

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung u. Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/178/2018

Berichts Antrag - Ampelschaltungen und 30 km/h-Bereiche FDP-Fraktionsantrag Nr. 026/2018 vom 05.02.2018

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	19.06.2018	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	19.06.2018	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis. Der FDP-Fraktionsantrag 026/2018 ist damit abschließend behandelt.

II. Begründung

Mit dem FDP-Fraktionsantrag 026/2018 wurden mehrere Fragen an die Verwaltung hinsichtlich der Lichtsignalanlagen und Tempo-30-Zonen im Erlanger Stadtgebiet gestellt, welche nachfolgend beantwortet werden:

In wie weit sind die Lichtsignalanlagen optimiert?

Eine laufende Qualitätssicherung wird an allen Lichtsignalanlagen durchgeführt. Die evtl. nötigen verkehrlichen Anpassungen und mögliche weitere Optimierungen an den Steuerungen werden sukzessive als laufendes Geschäft der Verwaltung sowie bei entsprechenden Hinweisen / Anfragen / Beschwerden aus der Bevölkerung (entsprechend der zur Verfügung stehenden finanziellen und personellen Ressourcen) durchgeführt. Die Verwaltung weist darauf hin, dass Staus und längere Wartezeiten für den Kfz-Verkehr innerhalb der absoluten Spitzenverkehrszeiten trotz aller Optimierungen auch in Zukunft unvermeidbar sein werden.

Können weitere „Grüne Wellen“ (Koordinierungen) eingerichtet werden?

Entlang aller Hauptverkehrsstraßen wären durchgehende "Grüne Wellen" wünschenswert. Ob jedoch eine Koordinierung geschaltet werden kann, hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Beispiele dafür sind:

- die Knotenabstände
- die Umlaufzeit der Signalprogramme aller Anlagen in der Koordinierung
- die Signalphasen der Signalprogramme aller Anlagen in der Koordinierung
- der Auslastungsgrad aller Anlagen in der Koordinierung
- die Verkehrsmengen des Querverkehrs
- die Wellengeschwindigkeiten
- die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs
- die Belange der Radfahrer
- die Belange der Fußgänger.

Es müssen also eine Vielzahl von Rahmenbedingungen für eine gelungene Pulkbildung und damit für eine gelungene "Grüne Welle" erfüllt sein. Laut den Regelwerken gilt hier der Leitsatz: "Besser keine Grüne Welle als eine schlechte Grüne Welle".

Trotz dieser Komplexität ist die Verwaltung immer bemüht, entsprechende Koordinierungen einzurichten.

**Warum sind die Ampeln nicht aufeinander abgestimmt?
(am Beispiel der drei hintereinanderliegenden Anlagen Südkreuzung – Gebbertstraße – Breslauer Straße):**

Die Verwaltung kann die Situation (oftmals schlechte Koordinierung des MIV in stadteinwärtiger Richtung von der Südkreuzung kommend in Richtung Gebbertstraße) bestätigen. Diese resultiert aus einer sicherheitsrelevanten Anpassung der Steuerung der LSA Gebbertstraße / Nürnberger Straße im Jahre 2013. Die bis zum Jahre 2013 zusätzlich vorhandene großzügige Koordinierung hatte den negativen Nebeneffekt, dass aufgrund der seltenen und kurzen Freigabe der östlichen Fußgängerfurt die Zeit für eine vollständige Querung der Gebbertstraße häufig über 2 (!) Minuten betrug. Teilweise war die Furt dann zusätzlich noch von zurückstauenden Fahrzeugen belegt und Fußgänger bzw. Radfahrer konnten auch bei Grün nicht queren. Dies wurde verständlicherweise (auch aufgrund der kurzen Furtlänge) von vielen Fußgängern und Radfahrern nicht akzeptiert und es kam zu häufigen Rotlichtverstößen und damit zu gefährlichen Situationen mit dem Kfz-Verkehr.

Mit der neuen Schaltung wurde durch den Austausch von Meldungen zwischen den Anlagen trotzdem versucht, eine Koordinierung einzurichten. Diese kann allerdings aufgrund möglicher Eingriffe durch Busse nicht in allen Umläufen an allen Anlagen - und folglich auch nicht für alle von der Südkreuzung kommenden Fahrtrichtungen - gewährleistet werden. Somit kommt es leider immer wieder zu den beobachteten völlig unkoordinierten Situationen. Die Verkehrssicherheit hat jedoch immer Priorität vor der Qualität des Verkehrsablaufs. Daher müssen diese Behinderungen zu Gunsten der Grünzeiten für die querenden Fußgänger / Radfahrer in Kauf genommen werden.

Wie viele Lichtsignalanlagen werden nachts abgeschaltet?

In Erlangen werden von den 143 Anlagen 113 Anlagen nachts ausgeschaltet. Dabei werden je nach Bedarf folgende unterschiedliche Ausschaltzeiten geschaltet:

- Abschaltung 19 Uhr:	1 Anlage
- Abschaltung 20 Uhr:	11 Anlagen
	48 Fußgänger-Anlagen
- Abschaltung 22 Uhr:	43 Anlagen
- Abschaltung 01 Uhr:	10 Anlagen
<u>Summe Abschaltung:</u>	<u>113 Anlagen</u>
- keine Abschaltung:	30 Anlagen

Sind weitere Abschaltungen möglich?

Die Regelungen zur Nachtabschaltung von Lichtsignalanlagen sind in der StVO festgelegt. Neben der StVO sind weiterhin die RiLSA (Richtlinien für Lichtsignalanlagen) als "anerkannte Regeln der Technik" verbindlich anzuwenden. Nach diesen Regelwerken ist es so, dass eine Nachtabschaltung in Deutschland aus Gründen der Verkehrssicherheit generell nur in begründeten Fällen und nach erfolgter Prüfung erlaubt ist (siehe Auszüge aus StVO und RiLSA siehe unten). In Erlangen wird dies so praktiziert. Auch die Polizei meldet immer wieder, dass mit Nachtabschaltungen relativ schlechte Erfahrungen gemacht werden, da einige Örtlichkeiten in der Vergangenheit plötzlich zu

Unfallhäufungsstellen wurden. Eine Lichtsignalanlage wird nicht ohne Grund errichtet und sollte dann auch in Betrieb sein. Zudem werden - wie in der oben aufgeführten Auflistung ersichtlich - bereits fast alle Anlagen nachts abgeschaltet.

Auszug VwV-StVO zu §37:

„Lichtzeichenanlagen sollten in der Regel auch nachts in Betrieb gehalten werden; ist die Verkehrsbelastung nachts schwächer, so empfiehlt es sich, für diese Zeit ein besonderes Lichtzeichenprogramm zu wählen, das alle Verkehrsteilnehmer möglichst nur kurz warten lässt. Nächtliches Ausschalten ist nur dann zu verantworten, wenn eingehend geprüft ist, dass auch ohne Lichtzeichen ein sicherer Verkehr möglich ist. Solange die Lichtzeichenanlagen, die nicht nur ausnahmsweise in Betrieb sind, nachts abgeschaltet sind, soll in den wartepflichtigen Kreuzungszufahrten gelbes Blinklicht gegeben werden. Darüber hinaus kann es sich empfehlen, negative Vorfahrtzeichen (Zeichen 205 und 206) von innen zu beleuchten.“

Auszug RiLSA, Kapitel 7.3.1 Betriebszustände: „Lichtsignalanlagen sollten ununterbrochen (Tag und Nacht) in Betrieb gehalten werden. Hiervon kann abgewichen werden, wenn der Grund, der zur Errichtung der Lichtsignalanlage führte, während bestimmter Zeiten entfällt und wenn vorher eingehend geprüft wurde, dass auch bei abgeschalteter Lichtsignalanlage ein sicherer Verkehrsablauf möglich ist bzw. durch das Abschalten keine anderen Gefahren entstehen. Das Abschalten kann die Unfallwahrscheinlichkeit erhöhen. Dies trifft besonders zu für Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle. Die entstehenden volkswirtschaftlichen Verluste können dadurch deutlich höher liegen als die bewertbaren Einsparungen und eventuelle Nutzen im Hinblick auf die Nachtruhe von Anwohnern und den Verkehrsablauf. Im Übrigen wird besonders darauf hingewiesen, dass Nachteile der Lichtsignalsteuerung bei schwachem Verkehr durch technische Maßnahmen auch ohne das Abschalten von Lichtsignalanlagen vermieden werden können, ohne dass die Sicherheitsvorteile der Signalisierung aufgegeben werden müssen. Hierzu zählen vor allem Nachtprogramme mit kurzen Umlaufzeiten oder verkehrsabhängige Steuerungen.“

Welche Tempo-30-Zonen gibt es im Stadtgebiet?

Die Tempo-30-Zonen sowie streckenbezogenes Tempo 30 und Tempo 30 vor sensiblen Bereichen (Kita's, Seniorenheimen, Schulen etc.) sind in der Anlage dargestellt.

Nachfolgend sind zur Vollständigkeit die rechtlichen Grundlagen für die Ausweisung von Tempo 30 aufgeführt.

Rechtslage Geschwindigkeitsbeschränkung: Um die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen, sieht die Straßenverkehrsordnung als Alternativen das Ausweisen einer Tempo-30-Zone bzw. eines Streckenverbots 30 km/h vor.

Tempo-30-Zone: Nach § 45 Abs. 1 c StVO können Straßenverkehrsbehörden innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo-30-Zonen ausweisen. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Abs. 1 Satz 1 ("rechts vor links") gelten.

Streckenverbot 30 km/h: Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Eine besondere Gefahrenlage muss seit 14.12.2016 nicht mehr nachgewiesen werden für die Anordnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern (sensible Bereiche). Allerdings ist der Grundsatz der zwingenden Erforderlichkeit von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen (§ 45 Abs. 9 Satz 1 StVO) auch an diesen sensiblen Bereichen zu beachten. Die Verwaltung und die Polizei haben auf Grund der Änderung der StVO zum 14.12.2016 sämtliche sensible Bereiche im Stadtgebiet Erlangen auf das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen für ein Streckenverbot 30 km/h überprüft und die

erforderliche Beschilderung angeordnet.

Der Vollzug der verkehrsrechtlichen Anordnungen mit Aufstellung der Beschilderung vor sensiblen Bereichen ist abgeschlossen.

Darüber hinaus liefert der derzeit in Bearbeitung befindliche Verkehrsentwicklungsplan Grundlagen, wo flächendeckende bzw. streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen zukünftig ausgewiesen werden sollten.

Anlagen: **1) FDP-Fraktionsantrag 026/2018**
 2) Lageplan: Verkehrsberuhigte Gebiete und Tempo 30

III. Abstimmung
 siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang