



Vorlage Nr. 25-O-06-0013

Tagesordnungspunkt 3.1

der öffentlichen Sitzung des Ortsbeirates des Ortsbezirkes Wiesbaden-Auringen am 3. Dezember 2025

Einrichtung eines intelligenten Ampelsystems am Viadukt am Haltepunkt Auringen-Medenbach

Antrag aller Fraktionen

Alternativprüfung zur Fahrbahneinengung: Intelligente Lichtsignalanlage für die Unterführung der L3028 am Bahnhof Haltepunkt Auringen-Medenbach

Beschlusstext

Der Ortsbeirat Wiesbaden-Auringen bittet darum, im Vorfeld der geplanten Maßnahmenumsetzung zur Fahrbahneinengung in der Bahnunterführung der L3028 im Bereich des Bahnhof Haltepunktes Auringen-Medenbach die Einrichtung eines intelligenten, verkehrsaufkommensgesteuerten Ampelsystems zu prüfen. Dabei sind insbesondere folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs,
- ausreichende Gewährleistung des Verkehrsflusses, unter Berücksichtigung wechselnder Lastrichtungen,
- Möglichkeiten zur priorisierten Durchschaltung für Fahrzeuge mit Sondersignal (z. B. Rettungsdienst, Feuerwehr).

Begründung und Vorstellung des Vorschlags

Die Ortsbeiräte Wiesbaden-Auringen und Wiesbaden-Medenbach begrüßen ausdrücklich, dass Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Bereich des Viadukts am Haltepunkt Auringen-Medenbach endlich vorangetrieben werden.

In den bisher vorgestellten Planungen sehen die Ortsbeiräte jedoch keine angemessene Abwägung zwischen der dringend erforderlichen verbesserten Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr und einer weiterhin ausreichenden Leistungsfähigkeit des motorisierten Verkehrs, insbesondere im Hinblick auf stark wechselnde Verkehrsbelastungen.

Aus der Vorstellung der Planungen in einer nicht-öffentlichen Veranstaltung wurde zudem deutlich, dass auch die Verkehrsplaner selbst erhebliche Unsicherheiten und Risiken sehen. Dies zeigt sich unter anderem daran, dass die vorgesehene Fahrbahneinengung zunächst

nur für ein Jahr erprobt werden soll und ein Rückbau bei Sicherheitsmängeln oder Unfallhäufungen ausdrücklich in Betracht gezogen wird.

Die bisherigen Anträge der Ortsbeiräte - insbesondere seit 2019 und den Folgejahren - hatten jedoch stets das Ziel, eine dauerhafte Risikominimierung für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen. Keineswegs sollten neue Unsicherheiten eingeführt werden, die anschließend in einem Realversuch erprobt werden müssen.

Vor diesem Hintergrund bitten die Ortsbeiräte, den folgenden alternativen Vorschlag zu prüfen. Sollten die dabei getroffenen Annahmen aus Sicht der Fachverwaltung nicht zutreffen, wird um eine detaillierte Erläuterung gebeten.

Vorschlag:

Es soll eine bedarfsabhängige Lichtsignalanlage installiert werden. Fußgänger und Radfahrer können bei Bedarf eine Rotphase für den Kfz-Verkehr anfordern, um die Unterführung sicher zu passieren. Die Fahrbahn müsste hierfür nicht eingeeengt werden.

Risikominimierung

Eine bedarfsgesteuerte Fußgänger-/Radfahrerphase (Kfz: ROT; Fuß/Rad: GRÜN) erhöht die Sicherheit deutlich und beseitigt Konfliktsituationen nahezu vollständig - ohne die Fahrbahn zu verengen. Für den Kfz-Verkehr bleibt die Durchfahrt in beiden Richtungen während der übrigen Zeit unverändert möglich.

Verkehrsfluss - Abschätzung

Mangels vorliegender Messdaten wird folgende überschlägige Bewertung vorgenommen:

- Verkehrsaufkommen: 500 Kfz/h pro Richtung, insgesamt 1 000 Kfz/h
- Fußgänger-/Radfrequenz: etwa alle 10 Minuten, also 6 Schaltungen pro Stunde
- Dauer einer Rotphase: 30 Sekunden
 - a) Gemeinsamer Fahrzeugfluss: $1000 \text{ Kfz} / 3600 \text{ s} = 0,28 \text{ Kfz/s}$
 - b) Verlust pro Fußgängerphase: $30 \text{ s} \times 0,28 \text{ Kfz/s} = 8,4 \text{ Kfz} \approx 9 \text{ Kfz}$
 - c) Verlust pro Stunde: $6 \text{ Schaltungen pro h} \times 8,4 \text{ Kfz} \approx 50 \text{ Kfz/h}$
 - d) Relativer Kapazitätsverlust der Straße: $50 \text{ Kfz/h} / 1000 \text{ Kfz/h} \approx 5 \%$
 - e) Bewertung: Ein Verlust von 5 % ist sehr gering und verursacht im Normalbetrieb üblicherweise keine Rückstaubildung. Demgegenüber reduziert eine Fahrbahneinengung die Kapazität in der Unterführung um etwa 50 %, da sich beide Richtungen einen Fahrstreifen teilen müssen.

Belastungsspitzen bei Stau auf der Autobahn

Für Staufälle wird angenommen:

- 2000 Fahrzeuge/h in einer Richtung,
- 500 Fahrzeuge/h in Gegenrichtung.

Auch hier bleibt der relative Kapazitätsverlust bei 5 %, allerdings erhöht sich die absolute Zahl betroffener Fahrzeuge. Rückstaus sind dann möglich - jedoch deutlich weniger ausgeprägt als bei einer Einengung, deren Kapazitätsverlust etwa zehnmal höher liegt. Die Gefahr möglicher Rückstaus kann durch eine Verkehrsdetektion (Induktionsschleifen, Videodetektion) weiter reduziert werden, indem die Ampel in Spitzenlastsituationen automatisch in einen angepassten Betriebsmodus wechselt und so den Verkehrsfluss stabilisiert.

Zusammenfassung der Vorteile

- Keine baulichen Eingriffe, die bei unerwarteten Sicherheitsrisiken erneut rückgebaut werden müssten.
- Maximale Erhöhung der Sicherheit für Fuß- und Radverkehr durch konfliktfreie Querung.
- Deutlich geringere Kapazitätseinbußen (5 %) im Vergleich zur Fahrbahneinengung (50 %).
- Geringere Staugefahr, insbesondere bei hoher Ausweichverkehrsbelastung.
- Schnellere Zielerreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge im Falle von Alarmierungen.

Beschluss Nr. 0075

Antragsgemäß beschlossen

Verteiler:

Dezernat V z.w.V.

100810 z.d.A.

Fritzen
Ortsvorsteherin