



Antwort zur Anfrage Nr. 1851/2023 der Freie Wähler im Stadtrat betreffend **Ampelschaltungen im Mainzer Stadtgebiet (FREIE WÄHLER)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Zu 1. Wie viel Geld wurde für die Erneuerung und Verbesserung der Verkehrssignalanlagen (Ampeln) in Mainz bis jetzt investiert? Wie viel wird es am Ende der Maßnahme sein?

In den letzten 3 Jahren wurden ca. 7 Millionen Euro in die Erneuerung der Lichtsignalanlagen und Erweiterung des Verkehrsleitrechners investiert. Gefördert wird dies mit Mitteln aus dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Rahmen des Förderprogrammes zur Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme. Bis Ende 2024 werden es ca. 12 Millionen Euro.

Zu 2. Wie viel Geld ist bis jetzt in die Erneuerung von Masten und Ampeln geflossen, wie viel Geld in die Erneuerung der IT-Infrastruktur, Software und in "man-power"?

In die Erneuerung von Masten, Signalen, Kabeln und Steuergeräte (Außenanlagen) sind bisher ca. 6 Millionen Euro geflossen. 1 Million wurde für die Steuerung der Signalanlagen, IT-Infrastruktur und Software ausgegeben.

Zu 3. Ist in Mainz vorgesehen, die Ampelanlagen so zu steuern, dass der Verkehr fließt oder haben die Ampeln in Mainz die Funktion, den Verkehr auszubremsen? Bitte begründen Sie Ihre Antwort.

Grundsätzlich ist das Anliegen der Verwaltung, dass die Signalanlagen in Mainz den Verkehrsfluss möglichst gut steuern. Es ist keine bewusste Ausbremsung des Verkehrs vorgesehen. Die Signalanlagen erfüllen aber mehrere Funktionen. Neben der Verkehrlenkung und –steuerung steht vor allem die Verkehrssicherheit im Vordergrund der Signalschaltungen. Dadurch ergeben sich zwingende Randbedingungen wie Zwischenzeiten und Signalphasen, die bei der Konzeption der Steuerung eingehalten werden müssen. Bei den koordinierten Schaltungen sind die Abstände zwischen den Knotenpunkten und die zulässigen Geschwindigkeiten maßgebend für die Qualität der Verkehrssteuerung. In den meisten Fällen ist es auch mit „intelligenten“ Signalschaltungen nicht möglich in beiden Fahrtrichtungen eine gute „Grüne Welle“ zu schalten. Außerdem ist die Bevorrechtigung des ÖPNV an den Signalanlagen ein Anliegen der städtischen Verkehrspolitik, die zu Behinderungen des Individualverkehrs führen kann.

Zu 4. Warum werden in Mainz keine "intelligenten" Ampeln eingesetzt (Stichwort "SmartCity")?

Die einzelnen, vor allem neuen Signalanlagen sind entsprechend den Erfordernissen mit verschiedenen Detektoren zur Erfassung und Steuerung des Verkehrs ausgerüstet. Damit die Signalanlagen aber noch besser an den tatsächlichen Bedarf angepasst werden können, ist eine netzübergreifende Steuerung notwendig. Als Grundlage dafür ist zurzeit in der Umsetzung die Erstellung einer aktuellen Verkehrslage für das Stadtgebiet von Mainz inklusiv der Autobahnen. Darauf aufbauend ist dann für bestimmte Regelgebiete eine Netzsteuerung geplant.

Zu 5. Warum werden in Mainz bei Baustellen die Ampelschaltungen nicht der geänderten Situation angepasst, wenn z.B. eine Nebenstraße plötzlich (für ein paar Wochen) die Hauptlast des Verkehrs abwickelt (z.B. "Am Fort Elisabeth/An der Goldgrube" bei der Baustelle "Anschluß BioNTech" u.a.)?

Änderungen an den Schaltungen der Signalanlagen bei Baustellen sind meist kurzfristige Maßnahmen, die im Rahmen der softwaretechnischen Möglichkeiten und Ressourcen umgesetzt werden. Oft verteilt sich das Verkehrsaufkommen nach den ersten Tagen und es zeigt sich dann, wo ein erhöhter Bedarf entsteht. Es lässt sich aber nicht bei allen Baustellen eine geeignete Umleitung finden, sodass es trotz angepasster Signalschaltung in den Hauptverkehrszeiten zu Stauungen kommt. Die Signalanlagen können im Rahmen der Steuerungssoftware auf Schwankungen im Verkehrsaufkommen reagieren. Besonders bei Signalanlagen, die in einer koordinierten Schaltung mit anderen Anlagen laufen, ist es oft schwierig die Grünzeiten wirksam zu verlängern, ohne dass es Einschränkungen für die „Grüne Welle“ gibt. Auch die Bevorrechtigung des ÖPNV ist bei den Änderungen der Signalschaltungen zu berücksichtigen.

Zu 6. Warum können andere Städte den Verkehr mit Tempo 30 oder mehr mit Hilfe intelligenter Ampeltechnik und entsprechender Sensorik (Radar, Kameras, Induktionsschleifen, ...) "flüssig" halten, wir in Mainz aber nicht oder nur sehr schwer?

Die Erfassung des Verkehrs mit verschiedenen Detektoren ist ein wichtiger Bestandteil für die Verkehrssteuerung. Dies wird auch in Mainz mit der Erneuerung der Signalanlagen immer mitberücksichtigt. Um den Verkehrsfluss „flüssig“ zu halten, müssen die Signalanlagen noch besser untereinander abgestimmt und das Verkehrsaufkommen stärker geregelt werden, aber auch das Fahrverhalten der Autofahrer kann dazu beitragen, wenn z.B. bei Tempo 30 ein Teil der Fahrzeuge zu schnell fährt und an der nächsten Signalanlage bei Rot ankommt, obwohl sie bei Tempo 30 hätten weiterfahren können, kommt es hier zu Rückstauungen. Gleiches gilt auch bei unerlaubten Parkvorgängen auf der Fahrbahn (z.B. oft auf der Rheinstraße), die zu Behinderungen führen und so den Verkehrsfluss verlangsamen.

Der entscheidende Faktor zur Qualität des Verkehrsflusses ist aber die Anzahl der Fahrzeuge, die in den Hauptverkehrszeiten nach Mainz oder in Mainz unterwegs sind.

Mainz, 24.11.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete