

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0134/2018/IV

Datum:
24.07.2018

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Countdown Ampeln

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 22. Oktober 2018

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	12.09.2018	Ö	() ja () nein () ohne	
Gemeinderat	18.10.2018	Ö	() ja () nein () 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.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 12.09.2018

Ergebnis der öffentlichen Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 12.09.2018

9.1 Countdown Ampeln

Informationsvorlage 0134/2018/IV

Erster Bürgermeister Odszuck eröffnet die Aussprache.

Es melden sich zu Wort:

Stadtrat Föhr, Stadtrat Schestag, Stadtrat Dr. Weiler-Lorentz, Stadtrat Pfeiffer

Folgende Hauptaussagen und Fragen werden vorgetragen:

- Die Argumentationen in der Vorlage können nachvollzogen werden.
- Jedoch habe man gelesen, dass Countdown-Ampeln an Fußgängerüberwegen auch positiv gesehen werden, da sie dort die Disziplin und auch Zufriedenheit (psychologische Wirkung: Wahrnehmung der Zeit) erhöhen würden. Daher stelle sich die Frage, ob die Countdown-Ampeln nicht doch an stark frequentierten Übergängen eingerichtet werden sollten. Beispielsweise beim Bismarckplatz (Sophienstraße/ Hauptstraße).
- Es wird die Frage gestellt, wie viele Countdown-Ampeln es bereits in Heidelberg gebe.
- Es wird die Frage aufgeworfen, an wie vielen Ampeln es Sensoren gebe, die die Autos an den Ampeln erfassen können.

Erster Bürgermeister Odszuck und Herr Thewalt (Amt für Verkehrsmanagement) gehen auf die Aussagen und Fragen ein:

- Erster Bürgermeister Odszuck teilt mit, dass er mit Herrn Thewalt noch einmal im Hinblick auf Fußgängerbedarfsampeln die Einführung von Countdown-Ampeln besprechen werde. Die weiteren Aufgaben des Amtes für Verkehrsmanagement haben jedoch Priorität.
- Aktuell gebe es keine Countdown-Ampeln in Heidelberg.
- Erster Bürgermeister Odszuck **sagt zu**, dass der in der Vorlage zitierte Fachartikel (aus der Zeitschrift „Straßenverkehrstechnik“) den Stadträten noch einmal zugeleitet werde.
- Bei deutlich über 50 Prozent der Ampeln in Heidelberg gebe es Sensoren, welche die Autos an den Ampeln erfassen können. Circa 75 Prozent der Ampeln insgesamt werden bedarfsorientiert gesteuert.
- Wichtiger sei es momentan für das Amt für Verkehrsmanagement, für kürzere Wartezeiten für die Fußgänger an den Ampeln zu sorgen. Dies werde bereits getestet und die Auswirkungen auf den Kraftverkehr beobachtet.

Es ergeht somit folgender Arbeitsauftrag:

Der in der Vorlage zitierte Fachartikel (aus der Zeitschrift „Straßenverkehrstechnik“) wird den Stadträten zugeleitet.

gezeichnet
Jürgen Odszuck
Erster Bürgermeister

Ergebnis: Kenntnis genommen mit Arbeitsauftrag an die Verwaltung

Sitzung des Gemeinderates vom 18.10.2018

Ergebnis: Kenntnis genommen

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