

Nachabschaltung von Ampeln

hier: Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 17.01.2022

Sachverhaltsdarstellung:

Bei der Nachabschaltung von Lichtsignalanlagen (kurz LSA) sind verschiedene Aspekte und Regularien zu berücksichtigen. Dies gilt in Nürnberg ebenso wie in allen anderen deutschen Großstädten:

In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung ist zur Nachabschaltung von LSA folgendes geregelt: "Lichtzeichenanlagen sollen in der Regel auch nachts in Betrieb gehalten werden; ist die Verkehrsbelastung nachts schwächer, so empfiehlt es sich, für diese Zeit ein besonderes Lichtzeichenprogramm zu wählen, das alle Verkehrsteilnehmer möglichst nur kurz warten lässt. Nächtliches Abschalten ist nur dann zu verantworten, wenn eingehend geprüft ist, dass auch ohne Lichtzeichen ein sicherer Verkehr möglich ist."

(VwV-StVO § 37, Erläuterungen)

Aufgrund der vorgenannten Vorgaben wird in Nürnberg gemeinsam mit der Polizei und der VAG intensiv geprüft, ob und in welcher Zeit ein Ausschalten von LSA nachts zu verantworten ist.

Die Verwaltung folgt den Vorgaben, indem

- nachts bei allen eingeschalteten LSA grundsätzlich Signalprogramme mit kürzeren Umlaufzeiten geschaltet werden;
- bei allen neuen LSA und bei allen LSA-Sanierungen die bisherige Nachabschaltung überprüft oder die Möglichkeit einer Nachabschaltung geprüft wird;
- verkehrsabhängige Steuerungsverfahren eingesetzt oder durch koordinierte Signalregelungen kompensiert werden;
- der Beginn der Abschaltungen zeitlich gestaffelt in Abhängigkeit vom Nachlassen des Verkehrs ist, insbesondere des Fußgängerverkehrs, zwischen 19:00 und 01:00 Uhr. So liegt z.B. die Nachabschaltung im Bereich von Bus- oder Straßenbahnhaltstellen immer erst nach Betriebsschluss der VAG. Die Wiedereinschaltung ist einheitlich werktags 5:30 Uhr, samstags 6:30 Uhr und sonntags 7:30 Uhr;
- während Baustellenzeiten, Umleitungen etc. die Nachabschaltung befristet wieder aufgehoben wird;
- bei Auftreten von Unfällen während der Abschaltzeit oder bei Beschwerden die Nachabschaltung aufgehoben wird.

Insgesamt ist zu beobachten, dass je mehr LSA nachts abgeschaltet werden, die Geschwindigkeit der Kfz zunimmt und damit das Risiko für zu Fuß Gehende und Radfahrende steigt. So ist es Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern ohne Lichtsignalanlage an Hauptverkehrsstraßen häufig nicht oder schwer möglich, die Fahrbahn gefahrlos zu queren. Insbesondere trifft dies auf mobilitätseingeschränkte Fußgängerinnen und Fußgänger zu, die z. B. aufgrund ihres Alters oder ihrer körperlichen Verfassung nicht sehr schnell gehen können oder die auf die Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte angewiesen sind.

Gemeinsam mit Polizei und VAG wurden interne Kriterien aufgestellt, nach denen die Nachabschaltung sorgsam geprüft wird. Diese Kriterien werden regelmäßig überprüft. Soweit die folgenden Aspekte nicht zutreffen, kann eine LSA nachts abgeschaltet werden. Dies trifft auf derzeit 36% aller LSA, d.h. 192 Anlagen zu:

Eine Nachabschaltung kann erfolgen, sofern nicht

- die Verkehrssicherheit bezogen auf das Verkehrsunfallgeschehen (vermehrt auftretende Einbiege- bzw. Kreuzen-Unfälle oder Unfälle mit Geschwindigkeitsüberschreitung) nicht gewährleistet ist.

- Komplexe Knotenpunkte, an den die Vorfahrtsverhältnisse oder die Verkehrsführung schwer für Fahrzeugführer fassbar sind; vorliegen.
- LSA an Knotenpunkten mit mehr als vier Knotenpunktzufahrten vorhanden.
- LSA an Knotenpunkten, bei denen in der Nebenrichtung mehr als zwei Fahrstreifen für eine Fahrtrichtung bzw. mehr als drei Fahrstreifen vorhanden.
- LSA an Knotenpunkten, an denen mehr als ein Fahrstreifen für Linksabbieger genutzt wird;
- ausreichende Sichtweiten bestehen;
- Streckenabschnitte, die mit mehr als 60 km/h befahren werden dürfen, vorliegen.
- LSA an Knotenpunkten mit Straßenbahn vorliegen, die aus einer wartepflichtigen Knotenpunktzufahrt kommen bzw. abbiegen. Außerhalb der Betriebszeiten der Straßenbahn ist eine Nachtabschaltung möglich.

LSA mit verkehrsabhängigen Steuerungen, die ohne Anforderung ein Dauergrün für die Kfz-Haupttrichtung schalten, bleiben von einer Nachtabschaltung ausgenommen.

Nach aktuellen Unfalluntersuchungen besteht durch das Abschalten von Lichtsignalanlagen grundsätzlich eine deutlich erhöhte Unfallwahrscheinlichkeit, insbesondere beim Einbiegen und Kreuzen. Die hieraus resultierenden volkswirtschaftlichen Verluste können deutlich höher sein als die bewertbaren Einsparungen beim Energieverbrauch und bei den Warte- und Reisezeiten sowie der evtl. Nutzen im Hinblick auf die Nachtruhe und Umweltverbesserungen. Die Zunahme an Lärmbelästigung, Betriebskosten, Fahrzeiten, Kraftstoffverbrauch und Schadstoffbelastung wird wesentlich stärker von der individuellen Fahrweise als von Ampelphasen beeinflusst.

Im Antrag wird Bezug genommen auf die Verkehrsregelungsliste. Die dortige Klassifizierung könnte einen guten Anhaltspunkt geben, welche Ampeln nachts abgeschaltet werden können.

Die Verkehrsregelungsliste (u.a. auch bekannt als Sondermaßnahmenliste, Notfallliste, Ersatzmaßnahmenliste) dient der Verkehrlenkung im Bereich eines signalisierten Knotens, bei geplanten und ungeplanten Ausfällen (v.a. durch Wartung oder Schadensfälle). Sie regelt die mobil auszuführenden Maßnahmen (z.B. Aufstellung von Baken zur Absperrung von Fahrspuren, mobil aufgestellten Verkehrszeichen oder Gelbmarkierungen), die Stellung einer mobilen LSA und die Verkehrsregelung durch die Polizei. Sie regelt damit alle baustellenbedingten und baustellenähnlichen Zustände durch Anordnung vorübergehend wirksamer – nicht dauerhafter – Maßnahmen. Ein Gradmesser für die Nachtabschaltungen im normalen Betrieb kann daraus nicht abgeleitet werden, weil die Intention dieser Liste eine ganz andere ist.

Grundsätzlich steht bei der sorgsam fachlichen Entscheidung, ob eine LSA eine Nachtabschaltung erhalten soll, die Verkehrssicherheit insbesondere der schwächsten Verkehrsteilnehmer an oberster Stelle. Das praktizierte Abstimmungsverfahren hat sich aus verkehrsplanerischer Sicht bewährt und soll auch zukünftig Maßgabe für die jeweiligen Einzelfallentscheidungen, die im Einvernehmen zwischen der Straßenverkehrsbehörde, dem Verkehrsplanungsamt, der Polizei und der VAG getroffen werden.

Die Frage einer nächtlichen „grünen Welle“ stellt sich identisch wie die einer „grünen Welle tagsüber. Jeder „grüne Welle“ „bricht“ an „Brechpunkten“, die so gesetzt werden, dass möglichst viele Fahrzeuge im Pulk bei Einhaltung der vorgegebenen Geschwindigkeiten passieren können.- gerade nachts zeigt sich eine Tendenz, wegen der geringeren Verkehrsdichte schneller zu fahren, was zu Aufstauungen an den (noch nicht) grünen LSA führt, die sich dann selbst beim geringeren nächtlichen Verkehr fortsetzen. Auch in Bezug auf die Frage ist also eine pauschale Lösung nicht möglich, im Einzelfall mag es Nachsteuerungsbedarf geben.

Jedermann steht es unbenommen, im Lichte der og. Sachlage weitere LSA zur nächtlichen Abschaltung vorzuschlagen. Die Verwaltung wird dann auch über den benannten Prozess (Sanierung und Umbau von LSA) hinaus im Rahmen der personellen Möglichkeiten prüfen, wo weitere Abschaltungen möglich sind.