

Stellungnahme zum Antrag

SPD Gemeinderatsfraktion

Vorlage Nr.: **2021/1546**

Verantwortlich: **Dez. 2**

Dienststelle: **OA**

Ampeln für Fußgänger*innen

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Hauptausschuss	08.02.2022	3	x	

Kurzfassung

Die Verwaltung überprüft die Wartezeiten an Ampeln für den Fußverkehr anlassbezogen.

Erneuerungsbedürftige Steuergeräte werden unter Berücksichtigung der erforderlichen Ressourcen bei Bedarf getauscht und können dann, sofern erforderlich, angepasst werden.

Die Festlegung und Anordnung der Schaltzeiten von Lichtsignalanlagen obliegt grundsätzlich der Straßenverkehrsbehörde, die als untere Verwaltungsbehörde zuständig ist. Die Verwaltung empfiehlt, den Antrag als erledigt zu betrachten.

Finanzielle Auswirkungen	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>		
<input type="checkbox"/> Investition <input type="checkbox"/> Konsumtive Maßnahme	Gesamtkosten: Jährliche/r Budgetbedarf/Folgekosten:	Gesamteinzahlung: Jährlicher Ertrag:	
Finanzierung <input type="checkbox"/> bereits vollständig budgetiert <input type="checkbox"/> teilweise budgetiert <input type="checkbox"/> nicht budgetiert	Gegenfinanzierung durch <input type="checkbox"/> Mehrerträge/-einzahlung <input type="checkbox"/> Wegfall bestehender Aufgaben <input type="checkbox"/> Umschichtung innerhalb des Dezernates	Die Gegenfinanzierung ist im Erläuterungsteil dargestellt.	
CO ₂ -Relevanz: Auswirkung auf den Klimaschutz Bei Ja: Begründung Optimierung (im Text ergänzende Erläuterungen)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> positiv <input type="checkbox"/> negativ <input type="checkbox"/>	geringfügig <input type="checkbox"/> erheblich <input type="checkbox"/>
IQ-relevant	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridorthema:
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit

Ergänzende Erläuterungen

Die Gemeinderatsfraktion der SPD beantragt:

1. Die Verwaltung überprüft die Wartezeiten an Ampeln für Fußgänger*innen

Dem Einlesen einer Lichtsignalanlagensteuerung in das Steuergerät der Signalanlage geht ein mehrgliedriger Prozess voraus: einer Planungskonzeption, die, sofern der Knotenpunkt vom öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) befahren wird, gemeinsam mit den Verkehrsbetrieben erstellt wird, folgt der Planungsprozess selbst. Bei diesem wird auf eventuell auftretende, noch nicht betrachtete Rahmenbedingungen reagiert. Anschließend wird die verkehrstechnische Planung mittels einer Simulation – gegebenenfalls auch mit den Verkehrsbetrieben - geprüft und finalisiert. Schließlich wird die Steuerung nach deren Versorgung vor Ort evaluiert und bei Bedarf nachjustiert.

Die Verwaltung überprüft vorhandene Lichtsignalanlagen anlassbezogen. Auch ältere Steuerungen werden bereits heute sporadisch überprüft. Im Fokus stehen dabei insbesondere die Wartezeiten des ÖPNV und des nichtmotorisierten Verkehrs.

Zum Teil sind Steuerungen fünfzehn bis zwanzig Jahre alt manche sogar noch älter. Diese Steuerungen, bei denen das Planungsziel neben einer bestmöglichen Bedienqualität des ÖPNV oft auf der Leistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs lag, werden sukzessive im Rahmen von Steuergerätaustauschen entfernt und können dann, sofern erforderlich, angepasst werden. Insbesondere die Komplexität des Planungsprozesses und die für einen Austausch der Hardware aufzubringenden Haushaltsmittel bestimmen die Geschwindigkeit der Arbeiten.

2. Die Wartezeiten sollen im Regelfall nicht mehr als 60 Sekunden andauern

Die Wartezeit des Fußverkehrs ist definiert als die "Zeitdauer vom Eintreffen bis zum möglichen Weitergehen an einer Querungsanlage". Statistisch ist dies etwa die Hälfte der Rotzeit, wenn man ein Eintreffen während Grün nicht einrechnet. Da im Stadtgebiet nur an sehr wenigen Knotenpunkten, die in der Regel nur schwach vom Fußverkehr frequentiert sind, zeitweise Umlaufzeiten von mehr als 120 Sekunden geschaltet werden, ist die Forderung bereits heute erfüllt.

Das Ziel der Verwaltung ist es, insbesondere im Stadtzentrum und an Knotenpunkten, die spürbar von Fußverkehr frequentiert sind, die maximalen Wartezeiten nicht 60 Sekunden übersteigen zu lassen. Hierbei treten oftmals Zielkonflikte auf, da der Radverkehr ebenfalls wartezeitempfindlich ist und aufgrund der Führung auf Fahrbahnniveau häufig unverträglich zu den Fußgängerquerungen ist, also nicht gleichzeitig Grün geschaltet werden kann. Das Finden eines Kompromisses aus den unterschiedlichen Zielen ist wesentlicher Inhalt des unter erstens beschriebenen Planungsprozesses.

3. In Fällen, in denen der ÖPNV Vorrang hat, soll die Wartezeit 90 Sekunden nicht überschreiten

Die maximale Wartezeit von Fußverkehrsquerungen über Gleisbereiche richtet sich nach der Anzahl der Straßenbahnlinien. Bei neueren Steuerungen besteht die Möglichkeit, die maximale Wartezeit von zur Straßenbahn nicht verträglichen Verkehrsströmen festzulegen. Wird diese Wartezeit erreicht, wird der Vorrang der Straßenbahnen aufgehoben. Hier ergibt sich in der Folge ein weiterer Zielkonflikt, der bei stark vom ÖPNV frequentierten Knotenpunkten auftreten kann.

Durch die Inbetriebnahme des Stadtbahntunnels und der Straßenbahntrasse auf der Kriegsstraße hat sich die Anzahl der stark vom ÖPNV frequentierten Knotenpunkte reduziert. Die Verwaltung wird in Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben prüfen, an welchen Knotenpunkten die Umsetzung der Forderung nach Wartezeiten kleiner 90 Sekunden für den ÖPNV besonders negative Folgen für den öffentlichen

Personennahverkehr hat und in der Folge entscheiden, ob eine Anpassung erforderlich ist und erfolgen kann.

4. Die Mindestdauer der Grünphasen soll von sieben Sekunden auf zehn Sekunden angehoben werden

Bei Lichtsignalanlagen, auch bei Anlagen für den Fußverkehr, wird im Anschluss an die Grünzeit grundsätzlich eine Zwischenzeit geschaltet, die gewährleistet, dass die Straße sicher überquert werden kann. Dieser Grundsatz gilt selbst dann, wenn ein Queren der Fahrbahn erst in der letzten Grünsekunde erfolgt. Die Zwischenzeit gilt unabhängig von der Länge der Grünzeit.

Die Dauer der Grünzeit bemisst sich nach der Länge der zu querenden Furt. Im Stadtgebiet ist gewährleistet, dass bei einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit von 1,2 Meter/Sekunde mindestens zwei Drittel der Fußgängerfurt gequert werden können. Die Grünphase beträgt dabei mindestens sieben Sekunden. Die geforderten Werte der zugrunde liegende Richtlinie für Lichtsignalanlagen werden dabei übertroffen. Diese sieht vor, dass bei gleicher durchschnittlicher Geschwindigkeit mindestens die Hälfte der Fußgängerfurt gequert werden kann und die Grünzeit mindestens fünf Sekunden betragen muss.

Vereinzelt werden im Stadtgebiet die Grünzeiten für Fußgänger*innen - vor allem bei stark vom Fußverkehr frequentierten und/oder weniger stark vom Kraftfahrzeugverkehr belasteten Furten - noch weiter nach oben gesetzt. Parallel zu den Hauptrichtungsverkehren sind an Knotenpunkten die Grünzeiten der Furten in der Regel ohnehin deutlich länger als die berechnete Mindestgrünzeit dies erfordert, da der Fußverkehr von den längeren Freigabezeiten des Kraftfahrzeug- und Radverkehrs profitiert.

Generell längere Grünzeiten für den Fußverkehr sorgen nach Ansicht vieler Fachleute aber nicht unbedingt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit, da die Akzeptanz der Signalisierung sinkt. Die Forderung nach einer generell erhöhten Mindestdauer ist aus Sicht der Stadtverwaltung daher nicht zielführend.

Die Festlegung und Anordnung der Schaltzeiten von Lichtsignalanlagen obliegt grundsätzlich der Straßenverkehrsbehörde, die als untere Verwaltungsbehörde zuständig ist. Eine Entscheidung kann daher nicht vom Gemeinderat getroffen werden. Die Verwaltung empfiehlt, den Antrag als erledigt zu betrachten.