

Auszug aus der Niederschrift über die 07. Sitzung der Bürgerschaft am 16.10.2025

Zu TOP: 7.6

Zum Verkehrsversuch Heinrich-Heine Ring

Einreicher: Jarod Schilke, AfD Fraktion

Vorlage: kAF 0114/2025

Anfrage:

1. Warum wurde der Verkehrsversuch frühzeitig abgebrochen?
2. Welche Erkenntnisse hat der Verkehrsversuch hervorgebracht, die nicht vorher schon zu erahnen waren?
3. Welche Kosten hat der Verkehrsversuch verursacht und sind noch Folgekosten zu erwarten, welches Haushaltsprodukt diente dafür?

Herr Dr. Raith antwortet wie folgt:

zu 1.:

Der Verkehrsversuch wurde wegen des großen Drucks der Öffentlichkeit abgebrochen.

zu 2.:

Keine. Der Verkehrsversuch wurde abgebrochen, bevor die erkannten Schwachstellen beseitigt werden konnten. Valide Aussagen zur Machbarkeit der geplanten Verkehrsführung sind auf dieser Basis nicht möglich.

Herr Dr. Raith führt detailliert aus:

Dem Versuch lag eine Leistungsfähigkeitsberechnung der LSA am Knoten Thomas-Kantzow-Straße zugrunde. Zur Optimierung wurde die Ampelsteuerung verkehrsabhängig mit erhöhter Umlaufzeit neu programmiert.

Im Versuch konnte die berechnete Leistung an diesem Knoten jedoch nicht erreicht werden. Ursache hierfür waren nach Beobachtung der Verwaltung die beiden angrenzenden Fußgängerampeln. Um es einfach auszudrücken: Da deren an feste Umlaufzeiten gebundene Steuerung unverändert belassen worden war, hat die grüne Welle nicht mehr funktioniert und v.a. die jeweils vorgelagerte Fußgängerampel hat den Zufluss zum Hauptknoten unterbrochen. Damit konnte nicht die in der Leistungsfähigkeitsberechnung zugrunde gelegte Verkehrsmenge während der Grünphase im Heinrich-Heine-Ring die Kreuzung passieren.

Eine Koordinierung der Lichtsignalanlagen zu einer Grünen Welle für beide Fahrtrichtungen gleichzeitig muss jedoch sehr aufwändig berechnet werden, so dass zunächst versucht wurde, schrittweise das Signalprogramm der beiden Fußgängerampeln zu optimieren.

Der Verkehrsversuch wurde abgebrochen, bevor eine Grüne Welle wieder erreicht wurde. Hierzu sollten als nächster Schritt die Grünphasen der Fußgängerampeln reduziert und alle Ampeln wieder auf feste Umlaufzeiten gestellt werden – schließlich würde mit dem Umbau die vom Fußgänger zu querende Straßenbreite von rund 20 m auf 10 m reduziert, so dass auch bei verkürzter Grünphase ein Queren in einem Zug möglich bleibt.

Die bisherigen Ergebnisse lassen weder eine Aussage dazu zu, ob der berechnete mögliche Durchfluss am Hauptknoten erreichbar und ausreichend gewesen wäre, wenn keine Beeinträchtigung durch die Fußgängerampeln vorliegt. Noch wurde herausgefunden, wie stark bei optimaler Steuerung eine möglicherweise doch unvermeidbare Fahrzeitverlängerung in der Spitzenstunde ausfällt.

zu 3.:

Die Kosten für den Verkehrsversuch belaufen sich ohne die Anbindung Ehm-Welk-Weg auf 60.640 €.

Zu den tatsächlichen finanziellen Auswirkungen wird auf die vorherige Antwort verwiesen.

Herr Schilke bittet um Auskunft, ob der Verkehrsversuch aufgezeigt habe, dass eine Reduzierung der Fahrspuren nicht möglich sei.

Herr Dr. Raith berichtet, dass die Probleme anders aufgetreten seien, als im Vorfeld berechnet. Eine valide Aussage könne nicht getroffen werden, da der Verkehrsversuch abgebrochen wurde, bevor Optimierungsmöglichkeiten umgesetzt werden konnten.

Zur Nachfrage von Frau Graf zu den Kosten der erforderlichen Fahrbahnmarkierung kann Herr Dr. Raith keine Aussage tätigen.

Auf die beantragte Aussprache wird verzichtet.

für die Richtigkeit der Angaben: gez. i.A. Steffen Behrendt

Stralsund, 30.10.2025