

Bericht über den Verkehrsversuch am Platz der Freiheit

1. Einleitung

Der Platz der Freiheit (Europakreuzung) bildet einen zentralen Verknüpfungspunkt im innerstädtischen Verkehrssystem der Universitäts- und Hansestadt Greifswald. Durch das Aufeinandertreffen von vier Hauptverkehrsstraßen und der Lage am Rande der Innenstadt existieren vielfältige Nutzungsanforderungen sowohl für den Kfz- als auch für den Fußgänger- und Radverkehr. Täglich befahren etwa 32.250 Kfz und 14.000 Radfahrer den Knotenpunkt. Ebenso wird die Kreuzung sehr stark von Fußgängern frequentiert.

Die Lichtsignalsteuerung bestimmt maßgeblich die Verkehrsabwicklung an diesem Knotenpunkt. Dabei erwarten alle Verkehrsteilnehmer einen sicheren und zügigen Verkehrsablauf.

Das hohe Kfz-Aufkommen nach der Wende und die damit verbundenen Rückstaus weit in den Zufahrten der Kreuzung erforderten in der Vergangenheit vielfältige Änderungen in der Signalsteuerung. Zusätzlich wurde die damals vorhandene Sperrfläche im Hansering zur Bewältigung des Verkehrsstromes als zweite Linksabbiegespur in die Wolgaster Straße eingerichtet. Derartige Maßnahmen und die Entlastung der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen vom Kfz-Verkehr durch den Bau der Ortsumgehung sorgen heute für eine verträgliche Verkehrsabwicklung des Kfz-Verkehrs an der Europakreuzung.

Wie kann der Verkehrsablauf nicht motorisierter Verkehrsteilnehmergruppen an der Europakreuzung verbessert werden? Mit dieser Frage beschäftigen sich Mitarbeiter der Stadtverwaltung und der Polizei in zunehmendem Maße.

Durch die weiträumigen Flächen für den Kfz-Verkehr, die zum Teil bereits jetzt nicht genutzt werden, ergeben sich zusätzliche Wartezeiten. Eine Änderung der Straßenraumgestaltung würde sich positiv auf die Umlaufzeit der Signalanlage auswirken und damit Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer verringern.

Gleichzeitig müssen Aufstellflächen und Furten dem Verkehrsaufkommen der Fußgänger und Radfahrer angepasst werden.

Mit der Planung für den Umbau des Platzes der Freiheit für die Diagonalquerung der Radfahrer, als Bestandteil des Radverkehrsplanes, wurde in dem dazu erstellten Verkehrsgutachten die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr bei Wegfall der zweiten Linksabbiegespur vom Hansering in die Wolgaster Straße nachgewiesen. Straßenverkehrsbehörde und Polizei wollten dies, nicht zuletzt auch durch die vielen Kritiker, in der Praxis überprüfen.

Auf der Grundlage des § 45 (1) Nr.6 der StVO wurde die zweite Linksabbiegespur im Hansering zur Wolgaster Straße als Verkehrsversuch gesperrt. Das Ergebnis soll dann bei zukünftigen Umbaumaßnahmen am Knotenpunkt mit einfließen.

2. Ausführung

Auf der Grundlage einer verkehrsrechtlichen Anordnung wurde die am Fahrbahnteiler anliegende Linksabbiegespur durch Leitbaken für den Fahrzeugverkehr gesperrt. Die Sperrung wurde am 02.07.2012 zum Zeitpunkt der Ferien ausgeführt und sollte ursprünglich bis zum 31.07.2012 gelten. Um Zweifel an der Repräsentativität bei der späteren Bewertung auszuschließen, wurde die Sperrung über das Ende der Ferienzeit bis zum 31.08.2012 verlängert. Für die verbleibende Linksabbiegespur wurde die max. Grünzeit von 20 sec. entsprechend dem Verkehrsgutachten auf 26 sec. verlängert.

3. Dokumentation

3.1 Fachliche Begleitung

Der Verkehrsversuch wurde durch Polizeibeamte sowie Mitarbeiter des Stadtbauamtes sowie des Tiefbau- und Grünflächenamtes begleitet.

3.2 Durchführung

Als maßgebendes Bewertungskriterium für die Qualität des Verkehrsablaufes wurde die Anzahl der Halte in der Linksabbiegespur bei Auslastung der maximalen Grünzeit von 26 sec. festgelegt.

Es gab verschiedene Herangehensweisen:

- Visuelle Beobachtung

Über den gesamten Zeitraum der Sperrung wurde von Mo-Fr in der Zeit von 7-9 Uhr und 14-16.30 Uhr, unter Einbeziehung der Spitzenstunde des Kfz-Verkehrs laut Verkehrsgutachten, die Kfz-Belegung in der Linksabbiegespur beobachtet. In regelmäßigen Abständen wurde die Belegung durch Fotos dokumentiert und parallel dazu Aufzeichnungen zum Abbau des Rückstaus während der Grünphase vorgenommen.

Außerdem wurde stichprobenartig über den gesamten Zeitraum der Sperrung der Verkehrsablauf beobachtet und die Ergebnisse dokumentiert.

- Zählmethodik

Bevorzugt an Dienstagen und Donnerstagen am frühen Vormittag und nachmittags zur Spitzenstunde des Kfz-Verkehrs wurden die Kfz gezählt, die mit Beginn der Grünphase die Haltlinie im Kreuzungsbereich überfahren. Kfz, die nicht in der ersten Grünphase die Kreuzung passieren konnten, wurden im Rückstau registriert, sofern sie bereits bei Grünphasenbeginn in der Linksabbiegespur standen. Die Zahlen wurden in Diagrammen dargestellt.

4. Auswertung

Die an den Verkehrsversuch unter Punkt 3.1. genannten Beteiligten haben jeweils ihre Ergebnisse zusammengestellt und in einer gemeinsamen Beratung ausgewertet.

5. Ergebnis

Alle Beteiligten konnten auf der Grundlage ihrer Aufzeichnungen nachweisen, dass (abgesehen von singulären Ereignissen wie Unfall im Bereich der Kreuzung, extrem langsam fahrende Lkw- hier die Schausteller zum Fischerfest), alle Kfz, die mit Beginn der Grünphase in der Linksabbiegespur standen, spätestens in der nächsten Grünphase die Kreuzung passieren konnten.

In der Beurteilung dieses Ergebnisses bezüglich der Qualität des Verkehrsablaufes am Platz der Freiheit ist festzustellen, dass auch mit einer Linksabbiegespur ein qualitativ guter Verkehrsablauf für den Kfz-Verkehr gewährleistet werden kann.

Der Verkehrsversuch machte auch deutlich, dass zumindest in den Spitzenstunden der Verkehrsablauf in der Geradeauspur problematisch war.

6. Fazit

Bei Umbaumaßnahmen am Platz der Freiheit kann zum Erreichen der in der Einleitung genannten Zielstellung- die Verbesserung des Verkehrsablaufes für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer- die zweite Linksabbiegespur im Hansering zur Wolgaster Straße entfallen.

Aus Sicherheitsgründen sollte die zweite Fahrspur in der Wolgaster Straße (Einfädelungsspur) als Zufahrt für hinter dem Kreuzungsbereich anliegende Grundstücke beibehalten werden.

Der zeitweise in der Geradeauspur im Hansering zur Anklamer Straße nicht befriedigende Verkehrsablauf, ist bei der Signalisierung des Knotenpunktes zu beachten.

Heidrun Enders