

Hannover, den 27. August 2019

Stellungnahme zu Rundum-Grün

anlässlich der Anhörung zum Thema "Rundum-Grün-Ampelanlagen" des Bezirksrats
Döhren-Wülfel am 22. August 2019

Ampeln mit "Rundum-Grün" für den Fußverkehr geben die gesamte Kreuzung in einer eigenen Ampelphase für den Fuß- oder Nicht-Kfz-Verkehr frei, der daraufhin die Kreuzung in beliebige Richtung queren kann. Für die üblichen "Kreuzungen zweier Straßen" ergeben sich somit mindestens drei Ampelphasen:

- 1) Fahrbahnbüндiger Verkehr aus Norden und Süden
- 2) Fahrbahnbüндiger Verkehr aus Osten und Westen
- 3) Fuß- bzw. nicht fahrbahnbüндiger Verkehr als allen Richtungen

Dazu kommen eventuell weitere Phasen für bestimmte Abbiegeverkehre. Allgemein führt die Erhöhung der Anzahl der Phasen zu einer Verminderung der Durchlässigkeit: Die Ampel ist häufiger rot.

Bei "Rundum-Grün-Ampeln" wird vor allem der Fuß- und Kfz-Verkehr betrachtet, dies lässt sich auch aus dem Text des Antrags sehen. Für den Radverkehr entstehen folgende Möglichkeiten:

- Bei einer Führung bzw. Signalisierung analog zum Kfz-Verkehr kann der Knotenpunkt in der "Rundum-Grün-Phase" nicht gequert werden. Die Wartezeit für den Radverkehr vergrößert sich im Mittel. Bei indirekt links abbiegendem Radverkehr fällt die Verlängerung besonders deutlich aus, wenn zwischen den beiden nutzbaren Phasen die "Rundum-Grün-Phase" liegt. Einen Vorteil hat der Radverkehr nicht. Die Gefahr von Abbiegeunfällen, einer der Gründe für den Antrag, wird durch diese Art der Signalisierung nicht vermindert. Eine zusätzliche Gefahr ist, dass abbiegender Kfz-Verkehr das rote Fußgängersignal auf den Radverkehr bezieht und nicht mit den fahrtberechtigten Radfahrer*innen rechnet. Dies kann sogar zu einer Erhöhung der Unfallgefahr führen.

- Bei einer Führung/Signalisierung analog zum Fußverkehr hingegen kann der Radverkehr die Kreuzung ausschließlich in der Rundum-Grün-Phase queren. Bei rechtsseitigen Einrichtungsradwegen ist das für den Radverkehr nur ein Vorteil, wenn die Kreuzung in dieser Phase auch diagonal gequert werden kann. Das beschleunigt das Linksabbiegen deutlich und im Mittel sogar gegenüber dem üblichen zweiphasigen Betrieb. Ansonsten erhöht sich auch hier die mittlere Wartezeit am Knotenpunkt. Während bei dieser Signalisierung Rad- und Kfz-Verkehr entkoppelt sind, können sich die Konflikte zwischen

Rad- und Fußverkehr potentiell vergrößern. Dies müsste durch die Anordnung der Aufstellflächen und entsprechende Hinweise deutlich angezeigt werden. Radverkehr ist auf Grund der höheren Geschwindigkeiten nicht so gut für die explizite Freigabe kreuzender Verkehrsströme geeignet wie Fußverkehr, auch wenn dies bei angepasster Fahrweise kein grundsätzliches Problem ist.

In der niederländischen Stadt Groningen gibt es knapp 30 Kreuzungen im Stadtgebiet, die auf diese Weise geschaltet sind. Dabei gilt explizit, dass Rad- und Fußverkehr aus allen Richtungen gleichberechtigt ist, niemand Vorfahrt hat und potentielle Konflikte durch direkte Interaktion gelöst werden. Auf der Kreuzung im Video auf <https://groningenfietsstad.nl/alle-richtingen-tegelijk-groen/> passieren täglich etwa 40.000 Radfahrer*innen den Knotenpunkt. Laut Webseite gibt es quasi keine Unfälle.

Abgesehen von Einzelbeispielen wie Groningen ist Rundum-Grün bislang eher eine Sonderlösung an Kreuzungen mit extrem hohen Fußgängerströmen in alle Richtungen. In Hannover gibt es lediglich das Beispiel der Kreuzung vor der Ernst-August-Galerie. Hier wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt und insgesamt ist die Kreuzung für den Radverkehr relativ schlecht durchlässig.

An Hauptstraßen wie der Hildesheimer Straße muss bei der Bewertung berücksichtigt werden, dass die Querungswege relativ lang sind. Zudem gibt es eventuell einen Zielkonflikt mit der Bevorrechtigung des ÖPNV. Hier darf der Radverkehr nicht durch ausufernde Wartezeiten unattraktiv werden. In Nebenstraßensituationen hingegen ist vorstellbar, dass die Sicherheit der gesamten Kreuzung durch eine konsequente Umgestaltung, Entschleunigung des Kfz-Verkehrs und Reduktion der Fahrbahnbreite verbessert werden kann.

Insgesamt sehen wir Rundum-Grün für den Radverkehr nicht als ultimative Problemlösung. Bei jeder Form dieser Signalisierung erkaufte man sich Vorteile auf der einen durch Nachteile auf der anderen Seite. Wenn dieser Weg weiter geprüft werden soll, ist unserer Ansicht nach ein Blick gerade nach Groningen sinnvoll.

Gerade bei großen Kreuzungen lässt sich eine sichere Führung des Radverkehrs unserer Ansicht nach besser durch eine grundsätzlich andere Kreuzungsgestaltung erreichen. Hierbei ist der - separat geführte - Radverkehr an den Kreuzungen von der Fahrbahn abgesetzt, sodass insbesondere bei rechtsabbiegender Verkehr die toten Winkel nicht mehr existieren. In den Niederlanden hat die konsequente Anwendung dieses Konzept zu einer deutlichen Senkung der Unfallzahlen geführt.