



Auf der Pieschener Molenbrücke gibt es keine Ampeln, dafür umso mehr in Richtung Innenstadt. Dort soll es für Radfahrer bald schneller gehen.

Foto: Robert Michael

Grüne Welle für Radfahrer geplant

Durch das System Vamos sind schon Bahnen schneller geworden, jetzt kommt der Radverkehr dran.

VON KAY HAUPE

Seit 2003 wird das Verkehrsmanagementsystem Vamos in Dresden aufgebaut. Inzwischen läuft die dritte Phase bis 2020, für die Dresden erneut Fördergeld vom Bund erhält, immerhin 3,1 Millionen Euro. Es ist ein Gemeinschaftsprojekt von Stadtverwaltung und der Fakultät Verkehrswissenschaften der TU Dresden.

? Was hat sich verbessert?

Seit der Einführung haben sich mehrere positive Effekte eingestellt. Mit der Optimierung der Nord-Süd-Route konnten die Straßenbahnlinien 3 und 7 um drei Minuten, die der Linie 8 um eine Minute verkürzt werden. Möglich wurde das vor allem durch intelligente Ampelschaltungen, bei der die Bahnen Vorrang je nach ihrer Ankunftszeit erhalten. Außerdem konnten durch die Vorgabe der Geschwindigkeit unnötige Rothalte vermieden werden und die Bahnen waren energiesparender unterwegs. Doch nicht nur der öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) soll sich mit Vamos verbessern. „Wir wollen für alle Verkehrsteilnehmer bessere Lösungen finden“, sagt Jürgen Krimmling, Professor für Verkehrsleitsysteme und Prozessautomatisierung an der TU. Ziel ist es, durch eine intelligente Ampel-

steuerung die grüne Welle für den Individualverkehr durch den ÖPNV möglichst nicht zu unterbrechen. Das funktioniert häufig auch im Kontext mit parallel fahrenden Buslinien. Zudem gibt es Hinweise über dynamische Hinweistafeln im gesamten Stadtgebiet, auf welchen Strecken sich Staus gebildet haben und auf welchen Elbebrücken viel Verkehr herrscht. Das sei auch angesichts der täglich 112.000 Einpendler aus dem Umland von Dresden wichtig, sagt Reinhard Koettnitz, der Leiter des Straßen- und Tiefbauamtes. Das Parkleitsystem informiert über freie Plätze im Stadtgebiet.

? Wie werden Staus umgangen?

Hat das Verkehrsleitsystem eine Strecke mit erhöhtem Verkehrsaufkommen und längeren Wartezeiten ausgemacht, können auf den dynamischen Wegweistafeln die Richtungspfeile verändert werden. „So gibt das System eine neue Verbindung vor“, sagt Koettnitz. Das funktioniert aber nur, wenn parallel dazu die Ampelzeiten verändert würden, damit der Durchfluss in die bevorzugte Richtung funktioniert. Gleichzeitig müssen alle nachfolgenden Kreuzungen dahingehend umgestellt werden. Diese Entscheidungen werden alle automatisch vom Computer getroffen, es greift kein Mensch ein, sagt Jürgen Krim-

ling. In anderen Städten wie Stuttgart werde das von bis zu 18 Mitarbeitern gesteuert.

? Wie soll der Radverkehr profitieren?

Zumindest eine Pseudo-Grüne-Welle soll es noch dieses Jahr für Radfahrer geben, sagt der Tiefbauamtschef. Derzeit arbeiten die Verkehrswissenschaftler der TU an der App Bike Now. Sie soll Radfahrern die Geschwindigkeit anzeigen, mit der sie die nächste Ampel bei grün passieren können. Dafür müsste die Strecke eingegeben werden, die man fährt, und das Handy am Lenker befestigt werden, falls es keine akustischen Informationen gibt. Inwieweit dies praktikabel ist, bleibt abzuwarten. Wann die App einsatzbereit ist, konnte bei der gestrigen Pressekonferenz noch niemand sagen. Zusätzlich soll auf der Dohnaer Straße getestet werden, wie ein besserer Durchfluss für Radfahrer zu schaffen ist, ohne Autos auszubremsten.

? Wie funktioniert Vamos?

Um die nötigen Daten zu erhalten, wird der Verkehr auf den Dresdner Straßen umfassend überwacht. Mehr als 1.000 Datenquellen werden dafür angezapft. So gibt es 41 Dauerzählstellen im Asphalt für den Kfz-Verkehr und fünf für Radfahrer. Rund 500 Flottenfahrzeuge wie Taxis und Busse

sind mit GPS-Sendern ausgestattet, die in sehr kurzen Abständen Daten an die Zentrale auf der Lohrmannstraße senden. Dazu kommen 86 sogenannte Traffic Eyes, die vorwiegend in Lichtmasten installiert sind. Ihre Sensoren erfassen, wie schnell Autos, Lkw, Busse und Bahnen sind und ob sich der Verkehr staut. Zudem ist jede Ampel der Stadt mit einer dynamischen Steuerung ausgestattet. Bodensensoren erfassen die Länge der wartenden Fahrzeuge und können bei Bedarf längere Grünphasen in der Leitzentrale anmelden.

? Was sind die weiteren Vamos-Ziele?

Die meisten Dresdner sind anders mobil als noch vor zehn Jahren. Zwar steigt die Zahl der Pkw-Anmeldungen, doch die Summe der gefahrenen Autokilometer bleibt gleich, sagte Verkehrsbürgermeister Raoul Schmidt-Lamontain (Grüne). Dagegen melden die Verkehrsbetriebe mit 160 Millionen Fahrgästen neue Nutzerrekorde, tendenziell steige auch die Zahl der Radfahrer. „Denen müssen wir jetzt auch bessere Bedingungen bieten, die über Vamos möglich sind“, so der Bürgermeister. Grundsätzlich soll das System den Verkehrsfluss aller Nutzer in Dresden verbessern. Wie das funktioniert, darüber hält Professor Krimmling deutschlandweit Vorträge. ► **Kommentar**