



Herrn
Oberbürgermeister Dr. Müller

L-13/10

Der Magistrat

über
Magistrat

Dezernat für
Stadtentwicklung und Verkehr

und
Frau Stadtverordnetenvorsteherin Thiels

i. d. K. 10.09

Stadtrat Prof. Dr.-Ing. Joachim Pös

Herrn Hans-Martin Kessler
Vorsitzender des Ausschusses für Planung,
Bau und Verkehr

6. Oktober 2009

SV-Nr. 08-F-25-0145

Grüner Pfeil für Rechtsabbieger - Gemeinsamer Antrag der Fraktionen CDU, Bündnis 90/ Die Grünen und FDP vom 26.11.2008

Beschluss Nr. 0328 vom 04. Dezember 2008 des Ausschusses für Planung, Bau und Verkehr

Der Magistrat wird gebeten zu prüfen und zu berichten,

1. ob an der Kreuzung Konrad-Adenauer-Ring in Richtung Schiersteiner Straße (stadtauswärts) für die Rechtsabbieger ein so genannter „Grünpfeil“ (Zeichen 720) installiert werden kann und
2. wo an weiteren Kreuzungsbereichen in Wiesbaden für Rechtsabbieger mit Rechtsabbiegespur die Voraussetzungen erfüllt sind, „Grünpfeile“ (Zeichen 720) oder „Grüne Pfeile“ im Grünlicht einer separaten Lichtzeichenanlage installieren zu können.

Vorbemerkung:

Im Dezember 1994 wurde nach eingehender Prüfung durch das Tiefbauamt an den nachfolgenden Kreuzungen im Stadtgebiet das Grünpfeilschild „Zeichen 720“ installiert:

- Konrad-Adenauer-Ring / Schiersteiner Straße,
- Otto-Suhr-Ring / Boelckestraße
- Erich-Ollenhauer-Straße / Saarstraße,
- Moltkering / Bierstadter Straße,
- Abraham-Lincoln-Straße / B 455,
- Kasteler Straße / Alte Albertstraße.

Die ersten Beobachtungen machten deutlich, dass die Autofahrer schnell die Erlaubnis in Anspruch nahmen, bei Rot rechts abzubiegen, dabei aber sehr selten der Anhaltepflicht nachkamen. Nach den ersten Gefährdungsfällen anderer Verkehrsteilnehmer wurde im Mai 1995 eine intensive Aufklärungsaktion über die Presse und darüber hinausgehend vor Ort durchgeführt. Dabei verteilte die Polizei in den betroffenen Knotenpunktzufahrten rund 3.000 Handzettel an die Kraftfahrer mit Informationen über das richtige Verhalten beim Abbiegen mit der Grünpfeil-Regelung.

Im Anschluss an diese intensive Öffentlichkeitsarbeit wurden im Juni 1995 Verkehrserhebungen an den Knotenpunkten Abraham-Lincoln-Straße / B 455, Otto-Suhr-Ring / Boelckestraße, Moltkering / Bierstadter Straße und Konrad-Adenauer-Ring / Schiersteiner Straße durchgeführt. Die Verkehrserhebungen sollten Aufschluss darüber geben, in welchem Maße die Autofahrer von der Grünpfeil-Regelung Gebrauch machten und wie sie sich dabei verhielten. Am Knotenpunkt Erich-Ollenhauer-Straße / Saarstraße konnte die Erhebung nicht mehr durchgeführt werden, da dort das Grünpfeilschild bereits am 13. Juni 1995 wegen der Unfallentwicklung, bei denen jeweils Fußgänger angefahren wurden, demontiert werden musste.

Für den Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Ring / Schiersteiner Straße ergab die Auswertung der Ergebnisse, dass in der Spitzenstunde 184 Rechtsabbieger mit dem Grünpfeilschild gezählt wurden. Davon verhielten sich 150 (82 %) nicht StVO gerecht, indem sie die Anhaltepflicht missachteten. Es kam zu zehn Behinderungen von Fußgängern und 21 Behinderungen des Fahrverkehrs. Auch an den anderen untersuchten Knotenpunkten lag das nicht StVO gerechte Verhalten bei etwa 80%.

Der Nutzen der Grünpfeil-Regelung liegt in der Bereitstellung zusätzlicher Leistungsfähigkeit für den Rechtsabbieger in der jeweiligen Knotenpunktzufahrt. Die Ausprägung dieser Leistungsfähigkeitsgewinne hängt jedoch sehr stark mit der mangelhaften Anhaltedisziplin der Rechtsabbieger zusammen. Geht man hypothetisch davon aus, dass sich alle Rechtsabbieger an das Anhaltegebot halten, dann wird sich der verkehrliche Nutzen der Grünpfeil-Regelung deutlich reduzieren. Diese Abhängigkeit wird insbesondere bei hohen Auslastungsgraden deutlich, also während der Hauptverkehrszeiten. Diese sind jedoch genau diejenigen Zeiten, zu denen die Bereitstellung zusätzlicher Leistungsfähigkeiten am ehesten benötigt wird.

Die Verkehrsbeobachtungen haben außerdem latente Gefahren aufgedeckt, die die Fußgänger als die schwächsten Verkehrsteilnehmer in nicht verantwortbarer Weise gefährden. In dem Abwägungsprozess kam man zu dem Ergebnis, dass die Grünpfeilregelung mit der in Wiesbaden festgestellten praktischen Ausprägung mehr schadet als nützt. Folgerichtig wurde der Versuch mit den Grünpfeilen nach rund sieben Monaten abgebrochen und die Grünpfeilschilder wurden wieder entfernt.

Im Nachgang zu den ersten Erfahrungen mit dem Zeichen 720 wurde 1998 eine Untersuchung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführt, deren Ergebnisse in der StVO § 37 und der RiLSA 2003 (Richtlinien für Lichtsignalanlagen) ihren Niederschlag fanden. Dabei wurden besonders die Belange der Fußgänger und Radfahrer neu bewertet und in einer nicht unerheblichen Anzahl von Einsatzhinweisen und Ausschlusskriterien zusammengefasst.

Die Stadt Frankfurt hat im Jahre 2000 an 12 Lichtsignalanlagen Grünpfeilschilder installiert. Aufgrund von Unfällen mussten an vier Standorten die Schilder wieder entfernt werden. An zwei weiteren Standorten waren nach Umbauten des Knotenpunktes die Voraussetzungen für den Einsatz des Grünpfeilschildes nicht mehr gegeben. Ein flächendeckender Einsatz des Grünpfeilschildes wird in Frankfurt aus Gründen der Verkehrssicherheit abgelehnt.

Die Stadt Mainz sieht keinen Bedarf für den Einsatz der Grünpfeilschilder da die Anzahl der möglichen Einsatzfälle aufgrund der Ausschlusskriterien sehr gering ist.

In Wiesbaden ist an den sechs Standorten aus dem Jahre 1994, bedingt durch die neuen Festlegungen in der StVO und zwischenzeitlich durchgeführten Umbauarbeiten an den Lichtsignalanlagen, kein Einsatz des Grünpfeilschildes mehr möglich.

Zu 1.

Aus den Vorbemerkungen ist zu entnehmen, dass an dem Knotenpunkt Schiersteiner Straße / Konrad Adenauer Ring ein Grünpfeilschild „Zeichen 720“ installiert war und aus Verkehrssicherheitsgründen wieder entfernt wurde.

Eine Überprüfung der Lichtsignalanlage auf den alternativen Einsatz eines signalisierten Grünpfeils ergab, dass die Fußgänger, welche die Schiersteiner Straße im südlichen Teil queren wollen, dies dann nicht mehr in einem Zuge tun könnten und somit auf der Mittelinsel warten müssten. Außerdem würde die Grünzeit des signalisierten Grünpfeils, bedingt durch die einzuhaltenden Zwischenzeiten, sehr gering ausfallen, so dass der Leistungsfähigkeitsgewinn nicht maßgebend wird.

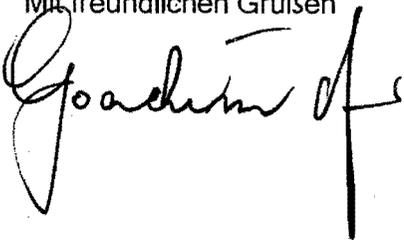
Zu 2.

Der Einsatz des Zeichens 720 „Grünpfeil“ wird nach den Vorbemerkungen in Wiesbaden als nicht zielführend angesehen.

Im Nachgang zu der 1995 durchgeführten Untersuchung wurden Knotenpunkte im Stadtgebiet überprüft, bei denen der Einsatz eines signalisierten Grünpfeils möglich wäre. Diese Überprüfung ergab, dass an den Knotenpunkten Otto-Suhr-Ring / Boelckestraße und Biebricher Allee / Am Herzogsplatz ein signalisierter Grünpfeil eingerichtet werden konnte.

Eine neuerliche Überprüfung von 55 Knotenpunkten (s. Anlage) ergab, dass der Einsatz eines signalisierten Grünpfeils teilweise durch Veränderungen der Knotengeometrie (z. B. LSA Mainzer Straße / Weidenbornstraße) obsolet geworden ist bzw. durch die Umstellung des Steuergerätes auf einen verkehrsabhängigen Betrieb (z. B. Lahnstraße / Graf-von-Galen-Straße; Bierstadter Straße / Moltkering) nicht mehr notwendig ist. Einzig die LSA Äppelallee / Ausfahrt Realmarkt eignet sich für die Ausrüstung mit einem signalisierten Grünpfeil. Das Tiefbauamt wird das Steuergerät erweitern und zeitnah die Veränderung vornehmen.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage
Lichtsignalanlagenliste