

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	27.10.2015

Anforderungsampeln

hier: Gemeinsame Anfrage der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis90/DieGrünen in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 22.09.2015, TOP 1.2

„Die Behinderungen im öffentlichen Straßenraum für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer werden bei der Erneuerung von Lichtsignalanlage sukzessive abgebaut. Dazu gehören insbesondere kürzere Umlaufzeiten an Ampeln und der grundsätzliche Abschied von der Anforderungsampel, es sei denn, Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer bekommen unmittelbar Grün. Die Querung von mehrspurigen Straßen soll in einer durchgängigen Grünphase möglich sein.“

Frage 1: „Wie viele dieser Anforderungsampeln wurden seither abgebaut und wie viele seit 2010 installiert, mit welcher Schaltung ("fast-sofort-grün" oder „an den Umlauf angepasst“)? Wurden bei neuen Anforderungsampeln kürzere Umlaufzeiten als bisher gewählt?“

Frage 2: „Wird die Querung von mehrspurigen Straßen in einer durchgängigen Grünphase seither sichergestellt? Welche Querungen wurden seither angepasst?“

Frage 3: „Warum werden weiterhin Anforderungsampeln in Köln installiert – zuletzt im Bereich Hohe Straße/Cäcilienstraße?“

Antwort der Verwaltung:

Grundsätzliches:

Zu den Diskussionen über das sukzessive Abbauen der Fußgängertaster haben Schaltungen geführt, die zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit Fußgängersignalgruppen ausschließlich auf eigene Anforderung Grün schalten. Da diese Vorgehensweise weder sinnvoll noch nachvollziehbar ist, werden die so programmierten Verkehrsabhängigkeiten nach und nach geändert. Sinnvoll und plausibel ist aber, Fußgänger und alle anderen, die Hauptachsen querenden Verkehrsströme gemeinsam zu schalten, wenn eine Anforderung mindestens eines dieser Verkehrsströme vorliegt.

Im Unterschied zu der früheren Vorgehensweise und Ampelschaltungsphilosophie, die sehr an der Leistungsoptimierung des motorisierten Individualverkehrs orientiert war, ist heute die Zielsetzung eine für alle Teilnehmer optimierte und nachvollziehbare Signalschaltung zu realisieren. Die Berücksichtigung der Radfahrenden, sehenden und sehbehinderten Fußgänger hat heute einen wesentlich höheren Stellenwert.

Zurzeit schaltet ein Drittel der Kölner Ampelanlagen alle Signalgruppen zyklisch auf grün, hier sind keine Erfassungseinrichtungen, auch keine Fußgängeranforderungstaster und keine Blindensignalisierungen vorhanden. Die übrigen Anlagen schalten verkehrsabhängig und bedarfsgerecht.

Verkehrsabhängige Ampelanlagen werden an Kreuzungen installiert

- an denen der ÖPNV bevorrechtigt wird,
- an denen aus Leistungsfähigkeitsgründen jede Sekunde ausgenutzt werden muss,
- an denen die Verkehrsbelastung über den Tag wechselt oder Verkehre nur sporadisch auftreten.

Ziel dieser verkehrsabhängigen Schaltung ist eine verkehrsgerechte und für alle Verkehrsteilnehmer nachvollziehbare Grünzeitverteilung, bei gleichzeitiger Minimierung der Wartezeiten. Neben der Erhöhung der Akzeptanz können die Lärm- und Umweltbelastungen durch derartige Signalschaltungen reduziert werden.

Vorraussetzung für eine plausible verkehrsabhängige Steuerung ist die Erfassung aller Verkehrsteilnehmer: sehende und sehbehinderte Fußgänger, Rad fahrende, ÖPNV und motorisierter Individualverkehr. Alle Informationen werden gesammelt. Verkehrsströme, die zueinander verträglich sind, werden in gemeinsamen Grün-Phasen zusammengefasst und mit Hilfe einer Steuerlogik unter Berücksichtigung der sicherheitsrelevanten Vorgaben mit einer nachvollziehbaren Grünzeitverteilung signalisiert.

Es wird mittlerweile an Knotenpunkten, wo die Verkehrsbelastungen sich nicht wesentlich zwischen Haupt- und Nebenrichtungen unterscheiden, auf die Fußgängertaster verzichtet.

Da wo das nicht der Fall ist, werden die Fußgängergrünzeiten nicht mehr ausschließlich als Reaktion auf das Betätigen des Tasters geschaltet. Alle Verkehrsteilnehmer, die nicht im Konflikt zu ihnen stehen, fordern sie mit an. Das Fußgängersignal wird in dem Fall auf grün geschaltet, ohne dass jemand gedrückt hatte.

Das aktive Anfordern bewirkt zusätzlich eine längere Grünzeit für die angeforderten Fußgängerüberwege. Eine kürzere Wartezeit, in Abhängigkeit der Gesamtverkehrssituation, wird auch angestrebt.

Antwort zu Frage 1:

Seit 2010 wurden mehr als 100 Ampelanlagen erneuert und über 400 Änderungen und Anpassungen in vorhandenen Ampelanlagen vorgenommen. Eine ausführliche Statistik, die eine detaillierte Beantwortung der Frage zulassen würde, wird nicht geführt. Neben der Beschreibung der grundsätzlichen Vorgehensweisen, werden aber in der folgenden Erläuterung relevante Beispiele für den Verzicht auf Fußgängeranforderungen, für die schnelle Grünschaltung, für die Reduzierung der Umlaufzeiten und für die durchgängige Grünphasenschaltung bei mehrspurigen Straßen genannt.

Um der gesetzlichen Vorgabe nach Barrierefreiheit (§ 4 BGG NRW) Rechnung zu tragen, müssen alle Überwege mit Fußgängeranforderungstastern ausgestattet werden, die eine akustische und taktile Blindensignalisierung ermöglichen.

Alle Fußgängerüberwege an neuen oder komplett erneuerten Ampeln sind seit 2009 dementsprechend mit Taster ausgestattet.

Diese Taster können in der Regel gleichzeitig auch die Anforderung der sehenden Fußgänger verarbeiten. Der Preisunterschied von einem reinen Blindentaster zu einem Taster, der auch die Anforderung der Sehenden verarbeitet, ist so gering, dass er zu vernachlässigen ist.

An Kreuzungen, wo die Verkehrsbelastungen sich nicht wesentlich zwischen Haupt und Nebenrichtungen unterscheiden und über den Tag nicht stark schwanken, wurden Anforderungstaster abgebaut und nur akustische und taktile Blindensignalisierungen realisiert.

Beispiele sind:

- Hansaring/Am Kümpchenshof
- Deutz-Kalker Straße/BAB - Östlicher Zubringer
- Aachener Straße/Innere Kanalstraße/Universitätsstraße
- Aachener Straße/Gürtel

Ähnlich wird auch bei der geplanten Erneuerung, wie zum Beispiel entlang der Luxemburger Straße an den Knoten Luxemburger Straße/Universitätsstraße/Weißhausstraße, Luxemburger Straße/Klettenberggürtel/Sülzgürtel, Klettenberggürtel in Höhe Rhöndorfer Straße oder am Knoten Deutz-Mülheimer Straße /Opladener Straße/Justinianstraße verfahren.

Wenn es die Verkehrsverhältnisse erlauben, führen die Anforderungen der Fußgänger und Radfahrer sofort zu einem Abbruch der laufenden Grünzeiten und zu einer schnelleren Schaltung der angeforderten Freigabe.

Beispiele hierfür sind:

- Die Ampeln auf der Zülpicher Straße, zwischen dem Gürtel und der Universitätsstraße,
- die Querung auf der Venloer Straße in der Nähe der Peter-Dedenbach-Straße,
- die Querung an der Christophstraße/Probsteigasse/Gereonskloster und
- die Querung Riehler Straße/Haltestelle Zoo-Flora.
- die Ampelanlagen auf der Frankfurter Straße im Zuge von Mülheim 2020
- Schulwege Luxemburger Straße in Höhe Lotharstraße und Wittekindstraße
- Der Haltestellenzugang Melatenfriedhof über die Aachener Straße
- Der Überweg Pfälzischer Ring/Karlsruher Straße
- Der Haltestellenzugang Justinianstraße/Constantin Straße

Bei allen Neuplanungen werden mehrere, tagesverkehrsabhängige Signalpläne mit unterschiedlich langen Umlaufzeiten geplant. Diese können aber oft nicht sofort aktiviert werden, da die Voraussetzung dafür das Vorhandensein gleicher Signalpläne mit identischer Umlaufzeit an benachbarten Knoten ist.

Antwort zu Frage 2:

Bei den neu erstellten Planungen wie zum Beispiel an den Knoten:

- Deutz-Kalker Straße/BAB - Östlicher Zubringer
- Ottoplatz in Deutz
- Aachener Straße/Innere Kanalstraße / Universitätsstraße
- Hansaring/Am Kümpchenshof

ist die komplette Querung innerhalb einer Grünphase möglich.

Erfahrungen an Knoten, an dem in Mittellage Haltestellen liegen und wo der Querungsbedarf geringer ist als der Zugang zu den Bahnhaltstellen, werden noch gesammelt.

Antwort zu Frage 3:

Würde auf die Funktionalität der Anforderungstaster zur Querung der Hauptachsen verzichtet, würden unnötige Wartezeiten und Halte entstehen. Das Grün für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrer, die sich entlang der Hauptachsen bewegen, würde unterbrochen, auch wenn niemand die Straße queren wollte. Unnötige Lärm- und Schadstoffemissionen wären eine weitere Folge. Daher kann auf Fußgängeranforderungstaster bei verkehrsabhängigen Schaltungen nicht grundsätzlich verzichtet werden.

An der Querung Hohe Straße/Cäcilienstraße sind neben Blindentaster auch Fußgängertaster installiert, die aber zurzeit auf Daueranforderung gesetzt sind. Die Fußgängergrünzeiten werden in Abhängigkeit der Bahnpriorisierung immer geschaltet, unabhängig, ob sie wirklich angefordert wurden. Dies führt in verkehrsarmen Zeiten zwangsläufig zu nicht nachvollziehbaren Wartezeiten für den Verkehr entlang der Cäcilienstraße, auch für die Radfahrer.

gez. Höing