

Drucksachen-Nr.

0603/2021

öffentlich

**Ausschuss für strategische Stadtentwicklung und Mobilität
Sitzung am 23.11.2021**

Anregung/Beschwerde gem. § 24 GO NRW

Antragstellerin / Antragsteller

Tagesordnungspunkt

Anregung vom 14.4.2021 zur Fußgängerschaltung an Ampeln im Stadtgebiet

Inhalt:

Im Ausschuss für Anregungen und Beschwerden am 16.06.2021 wurden zwei Anregungen einer Bürgerin vom 14.04.2021 behandelt. Eine Anregung, die sich mit der Fußgängerschaltung von Lichtsignalanlagen befasste, wurde nach Beratung an den entsprechenden Fachausschuss ASM überwiesen.

Die Bürgerin kritisiert, dass Fußgänger an signalisierten Kreuzungen im Stadtgebiet von Bergisch Gladbach (zeitweise) nur auf Anforderung eine Freigabe erhalten. Sie wünscht sich eine automatische Freigabe in jedem Umlauf und erhofft sich dadurch kürzere Wartezeiten für Fußgänger.

Stellungnahme des Bürgermeisters:

Die meisten Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet werden verkehrsabhängig und mit den Nachbaranlagen koordiniert betrieben und orientieren sich somit am tatsächlichen Bedarf. Abhängig von der Tageszeit und damit verbunden vom Verkehrsaufkommen werden unterschiedliche Programme mit unterschiedlichen Umlaufzeiten von in der Regel 60 bis max. 90 Sekunden geschaltet. Während der Nachtstunden laufen die meisten Anlagen in einem sog. All-Rot-Programm, welches generell nur auf Anforderung reagiert und nach der jeweiligen Mindestgrünzeit wieder auf Rot schaltet. Dadurch können die Anlagen auf neue Anforderungen meist unmittelbar reagieren und die jeweilige Richtung mit Bedarf sofort freigeben. Bei Anforderungen des Kfz-Verkehrs der Hauptrichtung wird der parallele Fußgängerverkehr auch nachts meist mit freigegeben, bei den übrigen Anlagen meist nur während der stärker belasteten Zeiten mit längeren Umlaufzeiten tagsüber.

Die Freigabe für Fußgänger, die parallel mit der sog. „Nebenrichtung“ erfolgt (also um die

Hauptverkehrsstraße zu queren), wird bei der Mehrheit der Signalanlagen tatsächlich nur auf Anforderung (Taster) geschaltet. Das hängt damit zusammen, dass sowohl die Freigabe- als auch die Räumzeit für Fahrzeuge wesentlich kürzer ist als die für Fußgänger. So wird der Verkehr der Hauptrichtung für ein Fahrzeug aus der Nebenstraße zum Beispiel nur für 10 Sekunden (5 + 5) angehalten, während für die Querung der Fußgänger (unabhängig davon, ob tatsächlich ein Fußgänger da ist) die doppelte Zeit (10 + 10 Sekunden) oder mehr benötigt wird. Wenn der Verkehr der Hauptrichtung durch die kürzere Wartezeit schneller wieder anfahren kann, kommt dies sowohl der Umwelt als auch den Fußgängern zugute, die parallel zur Hauptrichtung unterwegs sind. Von Nachteil ist diese Schaltung auch für die anderen Fußgänger in der Regel nicht, weil diese bis zum „letzten Moment“ durch Drücken des Anforderungstasters Grün anfordern können.

Im von der Antragstellerin konkret angeführten Beispiel der Kreuzung Paffrather Straße/Dellbrücker Straße werden die Fußgänger zusammen mit dem Verkehr der Hauptrichtung immer (24 h/d) und zusammen mit dem Verkehr der Nebenrichtung von 7 h bis 19 h in jedem Umlauf grundsätzlich mitberücksichtigt. Dies erfolgt wegen der starken Fußgängerfrequenz der Einkaufsstraße auch bei der Nussbaumer Straße so, während die Fußgängerfreigabe an der Einmündung Pannenberg nur nach Bedarf erfolgt.

Eine aktuelle Überprüfung der Fußgängeranforderungen in der Zeit zwischen 6 h und 7 h sowie zwischen 19 h und 22 h, durchgeführt für den 11. Oktober (Montag) und den 12.

Oktober (Dienstag) ergab bei 60 Umläufen pro Stunde folgende Fußgängeranforderungen:

	6 h bis 7 h	19 h bis 20 h	20 h bis 21 h	21 h bis 22 h
11.10.2021	7	20	14	8
12.10.2021	5	18	11	7

Die Aufstellung zeigt, dass während dieser Stunden in nicht einmal jedem fünften Signalumlauf eine Fußgängeranforderung erfolgt. Es konnte zudem festgestellt werden, dass in allen Fällen, in denen die Anforderung durch Taster vor Fahrzeuggrün getätigt wurde, auch eine Freigabe erfolgen konnte.

Anders verhält sich die Fußgängerschaltung an der von der Antragstellerin ebenfalls angeführten Signalanlage Paffrather Straße/Handstraße/Alte Wipperfürther Straße: Da an dieser Anlage keine Koordinierung mit benachbarten Signalanlagen erfolgt, wird diese nicht mit festen Umlaufzeiten, sondern durchgehend in einer sog. „verkehrsabhängigen Einzelsteuerung“ betrieben, die während der Nachtstunden (ohne Anforderungen) zu einer Allrotsteuerung wird, bei der auf erste Anforderung (auch von Fußgängern) eine sofortige Freigabe erfolgen kann. Hier werden die Fußgänger automatisch nur zusammen mit der Hauptrichtung (also parallel zur Paffrather Straße) mitgeführt. Gäbe es hier feste Umlaufzeiten, wäre wie an der Kreuzung mit der Dellbrücker Straße während der längeren Umlaufzeiten auch eine automatische Mitfreigabe der Fußgänger über die Paffrather Straße denkbar. Tatsächlich wechseln aber auch während der Hauptverkehrszeiten sehr kurze Umläufe (< 50 Sekunden) mit sehr langen Umläufen (> 140 Sekunden) ab, sodass „ohne Not“ eine deutliche Einbuße bei der Leistungsfähigkeit entstehen würde. Da von einem Verzicht auf die unnötige Freigabe für Fußgänger wiederum mögliche Fußgänger (und der ÖPNV) mit der Hauptrichtung profitieren, kann auch nicht von einer fußgängerfeindlichen Schaltung gesprochen werden.

Die Verwaltung schlägt vor, die Fußgängerschaltung an diesen beiden Anlagen aus den dargelegten Gründen zu belassen und sagt zu, soweit nicht schon ohnehin umgestellt, die Fußgänger an Anlagen mit starkem Querverkehr während der langen Umlaufzeiten (i.d.R. 75 und 90 Sekunden) auch über die Hauptrichtung automatisch mit freizugeben.