

## **Ergebnisse der Besichtigung der Ampelanlagen an den Knoten 3, 4 und 5 durch die CDU-Fraktion Karben am 2. Mai 2002**

### **Ausgangslage**

An den Knoten 3, 4, 5, 6 und 7 im Zuge der Bahnhofstraße (L 3205) und der B 3 wurden die Ampelanlagen erneuert. Ziel der Maßnahme war unter anderem, zu einem besseren Verkehrsfluss zu gelangen. Die Ampelanlagen wurden im Januar 2001 in Betrieb genommen. In den Wochen danach ist bei Mitgliedern der CDU-Fraktion, aber auch in breiten Teilen der Bevölkerung der Eindruck entstanden, dass die verkehrliche Situation sich nicht verbessert hat, sondern im Gegenteil Stauungen weiter zugenommen haben. Auf Anfrage des CDU-Stadtverordneten Dr. Stefan Zahradnik vom 24. Januar 2001 (STVV 396) hatte der Magistrat am 8. Februar 2001 mitgeteilt, dass noch eine Beobachtung und Anpassung der Programme erfolgt. Die CDU-Fraktion hatte eine Besichtigung der Knotenpunkte daher bis zum Abschluss der Nachbesserungen zurückgestellt, um den verantwortlichen Stellen zunächst die Gelegenheit zu geben, bestehende Mängel zu beheben.

Zunächst für Herbst 2001 avisiert, konnte der Magistrat erst mit Schreiben vom 15. April 2002, also über ein Jahr nach Aufnahme des Betriebs der neuen Ampelanlagen vermelden, dass die Nachbesserung der Programme vorerst abgeschlossen ist. Dies hat die CDU-Fraktion nun zum Anlass genommen, eine Besichtigung der als am problematischsten betrachteten Knoten 3 (Kreuzung Brunnenstraße / Bahnhofstraße), Knoten 4 (Kreuzung Ramonvillestraße / Bahnhofstraße / Industriestraße) und Knoten 5 („Gehspitze“) vorzunehmen. Die Besichtigung fand am 2. Mai 2002 statt. Anschließend wurden die festgestellten Sachverhalte sowie die sich daraus ergebenden Konsequenzen in dieser Niederschrift festgehalten.

### **Feststellungen**

- Grundsätzlich besteht das Problem, dass die Steuerung der Ampeln nicht vollständig verkehrsunabhängig erfolgt, sondern lediglich teilverkehrsunabhängig (siehe Antwort des Magistrats auf die oben bereits genannte Anfrage). So können lediglich die für die Hauptrichtungen bestehenden Kerngrünzeiten je nach Verkehrsaufkommen verlängert und früher angefordert werden. Aus Sicht der CDU-Fraktion könnten durch eine vollständig verkehrsunabhängige Ampelsteuerung bessere Ergebnisse erzielt werden. Eine optimale Ampelsteuerung kann schließlich nur dann gegeben sein, wenn ständig die aus allen Richtungen kommenden Verkehrsströme gemessen und darauf aufbauend die Grünphasen unter gegebenen Nebenbedingungen (Grüne Welle, maximale Rotphasen etc.) kontinuierlich computergestützt angepasst werden. Dies erfolgt in Karben jedoch nicht.
- Entlang des gesamten besichtigten Streckenverlaufs wurde festgestellt, dass vielfach Fahrbahnmarkierungen nicht mehr richtig zu erkennen sind. Dies bezieht sich sowohl auf Trennungslinien zwischen Fahrspuren als auch auf Einrichtungen wie zum Beispiel Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“). Diese Markierungen sollten – nicht zuletzt im Interesse der Verkehrssicherheit – erneuert werden.
- An allen drei Kreuzungen ist für Fahrer, die aus Richtung Norden kommen (d. h. am Knoten 3 aus Richtung Okarben, am Knoten 4 aus der Ramonvillestraße und am Knoten 5 aus Richtung Burg-Gräfenrode) und nach rechts abbiegen möchten (d. h. in Richtung B 3 / Frankfurt), die Grünphase nicht optimal. Da für diese Fahrer an allen Knoten jeweils eine eigene Spur besteht, wäre es durch Anbringen von Richtungspfeilen auf den Ampelgläsern, erforderlichenfalls auch Anbringen weiterer Ampelkästen an den vorhandenen Masten möglich, ihnen zeitgleich mit den entgegengesetzt Fahrenden (d. h. den aus Richtung B 3 / Frankfurt links in Richtung Norden Abbiegenden) ohne Gefahr einer Kollision eine Grünphase zu geben. Dies erfolgt jedoch nicht, so dass diese Fahrer nutzlos vor der roten Ampel stehen. Offensichtlich hatte dies einen Autofahrer während der Besichtigung am Knoten 5 veranlasst, die separate Busspur zu benutzen und sich so der als suboptimal erkannten Ampelsteuerung zu entziehen. Am Knoten 5 führt die ausbleibende Grünphase auch dazu, dass sich Verkehr übermäßig in Richtung Burg-Gräfenrode zurückstaut, so dass Fahrer rückstaubedingt die linke Fahrspur nicht erreichen können, obwohl diese frei ist. Am Knoten 5 wurde gemessen, dass während der zusätzlich möglichen Grünphase für die Rechtsabbieger bis zu zehn Fahrzeuge die Kreuzung passieren könnten. Dafür könnte die bisherige Grünphase zu Gunsten des Verkehrs entlang der Hauptverkehrsrichtung etwas verkürzt werden. Am Knoten 3 wurde während der Besichtigung zudem beobachtet, dass wegen eines einzelnen Fahrers, der aus Richtung Okarben in Richtung B 3 / Frankfurt fuhr, die gesamte Kreuzung für den übrigen Verkehr „gesperrt“ wurde. Dies wäre bei Einräumung einer Grünphase während der Dauer der

Grünphase der entgegengesetzt Fahrenden nicht erforderlich gewesen. Zudem hätte bei separaten Ampeln für beide Spuren aus nördlicher Richtung die Spur für die (zu diesem Zeitpunkt nicht vorhandenen) Fahrer in Richtung Bahnhof und Knoten 4 „Rot“ erhalten können, so dass der Verkehr auf der Bahnhofstraße L 3205 aus Richtung B 3 / Frankfurt in Richtung Knoten 4 hätte „Grün“ erhalten können. Aus Sicht der CDU-Fraktion ist es zur Optimierung der Ampelsteuerungen an allen drei Kreuzungen erforderlich, separate Ampeln für beide aus nördlicher Richtung verlaufenden Spuren vorzusehen und die Ampelsteuerung darauf abgestimmt anzupassen. Je nach den individuellen Gegebenheiten an den einzelnen Knoten kann hierdurch eine längere Grünphase für den Verkehr entlang der Hauptverkehrsrichtung erreicht werden.

- Am Knoten 4 wurde festgestellt, dass es für die aus der Ramonvillestraße kommenden Fahrer auf beiden Spuren jeweils lediglich eine einzige Richtungsmarkierung (Pfeile) auf der Fahrbahn gibt. Dies führt dazu, dass bereits die ersten beiden Fahrzeuge auf jeder Spur (bei längeren Fahrzeugen, die nicht bis zur Haltelinie vorfahren, reicht bereits ein Fahrzeug aus) den nachfolgenden Verkehr nicht mehr erkennen lassen, welche Spur die geradeaus Fahrenden zu benutzen haben. Abgesehen von Zeitverzögerungen, die durch einen späteren (unzulässigen, aber praktizierten) Spurwechsel eines falsch eingeordneten Fahrers erfolgen, bedeutet dies erhebliche Unfallrisiken. Die CDU-Fraktion hält es daher für dringend erforderlich, auf die Fahrbahn weitere Pfeile in größerem Abstand zur Haltelinie aufzubringen. Eine Verdeutlichung könnte zusätzlich durch die Anbringung von Richtungspfeilen auf den bestehenden Ampelgläsern erfolgen (wäre durch die Umsetzung der im letzten Spiegelstrich vorgeschlagenen Maßnahme erledigt). Zudem irritieren die Schleifenmarkierungen und lassen die unmittelbar vor der Haltelinie aufgebrauchten Pfeile schlecht erkennen.
- Am Knoten 5 wurde festgestellt, dass der Fußgängerüberweg, der von der an der Busspur gelegenen Verkehrsinsel hinüber zur „Gehspitze“ verläuft, über zwei Fußgängerampeln verfügt, die unterschiedlich geschaltet sind. Beide Ampeln verfügen über einen Taster, mit dem die Fußgänger die Grünphase anfordern. Während die zweite Ampel nur nach Drücken auf den Taster auf „Grün“ springt, ist der Taster für die erste Ampel offensichtlich außer Betrieb. Diese zeigt nämlich während der langen Rotphase der Kraftfahrzeuge ohnehin automatisch „Grün“, was auch sinnvoll ist. Die Notwendigkeit eines Teiles der Taster ist insofern fragwürdig und deren Funktionsweise unplausibel. Diese Angelegenheit sollte durch die zuständigen Stellen überprüft werden.
- An den Knoten 4 und 5 sind bisherige Sperrflächen am Anfang der Linksabbiegerspuren auf der Bahnhofstraße offensichtlich entfernt worden, um diese Spuren zu verlängern. Jedoch ist dies nicht klar und eindeutig erkennbar, zumal jeweils die ersten Richtungsmarkierungen (Pfeile) hierzu nicht passend sind. Insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es daher erforderlich, dass die Markierungen so angepasst werden, dass die gewollte Verkehrsführung klar erkennbar ist.
- Am Knoten 3 sollte die Sperrfläche für Linksabbieger aus Richtung der Knoten 2 und 4 in Richtung Bahnhof bzw. Okarben ebenfalls entfernt werden (wie an den Knoten 4 und 5).
- Wer über den Knoten 3 hinweg in Richtung Bahnhof bzw. ALDI-Markt fährt, gelangt als nächstes an eine Einmündung der vom City-Center her kommenden Straße. Der Fahrer befindet sich auf einer abknickenden Vorfahrtstraße, die in Richtung Bahnhof verläuft, so dass er bei einer Weiterfahrt in Richtung City-Center auf den Verkehr aus Richtung Bahnhof zu achten hat. Problematisch ist hier, dass dieser Verkehr kaum erkennbar ist, da unmittelbar hinter der Kurve am rechten Straßenrand das Parken erlaubt wurde. Seitens der CDU-Fraktion wird daher vorgeschlagen, an dem sich im Bereich der Kurve befindenden Lampenmast einen Verkehrsspiegel zu montieren.

### **Abschließende Bewertung**

Die CDU-Fraktion sieht die Möglichkeit, zu einer über den derzeitigen Zustand hinausgehenden Verflüssigung des Verkehrs im Bereich der Knoten 3, 4 und 5 zu gelangen. Dies ist auch erforderlich, da die letzten Monate gezeigt haben, dass sich der verkehrliche Engpass von den Knoten 0, 1 und 2 zu den Knoten 3, 4 und 5 verlagert hat. Vielfach ist zu beobachten, dass sich der Verkehr in den Streckenabschnitt, der gerade vierspurig ausgebaut wird, zurückstaut. Dies bedeutet, dass der vierspurige Ausbau zumindest für den abendlichen Berufsverkehr in Richtung Klein- und Groß-Karben die angedachte Wirkung nicht entfalten können, solange im Bereich der Knoten 3, 4 und 5 nicht eine Verflüssigung des Verkehrs erfolgt. Ohne weitere Maßnahmen würde eine Entlastung zwar mit Inbetriebnahme der Nordumgehung erreicht, für deren Fertigstellung durch den Magistrat bisher aber noch kein Termin zugesagt werden kann. Selbst für den Zeitraum nach Inbetriebnahme der Nordumgehung ist jedoch eine suboptimale Ampelsteuerung in diesem Bereich nicht einzusehen. Daher sollten kurzfristig die oben dargestellten Maßnahmen angegangen werden.