

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:
04.07.2017

**Ihre Kleine Anfrage vom 19.05.2017
Mit Bussen den morgendlichen Stau auf der B26 umfahren**

Sehr geehrter Herr Krone,

Ihre o. g. Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1:

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

Antwort zu 1:

Im Jahr 2004 hat Hessen mobil bei einem Besprechungstermin Ihren Standpunkt zur Lichtsignal-Steuerungsstrategie am Doppelknoten B26/K141/Heinrichstraße dargestellt. Es wurde festgelegt, dass die absolute Bevorrechtigung des ÖV zugunsten des MIV entfällt. Es liegt nicht im Interesse von Hessen mobil den morgendlichen Berufsverkehr am Doppelknoten zu reduzieren, um die Reisezeiten des ÖV zu verkürzen. Es wurde befürchtet, dass es für die Verkehrsteilnehmer des MIV nur schwer nachvollziehbar sei, wenn sie am Doppelknoten warten müssten und der weitere Verlauf der Hanauer Straße zum Ostbahnhof frei von Fahrzeugen wäre. An dieser Einschätzung hat sich seitdem nichts geändert.

Frage 2:

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

Antwort:

Technisch wäre eine Koppelung der Anlagen möglich. Allerdings stellt sich die Frage, ob bei einer Entfernung von über 1000 m eine Koordinierung noch Sinn macht. Laut Richtlinien für



Lichtsignalanlagen (RiLsa) ist eine Koordinierung mit max. 750 m und in Ausnahmefällen bis 1000 m Entfernung noch möglich. Die Distanz von der Fußgängerschutzanlage am Ostbahnhof bis Doppelknoten B26/K141/Heinrichstraße beträgt ca. 1,2 km. Die Fahrzeugpuls lösen sich bei dieser Entfernung auf und machen eine Koordinierung unwirksam.

Frage 3:

Ist geplant, die LSA B26 (Hanauer Str.)/ Heinrichstraße in die Baulast der Stadt zu übernehmen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die Übernahme der Anlage in die Unterhaltungspflicht der Stadt Darmstadt wurde damals auf politischer Ebene mit Hessen mobil diskutiert. Hessen mobil als Straßenbaulastträger der B26 hat die LSA nicht der Stadt Darmstadt überlassen und zieht es auch in Zukunft nicht in Erwägung.

Frage 4:

Gibt es eine Verkehrssimulation für die B26? Wenn ja, von welchem Grünzeitenanteil der erwähnten LSA gehen diese aus und was waren die Ergebnisse?

Antwort:

Ja, die aktuelle Verkehrssimulation aus 2016 des Planfalls mit der Aufweitung B26 zeigt eine erhebliche Verbesserung des Verkehrsablaufs im Bereich Ostbahnhof – Fiedlerweg gegenüber dem Bestand. Die Verkehrssimulation belegt, dass der Rückstau in Fahrtrichtung stadteinwärts nicht das Ende des dreistreifigen Bereichs nach der Eisenbahnüberführung überschreitet. Als Kriterium zur verkehrstechnischen Bewertung des Planfalls wurde eine Ermittlung der Reisezeiten für den Linienbusverkehr und den Motorisierten Individualverkehr (MIV) von der autobahnähnlich ausgebauten B 26 bis über die Einmündung des Fiedlerwegs herangezogen. Die mittleren Reisezeiten im Linienbusverkehr wie im MIV reduzieren sich durch den mehrstreifigen Aufstellbereich vor dem Ostbahnhof um jeweils mehr als zwei Minuten.

Zusätzlich gab es eine Verkehrssimulation in 2004 im Auftrag der Stadt Darmstadt zur vorgesehenen Optimierung des Doppelknotens von Hessen mobil bzw. zur Auswirkung der Stauräume auf nachfolgenden städtischen Knoten. Als Grundlage diente ein Signalprogramm mit 120s Umlaufzeit und jeweils verschiedenen Grünzeitparametern für die Morgen- und Abendspitze.

Frage 5:

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

Antwort zu 5:

Da Hessen mobil weiterhin im Besitz der Lichtsignalanlage ist und bleibt und keinen Eingriff von städtischer Seite in ihr Signalprogramm vorsieht ist eine Aufweitung der B26 nötig.

Frage 6:

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

Antwort:

Um eine dringende und schnelle Verbesserung des ÖPNV aus dem Ostkreis kurzfristig zu erreichen ist die Aufweitung der B26 nötig. Eine stellenweise Aufweitung der B26 ist schneller umsetzbar als eine mögliche Schienenanbindung in den Ostkreis. Einer späteren Nutzung für den Schienenverkehr steht diese Maßnahme nicht entgegen.

Frage 7:

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

Antwort:

Der Magistrat hält an einer Verbesserung des ÖPNV in den östlichen Landkreis weiterhin fest und wird weiter die Möglichkeit der Schienenanbindung in den Ostkreis prüfen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Barbara Boczek
Stadträtin