

Fragen SeVa 25.02.2015, TOP 2 Czernyring

Untersuchung Retzko/Topp:

1. Wie unterscheiden sich Szenario 4A und 4B. Heißt Maximalprognose, dass ein Worst Case (Z.B. Modal Split, maximale Aufsiedelung) unterstellt wurde, oder wie ist „maximal“ zu verstehen
2. Was bedeutet die getrennte Ermittlung für die Knoten Czernybrücke und Montpellierbrücke? Kann das heißen, dass ein und die selbe Fahrt, gleich zwei Mal enthalten ist, weil die beiden Brücken alternativ genutzt werden könnten (z.B. in der Relation Bergheim – Bahnstadt)?
3. Was bedeutet in der Prognose 4B das Vernachlässigen von Widerständen, also die Annahme maximal leistungsfähiger Knoten? Ist dies nicht ein unrealistisches Szenario?
4. Warum hat Habermehl und Follmann die Variante 4E nicht 1:1 übernommen, sondern ein „Abgleich der äußeren Belastungen der Knoten“ vorgenommen. Hieraus resultieren wesentlich höhere Werte im Streckenverlauf Czernyring, z.B: Spitzenstunde nachmittags Czernyring im Bereich Jareckistraße in der Summe rund 2.200 Kfz/h statt bei R+T nur 1.500? R+T hat doch für den Czernyring auch eine vollständige Prognose mit Abbildung aller Knoten vorgelegt

Weitere Fragestellungen:

5. Trifft es zu, dass im Dimensionierungsansatz mit 4 Fahrspuren bei 90 Sec. Umlaufzeit die Fußgänger von/zur Straßenbahn/Hbf nur 14 Sec. Freigabezeit erhalten = 1/6 der Gesamtzeit, d.h. in 5 von 6 Fällen vor einer roten Ampel stehen?
6. Die 4 Aufstellspuren wurden damit begründet, dass man hierdurch die Wartezeit für Straßenbahnfahrgäste zum Hbf (bis zu 74 Sec.) verkürzen KÖNNE. Warum wurde zur Verkürzung kein konkreter Schaltungsplan entwickelt? Wie soll die Umlaufverkürzung erfolgen, wenn für den Verkehrsstrom West-Ost die Freigabezeit bereits nur 36% des Umlaufs ist (35 Sec.)? Ist konkret bei einer Freigabezeit von 20 (35 – 15) Sec. für den Kfz-Verkehr bei weiterhin nur 14 Sec. für Fußgänger und Umlaufzeit 75 Sec. der Knoten leistungsfähig und wenn ja, wo wurde das berechnet?
7. Trifft es zu, dass auch der Kfz Verkehr (West-Ost-Richtung) gerade einmal eine durchgehende Grüne Welle von 14 Sec. (1/6 der Zeit) hat und sonst durch die dichte Folge der Ampeln keine weitere Grüne Welle möglich ist? Stimmt es dass bei einer Verkürzung der Umlaufzeit auf 75 Sec. gar keine grüne Welle mehr übrig bleibt?

8. Müsste nicht das direkte Linksabbiegen aus dem Czernyring in die Jareckistraße unterbunden werden? Könnte nicht allein hierdurch die Fußgängerzeit Straßenbahn – Hbf um die hierfür vorgesehenen 21 Sec. (18 Sec. (3 Sec. Räumzeit) von 14 auf 35 Sec. mehr als verdoppelt werden? Wäre nicht das Linksabbiegen vom Czernyring bei der Einsteinstraße wesentlich unschädlicher und die Bahnstadt (Skylabs, Technologiepark) hier genauso gut erreichbar?
9. Trifft es zu, dass der Gutachter H+F an keiner Stelle untersucht hat, ob 4 Fahrspuren notwendig sind, sondern nur die Dimensionierung der Knoten berechnet hat und daraus die notwendige Zahl und Länge von Aufstellspuren? Trifft es insbesondere zu, dass allein schon wegen der einspurigen Zuführung am Czernyplatz im folgenden Verlauf keine zwei Spuren notwendig sein können, sondern erst unmittelbar vor der Kreuzung Wasserturm entsprechende Aufstellspuren notwendig sind? Wo könnten weitere Fahrspuren ohne Auswirkungen auf Leistungsfähigkeit herausgenommen werden?
10. Wie soll der Radverkehr von der Jareckistraße zur Bahnhofsbrücke geführt werden? Ist es richtig, dass diese mit den Fußgängern über den Platz an T1 fahren müssten um dann die Fußgängerquerung an der Straßenbahnhaltestelle zu nehmen (Umweg, Gefährdung Fußgänger)? Wie soll die von Herrn Thewalt im BBR angesprochene direkte Führung erfolgen? Würde nicht hierzu eine weitere Ampelphase im Konflikt mit den Linksabbiegern aus Jareckistraße entstehen, so dass die Leistungsfähigkeit des Knoten weiter sinkt und sodann die versprochene Verlängerung der Phase für Fußgänger bei der Straßenbahn erst Recht nicht möglich ist?
11. Wie soll der Radverkehr von der Bahnstadt über den Czernyring zur Montpellierbrücke geführt werden? Trifft es zu, dass bei Fahrt auf der Südseite des Czernyrings bis zur Montpellierbrücken bis zu 4 (!) Phasen (Dreiecksinsel, Überquerung Speyerer Straße, Überquerung Carl-Benz-Straße, Überquerung Czernyring abzuwarten sind, während die Autos in einem Zug abbiegen können? (T. verweist auf den Zweirichtungsweg auf der Nordseite Czernyring; nur der bringt auch nix, weil man auf der Montpellierbrücke auf der richtigen Seite fahren muss und es auch z.B. zum Römerkreis schon intuitiv tut und weil man auch hier z.B. an der Straßenbahnhaltstellen mindestens drei Phasen zum Überqueren Speyerer Straße / Czernyring braucht.
12. Warum wurde der bisherige Baumbestand überhaupt nicht berücksichtigt, könnten nicht einzelne Standorte erhalten werden? Immerhin hat die Bahnstadt sehr wenig Bestandsgrün