

## Anfrage

Stadtrat Michael Obert (FDP/Aufbruch)

vom 22.12.2005

eingegangen 23.12.2005

20. Sitzung des Gemeinderates am 24.01.2006

TOP 31a

Vorlage Nr. 541

Öffentlich  Nichtöffentlich

verantwortlich: Dez. 5

## Vorrangschaltung für die Straßenbahn

Zusätzliche Stellungnahme des Bürgermeisteramtes:

Im Ältestenrat am 23.1.2006 wurde die Präzisierung und Vervollständigung der Stellungnahme des Bürgermeisteramtes in einigen Punkten angeregt:

Es gibt grundsätzlich drei Möglichkeiten, einen Verkehrsstrom (z. B. die Straßenbahn) zu priorisieren:

- a) **Die Schaltung läuft voll verkehrsabhängig**, d. h. die Bahn unterbricht den Signalablauf an beliebiger Stelle und setzt nach Abwicklung der Bahnanforderung wieder dort ein, wo der Programmablauf unterbrochen wurde. Diese Methode verträgt sich grundsätzlich nicht mit der Aufrechterhaltung eines Grünbandes für den IV entlang eines bestimmten Streckenzuges, ist aber überall dort sinnvoll, wo keine eindeutige Hauptrichtung vorhanden ist oder sich ein koordinierter Streckenzug nicht anschließt. Auch diese Schaltungen werden laufend optimiert (z. B. mitschalten von verträglichen Verkehrsströmen bei Bahneingriff). Voll verkehrsabhängig geregelt sind z. B. die Knoten:

Karl-Wilhelm-Platz (siehe auch Buchstabe c)  
Haid- und-Neu-Straße/Tullastraße  
Tullastraße/Rintheimer Straße  
Kaiserallee/Hildapromenade (Rathaus West)  
Kaiserallee/Yorckstraße/Blücherstraße  
Kronenplatz  
Ettlinger Tor  
Gartenstraße/Steinhäuserstraße  
u. a.

- b) **Die Nebenrichtung wird durch die Bahnanforderung unterdrückt** (= fällt aus),  
d. h. der Signalumlauf bleibt im Grunde zeitlich fixiert und bietet somit die besten Voraussetzungen für die Realisierung eines Grünbandes für den IV entlang eines bestimmten Streckenzugs. Bis vor wenigen Jahren war dies aus Gründen der begrenzten Leistungsfähigkeit der Steuergeräte die einzige Möglichkeit, den Straßenbahnverkehr bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung eines Grünbandes für den IV zu priorisieren.

Als Variable konnte allein die Anzahl der in direkter Folge möglichen Unterdrückungen festgelegt werden. Dies führte zu z. T. sehr langen Wartezeiten für den IV in der Nebenrichtung und zu den bekannten Protesten in der Bevölkerung. Schaltungen dieser Art sind noch vorhanden:

- Im Zuge der Herrenalber Straße (siehe auch Buchstabe c)
- Im Zuge der Karlstraße
- Im Zuge der Brauer-/Ebertstraße
- Im Zuge der Moltkestraße
- Im Zuge der Siemensallee
- u. a.
- 

Anmerkung:

Auf Streckenzügen, auf welchen nur eine oder zwei Straßenbahnlinien verkehren, ist eine Unterdrückung der Nebenrichtung meist auch für den IV erträglich, weil eine Mehrfachunterdrückung durch Gegen- und Folgezüge weniger wahrscheinlich ist.

- c) **Die Nebenrichtung wird durch Vorziehen vor, oder Nachschieben nach der Bahnabwicklung im gleichen Umlauf bedient.** Gleichzeitig wird ein reduziertes Grünband in Hauptrichtung aufrecht erhalten. Das Vorziehen und Nachschieben ist in einem definierten Erlaubnisbereich möglich. Vereinfacht gesagt hängt die Möglichkeit des Vorziehens und Nachschiebens von der Qualität des Grünbandes in Hauptrichtung ab. Oder anders ausgedrückt, wenn ein Grünband für den IV in Hauptrichtung keine Rolle mehr spielt, nähert sich diese Art der Schaltung der voll verkehrsabhängigen Schaltung nach Buchstabe a) an. In ungünstigen Fällen kann auch bei einer vorhandenen Option für das Vorziehen und Nachschieben die Nebenrichtung bei Bahneingriff unterdrückt werden, wenn aktuell keine Erlaubnisbereiche zur Verfügung stehen.

Die Anzahl der tatsächlichen Unterdrückungen sind allerdings signifikant geringer als bei Schaltungen nach Buchstabe b). Gerade am Gottesauer Platz hat die neue Schaltung zu sichtbaren Verbesserungen und einer hohen Akzeptanz durch den IV geführt.

Vorziehen und Nachschieben ist zwischenzeitlich realisiert (Streckenzüge und Einzelknoten):

- Durlacher Tor
- Durlacher Allee (zw. Gottesauer Platz und Ostring)
- Durlacher Allee/Pfinztalstraße/Pforzheimer Straße/Ernst-Friedrich-Straße (Durlacher Stachus)
- Streckenzug im Zuge der Straßenbahn nach Wolfartsweier
- Ostring/Mannheimer Straße
- Haid- und-Neu-Straße/Tullastraße
- Ettlinger Straße/Poststraße/Rüppurrer Straße
- Ettlinger Straße/Nebeniusstraße
- Ettlinger Straße/Baumeisterstraße (z. Zt. Baustellensignalisierung)
- Pulverhausstraße/Otto-Wels-Straße
- Pulverhausstraße/Rheinhafenstraße/Eckener Straße

- Kaiserallee (zw. Schillerstraße und Entenfang)
- Lameystraße/Hardtstraße
- Lameyplatz
- Honsellstraße/Starckstraße
- Mühlburger Bahnhof
- Neureuterstraße/Rheinstraße
- Karlstor

In Vorbereitung für die Jahre 2006/2007 sind folgende Streckenzüge und Einzelknoten

- Herrenalber Straße
- Rheinbrückenstraße
- Mühlburger Tor
- Karl-Wilhelm-Platz

Die Optimierung und Anpassung von Signalschaltungen an die aktuelle Verkehrslage ist ein andauernder Prozess. Für die Erneuerung von Steuergeräten und in Folge davon auch die Erneuerung der örtlichen Software sind neben verkehrlicher Belange auch der bauliche Zustand (Instandsetzungs- und Wartungsaufwand) der Steuergeräte und der Außenanlagen maßgebend. In jedem Fall erfolgt mit der Erneuerung einer Anlage auch die Umstellung auf die moderne, stromsparende und wartungsärmere 40-Volt-LED-Technik. Insoweit ist eine seriöse Vorschau von mehr als zwei Jahren nicht möglich.

Anmerkung zum Begriff „Feuerwehrschtaltung“:

Feuerwehrschtaltungen sind ausschließlich für den Notfall konzipiert und nur im Notfall anwendbar. Die Feuerwehrschtaltung schaltet ohne Kompromiss eine Fahrstrecke für Notfallfahrzeuge auf Dauergrün. Feuerwehrschtaltungen sind in Karlsruhe nicht realisiert.