

Vorlage Nr.: 2024/1080

Verantwortlich: **Dez. 6**

Dienststelle: **TBA**

Abschaltung von Ampeln in der Nacht

Antrag: AfD

| Gremien | Termin | TOP | Ö / N | Zuständigkeit |
|-------------------|------------|-----|-------|---------------|
| Planungsausschuss | 14.11.2024 | 2 | Ö | Behandlung |
| Gemeinderat | 17.12.2024 | 29 | Ö | Entscheidung |

Kurzfassung

Der Umfang und die Betriebszeiten von Lichtsignalanlagen werden insbesondere aufgrund von Verkehrssicherheitsbeurteilungen (Unfalllage, Schutz von vulnerablen am Verkehr Teilnehmenden, wie beispielsweise Fuß- und Radverkehr oder Sehbehinderte) und dem Erreichen von verkehrspolitischen Zielen (zum Beispiel der Bevorrechtigung des ÖPNV) festgelegt. Der Stromverbrauch spielt aufgrund der Umstellung auf energiesparende LED-Technik nur eine untergeordnete Rolle.

Ergänzende Erläuterungen

„Lichtsignalanlagen werden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Qualität des Verkehrsablaufs eingerichtet“ (Zitat: Richtlinien für Lichtsignalanlagen 2015, Kapitel 1.1). Die Aufgaben von Lichtsignalanlagen sind vielfältig. Das übergeordnete Ziel, die Gewährleistung der Verkehrssicherheit, ist für alle Verkehrsteilnehmenden von großer Bedeutung. Zudem dienen Lichtsignalanlagen der Verkehrssteuerung, zum Beispiel im Rahmen der ÖPNV-Priorisierung und sichern die sogenannte Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere für untergeordnete Verkehrsströme an Kreuzungen.

Lichtsignalanlagen werden daher nur dort vorgesehen, wo unsignalisierte Lösungen, wie Fahrbahnteiler oder unsignalisierte Knotenpunkte, keine ausreichende Sicherheit und keinen guten Komfort für die am Verkehr Teilnehmenden bieten. Insbesondere werden Lichtsignalanlagen dort vorgesehen, wo Unfälle durch den Einsatz anderer planerischer Mittel nicht vermeidbar sind. Die Betriebszeiten orientieren sich an der Verkehrsbelastung des motorisierten Verkehrs und hierbei auch des ÖPNV. Außerdem dienen Lichtsignalanlagen einer möglichst barrierearmen Mobilität auch von Seh- und Gehbehinderten, weshalb die Betriebszeiten auch im Hinblick auf die soziale Teilhabemöglichkeiten dieser Menschen abgestimmt werden.

Zu den einzelnen in der Anfrage genannten Vorteilen für eine mögliche Reduzierung der Betriebszeiten kann wie folgt Stellung genommen werden:

Zu „**Kosteneinsparung für die Stadt**“:

Der Vorteil der Stromeinsparungen ist zwischenzeitlich dank des Einsatzes von LED-Signalgebern zu vernachlässigen. Hatten früher die Signalgeber eine Leistungsaufnahme von 80 Watt, sind aktuell bei modernen LED-Signalgebern lediglich 8 Watt zu veranschlagen, bei älteren LED-Signalgebern circa 17 Watt. Hierdurch wurden die Strom- und als Nebeneffekt auch die Wartungskosten (wegen entfallener proaktiver Glühlampentausche) reduziert. Eine Abschaltung in der Nacht würde daher nicht zu weiteren signifikanten Kosteneinsparungen führen.

Zu „**Verbesserter Verkehrsfluss**“:

Wie bereits einleitend erwähnt, dienen Lichtsignalanlagen oftmals gerade der Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses. Die Stadt reagiert auf eine schwächere Verkehrsbelastung eines Knotenpunktes in der Regel mit sogenannten vollverkehrsabhängigen Programmen, die möglichst kurze Wartezeiten gewährleisten, aber den Nachteil haben, keine Grüne Welle aufrecht zu erhalten. Ein Beispiel hierfür ist die Linkenheimer Landstraße, die nur während der Hauptverkehrszeiten in einer Grünen Welle betrieben wird.

Zu „**Verringerte Emissionen und Energieverbrauch für den motorisierten Verkehr**“:

Für den bevorrechtigten motorisierten Straßenverkehr gilt dieses Argument zweifellos. Allerdings ist zu beachten, dass dies für den straßenverkehrsrechtlich untergeordneten motorisierten Verkehr schon nicht mehr oder nur noch eingeschränkt gilt. Erkauft würden diese Vorteile durch unsichere Querungen und damit Gefährdungen nicht-motorisierter am Verkehr Teilnehmender. Die Verkehrssicherheit wäre deutlich eingeschränkt. Das Ziel der Stadtverwaltung ist, vor allem die sogenannte aktive Mobilität zu stärken, wozu insbesondere das objektive Sicherheitsempfinden beiträgt, das eine in Betrieb befindliche Lichtsignalanlage bietet.

Zu **„Verbesserte Akzeptanz der Signalisierung durch Radfahrer und Fußgänger“**:

Rotlichtverstöße durch Rad Fahrende und zu Fuß Gehende sind leider an vielen Stellen zu beobachten. Die Strategie der Stadtverwaltung Karlsruhe ist daher, Signalisierungen auf ein nötiges Maß zu beschränken und zum Beispiel durch die Umwandlung von regulären Fußgängersignalanlagen mit Rot als Grundzustand für den Fußverkehr in sogenannte Dunkel-Dunkel-Signalisierungen zu transformieren, wo es unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit vertretbar ist. Die Anzahl der Rotlichtverstöße lässt sich so deutlich reduzieren. Bei komplexeren Signalanlagen sind diese Steuerungen jedoch aus Gründen der Signalsicherung nicht mehr möglich.

Zu **„Erhöhung der Verkehrssicherheit für Rad Fahrende und zu Fuß Gehende“**:

Dieser genannte Vorteil ist aus Sicht der Verwaltung nicht empirisch nachgewiesen. Aus Sicht der Verwaltung liegen die Rotlichtverstöße vielmehr im Ermessensbereich der einzelnen Verkehrsteilnehmenden und resultieren aus einer falschen Einschätzung der tatsächlichen Risiken.

Der **Oststadtkreisel** ist an der Westseite sowie an der Südostseite permanent für den Fuß- und Radverkehr signalisiert. Die Einmündungen, die zwischen den beiden Furten liegen (Wolfartsweierer Straße und Stuttgarter Straße), profitieren von den Signalisierungen, indem Lücken im Verkehrsfluss der Hauptrichtung, die durch die Signalisierung entstehen, zum Einbiegen und Kreuzen genutzt werden können. Ohne diese Signalisierungen hätten die Nutzer*innen der Fuß- und Radverkehrsquerungen kaum eine Möglichkeit, die Ludwig-Erhard-Allee beziehungsweise die östliche Wolfartsweierer Straße zu queren. Leider ist der Oststadtkreisel nach wie vor die unfallträchtigste Kreuzung im Stadtgebiet. Dieser Knotenpunkt muss daher als Negativbeispiel für eine weitergehende Reduzierung von Signalisierungen gesehen werden. Mit dem Knotenpunkt und der Verringerung der Unfalllage befasst sich aktuell eine Kommission aus Ordnungs- und Bürgeramt, Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, Polizei und KIT.

Zum Themenkomplex „Nachtabschaltungen von Lichtsignalanlagen“ liegt von der Unfallforschung ein Papier vor, das unter [07-nachtabschaltung-von-ampeln-data.pdf \(udv.de\)](https://www.udv.de/07-nachtabschaltung-von-ampeln-data.pdf) abgerufen werden kann. In diesem wird insbesondere das übergeordnete Ziel der Verkehrssicherheit thematisiert.