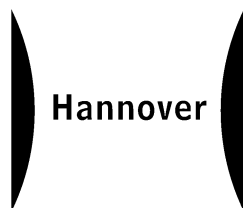


Landeshauptstadt



Hannover



An den Stadtbezirksrat Linden-Limmer (zur Kenntnis)

	Antwort
Nr.	15-1537/2010 F1
Anzahl der Anlagen	0
Zu TOP	9.1.2.

**Antwort der Verwaltung auf die
Anfrage Vorrangschaltung des ÖPNV bei Lichtzeichenanlagen
Sitzung des Stadtbezirksrates Linden-Limmer am 25.08.2010
TOP 9.1.2.**

Durch den Antrag der SPD-Bezirksratsfraktion die Vorrangschaltungen des ÖPNV optimieren zu lassen, sind Fragen hinsichtlich des Verfahrens aufgetreten. So stellt sich die Frage, wie der ÖPNV sich den Vorrang holt, so sind hier Induktionsschleifen, GPS-Verfahren bzw. manueller Eingriff durch die Fahrer im Gespräch. Darüber hinaus ist es sicher wissenswert, wie sich das Holen des Vorranges, auf die Restumläufe der Schaltung auswirkt. Wir fragen daher die Verwaltung.

1. Wie wird der Vorrang für den ÖPNV ausgelöst und wie lange dauert es bis dieser gewährt wird?
2. Wie wirkt sich der Vorrang auf den Restumlauf aus, wird die Schaltung am unterbrochenen Punkt aufgesetzt oder fallen einzelne Phasen einfach aus?
3. Gibt es eine Höchstdauer an Wartezeiten bis die durch den Vorrang Wartenden spätestens ihre Grünphase bekommen?

Antwort

Zu 1:

Der Vorrang für die Stadtbahn wird mittels im Gleis installierter Koppelpulen für die An- und Abmeldung sichergestellt. Beim Befahren der Anmeldekoppelpule wird ein entsprechender Impuls über ein Kabel an das Signalsteuergerät weitergeleitet, so dass die Steuerungslogik hier die passende Signalphase zeitgerecht einleiten kann. Nach dem Überfahren der Abmeldekoppelpule kann die Stadtbahnphase verlassen werden und die anderen Verkehrsströme können in ihren zugeordneten Signalphasen freigegeben werden. Neben der Anmeldung über eine Koppelpule kann die Anmeldung auch über Kontakte der Weichensteuerung erfolgen. Darüber hinaus finden bei größeren Abständen zwischen den Haltestellen zusätzlich Voranmeldungen aus dem benachbarten Signalsteuergerät Verwendung. Bei der Vorrangschaltung für den Bus erfolgt die Ortung des Fahrzeuges über das GPS-System. Sobald der Bus einen vorher festgelegten Koordinatenpunkt der digitalen Stadtkarte, der im Bordrechner festgelegt ist, erreicht hat, sendet er über Funk ein Datentelegramm an das Signalsteuergerät. Hier kann dann ebenfalls die passende Signalphase zeitgerecht eingeleitet werden.

Nachdem der Bus die Signalanlage passiert hat (die Strecke wird über einen Wegstreckenzähler im Bus ermittelt), sendet der Bus ein entsprechendes Abmeldetelegramm an das Signalsteuergerät und es können anschließend die anderen Verkehrsströme freigegeben werden. Im normalen Stadtbahn- und Busbetrieb wirken die Fahrer bei der Vorrangschaltung nicht mit. Lediglich bei der Ausfahrt aus Endhaltestellen oder vereinzelt auch aus Umsteigehaltestellen fordern die Fahrer ihr Signal per Knopfdruck an (IMU- Schleifen in der Fahrbahn bzw. im Gleisbereich; Induktive Meldungs- Uebertragung).

Zu 2:

Dies kann unterschiedlich sein. Beim Vorhandensein einer Koordinierung (grünen Welle) auf einem Straßenzug kann es auf Grund der Koordinierungsbedingungen durchaus dazu kommen, dass eine Signalphase ausfällt. Bei der so genannten freien Steuerung ist es nicht nötig, dass eine Signalphase komplett ausfällt.

Zu 3:

Bei Fußgängersignalanlagen wird im Regelfall eine maximale Wartezeit für Fußgänger in der Steuerungslogik abgefragt. Ist diese Zeit von in der Regel 35 bis 45 Sekunden erreicht, wird in die Fußgängerphase umgeschaltet, auch wenn sich dann noch Kraftfahrzeuge der Signalanlage nähern. Ist die Fußgängersignalanlage mit einer Vorrangschaltung für den ÖPNV ausgestattet, wird den Fußgängern eine längere Wartezeit zugemutet, und zwar bis sich das öffentliche Verkehrsmittel abgemeldet hat bzw. bis eine maximale Wartezeit von in der Regel 80 bis 90 Sekunden erreicht ist. Diese Wartezeit kann sich auch bei einem Betrieb der Anlage in koordinierter Steuerung (Grüne Welle) einstellen. Bei Knotenpunktsignalanlagen gibt es eine Höchstdauer an Wartezeit nur indirekt über die Umlaufzeit (montags bis freitags tagsüber 90 Sekunden) sowie über die maximal zu haltende Freigabezeit für ein öffentliches Verkehrsmittel. Hier können im Einzelfall auch schon einmal Wartezeiten von über 100 Sekunden auftreten.

18.62.10
Hannover / 25.08.2010