Knotens Kontumazgarten durch eine dauerhafte Markierung zu ersetzen.

Gleichzeitig könnte ein Teilstück des Radwegs entlang der Altstadtmauer verbreitert und für Fußgänger freigegeben werden. Damit kann dem Wunsch der SPD-Fraktion entsprochen werden und es entsteht eine Fußwegverbindung zwischen der Haltestelle Obere Turnstraße und der Mohrengasse / Altstadt, die derzeit aufgrund der nicht richtliniengemäßen, mangelnden Breiten nicht möglich war. Die Baukosten für den Radweg betragen ca. 50.000 €. Bau-technisch wird eine Verknüpfung mit dem Umbau des Knotens Kontumazgarten / Spittlertorgraben angestrebt. Die dortige Planung wurde im November 2013 vom AfV beschlossen.

Es verbleibt trotz Radwegverbreiterung eine Fahrbahnbreite (incl. abmarkiertem Straßenbahnbereich) von mind. 6,30 m. Rettungsdienste könnten die Bus-/Straßenbahnspur mitbenutzen und würden sowohl am Knotenpunkt Kontumazgarten als auch im Bereich Tiergärtnerter (nicht befahrbares Rasengleis, Rückgang der Staus auf der Fahrbahn) erheblich profitieren.

Die signaltechnische Erneuerung der Straßenbahnschleuse mit aufwendiger Umprogrammierung und dann spürbar längerer 24maliger Unterbrechung (pro Stunde) des Verkehrsflusses und einhergehendem Eingriff in die Koordinierung am Altstadtring könnte entfallen und die Anlagen der Straßenbahnschleuse abgebaut werden. Damit entfallen auch Kosten für Pflege und Unterhalt.

Fazit:

Durch Verbreiterung des Radwegs und Schließung der Lücke im abgetrennten Straßenbahn- und Busfahrweg können die Verkehrsverhältnisse für Straßenbahn, Bus und Fußgängerverkehr ohne gravierende Nachteile für den Kraftfahrzeugverkehr im Abschnitt Plärrer - Hallertor - Friedrich-Ebert-Platz erheblich verbessert werden. Bei dauerhafter Herausnahme eines Straßenbahnzuges im Umlauf der Linie 4 können ca. 100.000 €/ Jahr eingespart werden.

Aufgrund der Untersuchungsergebnisse erweist sich in diesem speziellen Fall eine räumliche Lösung (Abmarkierung) als sinnvoller und störungsärmer im Vergleich zu einer signaltechnischen Lösung (dynamische Straßenbahnschleuse mit LSA). Stadteinwärts sind keine Änderungen erforderlich. Straßenbahn und Bus fahren bereits durchgehend getrennt vom übrigen Verkehr.

Die Verwaltung begehrt den Grundsatzbeschluss, um die Planung erstellen zu dürfen. Der konkrete Straßenplan wird dann dem AfV zum Beschluss vorgelegt.