

Verkehrsfluss in der Hansestadt Rostock durch Optimierung der Steuerung der Lichtsignalanlagen verbessern

Die bauliche Verkehrsinfrastruktur in der Hansestadt Rostock hat durch Umsetzung umfangreicher Maßnahmen auf der Grundlage des Integrierten Gesamtverkehrskonzeptes eine deutliche Aufwertung erfahren. Weitere wichtige Bauvorhaben befinden sich in der Planung und Umsetzung und werden das Verkehrsnetz sukzessive komplettieren. Bestehende Engpässe gilt es zielgerichtet zu beseitigen.

Eine entscheidende Größe bei der Bewertung der Qualität des Verkehrsnetzes ist der Verkehrsfluss und die sich daraus ergebende mittlere Reisegeschwindigkeit. Ziel muss es sein, eine schnelle Erreichbarkeit auf möglichst kurzen Wegen zu sichern. Hier besteht in einigen Bereichen des Straßennetzes noch erheblicher Optimierungsbedarf.

Durch eine intelligente und abgestimmte Steuerung von Lichtsignalanlagen kann eine deutliche Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden. Dabei ist insbesondere auf den Hauptverkehrsachsen die Schaltung einer „Grünen Welle“ für den Hauptverkehrsstrom zu gewährleisten. Dafür sind die notwendigen technischen Voraussetzungen zu schaffen. Die Optimierung des Verkehrsflusses ist ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung der Abgas- und Lärmemissionen und Entschärfung der Feinstaub-Problematik.

Grundsätzliche Handlungsempfehlungen:

- Dem Verkehrsfluss auf den Haupttrassen sollte grundsätzlich Vorrang mit entsprechend langen Freigabezeiten eingeräumt werden. Dem Verkehr an Einmündungen aus Nebenstraßen kann bei Erfordernis eine längere Rotphase zugemutet werden.
- Fußgängerampeln, die auf Anforderung schalten, sind ebenfalls in die „Grüne Welle“ einzubeziehen und mit Zeitfenstern zu versehen.
- In den Nachtstunden und zu verkehrsschwachen Zeiten soll die Abschaltung der Lichtsignalanlagen unter Beachtung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsaufkommens verstärkt geprüft werden. Um die Akzeptanz von Lichtsignalanlagen, die in den Nachtstunden in Betrieb sind, zu gewährleisten, müssen kurze Freigabezeiten sichergestellt werden.
- Eine hohe Dichte von Lichtsignalanlagen wirkt sich negativ auf den Verkehrsfluss eines Straßenzuges aus. Deshalb ist auch bei der Planung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen darauf zu achten, dass die Anzahl der Lichtsignalanlagen möglichst gering gehalten wird. Nicht notwendige Lichtsignalanlagen sind zurückzubauen.
Die Zuführung von Verkehrsströmen aus dem Nebenstraßennetz auf die Haupttrassen sollte gebündelt und in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen möglichst planfrei erfolgen.

Im Rahmen einer Begutachtungsfahrt am 12.09.2007 von 10.00 bis 12.00 Uhr wurden durch den Vorstand des Regionalen Verkehrsausschusses „Region Rostock“ und die Taxigenossenschaft mit Unterstützung von Fachplanern die Steuerung der Lichtsignalanlagen (LSA) auf den Hauptverkehrsachsen bewertet und durch Erfahrungen aus der täglichen Praxis ergänzt.

Die einzelnen Verkehrsbeziehungen wurden aus Sicht der Wirtschaft entsprechend der Bedeutung und Problemlage mit einer Priorität versehen.

Bewertung im Detail:

1. Am Kanonsberg – Am Vögenteich – Südring – Satower Str. (**Südring stadtauswärts**)

- Dringender Untersuchungs- und Optimierungsbedarf
- „Grüne Welle“ ist faktisch nicht vorhanden, fast jede LSA zwingt zum Anhalten
- Problempunkte: Lange Straße, Doberaner Platz, August-Bebel-Str., Goethestr. usw.
- Am Goetheplatz / Am Vögenteich sind zwei Fußgängerampeln auf einem Abschnitt von ca. 20 m nicht synchron geschaltet (Rückbau der reinen Fußgängerampel bzw. Koordinierung mit LSA Goetheplatz)

und

Satower Str. – Südring – Am Vögenteich – Am Kanonsberg (**Südring stadteinwärts**)

- Dringender Untersuchungs- und Optimierungsbedarf (insbesondere Teilbereich Südring – Am Vögenteich)
- „Grüne Welle“ ist faktisch nicht vorhanden
- fast jede LSA zwingt zum Anhalten
- Probleme: Krankenhaus, Nobelstr., Erich-Schlesinger-Str., Platz der Freundschaft, Am Vögenteich usw.
- Bevorrechtigung der Straßenbahn in Zeitfenstern realisieren, um eine bessere Durchlassfähigkeit für den Hauptverkehrsstrom zu gewährleisten (insbesondere Nobelstraße, Platz der Freundschaft)

2. Nobelstraße (**beide Fahrrichtungen**)

- Dringender Untersuchungs- und Optimierungsbedarf
- „Grüne Welle“ ist faktisch nicht vorhanden
- fast jede Ampel zwingt zum Anhalten
- Fußgängerampel Südstadtcenter und LSA Kreuzung Südring sind nicht koordiniert

3. Steintor – A.-Bebel-Str. – A.-Bernhard-Str. – Saarplatz – Parkstraße (**beide Richtungen**)

- „Grüne Welle“ nicht vorhanden
- LSA Hermannstraße und Am Vögenteich in „Grüne Welle“ einbeziehen
- Fußgängerampel Arnold-Bernhard-Str. Höhe Friedhofsweg mit Zeitfenster versehen und in „Grüne Welle“ einbeziehen
- LSA Saarplatz grundsätzlich optimieren
- Fußgängerampel Parkstraße mit Zeitfenster versehen und in „Grüne Welle“ einbeziehen
- LSA Parkstraße mit Abbieger in die Dethardingstr. in „Grüne Welle“ einbeziehen (Grünphase für Geradeausverkehr und Rechtsabbieger)

4. Tessiner Str. – Mühlendamm – Ernst-Barlach-Str. (**stadteinwärts**)

- Grüne Welle muss verbessert werden
- alle LSA (auch Fußgängerampeln) müssen in „Grüne Welle“ integriert werden
- LSA Globus und A19 nicht abgestimmt für die Hauptrichtung
- LSA Jan-Maat-Weg und Gretenwäschenweg schalten außer Takt
- LSA „Am Bagehl“ schaltet auch, wenn keine Anforderung von Fußgängern erfolgt
- LSA Steintor Richtung August-Bebel-Str. verbessert einbinden

und

Ernst-Barlach-Str. – Mühlendamm - Tessiner Str. (**stadtauswärts**)

- „Grüne Welle“ ist weitgehend gewährleistet
- An der LSA Weißes Kreuz ist ein Linksabbieger in Richtung ehemaliges Autohaus gegenwärtig nicht notwendig. Es wäre zu prüfen, ob ggf. mit geringfügigen baulichen Veränderungen ein Rechtsabbieger und zwei Geradeaus Spuren eingerichtet werden können. (Rückstau Bahnübergang Neubrandenburger Str.)
- LSA DaimlerChrysler in „Grüne Welle“ einbinden
- LSA Globus scheint nicht in „Grüne Welle“ integriert

**5. Berthold-Brecht-Str. – St.-Petersburger-Str. (Verbindung Evershagen – Lütten Klein)
(beide Fahrtrichtungen)**

- Dringender Untersuchungs- und Optimierungsbedarf
- „Grüne Welle“ ist faktisch kaum vorhanden

**6. A19 – Rövershäger Chaussee – Am Strande – Warnowufer – Lübecker Str. –
Hamburger Str. – B 105 (Fahrtrichtung Ost-West)**

- „Grüne Welle“ scheint mit einzelnen Problemen relativ gut gelöst
- LSA Dierkower Allee und Gutenbergstraße sind nicht optimal aufeinander abgestimmt
- LSA Verbindungsweg Einbindung in „Grüne Welle“ nicht optimal
- „Grüne Welle“ muss auch bei Steigerung des Verkehrsaufkommen Silo- und Holzhalbinsel gesichert werden
- Linksabbieger in Grubenstraße zeitweise problematisch
- Fußgängerampel AOK scheint nicht in „Grüne Welle“ eingebunden
- LSA Kabuzenhof nicht optimal integriert
- LSA Holbeinplatz nicht optimal eingebunden
- Schutower Kreuz nicht in „Grüne Welle“ integriert
- Sievershagen (Ostseepark) nicht in „Grüne Welle“ integriert

und

**B 105 – Hamburger Str. – Lübecker Str. – Warnowufer – Am Strande –
Rövershäger Chaussee – A 19 (Fahrtrichtung West-Ost)**

- Verkehrsfluss grundsätzlich schwierig
- ab Schutower Kreuz bis Grubenstraße „Grüne Welle“ nicht dauerhaft gewährleistet
- Fußgängerampel KGA Immendik nicht in „Grüne Welle“ integriert (Zeitfenster)
- Holbeinplatz unzureichend in „Grüne Welle“ integriert
- LSA Am Kanonsberg „Grüne Welle“ prüfen
- an LSA Grubenstraße muss staufreier Verkehrsfluss gesichert werden
- ab LSA Grubenstraße bis A19 ist relativ zügiger Verkehrsfluss gegeben

Knoten Evershagen / Stadtautobahn (schnelle Einleitung des Planungsverfahrens)

- Stauschwerpunkt
- einzige Ampelkreuzung im äußeren Tangentenring
- planfreier Ausbau dringend erforderlich

Der Regionale Verkehrsausschuss der IHK zu Rostock empfiehlt der Hansestadt Rostock, die benannten Defizite intensiv zu prüfen und die Steuerung der Lichtsignalanlagen zu optimieren. Dazu sind ggf. erweiterte verkehrliche Untersuchungen / Gutachten erforderlich, die durch örtliche Fachplaner erbracht werden können. Die dafür ggf. erforderlichen Finanzmittel müssen im Rahmen des Haushaltsplanes der Hansestadt Rostock zur Verfügung gestellt werden.

Rostock, Oktober 2007