



HESSISCHER LANDTAG

07. 10. 2020

Kleine Anfrage

Bijan Kaffenberger (SPD) vom 17.07.2020

Maßnahmen zur Verkehrsentlastung B 26 stadteinwärts und Sanierung des Trogbauwerkes

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Die Verkehrssituation im Osten der Stadt Darmstadt ist seit Jahren prekär. Es ist unumstritten, dass umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Situation geschaffen werden müssen. Daher sollten derzeit auch kurzfristige Lösungsmöglichkeiten geprüft werden, wie zum Beispiel eine mögliche Verbesserung der Koordinierung von Ampelanlagen oder einer Busbevorrechtigung, insbesondere stadteinwärts. Darüber hinaus ist die Sanierung des Trogbauwerkes sowie die Verlängerung der Busspur zwingend erforderlich.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wie bewertet sie eine Wiederherstellung der ursprünglich eingebauten Busbevorrechtigung an der Hanauer Straße/Knoten Heinrichstraße stadteinwärts?

Bis zum Jahr 2005 war eine Busbevorrechtigung in die Lichtzeichenanlage am Knotenpunkt der B 26 Hanauer Straße/Heinrichstraße integriert. Hiervon unabhängig besteht für den Linienbusverkehr weiterhin die Möglichkeit der Nutzung des Bussonderfahrstreifens entlang der B 26 im östlichen Bereich des genannten Knotenpunkts.

Aufgrund der geringeren Leistungsfähigkeit der innerstädtischen B 26 (insbesondere im Bereich der Fußgängerschutzanlage am Ostbahnhof) sowie des sich anschließenden Straßennetzes kann der Verkehr in Richtung Darmstadt zu Hauptverkehrszeiten am Knotenpunkt der B 26 Hanauer Straße/Heinrichstraße nicht im ausreichenden Maße abfließen. Die Folge sind Rückstaus auf der B 26 im östlichen Bereich des genannten Knotenpunktes.

Dieser Umstand wurde bis zum Jahr 2005 durch die geschaltete Busbevorrechtigung an der Lichtzeichenanlage am Knotenpunkt der B 26 Hanauer Straße/Heinrichstraße zu Hauptverkehrszeiten regelmäßig deutlich verschärft. Die vergleichsweise hohe Anzahl an Linienbussen, die zu Hauptverkehrszeiten den genannten Knotenpunkt bevorrechtigt passiert haben, führten insgesamt zu einer nicht unerheblichen Verkürzung der Grünzeiten für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Zudem kam es durch das widerrechtliche Befahren des Bussonderfahrstreifens durch Kfz nicht selten zum Auslösen der Busbevorrechtigungsschaltung und somit zu einer zusätzlichen Verknappung der Grünzeiten für den MIV. Als Folge bildeten sich bis zum Jahr 2005 auf der B 26 zwischen Roßdorf und Darmstadt zu Hauptverkehrszeiten regelmäßig Rückstaus von ca. vier bis fünf km Länge.

Ein derart langer Rückstau auf dem autobahnähnlich ausgebauten Abschnitt der B 26 zwischen Roßdorf und Darmstadt stellte ein besonderes Verkehrsrisiko dar, da sich dessen Ende in Bereiche erstreckt, in denen die Verkehrsteilnehmenden nicht mit langsam fahrenden bzw. stehenden Kfz rechnen. Hierbei sind die Unfallfolgen eines Auffahrunfalls am Stauende auf Autobahnen und autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraßen oftmals aufgrund der sehr hohen Differenzgeschwindigkeiten besonders gravierend. Das hiermit verbundene Verkehrsrisiko spiegelt sich auch in dem Unfalllagebild vor und nach dem Jahr 2005 wider. Vor dem Jahr 2005 stellte sowohl der Knotenpunkt der B 26 Hanauer Straße/Heinrichstraße als auch Teile der B 26 zwischen Roßdorf und Darmstadt Unfallschwerpunkte dar. Seit der Entfernung der Busbevorrechtigung hat sich die Anzahl der Unfälle in den betreffenden Bereichen der B 26 hingegen erheblich reduziert. Aus den vorstehenden Gründen, wurde die Busbevorrechtigung im Jahr 2005 aufgehoben.

Vor dem Hintergrund der unverändert hohen Verkehrsbelastung auf der B 26 würde eine Wiederherstellung der Busbevorrechtigung – ähnlich dem Zustand vor dem Jahr 2005 – erneut zu einer deutlichen Stauverlängerung auf der B 26 östlich des Knotenpunkts B 26 Hanauer Straße/Heinrichstraße führen. Es steht zu befürchten, dass sich damit die Unfallzahlen für den betreffenden Abschnitt der B 26 insbesondere im Hinblick auf schwere staubedingte Auffahrfälle wieder erhöhen. Ähnliches gilt für eine etwaig gesteuerte Verlagerung des Rückstaus in Bereiche der B 26 östlich des Knotenpunktes B 26 Hanauer Straße/Heinrichstraße.

Hiervon unabhängig wäre der zeitliche Gewinn für den Linienbusverkehr im Falle einer Busbevorrechtigung am Knotenpunkt der B 26 Hanauer Straße/Heinrichstraße insgesamt vergleichsweise gering. Der Linienbusverkehr kann heute schon über die Nutzung des ausgewiesenen Bussonderfahrstreifens Stausituationen auf der B 26 zwischen Roßdorf und Darmstadt umfahren und sich ca. 70 m vor dem genannten Knotenpunkt in den Verkehr auf dem regulären Fahrstreifen einreihen. Die damit verbundene Wartezeit am Knotenpunkt der B 26 Hanauer Straße/Heinrichstraße wird regelmäßig die Dauer einer Rotphase für den Verkehr in Richtung Ostbahnhof nicht übersteigen.

Frage 2. Gibt es Gründe dagegen, die Grünzeitanteile der städtischen Lichtsignalanlage „Fiedlerweg“ und der Anlage „Heinrichstr./B 26“ von Hessen Mobil gemeinsam zu koordinieren und damit einen Stau des Straßenabschnittes Richtung Ostbahnhof zu verhindern?
Wenn ja, welche?

Die Koordinierung von benachbarten Lichtzeichenanlagen ist dann besonders wirksam, wenn der Verkehrsstrom zwischen den Lichtzeichenanlagen möglichst gleichförmig und ohne Einfluss externer Störungen fließen und somit im Vorfeld für die Festlegung der Lichtzeichenschaltprogramme hinreichend genau vorhergesehen werden kann. Hierbei wird mit zunehmendem Abstand zwischen den benachbarten Lichtzeichenanlagen die prognostische Bestimmung des Verkehrsstroms und somit eine wirksame Koordinierung der Lichtzeichenanlagen naturgemäß schwieriger. Allgemein ist eine wirksame Koordinierung von benachbarten Lichtzeichenanlagen bis zu einer Entfernung von ca. 750 m, bei günstigsten Bedingungen bis zu maximal 1.000 m möglich. Bei den in der Frage genannten Lichtzeichenanlagen ist eine sinnvolle und wirksame Koordinierung aufgrund deren Abstands von ca. 1.300 m, der starken Frequentierung der Fußgängerschutzanlage am Ostbahnhof und der insgesamt sehr hohen Auslastung der beiden Lichtsignalanlagen nicht möglich.

Frage 3. Gibt es Gründe dagegen, den Stau der morgendlichen Hauptverkehrszeit hinter die Lichtsignalanlage Heinrichstr./B 26 zu verlegen?
Wenn ja, welche?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Frage 4. Haben sich weitere Erkenntnisse über den baulichen Zustand des Trogbauwerkes an der B 26 aus der Notsanierung ergeben?
Wenn ja, ergeben sich daraus Auswirkungen auf die geplante umfassende Sanierung und Verlängerung der Busspur?

Die Arbeiten zur baulichen Ertüchtigung des Trogbauwerkes an der B 26 wurden wie geplant zum Ende der hessischen Sommerferien 2020 abgeschlossen. Die während der Ertüchtigungsarbeiten festgestellten Schäden an den Trogwänden existierten nicht in dem erwarteten Umfang. Für die noch ausstehende umfangreiche Sanierung des Trogbauwerkes lässt sich daraus schließen, dass die bisher geplante Dauer ggf. reduziert werden kann.

Die Ausführung der Projekte Trogsanierung und Neubau einer zusätzlichen Busspur zwischen dem Ostbahnhof und dem betreffenden Trogbauwerk kann unabhängig voneinander erfolgen. Ob sich bei einem gleichzeitigen Bau insbesondere in Bezug auf die Verkehrsführung während der Bauzeit Synergien ergeben, wird sich zeigen, sobald die Planung für die Busspur weiter ausgearbeitet und konkretisiert ist.

Frage 5. Wurde bereits eine Vollmacht für die weitere Planung der verlängerten Busspur seitens der Stadt oder Hessen Mobil (als Vertretung des Bundes) beantragt?
Wenn ja, wurde bereits darüber entschieden?

Hinsichtlich der Planung der Busspur ist der Abschluss einer Planungsvereinbarung, zwischen Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement und der Stadt Darmstadt erforderlich. Eine solche liegt bisher nicht vor.