



Stadtrat diskutiert nach tödlichem Angriff beim Christopher Street Day in Münster über mehr Sicherheit vor homophoben Attacken. Seite 21

Fotos, Videos, Berichte auf www.rhein-zeitung.de/koblenz

Warum wird die Ampel immer so schnell rot?

Fußgänger kommen an vielen Stellen nicht bei Grün auf die andere Seite – Das ist tatsächlich so gewollt

Von Doris Schneider

Koblenz. Gerade ist die Fußgängerampel grün geworden, da springt sie schon wieder auf Rot um, wenn man noch mitten auf der Straße geht. Das macht vielen Menschen Angst, vor allem Älteren und Kindern, und es wird immer wieder kritisiert. Um mehr Verständnis für die Situation zu wecken, hat Tiefbauamtsleiter Kai Mifka die RZ zu einem Gespräch gebeten. An zwei Ampeln erklären Mifka selbst, der stellvertretende Amtsleiter Andreas Schilling und Frank Wodkiewicz, Leiter der Verkehrsplanung, beispielhaft, wie komplex das Thema ist und warum man nicht einfach so eine Ampel anders schalten kann.

1 Beispiel Kreuzung Roonstraße/Hohenzollernstraße: Die Ampelanlage ist vor etwa 30 Jahren geplant worden, und das merkt man ihr durchaus an. Hier auf dieser Achse standen Autos und Busse stets im Mittelpunkt, Fußgänger wurden quasi dazwischengequetscht. Das zeigt sich noch immer: Fußgänger, die die Hohenzollernstraße an dieser Stelle quer wollen, haben nur etwa zehn Sekunden Grün. Bei einer jungen Frau reicht es bis fast bis rüber, ein älterer Mann mit Rollator schafft es etwa bis zur Hälfte, sehen wir während des Gesprächs an der Kreuzung. Das ist der Philosophie der früheren Jahre geschuldet: Vor 30 Jahren war es völlig okay, wenn die Grünphase dafür ausreichte, dass ein Fußgänger bis zur Hälfte der Straße kam. Später weitete man die Strecke auf zwei Drittel der Straße aus, erklärt Frank Wodkiewicz. Seit ein paar Jahren achtet die Stadt bei Neuplanungen darauf, dass die Grünphase bei einer mittleren Gehgeschwindigkeit reicht, bis man ganz auf der anderen Seite ist.



Kai Mifka

Erlaubt wäre noch immer die Hälfte, aber das wendet die Stadt Koblenz nicht an. Wichtig: Es muss trotzdem keiner Angst haben. Nach der Grünphase kommt die sogenannte Schutzzeit. Sie berechnet sich aus der Breite der Straße von



An der Einmündung der Schenkendorfstraße in die Mainzer Straße sieht man, wie eine moderne Kreuzung aussieht.



Die Kreuzung Hohenzollernstraße/Roonstraße stammt noch aus der Zeit, als den Autos und Bussen ganz klar Vorrang gegeben wurde. Die Fußgänger haben keine lange Grünphase, zudem biegen Fahrzeuge währenddessen ab. Aber auch wenn schon Rot ist, gilt die Schutzzeit.

Fotos: Sascha Ditscher

Bordstein zu Bordstein. Das sind hier zwölf Meter. Die werden durch die angenommene Gehgeschwindigkeit geteilt, in diesem Fall durch 1,2 Meter/Sekunde. „Die Spanne kann rechtlich zwischen einem und 1,5 Metern liegen“, erklärt Wodkiewicz, die Stadt habe ein Mittel gewählt. Also bleiben auch demjenigen, der in der letzten Sekunde der Grünphase auf die Straße tritt, hier zehn Sekunden zum Überqueren.

„Wer weiß, dass er langsamer ist, sollte nicht auf den letzten Drücker gehen, sondern lieber auf die nächste Grünphase warten“, wirbt Tiefbauamtsleiter Kai Mifka für ein gutes Miteinander der Verkehrsteilnehmer. Während die Fußgänger gehen, haben im Übrigen auch die Autofahrer in der Roonstraße Grün. Damit sie die Fußgänger besser wahrnehmen, beginnt die Auto-Grünphase aber

etwa eine Sekunde nach der der Fußgänger, damit diese sich schon sichtbar auf den Weg machen. Auch hier wirbt Mifka für Rücksichtnahme: „Die Fußgänger können sich ja nicht in Luft auflösen, da müssen die Autofahrer eben warten.“ Eine Beobachtung zeigt: Zumindest an diesem Mittag tun das auch alle bis auf einen, der sehr nah am Fußgänger vorbeifährt.

2 Zeigt das nicht, dass in Koblenz noch immer das Auto den Vorrang hat? Nein, sagen Mifka, Schilling und Wodkiewicz, es zeige vor allem, dass es wirklich komplexe Systeme sind. Auch im Sinn des Umweltschutzes ist es wichtig, dass der Verkehr möglichst störungsfrei läuft, dass nicht immer wieder abgebremst und angefahren werden muss – bei Autos, erst recht aber bei Bussen, die in der Hohenzollernstraße einen Vorrang anmelden können, sodass sie baldmöglichst Durchfahrt bekommen. Auch wenn man etwas ändern will, ist es im Übrigen hoch kompliziert: „Wir planen derzeit in der Mainzer Straße an einer grünen Welle für Radfahrer“, nennt Wodkiewicz ein Beispiel. Aber welche Durchschnittsgeschwindigkeit legt man da zugrunde? E-Biker sind oft mit 20 bis 25 km/h unterwegs, andere langsamer, zum Teil viel langsamer. Allein schon diese Entscheidung muss gut überlegt und abgestimmt sein, bevor die ganze Planungsma-schinerie in Gang geht.



Frank Wodkiewicz

3 Sind die Ampeln den ganzen Tag lang gleich geschaltet? Nein, das wird fast jeder schon gemerkt haben, der durch die Stadt geht: Mal hat man das Gefühl, man kann sich ewig Zeit lassen, dann wieder sind die Phasen kurz. Alle Ampelanlagen sind an einen Verkehrsrechner angeschlossen, und

der Autoverkehr wird ständig gezählt. Dazu gibt es 20 Messstellen an neuralgischen Punkten, die dem Rechner melden, wie viel auf der Straße los ist. Es ist also nicht so, dass beispielsweise morgens zwischen 7 und 9 immer ein bestimmtes Programm läuft und danach ein anderes – dies wird verkehrabhängig geschaltet. „Es kann dann schon mal sein, wenn am späten Nachmittag ein wichtiges Fußballspiel läuft, dass dann die Ampeln ins Nachtprogramm gehen, weil so wenig Verkehr ist“, sagt Frank Wodkiewicz.

4 Warum laufen die Ampeln auch nachts? Im Zuge der Energiespardiskussionen kommt immer mal wieder die Idee auf, dass es doch gut wäre, wenn die Ampeln nachts abgeschaltet würden. Doch Andreas Schilling vom Tiefbauamt hält das vor allem aus Sicherheitsgründen für keine gute Idee, „nur die wichtigsten und größeren Kreuzungen sind ja überhaupt mit Ampelanlagen versehen“, sagt er. Kosten verursachen die Ampeln natürlich, aber vielleicht weniger, als man denkt: Bei einem angenommenen Durchschnittswert von 300 Euro Stromkosten pro Jahr pro LED-Ampelanlage kommt man bei den 86 Anlagen in Koblenz auf rund 26 000 Euro im Quartal – im Vergleich zur Straßenbeleuchtung ist das kein ganz hoher Wert. Und: Wenn die Ampeln abgeschaltet würden, müsste dies einprogrammiert werden, auch das würde Kosten und Aufwand verursachen.

5 Zweites Beispiel: die neue Ampelanlage an der Einmündung Schenkendorfstraße/Main-

zer Straße: Fast ein bisschen stolz blickt Frank Wodkiewicz auf die neue Ampelanlage. Denn hier ist die Kreuzung sozusagen neu sortiert worden: Es gibt nun auch auf der nördlichen Seite, vor dem Friseurladen, eine Querung, damit Fußgänger keinen Umweg machen müssen wie früher. Zudem gibt es von der Mainzer Straße in die Schenkendorfstraße eine Linksabbiegerspur für Radfahrer und Aufstellflächen für Radler an den Ampeln in beiden Straßen, damit sie von den Autofahrern gut wahrgenommen werden. Dass die Beleuchtung auf moderne LEDs umgerüstet ist und Ähnliches, ist selbstverständlich.

Alles in allem brauchen solche Umgestaltungen enorm viel Zeit, berichten die Fachleute. Denn jede Änderung an einer Ampel hat Auswirkungen auf den Verkehrsfluss aller Richtungen. Wenn dann im Tiefbauamt alles genau geplant ist, muss es noch programmiert werden – auch das dauert oft Wochen, weil die Fachfirma mehr als ausgelastet ist. Und wenn die Stadt nicht die wichtigsten Planungen schon lange vorher bei der Firma anmelden würde, würde es sogar Monate dauern, berichtet Andreas Schilling. Zum Schluss muss dann alles noch durch die Prüfungen der Verkehrsbehörde.

Neben dem Zeitfaktor spielt auch Geld eine große Rolle: Die beiden neuen Ampelanlagen in der Mainzer Straße an der Ecke Anschutz- und der Ecke Schenkendorfstraße haben zusammen rund 250 000 Euro gekostet, sagt Tiefbauamtsleiter Kai Mifka. Und auch wenn nur ein Signalgeber ausgetauscht wird, kostet das schnell einige Tausend Euro – davon abgesehen, dass auch die „Zutaten“ für eine Ampelanlage gerade von enorm steigenden Preisen und gestörten Lieferketten betroffen sind.

Kommentar
Doris Schneider
zu kurzen Grünphasen



Kleine Änderung hat oft große Folgen

Oft genug habe ich mich schon geärgert oder bin auch – vor allem, wenn ich mit Kindern unterwegs bin – richtig in Stress geraten, wenn die Fußgängerampel von Grün auf Rot umspringt, während ich noch mitten auf der Straße bin. Ich weiß ja, dass ich noch eine sichere Schutzzeit habe, bis die Autofahrer Grün bekommen. Und dennoch fühlt es sich nicht gut an, wenn für mich da plötzlich Rot ist.

Aber ich habe auch verstanden: Es ist nicht einfach damit getan, dass man an einer Ampelkreuzung den Fußgängern mehr Zeit einräumt, denn jede Änderung an einem kleinen Schraubchen verändert im Zweifelsfall etwas am Verkehrssystem der ganzen Stadt. Und es ist auch niemandem damit geholfen, wenn die Autos in der Stadt dann mehr stehen als fahren. Insofern vertraue ich den Fachleuten, wenn sie sagen: Wo es nötig und möglich ist, werden bessere Bedingungen geschaffen. Aber es muss eben auch vieles bedacht werden: Fußgänger, Radfahrer, Autos und Busse teilen sich die Straßen. Da muss immer abgewogen werden. Und wie teuer und langwierig diese Änderungen sind, das hat mich wirklich überrascht.

Bei allem Verständnis aber darf man manchmal auch trotzdem meckern: Die Kreuzung Markenbildchenweg/Hohenzollernstraße beispielsweise ist wirklich extrem – und das sage ich nicht, weil ich in der Nähe wohne, sondern weil es auch Schul- und Pendlerweg wirklich vieler Menschen ist. Wenn die versuchen, sich auf die schmale Verkehrsinsel zu quetschen, weil die Ampel schon wieder rot ist, wird es echt gefährlich.

E-Mail: doris.schneider@rhein-zeitung.net

Fortschritte bei Fritsch-Kaserne

Bürgerinfo mit Führung am Mittwoch

Koblenz. Die Planungsarbeiten zum neuen Quartier in der ehemaligen Fritsch-Kaserne schreiten voran. Die Offenlage des erforderlichen Bebauungsplanes soll voraussichtlich noch in diesem Jahr vom Stadtrat beschlossen werden, teilt die Stadtverwaltung Koblenz mit. Stadt und Projektträger, die BPD Niederberg GmbH, stellen am Mittwoch, 28. September, in einer öffentlichen Informationsveranstaltung den aktuellen Planungsstand vor und stehen auch für Fragen und Anregungen zur Verfügung. Die Veranstaltung mit einem Werkstattbericht und der Möglichkeit, durch die ehemalige Kaserne geführt zu werden, beginnt um 18 Uhr in der ehemaligen Fritsch-Kaserne, Niederberger Höhe 1c. Die Themenfelder Städtebau, Mobilität/Verkehr/Erschließung, Energieversorgung sowie Klima/Grün/Zukunftsbäume werden in kurzen Beiträgen vorgestellt. Eine Anmeldung zur Teilnahme ist nicht erforderlich. red