

Kommt die Wetzlarer Stau-App?

Seit rund einem Jahr läuft das Projekt Vfluid / Ziel: Den Verkehrsfluss erhalten, mindestens bis ins Jahr 2035

Von Pascal Reeber

WETZLAR. Wenn das mal kein Marathon ist: Die Umbauten an der B49 – Abbruch der Hochstraße, Bau einer Umfahrung, Inbetriebnahme zweier neuer Stadtanschlüsse – werden Wetzlar bis mindestens 2035 begleiten. Davon jedenfalls geht man im Rathaus aus. Entsprechend wichtig angesehen wird das Projekt Vfluid, kurz für „Verkehrslösungen für komplexe Umbauszenarien auf der Grundlage intelligenter Datenauswertung“. Seit einem Jahr läuft es.



Wir wollen dafür sorgen, dass die Menschen auch künftig ohne große Störungen an ihr Ziel kommen.

Nils Madeja, Professor an der THM

Vfluid hat, sehr vereinfacht gesagt, das Ziel, den Verkehr in Wetzlar in den kommenden Jahren flüssig zu halten. Zwar läuft das vom Bund geförderte Projekt nur über drei Jahre. Verkehrsdezernent Norbert Kortlücke (Grüne) aber geht davon aus, dass sich weitere Projekte anschließen und die Vfluid-Ergebnisse noch lange helfen werden. „Denn wir gehen von einem Abschluss der uns betreffenden Arbeiten an der B49 nicht vor 2035 aus.“ Zudem sollen die Erkenntnisse von Vfluid auch für andere Städte und Großprojekte nutzbar gemacht werden.

Was macht Vfluid? Im Grunde handelt es sich um eine große Datenkrake – allerdings mit guten Absichten, wie die Sicherung von Lieferketten, Zeit- und Geldersparnis sowie die Vermeidung von Umwegen und Staus. Um das zu bewerkstelligen, steht an der Basis des Vorhabens eine Datensammlung. Ampeln, Zählstellen an Straßen, Stadtbusse, Parkhäuser und Mobilfunkanbieter sollen Echtzeitdaten zu Verkehrsbewegungen liefern. Vfluid führt all diese Daten zu-



Durch den B49-Umbau kommen auf das Verkehrsnetz in und um Wetzlar große Herausforderungen zu. Das Projekt Vfluid soll Lösungen liefern. Basis sind Erfassung, Vernetzung und Auswertung von möglichst vielen Daten.

Foto: Pascal Reeber

sammen. Statt eines statischen Verkehrsmodells entsteht eine Datenbank, die den Istzustand auf den Straßen in und um Wetzlar zeigen soll. Diese Daten werden dann, unter anderem mithilfe künstlicher Intelligenz, analysiert und ausgewertet. Vfluid hat ein Finanzvolumen von 3,8 Millionen Euro, drei Millionen trägt der Bund.

Das jeweils optimale Verkehrsmittel empfehlen

Am Ende stehen verschiedene Arten der Visualisierung: Eine eigens entwickelte App könnte den Menschen zeigen, auf welchem Weg und mit welchem Verkehrsmittel sie aktuell am besten ihr Ziel erreichen. Ampeln könnten anhand der Daten zu Rückstaus flexibel schalten. Displays an der Straße könnten Hinweise anzeigen. Nach dem Muster: Fahren Sie jetzt Tempo 40, dann haben Sie eine grüne Welle von Niedergirmes nach Nauborn. Momentan läuft nach Angaben von Projektleiter Daniel Bier und Professor

Nils Madeja von der Technischen Hochschule Mittelhessen (THM) die Erschließung der Datenquellen. Außerdem definiere die Projektgruppe Ziele. Im kommenden Jahr sollen Lösungsansätze entwickelt und Prototypen getestet werden. „Wir wollen dafür sorgen, dass die Menschen auch künftig ohne große Störungen an ihr Ziel kommen“, fasst Madeja die Arbeit zusammen.

Konkret zu sehen ist Vfluid noch nicht. Im kommenden Jahr sollen laut Bier Verkehrszähler an den Ausfallstraßen montiert werden. Zudem ist eine Aufrüstung des städtischen Verkehrsrechners geplant. „Viele Daten fallen schon heute an, können von unserem Verkehrsrechner aber nicht bearbeitet werden.“

Bei der Vorstellung des Projekts im städtischen Verkehrsausschuss am Dienstag fragte Hermann Schaus (Die Linke) nach der rechtlichen Grundlage für die Verwendung von Mobilfunkdaten. Bier erklärte, dass nur anonymisierte Daten

verwendet würden und auch nur mit ungefähren Wegeverbindungen gearbeitet werde. „Ich darf Herrn Schaus beruhigen“, ergänzte Günter Pohl (SPD) mit Blick auf den Internetiesen Google. „Wenn er sein Smartphone einschaltet, wissen wir, wenn er an einer roten Ampel steht.“



Wir können Autos nicht mit digitalen Tools wegzaubern.

Daniel Bier, Projektleiter Vfluid

Apropos Ampel: Flexible Schaltungen und eine dynamische Wegweisung sind schön und gut, ein Fokus von Vfluid liegt aber auch darauf, die Stadt vom motorisierten Individualverkehr zu befreien. „Die Vermeidung von Verkehr und die sichere Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Umfahrung sind wichtige Ziele des Projekts“, sagte Bier. Denn klar sei auch: „Wir können Autos nicht mit

digitalen Tools wegzaubern.“ Eine besondere Bedeutung dürfte in diesem Zusammenhang dem Nahverkehrsplan der Stadt zukommen. Er wird gerade neu aufgestellt. Im aktuellen Entwurf werden fünf Module zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs in Wetzlar vorgeschlagen, darunter die Verstärkung des Busangebots an Werktagen und die Aufwertung des City-Busses zu einer regulären Linie. Flexible Bedienungsformen für Stadtteile und abgelegene Siedlungsbereiche haben die Fachplaner ebenso geprüft wie ein Parkdeck am Bahnhof, eine Park-and-Ride-Anlage am Bahnhof Dutenhofen und die Einführung eines Jobtickets für die Stadtverwaltung. Hinter jedem dieser Posten steht eine Zahl, nämlich die zu erwartenden Kosten. Ein Ausbau des Fahrplans an Werktagen zum Beispiel würde demnach rund 285.000 Euro im Jahr kosten. Das kann man als große Ausgabe sehen. Oder als Investition in die verkehrliche Erreichbarkeit der Stadt während des B49-Umbaus.