

Stellungnahme des Amtes für Verkehr anlässlich des Beschlusses zur Überprüfung der Fußgängerampel "Hauptstraße / Bodelschwinghstraße" in Brackwede (Antrag der SPD-Fraktion vom 23.05.2023, BVBw vom 01.06.2023, TOP 6.3):

Die Verwaltung wird gebeten, die nördliche Fußgängerampel "Hauptstraße / Bodelschwinghstraße" (von Ost nach West gehend) mit Blick auf die Verkehrssicherheit zu überprüfen.

14 Ja-Stimmen

1 Nein-Stimme

- mit großer Mehrheit beschlossen -

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob an der Kreuzung Hauptstraße / Bodelschwingstraße und Berliner Straße nachts (circa 18:00 bis 6:00 Uhr) und ganztags an Sonn- und Feiertagen die Ampelanlage ausgeschaltet werden kann. Dabei sollte eine Bedarfsampelschaltung für Fußgänger während der Auszeit mit geprüft werden.

11 Ja-Stimmen

4 Nein-Stimmen

- mit großer Mehrheit beschlossen -

Am 01.06.2023 hat die Bezirksvertretung Brackwede zum Tagesordnungspunkt 6.3 folgenden Beschluss zur Drucksache 6240/2020-2025 gefasst:

Die Verwaltung wird gebeten:

1) *die nördliche Fußgängerampel "Hauptstraße / Bodelschwinghstraße" (von Ost nach West gehend) mit Blick auf die Verkehrssicherheit zu überprüfen.*

2) *zu prüfen, ob an der Kreuzung Hauptstraße / Bodelschwingstraße und Berliner Straße nachts (circa 18:00 bis 6:00 Uhr) und ganztags an Sonn- und Feiertagen die Ampelanlage ausgeschaltet werden kann. Dabei sollte eine Bedarfsampelschaltung für Fußgänger während der Auszeit mit geprüft werden.*

Bericht des Amtes für Verkehr:

Zu 1) Überprüfung der Verkehrssicherheit

Die Lichtsignalanlage (LSA) am Knotenpunkt Hauptstraße / Bodelschwinghstraße / Berliner Straße wird im Zuge des Umbaus der Hauptstraße erneuert. Dabei wird die Führung des Fußverkehrs grundsätzlich unverändert bleiben. In den Einmündungen Berliner Straße und Bodelschwinghstraße sind auch zukünftig Mittelinseln vorgesehen.

Mittelinseln haben den Vorteil, dass sie die Querung einer Straße in zwei Teilfurten aufteilen, die unabhängig voneinander signalisiert werden können. Durch zeitlich versetzte Grünphasen können unnötige Halte auf der Mittelinsel vermieden und damit Wartezeiten reduziert werden. Der Fußverkehr ist bei der Überquerung der Zufahrtspuren zu anderen Fahrtrichtungen unverträglich als über die Abfahrtspuren. Deshalb ergeben sich für beide Teilfurten unterschiedliche Zeitfenster, in denen eine Grünphase geschaltet werden darf. Die Zeitfenster für eine gemeinsame Grünphase sind dabei nur sehr kurz, sodass bei einer synchronen Signalisierung immer eine Teilfurt unnötig in Rot gehalten würde, wenn an der anderen Teilfurt die Voraussetzungen für eine Grünphase noch nicht oder nicht mehr erfüllt sind.

Die synchrone Signalisierung beider Teilfurten hätte deshalb deutlich kürzere Grünzeiten und längere Wartezeiten für den Fußverkehr zur Folge. Dies könnte zu einer geringen Akzeptanz der Signalisierung und damit zu mehr Rotlichtverstößen und Verkehrsgefährdungen führen.

Getrennte und zeitlich versetzte Grünphasen an hintereinanderliegenden Teilfurten stellen

eine Regellösung dar, die die Anforderungen im Hinblick auf Komfort und Verkehrssicherheit für den Fußverkehr gleichermaßen berücksichtigt. Auch am betrachteten Knotenpunkt gibt es keine Erkenntnisse über durch die Art der Signalisierung verursachte Verkehrsgefährdungen. Unabhängig von der Signalisierung müssen für die Sicherheit an Querungsstellen die baulichen beziehungsweise gestalterischen Voraussetzungen erfüllt sein. Dies sind insbesondere eine ausreichende Dimensionierung der Mittelinsel sowie die Positionierung der Ampelmasten "in einer Reihe", um Verwechslungen zu vermeiden. Diese Voraussetzungen werden am betrachteten Knotenpunkt auch zukünftig erfüllt sein. Somit wird keine Veranlassung gesehen, die bisherige getrennten Signalisierung der hintereinanderliegenden Teilfurten zu ändern.

Zu 2) Prüfung Nachtabstaltung oder Bedarfsampelsteuerung

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) fordert, dass Lichtsignalanlagen (LSA) in der Regel auch nachts in Betrieb zu halten sind. Ein Abschalten der LSA darf nur in begründeten Ausnahmen erfolgen. Auch die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) weisen auf Unfalluntersuchungen hin, die gezeigt haben, dass durch das Abschalten von LSA eine deutlich erhöhte Unfallwahrscheinlichkeit besteht. Die durch Nachtabstaltung entstehenden volkswirtschaftlichen Verluste können deshalb deutlich höher liegen als die bewertbaren Einsparungen und eventuelle Nutzen im Hinblick auf Lärmentwicklung, Schadstoffentwicklung und Fahrzeiten.

Obwohl die rechtlichen und technischen Randbedingungen klare Vorgaben setzen, werden immer wieder in der Öffentlichkeit Forderungen nach Nachtabstaltungen von Ampeln laut. Auch in Bielefeld wurden aufgrund solcher Forderungen in der Vergangenheit einzelne LSA nachts abgeschaltet. Eine Entscheidung, die teilweise wieder rückgängig gemacht wurde, nachdem es zu Unfällen gekommen ist.

Im Jahr 2004 wurden alle LSA in der Baulast der Stadt Bielefeld auf die Möglichkeit einer Nachtabstaltung geprüft. Diese Prüfung wird bei wesentlichen Änderungen oder Neubau in Zusammenarbeit mit der Polizei und der Straßenverkehrsbehörde wiederholt.

LSA werden in den allermeisten Fällen aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet. Dies sind insbesondere ein komplexer Verkehrsablauf (Anzahl der Fahrbeziehungen und Konflikte) sowie Sichtbehinderungen. Auch Aspekte der Barrierefreiheit, insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen, oder die Beschleunigung und Sicherung von Schienenfahrzeugen können den dauerhaften Betrieb einer LSA erforderlich machen.

An größeren Kreuzungen bestehen die Gründe für eine LSA im Normalfall auch nachts und unabhängig vom Verkehrsaufkommen, sodass eine nächtliche Abstaltung nicht in Frage kommt. Dies ist auch an der betrachteten Kreuzung der Fall.

Für eine "Bedarfsampelsteuerung" gelten dieselben Voraussetzungen wie für die Abstaltung einer LSA. Zudem sind die einzuhaltenden Schutz- und Sicherheitszeiten (Alles-Rot-Zeiten) für die Ein- und Ausschaltung einer Kreuzungs-LSA so lang, dass jede Anforderung zu einer deutlich stärkeren Beeinträchtigung des Verkehrsablaufs führt als bei einer in Betrieb befindlichen LSA. Bedarfsampeln sind ausschließlich bei geringer verkehrlicher Komplexität sinnvoll und zulässig, zum Beispiel an einzelnen Fußgänger-LSA abseits von Knotenpunkten.