

Absender

Drucksachen-Nr.

0561/2015

öffentlich

Antrag

der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN vom 23.11.2015

**zur Sitzung des
Ausschusses für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr am 09.12.2015**

Tagesordnungspunkt

**Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN vom 23.11.2015
(Eingang: 24.11.2015) betreffend die Einrichtung einer längeren Grünphase
für alle Fußgängerampeln im Stadtgebiet**

Inhalt:

Mit Schreiben vom 23. November 2015 stellte die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN den Antrag, sicherzustellen, dass die Grünphasen für Fußgänger an allen Signalanlagen im Stadtgebiet verlängert werden, da diese insbesondere für ältere Menschen und für Menschen mit Behinderung zu kurz seien. Der Antrag ist der Vorlage beigelegt.

Stellungnahme der Verwaltung:

Sowohl bei der Berechnung der Mindest-Grünzeit, als auch bei der Berechnung der Räumzeit (der Schutzzeit, die nach Grünzeitende der Fußgänger abläuft, bevor der „feindliche“ Kfz-Verkehr Freigabe erhält) wird in Bergisch Gladbach die von den Behinderten- und Seniorenverbänden empfohlene Fußgängergeschwindigkeit von 1m/Sekunde (3,6 km/h) zugrunde gelegt. Gleichzeitig wird eine Fußgängergrünzeit von 10 Sekunden auch nicht unterschritten, wenn die zu querende Straße weniger als 10 m breit ist. Die danach folgende Räumzeit ist immer so gewählt, dass Fußgänger, die in der letzten Sekunde Grün die Straße betreten, mit einer Geschwindigkeit von 1 m/Sekunde die andere Straßenseite sicher erreichen. Wenn eine verkehrsabhängige Signalanlage so programmiert ist, dass der parallele Kfz-Verkehr eine

Mindestgrünzeit erhält, die eine längere Grünzeit für Fußgänger ermöglicht, dann wird diese auch automatisch gegeben, d.h. die 10-Sekunden-Freigabe wird entsprechend verlängert.

Beispiel: Wenn der Kfz-Verkehr einer Hauptrichtung mind. 30 und höchstens 60 Sekunden Freigabe erhält und der parallele Fußgänger eine um 5 Sekunden längere Räumzeit benötigt, dann erhält dieser Fußgänger automatisch (auch wenn nicht angefordert wurde) eine Freigabe von 25 Sekunden. Eine weitere Verlängerung dieser Grünphase ist jedoch nicht geplant, weil in der genannten Sekunde 25 noch nicht absehbar ist, ob in Sekunde 30 noch ein Bedarf des Kfz-Verkehrs für diese Richtung besteht. Damit wäre sonst eine verkehrsabhängige Schaltung der Lichtsignalanlagen nicht mehr möglich.

In diesem Zusammenhang wurde in der Vergangenheit oft der Wunsch geäußert, die Fußgänger auch in der Nebenrichtung grundsätzlich (also auch ohne Anforderung) mit freizugeben. Die übliche Programmierung sieht vor, dass bei einer Fußgängeranforderung bis zur letzten Sekunde vor Fahrzeuggrün eine Freigabe erfolgt und Fußgänger nur dann nicht mehr berücksichtigt werden können (gemäß den Richtlinien auch nicht freigegeben werden *dürfen*), wenn der Fahrzeugverkehr bereits freigegeben wurde. Bei vom Kfz-Verkehr weniger stark frequentierten Nebenrichtungen wird die Freigabe ohne parallele Fußgängeranforderung nach 5 Sekunden abgebrochen und die Hauptrichtung wieder freigegeben.

Beispiel: Würden an einer Hauptverkehrsstraße mit einer 10 m breiten Fahrbahn mit geringer Fußgängerfrequenz der Nebenrichtung nur selten Fußgänger anfordern, müsste die Nebenrichtung bei einem 90-Sekunden-Umlauf trotzdem 40 mal pro Stunde für mind. 20 Sekunden freigegeben werden (bei längerer Grünzeit für Fußgänger noch länger). Würden jeweils nur 2 oder 3 Kfz anfordern, würden jedoch jeweils 9 Sekunden reichen (5 Sekunden Freigabe und 4 Sekunden Räumzeit).

An Signalanlagen, die mit Tonsignalgebern für Blinde und Sehbehinderte ausgerüstet sind, verlängert sich die Grünzeit bei entsprechender Anforderung automatisch. Reine Fußgängeranlagen werden in der Regel nicht innerhalb einer Grünen Welle geschaltet und reagieren nach Ablauf einer Mindestwartezeit zur vorherigen Freigabe der Fußgänger sofort, d.h. mit Rot für den Kfz-Verkehr.

Von der hier beschriebenen Planungsphilosophie kann zwar grundsätzlich abgewichen werden, doch würde dies zu Lasten der Leistungsfähigkeit der Straßen führen – und damit auch zu Lasten des öffentlichen Verkehrs, des Radverkehrs und der Fußgänger mit der Hauptrichtung gehen. Außerdem wäre damit ein hoher Programmierungsaufwand verbunden, der zu nicht unerheblichen Kosten führen würde.

Die Verwaltung ist deshalb der Meinung, dass die bestehenden Planungen nicht verändert werden sollten.