

Beantwortung einer Anfrage nach § 4 der Geschäftsordnung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Bezirksvertretung 4 (Ehrenfeld)	05.10.2020

Vorrang für Fuß- und Radverkehr? - Sachstand zum Zentralen Verkehrsrechner und zum Ampelprogramm im Stadtbezirk Ehrenfeld
hier: Anfrage der Fraktion Die Linke in der Sitzung der Bezirksvertretung Ehrenfeld am 15.06.2020, TOP 7.1 (AN/0643/2020)

Die Fraktion Die Linke bittet um Beantwortung nachfolgender Fragen:

1. „Wie ist der Sachstand zum Verkehrsrechneranschluss der Ampelanlagen an Straßen im Stadtbezirk Ehrenfeld?
2. Wie ist der Sachstand zur Erneuerung von Ampelanlagen an Straßen im Stadtbezirk Ehrenfeld?
3. Welche Bedarfsampeln (Bettelampeln) können auf eine kürzest mögliche Wartezeit für Fuß- und Radverkehr grundsätzlich bzw. umgehend umprogrammiert werden?
4. An welchen (Bedarfs-)Ampelanlagen im Stadtbezirk Ehrenfeld gibt es eine Vorrangschaltung für andere Verkehrsteilnehmer*innen, die einer Verkürzung der Wartezeiten für Fuß- und Radverkehr entgegensteht?
5. Was sind die jeweiligen Gründe, die einer Verkürzung der Wartezeiten für Fuß- und Radverkehr entgegenstehen?“

Antwort der Verwaltung:

- Zu 1 In Ehrenfeld existieren 94 Lichtsignalanlagen in städtischer Baulast und 13 Lichtsignalanlagen in der Baulast vom Landesbetrieb Straßenbau NRW. Von den städtischen Anlagen wurden bisher 37 an den städtischen Verkehrsrechner angeschlossen die übrigen folgen in den nächsten 4 Jahren. An 10 Lichtsignalanlagen wird geprüft, ob sich die Bereiche als alternative Betriebsform eignen und mittelfristig auf die Lichtsignalanlagen verzichtet werden kann.
- Zu 2 Die 75 Lichtsignalanlagen im Stadtbezirk Ehrenfeld weisen keinen Erneuerungsbedarf auf; 19 Lichtsignalanlagen sind älter als 20 Jahre. An 9 Lichtsignalanlagen ist die Erneuerung in den nächsten 3 Jahren vorgesehen. 53 Lichtsignalanlagen werden in den nächsten 4 Jahren ein Softwareupdate erhalten und danach an den Verkehrsrechner angeschlossen.
- Zu 3 Im Stadtbezirk Ehrenfeld gibt es 9 reine Fußgängerschutzanlagen. Sie werden im Rahmen der Maßnahmen zu 1 und 2 hinsichtlich der Möglichkeiten der Umprogrammierung geprüft. Nicht vergessen sollte man allerdings, dass inzwischen auch viele Radfahrende auf der Straße fahren und sich ihre Situation dadurch verschlechtern würde. An 2 Lichtsignalanlagen wird auch hier geprüft, ob sich die Bereiche als alternative Betriebsform eignen und mittelfristig auf

die Lichtsignalanlagen verzichtet werden kann.

- Zu 4 Fast 50 % der Ampelanlagen weisen eine ÖPNV-Bevorrechtigung auf, diese Bevorrechtigung ist ein wichtiger Beitrag zum Umweltschutz und der Luftreinhaltung.
- Zu 5 Eine Verkürzung von Wartezeiten für Radfahrende und zu Fuß Gehende hat immer Einfluss auf den dazu quer geführten Verkehr. Zu Bedenken ist, dass sich hier neben dem Kfz-Verkehr auch Radfahrende und zu Fuß Gehende bewegen und sie die Bevorrechtigung der anderen negativ wahrnehmen werden. Eine Reduzierung der ÖPNV-Bevorrechtigung ist nicht möglich, da sie dem Auftrag nach Umweltschutz und Luftreinhaltung entgegen sprechen würde. Bei allem Fokus auf den Fuß- und Radverkehr, darf die Abwicklung des übrigen Verkehrs nicht aus dem Blick geraten. Die Signalisierung muss die Rahmenbedingungen der StVO und zugehöriger Verwaltungsvorschriften und technischer Vorschriften entsprechen und hierbei die Sicherheitszeiten und Mindestzeiten im Signalablauf beachten.