

Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1715/2011
Amt/Aktenzeichen Dezernat V/68-60-60-4	Datum 23.09.2011	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim	Kenntnisnahme	18.10.2011	Ö

Betreff: Sachstandsbericht zu Antrag 1070/2011 FDP, Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim hier: Grüner Rechtsabbiegerpfeil an der Kreuzung Am Leichborn/Koblenzer Straße
Mainz, 05.10.2011 gez. Eder Katrin Eder Beigeordneter

Beschlussvorschlag:

Der Ortbeirat Mainz-Gonsenheim nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Sachstandsbericht:

Die Verwaltung hat die Einführung des Grünpfeils in der Vergangenheit stets abgelehnt. Die Begründungen ergaben sich aus der StVO, ihrer Verwaltungsvorschrift und der gültigen Richtlinien. Der Verwaltung geht es in erster Linie um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Darum werden auch weitere Ausschluss- und Abwägungskriterien berücksichtigt, die beispielsweise von der Projektgruppe „Grünpfeil“ der Bundesanstalt f. Straßenwesen (BASt) entwickelt wurden und nur teilweise in die StVO übernommen wurden.

So ist nach den Ausschlusskriterien der Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) an der betreffenden Einmündung „Am Leichborn/Koblenzer Str.“ aufgrund des vorhandenen Zweirichtungsradweges das Anbringen eines Grünpfeils nicht zulässig. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (fehlende Querungsmöglichkeit für Radfahrer zwischen „Im Münchfeld“ und „Am Leichborn“) ist aus Sicht der Verwaltung auf diesen Zweirichtungsradweg nicht zu verzichten. Zudem könnte selbst nach Aufhebung der Befahrbarkeit in beide Richtungen nicht ausgeschlossen wer-

den, dass der Radweg weiterhin in seiner jetzigen Form genutzt wird und dies schließt ebenfalls die Anordnung eines Grünpfeils aus.

Auch die Begründung, dass die Akzeptanz und die Regeln des Grünpfeils nicht ausreichend verbreitet bzw. bekannt sind wird unsererseits vertreten. Dabei verfolgt die Verwaltung nicht die Absicht Mainzer Autofahrer zu entmündigen.

Es entstehen nachweislich Konflikte bei der Grünpfeilregelung. Insbesondere durch die Missachtung des Anhaltegebots und der höheren Anfahrsgeschwindigkeiten zum Knoten hin. Es ist täglich zu beobachten, dass Verkehrsteilnehmer (aller Art) zunehmend die Verkehrsregeln teils unbewusst missachten oder sie ihren Bedürfnissen entsprechend aufweichen. In Bezug darauf wird auch immer wieder argumentiert, dass bei einem Grünpfeil nicht unbedingt immer angehalten werden muss und dass ein zügiges Weiterkommen an Knoten mit Grünpfeilregelung gegeben sei. Aber genau dieses Verhalten (Missachtung der Anhaltepflicht) kritisieren Radfahrer- und Fußgängerverbände (FUSS e.V., adfc) seit Jahren und weisen auf nachgewiesenes, hohes Konfliktpotenzial und häufige Beinahe-Unfälle hin.

An der signalisierten Kreuzung mit Grünpfeil ist bei Rot an der Haltelinie zu stoppen (wie Stoppschild, Rot ordnet an: „Halt vor der Kreuzung“). Der Fahrzeugführer hat sich so zu verhalten, dass eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer, insbesondere Radfahrern u. Fußgängern der freigegebenen Verkehrsrichtung ausgeschlossen ist. Es ist in jedem Fall dem querenden Verkehr Vorrang zu gewähren. Die VwV-StVO stellt nicht eindeutig klar, dass von der Haltelinie aus der gesamte Knoten ausreichend überschaubar sein muss und das aus unserer Sicht auch von der Haltelinie aus abgelenkt werden sollte, wenn es der Verkehr zulässt. Es wird suggeriert, dass ein zweites Mal an der Sichtlinie angehalten werden kann, um querendem Verkehr Vorrang zu gewähren. Ein zweites Mal an der Sichtlinie anzuhalten (wie Stoppschild-Regelung) ist unserer Auffassung nach nicht vertretbar. Dieses Verhalten ist in jedem Fall kritisch zu sehen, denn ein zweiter Halt an der Sichtlinie führt zum blockieren der freigegebenen Furt für Fußgänger und/oder Radfahrer. Dies widerspricht aus unserer Sicht den Regeln eines signalisierten Knotenpunktes.

Das Argument der reduzierbaren Emissionen durch das Anbringen eines Grünpfeils ist aus unserer Sicht nicht haltbar. Nachweislich stellt sich der Nutzen von Kraftstoffsparsparnis / Luftreinhaltung nur geringfügig oder gar nicht ein. Die Anzahl der Halte- und Anfahrvorgänge erhöht sich bei einer (vorschriftsmäßigen) Grünpfeil-Nutzung und dadurch nimmt die Feinstaubzeugung sogar zu (Projektgruppe „Grünpfeil“ - BAST 1999).

In den Hauptverkehrszeiten ist am betreffenden Knotenpunkt durch den Grünpfeil keine Verbesserung im Verkehrsfluss zu erzielen. Die Verkehrszahlen für den Rechts- einbieger zeigen, dass in den Spitzenstunden zwischen 50 und 80 Kfz auflaufen. Dies bedeutet pro Umlauf ein bis zwei Fahrzeuge. Der maßgebende Strom zur Grünzeit- bemessung ist der Linkseinbieger. Um die Wartezeit zu verkürzen, wurde im letzten Jahr eine zweimalige Grünphase von 10 Sekunden implementiert, die auch der Rechtseinbieger nutzen kann. Die theoretische, (da z.T. das Einfahren auf die Rechts- abbiegespur durch Überstauung nicht möglich ist) maximale Wartezeit liegt hier bei 38 Sekunden morgens und 45 Sekunden im Nachmittagsprogramm. In den Schwach- lastzeiten ergibt sich derzeit - durch zwar kürzere Umläufe der Signalanlage - eine maximale Wartezeit von 68 Sekunden für den Rechtseinbieger, da nur ein Grünzeit- fenster versorgt ist.

Die Verwaltung sieht vor, dass bereits in den Stoßzeiten versorgte zweite Grünzeitfenster auch in den Schwachlastprogrammen zu implementieren. Zudem wird das

Abendprogramm im Umlauf gekürzt, womit sich auch hier die maximalen Wartezeiten deutlich verringern, auf 30 bzw. 40 Sekunden. Aus heutiger Sicht kann die Umsetzung Anfang Oktober erfolgen.

Geprüft wurde auch die Anbringung eines signalisierten grünen Pfeils für den Rechtsbieger. Hierfür ist eine zusätzliche Signalphase erforderlich, die nicht in allen Programmen versorgt werden kann, da sonst die Koordinierung vom Knoten Mainzer Straße/Weserstraße beeinträchtigt wird. Der Nutzen stünde nicht im Verhältnis zu den anfallenden Kosten für die Hard- und Software-Anpassung der Signalanlage. Zudem wäre aufgrund der städtischen Haushaltslage eine solche Maßnahme derzeit nicht finanzierbar.