

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0134/2018/IV

Datum:
24.07.2018

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Countdown Ampeln

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	12.09.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	18.10.2018	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Zusammenfassung der Information:

Die Mitglieder des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses und des Gemeinderates nehmen die Information der Verwaltung zu Countdown Ampeln zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
Keine	
Einnahmen:	
Keine	
Finanzierung:	
Folgekosten:	
Keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Eine „Countdown“-Ampel, auch Lichtsignalanlage mit einer Restrot-Restgrün-Anzeige genannt, informiert die Verkehrsteilnehmenden über die verbleibende Rot- bzw. Grünzeit.

Prinzipiell lassen sich zwei Steuerungssysteme von Lichtsignalanlagen unterscheiden, die Festzeitsteuerung und die verkehrsabhängige Steuerung.

Begründung:

1. Anlass

Mit Antrag vom 21.03.2018 fordert die CDU-Gemeinderatsfraktion die Verwaltung auf, sogenannte Countdown-Ampeln als Pilotprojekt an geeigneten Stellen auf einer der Hauptverkehrsachsen im Stadtgebiet zu testen.

2. Sachstand

Eine „Countdown“-Ampel, auch Lichtsignalanlage mit einer Restrot-Restgrün-Anzeige genannt, informiert die Verkehrsteilnehmenden über die verbleibende Rot- bzw. Grünzeit. Es gibt zwei Steuerungssysteme für Lichtsignalanlagen:

a) die Festzeitsteuerung

Lichtsignalanlagen mit Festzeitsteuerung laufen immer nach dem gleichen Schema ab. Die Freigabe- und Sperrzeiten sind in jedem Umlauf identisch.

Der Umlauf ist immer gleich – sowohl der Ablauf als auch die Länge der Phasen. Das bedeutet, die verschiedenen Richtungen und Fußgängerquerungen werden permanent im gleichen Rhythmus auf Rot geschaltet und der Verkehr, gegebenenfalls auch unnötig, aufgehalten. Eine Vorhersage der nächsten Freigabezeit bzw. Sperrzeit und deren Dauer ist damit einfach möglich. In Heidelberg gibt es nur noch eine geringe Menge von Lichtsignalanlagen mit Festzeitsteuerungen in immer kleiner werdende Anzahl.

b) die verkehrsabhängige Steuerung

Bei einer verkehrsabhängigen gesteuerten Lichtsignalsteuerung werden je nach Anforderung von Straßenbahnen, Linienbussen, Kraftfahrzeugen, Radfahrern und Fußgängern in den einzelnen Zufahrten des Knotenpunktes unterschiedliche Freigabezeiten und Phasenfolgen geschaltet.

Eine exakte Vorhersage der kommenden Freigabezeit ist wegen der ständig wechselnden Anpassung der Lichtsignalsteuerung an die vorhandenen Anforderungen nicht möglich. Bei Neuplanungen bzw. Umbauten im Bestand werden nur noch verkehrsabhängige Steuerungen vorgesehen.

Dem Stand der Technik entsprechen Signalanlagen, die mit einer verkehrsabhängigen Lichtsignalsteuerung gesteuert werden.

Die Lichtsignalanlagen mit Restrot-Restgrün-Anzeige mit Sekundenangaben können folglich nur bei einer Festzeitsteuerung eingesetzt werden.

In der Zeitschrift „Straßenverkehrstechnik“ wurde 2017 über eine Untersuchung zu Countdown-Ampeln berichtet. Die Kernaussage lautet, dass durch die Restrot-Restgrün-Anzeige die Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmenden nicht erhöht wird; es können den Verkehrsteilnehmern jedoch zusätzliche Informationen vermittelt werden. (Dipl.-Ing. Dankmar Alrutz (PGV-Alrutz GbR) und Dipl.-Geogr. Arne Blase (AB Stadtverkehr Arne Blase), „Verbesserung der Bedingungen des Fußverkehrs an Lichtsignalanlagen“ in „Straßenverkehrstechnik“, Ausgabe 10/2017, Kirschbaum Verlag, Bonn, S. 705).

Aus den genannten Gründen ist die Einführung von „Countdown-Ampeln“ aus Sicht des Amtes für Verkehrsmanagement nicht sinnvoll.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Unterbrechungen im fließenden Verkehr auf ein Minimum reduzieren.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet
Jürgen Odszuck