

Landeshauptstadt Stuttgart
Der Oberbürgermeister
GZ: OB 6217-03

Stuttgart, 31.01.2019

Stellungnahme zum Antrag

Stadträtinnen/Stadträte – Fraktionen Bündnis Zukunft Stuttgart 23 (BZS23) - Gemeinderatsgruppierung
Datum 31.10.2018
Betreff Ampelschaltungen überprüfen

Anlagen

Text der Anfragen/ der Anträge

Lichtsignalanlagen sollen einerseits die Qualität des Verkehrsablaufs verbessern, andererseits die Verkehrssicherheit erhöhen. Letzteres gilt in besonderem Maße dann, wenn der Knotenpunkt unübersichtlich ist oder eine Gefährdung schutzbedürftiger Personen (z. B. ältere Menschen, Behinderte und Kinder) zu erwarten ist.

Unter diesem Aspekt müssten die meisten Lichtsignalanlagen eigentlich durchgehend betrieben werden. Diese Forderung wird aus verständlichen Gründen vor allem vom Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) erhoben. Dieser Linie schließt sich die Stadt Stuttgart nicht an. Vielmehr wird gemäß den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2015) eine Abschaltung dann vorgenommen, wenn eine ausreichende Verkehrssicherheit auch bei abgeschalteter Anlage gewährleistet ist. Dazu gehören neben einer guten Erkennbarkeit des Knotenpunkts vor allem ausreichende Sichtverhältnisse aus den untergeordneten Zufahrten heraus. Weitere wichtige Rollen spielen die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten, der Queungsbedarf von Fußgängern sowie der Stadtbahnbetrieb.

Bei reinen Fußgängerlichtsignalanlagen bietet sich die sog. Schlafend-Schaltung an. Voraussetzung ist ein modernes Steuergerät. Dann können nachts die Fahrzeugsignale auf Dunkel geschaltet werden. Für den Fußgänger sind die Signale in der Grundstellung auf Rot.

Diese Schaltung wurde bereits Mitte der 80er Jahre erstmals eingeführt und hat sich so gut bewährt, dass sie bei fast allen neuen oder zu erneuernden Anlagen umgesetzt wird. Von den 314 Fußgängeranlagen sind mittlerweile 215 mit einer Schlafend-Schaltung ausgestattet, bei den übrigen wird dies im Zuge der Erneuerung der Steuergeräte umgesetzt. Derzeit werden noch 47 Fußgängerüberwege durchgehend betrieben, die derzeit ein relativ altes Steuergerät haben und auch zur Nachtzeit ein

nennenswertes Fußgängeraufkommen aufweisen. Weitere 52 Fußgängeranlagen werden nachts oder am Wochenende zeitweise abgeschaltet, wenn ein Querungsbedarf zu dieser Zeit nicht besteht, z. B. in der Nähe von Schulen.

Bei Vollanlagen (Kreuzungen oder Einmündungen) ist eine Abschaltung im Regelfall dann ausgeschlossen, wenn der Knoten von einer Stadtbahnlinie befahren wird, da bei Unfällen mit Stadtbahnbeteiligung erheblich größere Unfallfolgen zu erwarten sind. Zwar verbliebe zwischen der letzten einrückenden und der ersten ausrückenden Bahn eine zeitliche Lücke von ca. 2 bis 3 Stunden. Da aber an einzelnen Tagen (z. B. Silvester) doch Linienfahrten stattfinden sowie nachts auch Züge zur Gleisunterhaltung etc. unterwegs sind, wird entlang den Stadtbahnlinien auf eine Nachtab-schaltung verzichtet.

Gleiches gilt für Knotenpunkte mit hohem Verkehrsaufkommen, starkem LKW-Verkehr bzw. an Straßen mit zwei oder mehr durchgehenden Fahrspuren je Richtung. Insgesamt sind von den 425 Vollanlagen derzeit 140 (33 %) nachts zeitweise ausge-schaltet.

Zahlreiche Lichtsignalanlagen wurden in den Jahren 1998 und 2002 aufwändig hin-sichtlich einer zeitweisen Abschaltung bzw. einer Erweiterung der Abschaltzeit über-prüft. Bei den bereits zeitweise abgeschalteten Anlagen wurden deutlich höhere Un-fallraten bei ausgeschalteter Anlage festgestellt. Dementsprechend ergab sich für die verbleibenden Anlagen nur noch ein relativ geringes Abschaltpotential. Seit 2002 wird bei Erneuerung oder Neubau von Anlagen grundsätzlich eine Abschaltung ge-prüft. Sofern Risiken nicht ausgeschlossen werden können und die Anlagen durch-gehend betrieben werden müssen, werden in aller Regel besondere verkehrsabhän-gige Nachtprogramme vorgesehen, die unter Verzicht auf eine Grüne Welle für die Hauptrichtung kurze Wartezeiten für die Nebenrichtungen ermöglichen.

Von einer Abschaltung von Anlagen in Abhängigkeit von der Verkehrsstärke muss unbedingt Abstand genommen werden. Bei Anlagen, welche wegen Wartungsarbei-ten, kleineren Umbauten oder einer technischen Störung tagsüber zeitweise außer Betrieb sind, musste festgestellt werden, dass gerade die Autofahrer, die täglich den-selben Weg nutzen, in ganz besonderem Maße die Wartepflicht missachten und den vorfahrtberechtigten Verkehr sowie die Fußgänger gefährden. Selbiges ist zu erwar-ten, wenn eine Signalanlage mal in Betrieb, mal außer Betrieb ist.

Durchgehend betrieben werden im Übrigen alle Bahnübergänge und die sonstigen Sonderanlagen (insgesamt 79 Anlagen), da sie zu jeder Zeit die Sicherheit des Bahn-verkehrs sowie des Tunnelbetriebs gewährleisten müssen. Eine Schaltung erfolgt hier stets nur bei Vorliegen der verkehrlichen Voraussetzungen, andernfalls zeigen diese Signalanlagen kein Rot.

Fritz Kuhn

Verteiler
<Verteiler>