

Ampel kaputt – Koalitionsverhandlungen bei den Regelwerken

Liebe Leserinnen und Leser,

Ampel kaputt! Diese aktuelle Meldung lässt uns Verkehrsplanende aufhorchen. Die Schadensmeldungen sind vielfältig und hängen von der Fahrtrichtung ab. Manche berichten von zu viel Rot, was zu langen Wartezeiten führt. Andere berichten von vielen Phasenwechseln mit Gelb, sodass zu wenig Grün übrigblieb. Übereinstimmung gibt es bei den Wirkungen – zu viel Rückstau.

Will man eine Analogie zwischen der politischen Ampel und der Verkehrsampel herstellen, dann wohl am besten die Analogie mit einer verkehrsabhängigen Ampelsteuerung. Detektoren erfassen die aktuelle Nachfrage (= Stimmung). Die Steuerung ermittelt damit eine Umlaufzeit, die den Anteil der Gelbzeit bestimmt. Dann verteilt sie die Rot- bzw. Grünzeiten für die unterschiedlichen Richtungen. Diese Verteilung sollte möglichst optimal für das gesamte System sein. Im Fall von Überlastungen, bei denen alle Richtungen mehr Freigabezeit anfordern, wird aus der verkehrsabhängigen Steuerung eine Festzeitsteuerung mit langen Umlaufzeiten. Das hat bei der politischen Ampelsteuerung offensichtlich nicht gut funktioniert. Die Detektoren meldeten ungewöhnlich hohe Anforderungen. Das Optimierungsziel der Steuerung war unklar. Beides führte im Ergebnis zu einer nervösen Steuerung mit schwer verständlichen Regeln.

Jetzt gibt es Neuwahlen, denen Koalitionsverhandlungen zur zukünftigen Steuerung folgen werden. Die Erwartungen der Wähler werden unverändert hoch sein, so wie die Erwartungen an Ampelsteuerungen: Meine Richtung zuerst, andere Lösungen sind eine Enttäuschung.

Was Sie vermutlich überraschen wird, auch bei der FGSV gibt es gerade Koalitionsverhandlungen. Wir entwickeln die nächste Generation der Regelwerke für die Gestaltung unserer Verkehrsanlagen. Koalitionspartner sind die Regelwerke RIN, RAS_t, ERA, EFA, EAÖ, RAL, RAA und auch das HBS*. Die Regelwerke formulieren die Anforderungen an die Gestaltung der Verkehrsanlagen in Form von Zielgrößen für die Angebotsqualität und die erforderlichen Breiten. Diese Anforderungen beeinflussen dann die Netzform und die Straßenraumgestaltung. Die Anforderungen der Regelwerke müssen zusammenpassen und die Ansprüche der Stakeholder Fuß-, Rad-, Auto- und Öffentlicher Verkehr sowie Umfeld und Umwelt angemessen berücksichtigen.

Dieses Heft gibt einen Einblick in die Vorarbeiten für das zukünftige Regelwerk, die sich mit der Angebotsqualität beschäftigen. Der erste Beitrag zeigt weiterentwickelte Funktionen für die Fortschreibung der RIN, mit denen die Angebotsqualität von Verbindungen für den Pkw und den ÖV bewertet werden kann. Der zweite Beitrag fokussiert auf

Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Markus Friedrich

Universität Stuttgart,
Lehrstuhl für Verkehrsplanung und
Verkehrsleittechnik

Mitglied des Wissenschaftlichen
Beirats dieser Zeitschrift



die Angebotsqualität im öffentlichen Verkehr und erläutert den Einfluss des ÖPNV-Angebots auf die Nachfrage. Der dritte und vierte Beitrag machen Verbesserungsvorschläge für das HBS. Sie betrachten die Angebotsqualität auf innerörtlichen Netzabschnitten für den Pkw und den ÖPNV, die sich aus der Pkw-Fahrtgeschwindigkeit bzw. der ÖPNV-Beförderungsgeschwindigkeit ergibt. In beiden Fällen wird die Nutzung von Messdaten für die Ermittlung der Angebotsqualität vorgeschlagen. Beim Pkw sollen hierfür Floating-Car-Daten genutzt werden. Im ÖPNV können die Zeiten bei bestehenden Linien direkt gemessen werden, bei geplanten Linien sollen Messfahrten durchgeführt oder die Zeiten ersatzweise mithilfe eines Berechnungsverfahrens ermittelt werden. Im letzten Beitrag wird gezeigt, wie die RIN-Methode zur funktionalen Gliederung von Verkehrswegenetzen für die Konzeption eines landesweiten Radnetzes genutzt werden kann.

* Bezeichnung der Regelwerke

RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RAS _t	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen
RAA	Richtlinien für die Anlage von Autobahnen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen

Zum Stand der Koalitionsverhandlungen zwischen den Regelwerken kann ich im Politikersprech berichten, dass die Gespräche konstruktiv verlaufen und die bisherigen Ergebnisse vielversprechend sind. Und wir stehen natürlich kurz vor dem Durchbruch. Der nächste Koalitionsvertrag wird hoffentlich trotzdem vor dem Regelwerk fertig und genauso gut wie unser Regelwerk.

Ihr

Markus Friedrich