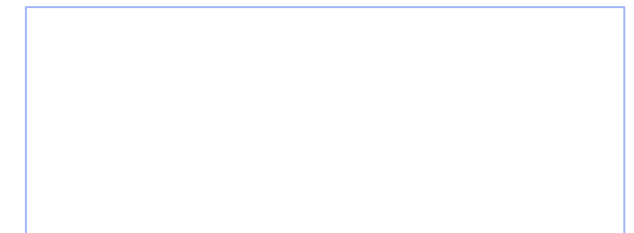


07.05.2026

Zuflusssteuerung/ „Pfortnerampel“ Berliner Straße

Bewertung und Handlungsempfehlung

Tiefbau- und Vermessungsamt



1. Ausgangslage
2. Datenbasis
3. Bewertung und Handlungsempfehlung

Sinn der Zuflusssteuerung („Pförtnerampel“)

Zuflussdosierung, d. h. „Portionierung“ der Fahrzeuge, mit dem Ziel den Stau auf Bereiche außerhalb des Zentrums verlagern, wo er nicht so viele Menschen belastet



Verkehr fließt in der Innenstadt besser



Zugewinn für andere Verkehrsteilnehmende (Chancengleichheit im Straßenverkehr/Verkehrsraum) Anwohnende, Bus/ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, Rettungsdienste

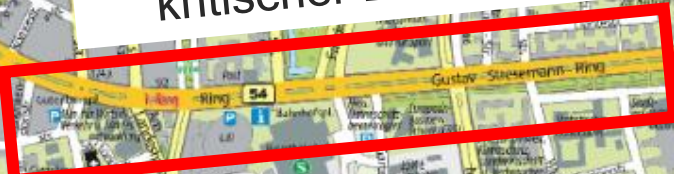
Ausgangslage



Dürerplatz



kritischer Bereich



Zuflusssteuerung



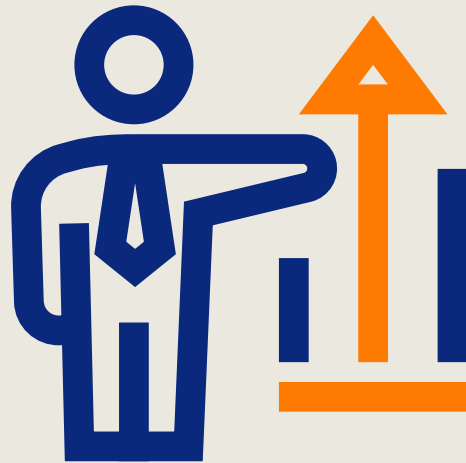
Berliner Straße



Fragestellungen

- Wie verändert sich durch die Pfortnerung (Zuflusssteuerung) die **Gesamtreisezeit**?
- Wie verändern sich durch die Zuflusssteuerung die inneren **Reisezeiten** auf stark belasteten, **innerstädtischen Streckenabschnitten**?
- Welchen Effekt hat die Zuflusssteuerung auf die **Verkehrsqualität** (Fußgänger & ÖPNV)?





Beobachtung

- Gesamtreisezeit zwischen Berliner Straße und Dürerplatz mit aktiver und deaktivierter Zuflusssteuerung
- Innere Reisezeit auf kritischen innerstädtischen Abschnitten auf dem 1. Ring mit aktiver und deaktivierter Zuflusssteuerung
- Reisezeit im ÖV von Haltestelle Berliner Straße bis Hauptbahnhof

Dürerplatz

Innere Reisezeit

Gesamtreisezeit

Berliner Straße



Datenbasis (ausgewählte Zeiträume mit und ohne Pfortnerung)



Zeitraum 09.06.-13.06.2025 (Mo.-Fr.)

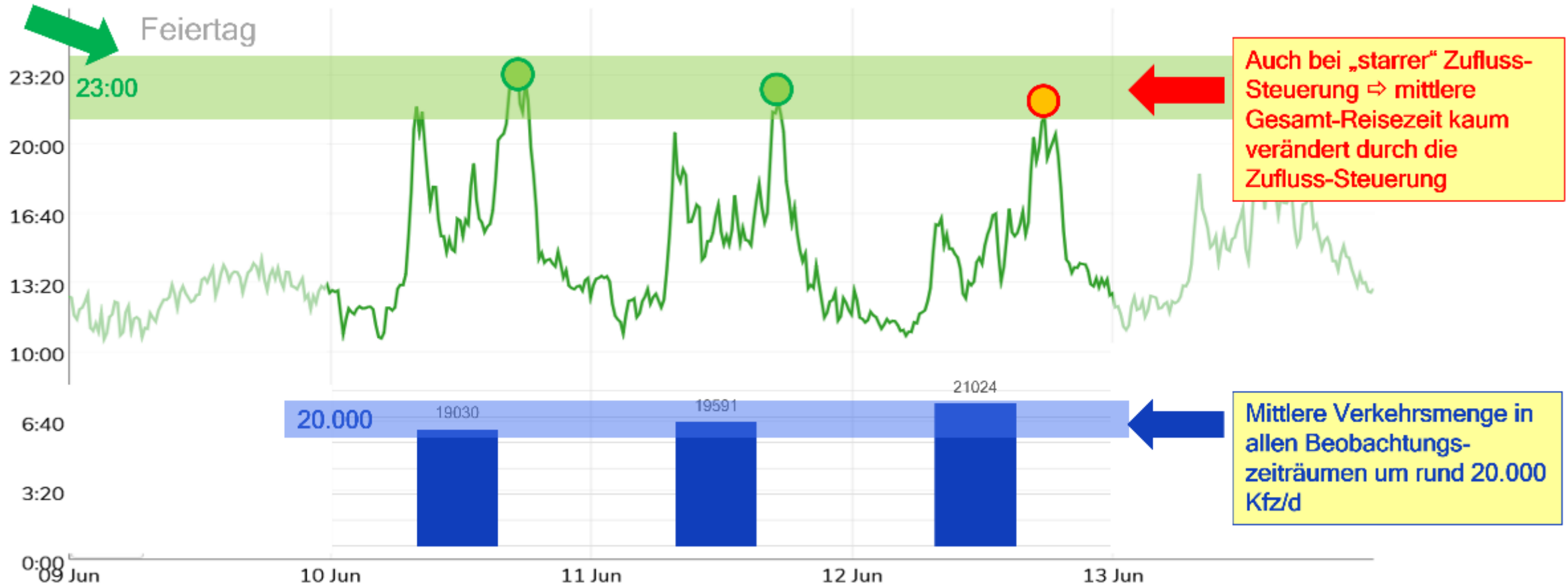
Deaktivierte Zufluss-Steuerung am 12. Juni 25, 16:36 Uhr



Knotenpunkt
Gustav-
Stresemann-Ring /
Mainzer Str.

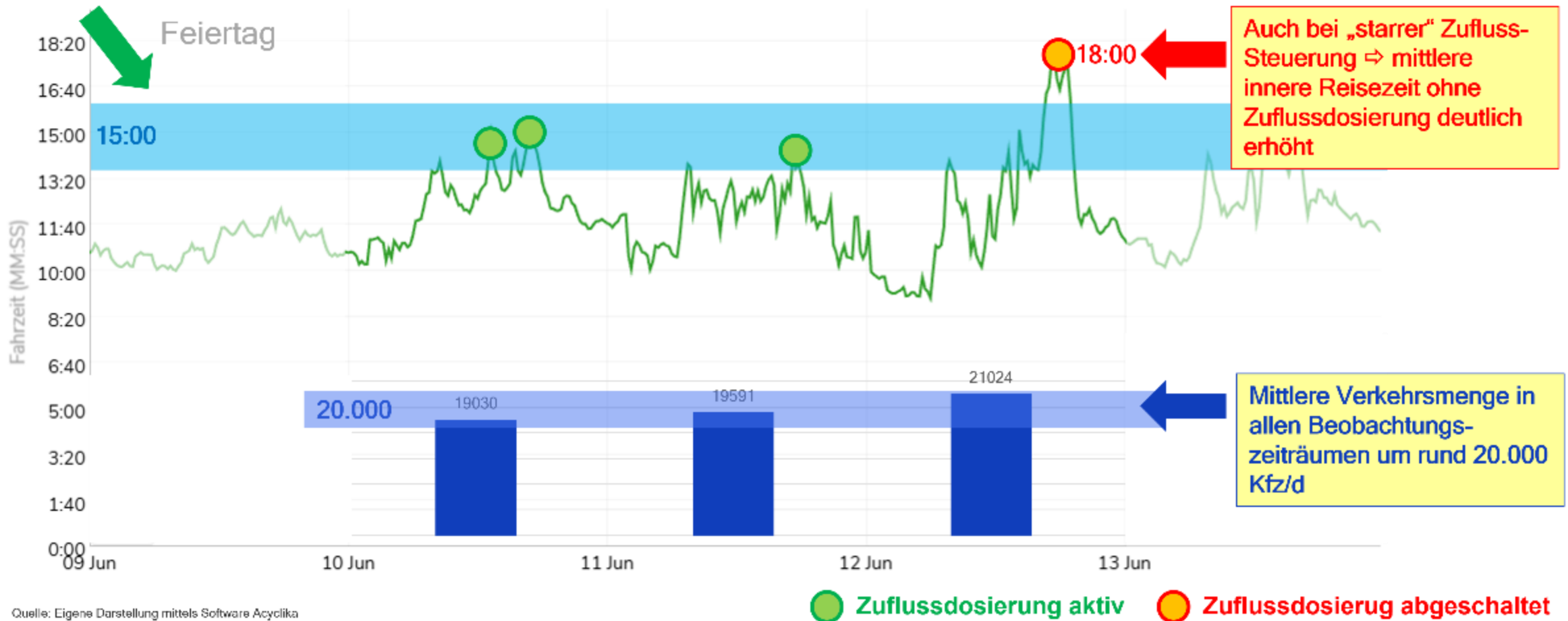
Beobachtung / Datenerhebung - Gesamtreisezeit

2025 noch „starre“ zeitabhängige Zuflussdosierung \Rightarrow mittlere Gesamtreisezeit rund 23:00 min

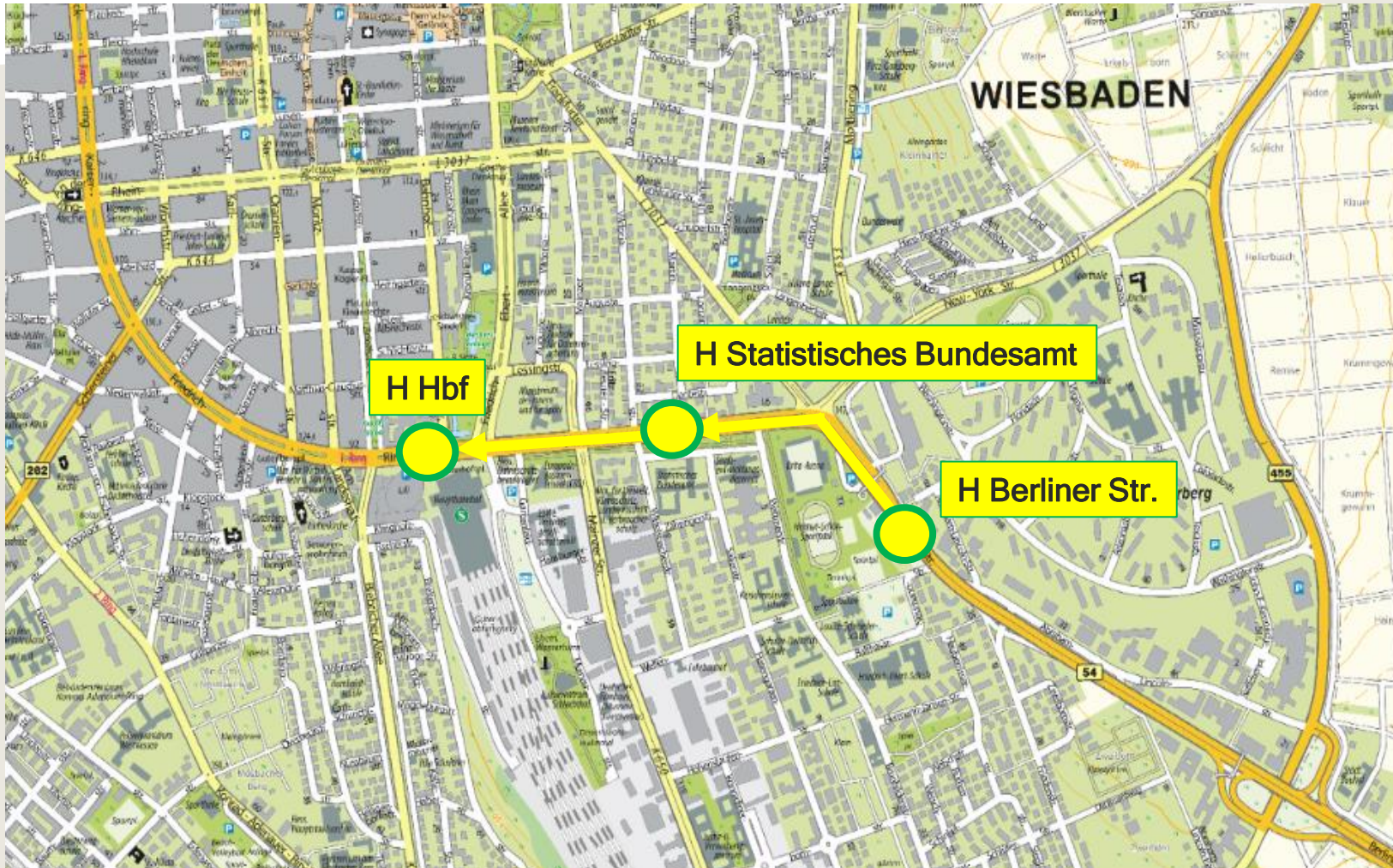


Beobachtung / Datenerhebung - innere Reisezeit

2025 noch „starre“ zeitabhängige Zuflussdosierung \Rightarrow mittlere innere Reisezeit rund 15:00 min



Auswirkungen auf die Reisezeit im ÖPNV

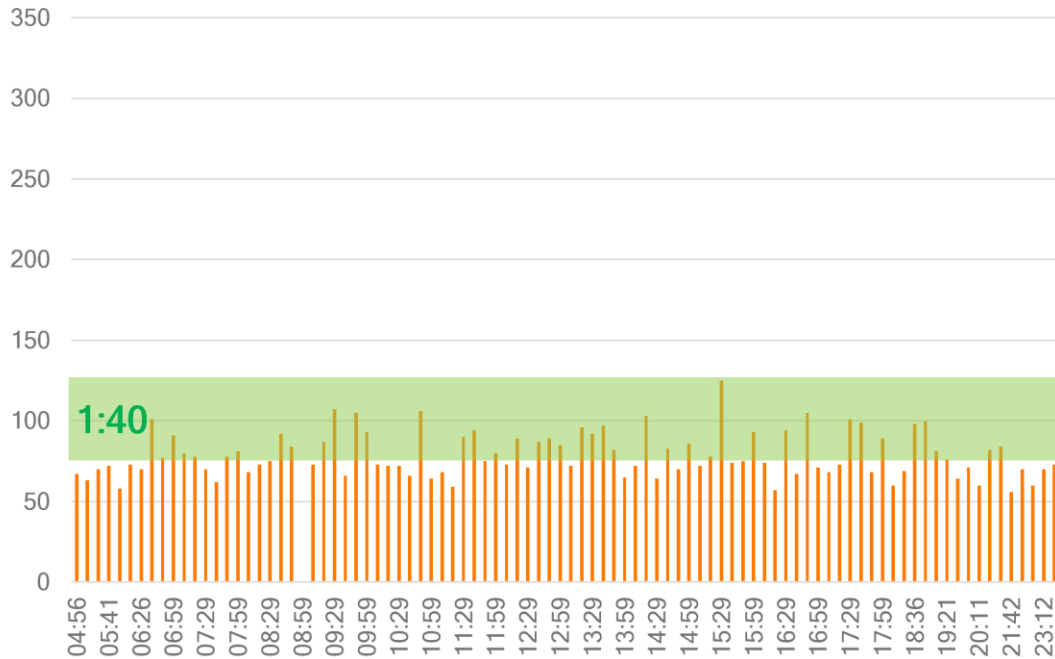


Messung auf
folgenden
Abschnitten:

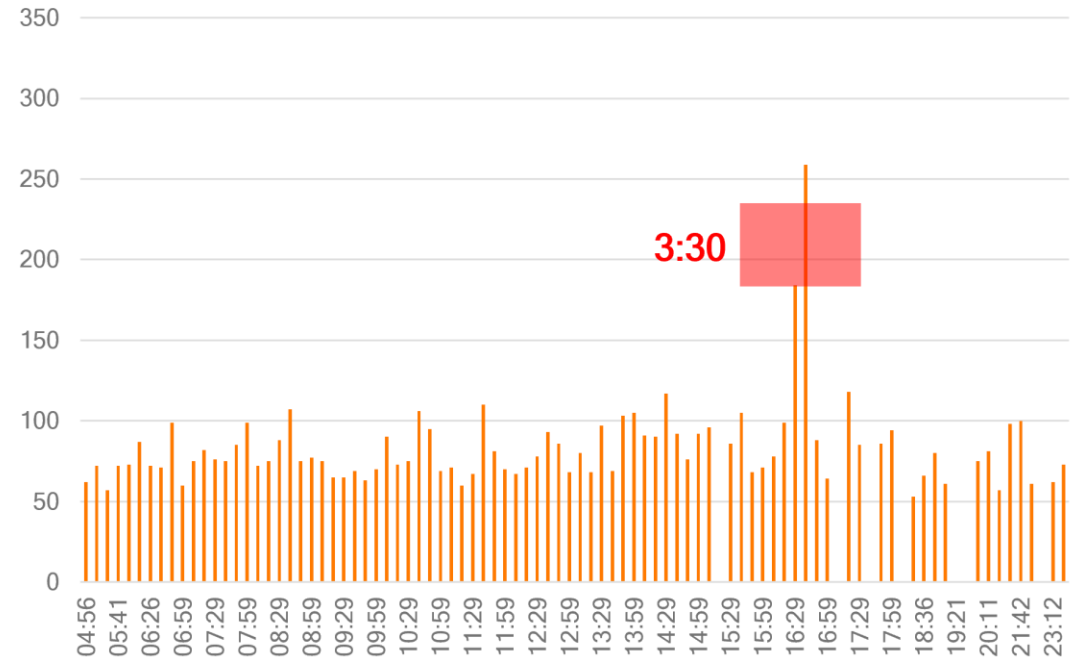
- (1) Berliner Straße <> Statistisches Bundesamt
- (2) Statistisches Bundesamt <> Hauptbahnhof

Vergleich ÖPNV-Fahrzeiten 10.06. & 12.06.25 (1)

10.06.2025 - Fahrtzeit Berliner Str. ab -
Statistisches Bundesamt an (s)



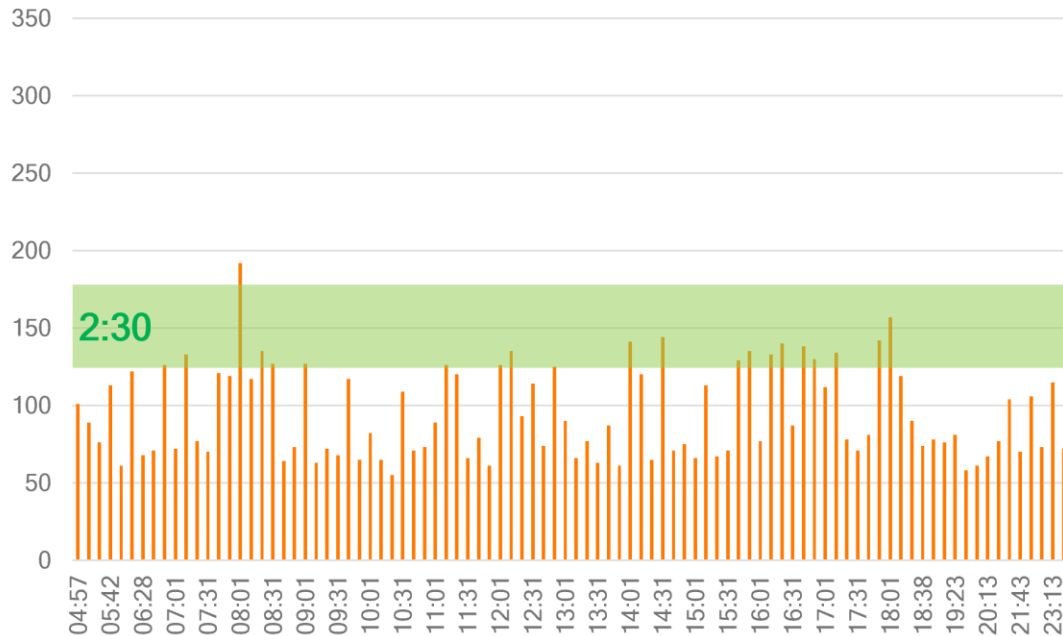
12.06.2025 - Fahrtzeit Berliner Str. ab -
Statistisches Bundesamt an (s)



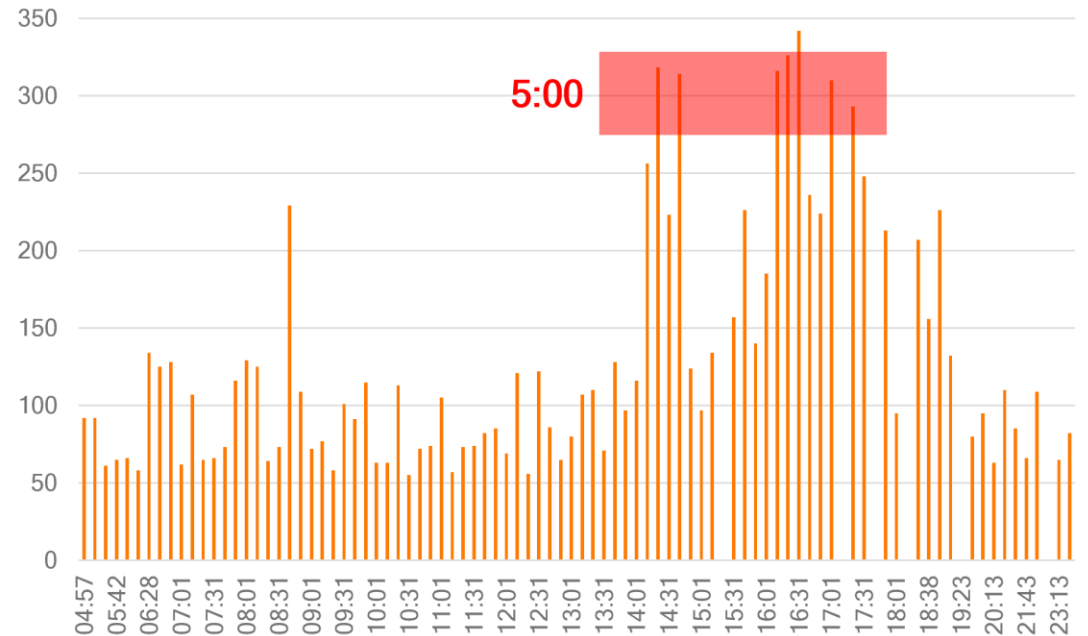
Quelle: ESWE Verkehr

Vergleich ÖPNV-Fahrzeiten 10.06. & 12.06.25 (2)

10.06.2025 - Fahrtzeit Statistisches Bundesamt ab - Hbf D an (s)

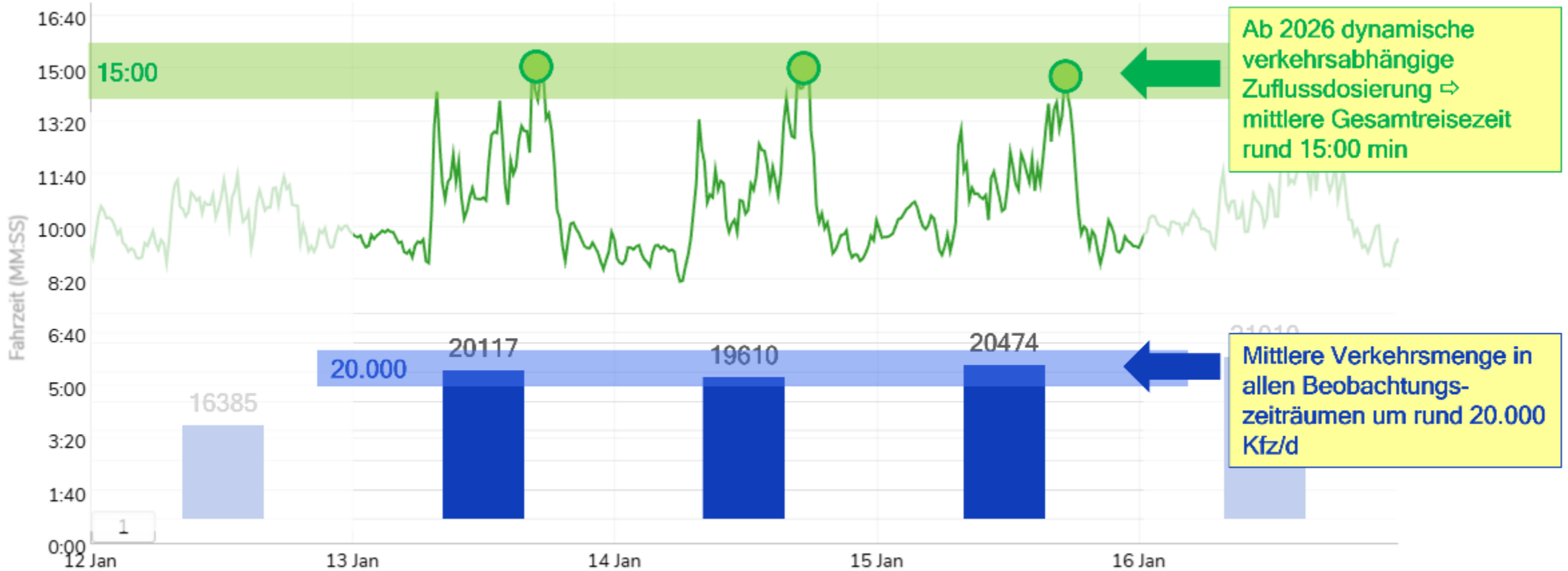


12.06.2025 - Fahrtzeit Statistisches Bundesamt ab - Hbf D an (s)

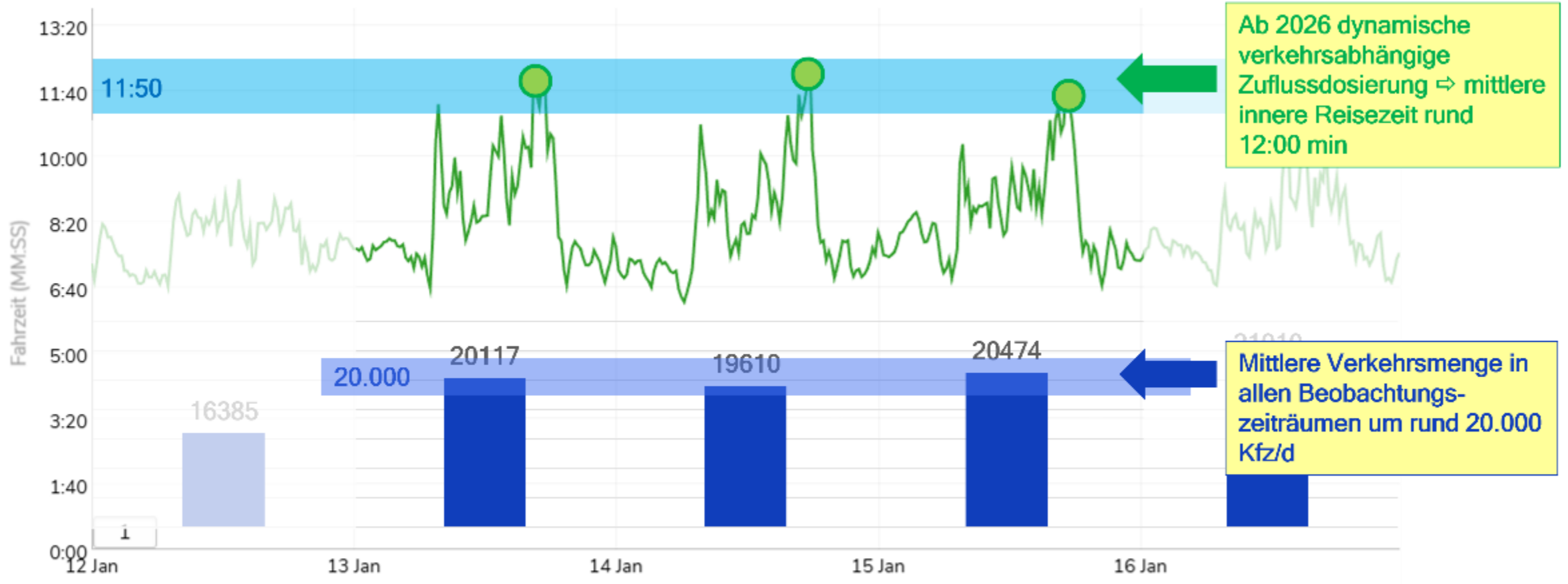


Zeitraum 12.01.-16.01.2026 (Mo.-Fr.)

Beobachtung / Datenerhebung - Gesamtreisezeit



Beobachtung / Datenerhebung - innere Reisezeit



Ab 2026 dynamische verkehrsabhängige Zuflussdosierung ⇒ mittlere innere Reisezeit rund 12:00 min

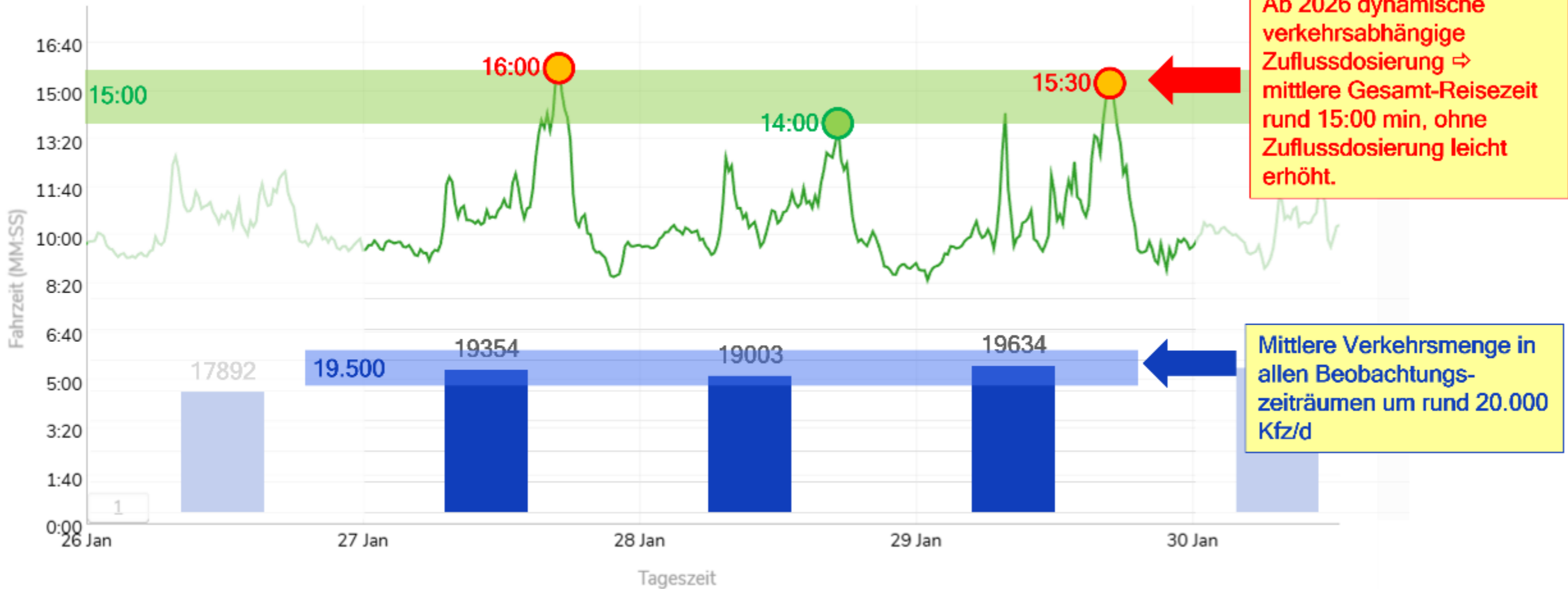
Mittlere Verkehrsmenge in allen Beobachtungszeiträumen um rund 20.000 Kfz/d

Quelle: Eigene Darstellung mittels Software Acyclika

● Zuflussdosierung aktiv ● Zuflussdosierung abgeschaltet

Zeitraum 26.01.-30.01.2026 (Mo.-Fr.)

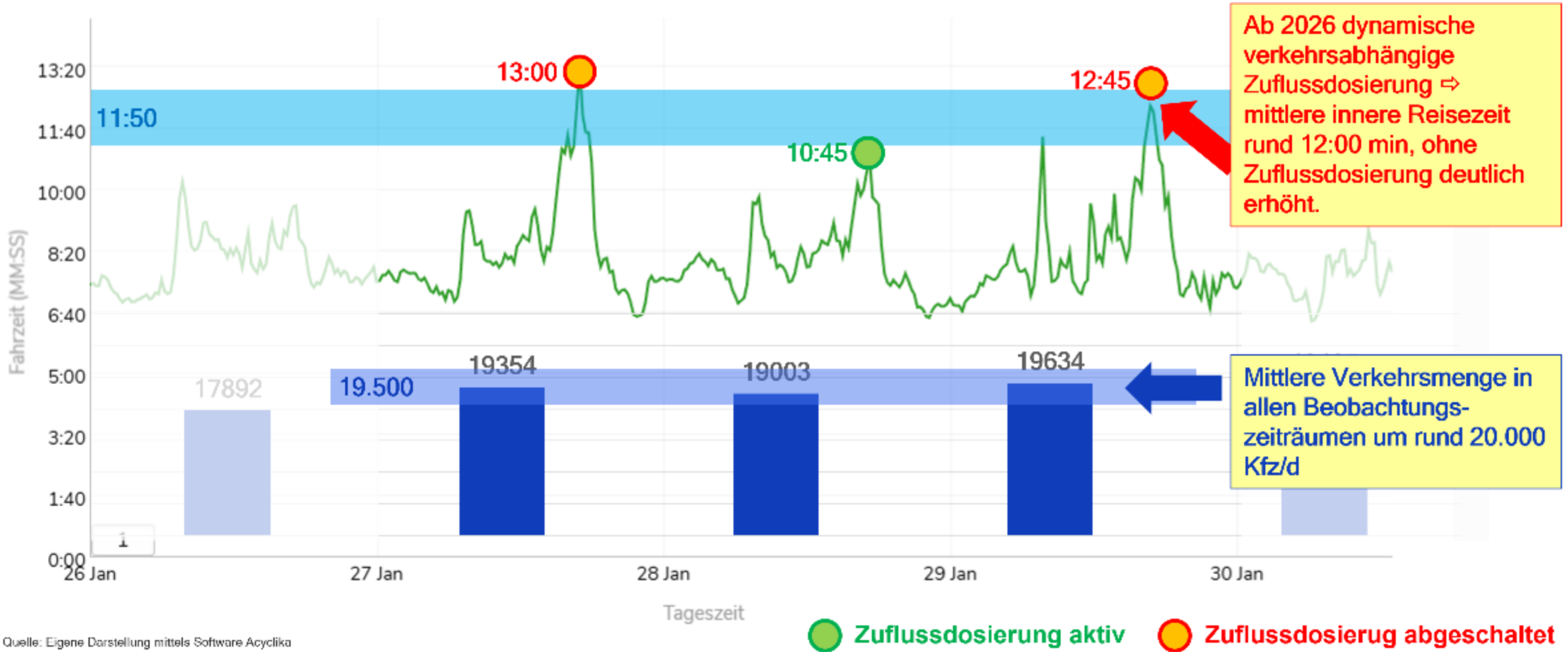
Beobachtung / Datenerhebung - Gesamtreisezeit



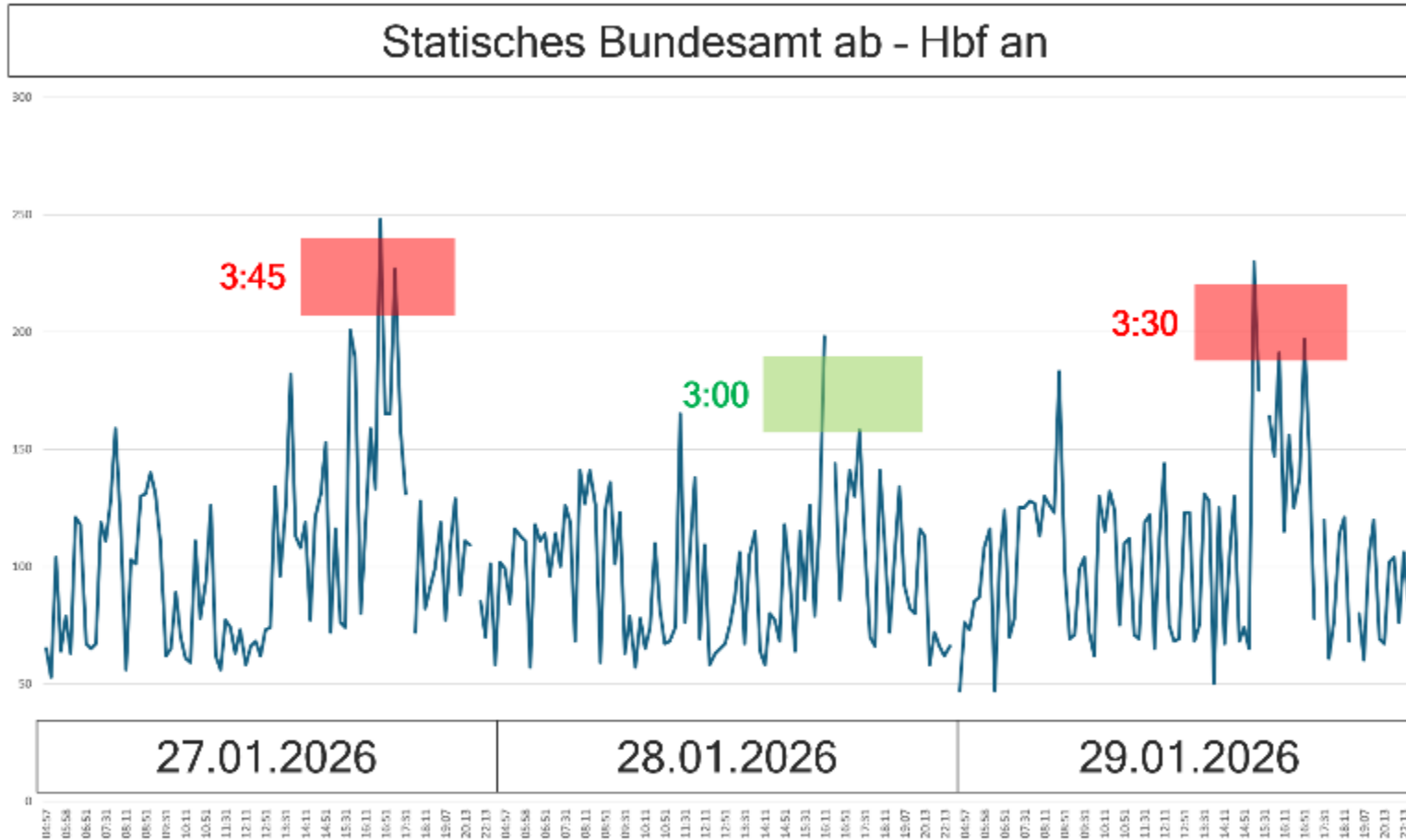
Quelle: Eigene Darstellung mittels Software Acyclika

● Zuflussdosierung aktiv
 ● Zuflussdosierung abgeschaltet

Beobachtung / Datenerhebung - innere Reisezeit



Vergleich - Reisezeit im ÖV mit und ohne Pfortnerung



Bewertung und Handlungsempfehlung



Bewertung



- Grundsätzlich keine Verlängerung der Gesamtreisezeit für den KfZ-Verkehr, sondern Verlagerung auf Stadtbereiche, wo Verkehrsmenge weniger belastet
- Schwerpunkt: Entlastung des 1.Ringes
- Gesamtreisezeit bleibt bei Deaktivierung der Zuflusssteuerung ähnlich
- **Aber** die Reisezeit in den **kritischen innerstädtischen Bereichen steigt** bei Deaktivierung, sowohl im ÖPNV als auch im Kfz-Verkehr
- Ohne Zufluss-Steuerung führen die Rückstaus in die Knotenpunkte insb. im Bereich Hbf. zu Einschränkungen für ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie Rettungsdienste
- In der Vergangenheit war Pfortnerung zu starr, dies wurde weiter optimiert

Handlungsempfehlung



Zufluss-Steuerung **grundsätzlich** bestehen lassen



Pförtnerung **gezielt bei erhöhtem Verkehrsaufkommen** im innerstädtischen Bereich des 1. Rings einsetzen (**geschieht seit 2026 automatisch**)



An Tagen mit **geringerem Verkehrsaufkommen** Zufluss-Dosierung **abschalten** (**geschieht seit 2026 automatisch**)



Optimierung der
Steuerung mithilfe
weiterer
Beobachtungen und
Anpassung der
Einschaltgrenzen

„Die Möglichkeit, verkehrsabhängig und anlassbezogen mittels dynamischer Pförtner-Ampeln die Zuflüsse in eine Stadt hinein zu steuern, ist für eine moderne, flexible Verkehrssteuerung ein elementares und europaweit etabliertes Instrument.“

(Nils Schmidt, Geschäftsführer Yunex GmbH Deutschland)

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!