Vorbemerkungen:

Bei einer Lichtsignalanlage (Ampel) werden stets zwei Aspekte berücksichtigt.

- a. die Leistungsfähigkeit, d.h. möglichst viel Verkehrsdurchsatz über optimale Grünzeitverteilungen auf die einzelnen Verkehrsströme entsprechend den Zuflussbelastungen erzielen. Rückstaulängen und Wartezeiten werden minimiert.
- b. die Verkehrssicherheit, d.h. dafür Sorge zu tragen, dass ein Verkehrsstrom erst dann in die Kreuzung einfährt/ "Grün" erhält, wenn der konkurrierende Verkehr die Kreuzung geräumt hat. Dies wird entsprechend den "Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)" über die Einhaltung der vorgeschriebenen "Zwischenzeiten" (zwischen "Grün-Ende" des ersten und "Grün-Anfang" des folgenden Verkehrsstromes) während des Programmablaufs gewährleistet. Je größer die zu berücksichtigenden Zwischenzeiten sind, desto weniger zu verteilende Grünzeit verbleibt innerhalb dieses zeitlich fixen Umlauf-Planes, was die Leistungsfähigkeit minimiert.

Gerade vor dem Hintergrund eines anzustrebenden Anstiegs des nicht motorisierten Individualverkehrs muss das Hauptaugenmerk darin liegen, auch das mitwachsende notwendige Maß an Verkehrssicherheit nicht außer acht zu lassen. Signalgesicherte Fußgänger- (FG)/ Radfahrer- (RF) Führungen bieten hierzu ein Höchstmaß an Verkehrssicherheit und helfen, schwere Verkehrsunfälle zu vermeiden. Dass dieser Sicherheitsgewinn z.T. mit (erträglichen) Wartezeiten verbunden ist, trifft alle Verkehrsteilnehmer. Dass die Einhaltung der sicherheitsrelevanten Verhaltensregeln durch die Polizei von einigen wenigen als Schikane empfunden wird, ist bedauerlich und ggfs. mangelnder Aufklärung zu der in Rede stehenden Gesamthematik geschuldet, ändert aber nichts daran, dass Verkehrszeichen und -einrichtungen zu beachten sind.

Erläuterungen:

Zu den einzelnen Punkten des Antrags:

1. Fußgänger und Radfahrer erhalten bei jedem Phasenumlauf automatisch Grün:

Signalisierte Furten dienen der Verkehrssicherheit und lassen auf ein grundsätzlich vorhandenes Gefahrenpotential für Fußgänger und Radfahrer (gegenüber einer nicht signalisierten Furt) schließen. Es gilt dann der Grundsatz „Sicherheit vor Leichtigkeit“ des Verkehrs; denn durch die signalgesicherte Führung von FG/RF erhöht sich die vorzuhaltende „Zwischenzeit“ (FG/ RF räumen naturgemäß langsamer als motorisierter Verkehr), wodurch die insgesamt zur Verfügung stehende Grünzeit innerhalb eines Signalumlaufs und damit die Leistungsfähigkeit abnimmt.

Im Sinne einer minimierten Wartezeit für alle Verkehrsteilnehmer an einer Kreuzung kommt deshalb an Kreuzungen mit nur schwach ausgeprägtem Fußgänger-/ Radverkehrsaufkommen ein eigenes Grün nur auf Anforderung zum Einsatz (für einzelne Äste des motorisierten Verkehrs ist dies im Übrigen nicht anders). An Kreuzungen mit starker Fußgänger-/Radverkehrsnachfrage soll hingegen ein automatisches Grün an der Furt geschaltet werden (durchgehend oder tageszeitabhängig). Ob Querungsbedarf als schwach oder stark einzustufen ist, ist hierbei weniger von einer konkreten Querungszahl abhängig zu machen. Vielmehr ist entscheidend, wie häufig (=stark) ein Querungsbedarf je Signalisierungsumlauf vorkommt. Findet in nahezu jedem Umlauf eine FG/RF-Anforderung statt, ist diese nach Möglichkeit zu automatisieren, da der Anteil an nicht genutztem "automatischem" FG/RF-Grün gering ist. Die Regel ist jedoch eine manuelle Anforderung mittels Taster.

Nach diesen Voraussetzungen sind die Lichtsignalanlagen auf dem gesamten Kreisgebiet geschaltet.

Ein automatisches Grün an nur schwach nachgefragten Furten hätte zur Folge, dass der motorisierte Verkehr oftmals unnötig lange warten muss.

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass bestimmte Verkehrsströme mit den gesonderten Radfurten nur bedingt verträglich sind (z.B. Linksabbiegeverkehr). In diesen Fällen könnte es bei wenig bis keinem Querungsbedarf dazu führen, dass auf Grund der Erwartungshaltung der motorisierten Verkehrsteilnehmer die selten auftretenden Querungen aus der Routine der sonst freien Furten nicht / sehr spät wahrgenommen werden, was wiederum zu gefährlichen Situationen führt.

Das SVA überprüft die Gegebenheiten aller betreffenden signalisierten Querungen im Rahmen der nächsten turnusmäßigen Lichtsignalverkehrsschauen. Eine generelle Umstellung auf automatisches Grün kommt aus vorgenannten, sicherheitsrelevanten Gründen nicht in Frage.

2. Radfahrer bekommen -soweit technisch möglich- ein eigenes Signal, das dann die maximal mögliche Grünzeit in Bezug auf den parallelen Autoverkehr erhält:

Eigene Signalgeber für den Radverkehr ermöglichen im Vergleich zu kombinierten FG/RF - Signalen oftmals eine effektivere Grünzeitvergabe. Zwar sind die Straßenverkehrsbehörden für die Signalsteuerung einer Ampelanlage verantwortlich, ihre Ermächtigung stützt sich jedoch auf Maßnahmen zur Gefahrenabwehr. Eine optimierte Grünzeit durch eigene Signalgeber für den Radverkehr berührt nicht den zwingend zu berücksichtigenden Sicherheits-, sondern ausschließlich den Komfortaspekt. Die geforderte grundsätzliche Ausstattung aller signalgesicherten Kreuzungen mit Radverkehrsbeteiligung ist somit allein eine Frage der technischen Ausrüstung einer Signalanlage und liegt in alleiniger Entscheidung des jeweils zuständigen Baulastträgers.

Sofern allerdings eine Erweiterung um Signale für den Radverkehr aus örtlich belegbaren Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich wird, wird das Straßenverkehrsamt auf Basis der Ermächtigungsgrundlage des § 45 Abs. 1 und 9 StVO natürlich tätig.

3. Als erste Maßnahme wird die Bedarfsampel an der Kreuzung B 56/ Konrad-Adenauer-Damm in Alfter-Oedekoven entsprechend umgestellt:

Der FG/RF-Querungsbedarf ist im Tagesverlauf an diesem stark belasteten außerorts liegenden Verkehrsknoten vergleichsweise gering. Durch die planerisch dauerhafte Berücksichtigung eines automatischen Grüns der FG/RF (eine getrennte Betrachtung ist aufgrund der gemeinsamen Verkehrsfläche entlang der B 56 nicht möglich) müssten entsprechend längere Zwischenzeiten eingeplant werden. Das wiederum führte zu kürzeren Grünzeiten für den übrigen Verkehr und damit zu einem dauerhaft reduzierten Verkehrsdurchsatz. Die Folge wären noch längere Rückstaus, höhere Wartezeiten und nicht zuletzt auch unnötige Emissionen. Und das alles unabhängig davon, ob überhaupt konkreter Querungsbedarf vorliegt oder nicht.

Auf Grund dessen und unter Berücksichtigung der eingangs aufgeführten Sicherheitsrisiken an schwach belasteten Furten scheidet eine durchgehende automatische Grünlichtschaltung aus.

Ein bereits avisiertes automatisches Grün für die Zeitspanne der morgendlichen Spitzenstunde (6.30 – 8.30 Uhr) scheiterte bisher daran, dass dies zu gravierend negativen Einflüssen an den benachbarten, signaltechnisch koordinierten Verkehrsknoten entlang der L113(n) geführt hätte, denen nur mit kostenintensiver Neuplanung aller vier Signalsteuerungen hätte begegnet werden können.

Solche Planungen sind aber derzeit nicht Ziel führend, da perspektivisch die bis Ende 2014 geplante Fertigstellung der Ortsumgehung Bornheim (L 183n) zu einer veränderten Verkehrsverteilung entlang der Achse B 56 – L 113 – L 183 und damit zu einer notwendigen Anpassung sämtlicher betroffenen Signalplanungen führt.

Im Auftrag

(Siegberg)