



STADT **LIPPSTADT**

FB 6 / FD Straßenbau

Auskunft erteilt: Herr Bökenkötter

Telefon: 02941 980-561

Vorlage Nr. 064/2020

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzungstermin
----------------	----------------

Bau-, Umwelt- und Verkehrsausschuss

04.03.2020

TOP	- Einsatz alternativer Anforderungssysteme für Fußgänger und Radfahrer an Signalanlagen - Antrag der Ratsfraktion "Die Linke" vom 21.10.2019 zum Thema "Parallel-Freigabe von Kfz-Verkehr und Radverkehr"
------------	--

Beschlussvorschlag

1. Dem Antrag der Fraktion „Die Linke“ vom 21.10.2019 wird nicht zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, exemplarisch geeignete Knotenpunkte zu untersuchen, um das System der Verwendung von Wärmebildkameras beurteilen zu können.

Anlage 1 - Antrag Ratsfraktion "Die Linke" vom 21.10.2019

Anlage 2 - Übersicht Radfahrer-/Fußgängerfreigaben an Signalanlagen

Beratungsergebnis

<input type="checkbox"/> Einstimmig	<input type="checkbox"/> Mit Stimmen-Mehrheit	Ja	Nein	Enthaltung	<input type="checkbox"/> Laut Beschluss-vorschlag	<input type="checkbox"/> Abweichender Beschluss
-------------------------------------	---	----	------	------------	---	---

Unterschrift

Auswirkungen auf den laufenden Ergebnis- und/oder Finanzplan? Nein**Sachdarstellung**

Der Bau-, Umwelt- und Verkehrsausschuss hat sich in seiner Sitzung vom 09.10.2019 unter dem Punkt „Radverkehrsförderung an Lichtsignalanlagen“ auch mit alternativen Anforderungssystemen für Fußgänger und Radfahrer an Lichtsignalanlagen beschäftigt und die Verwaltung beauftragt zu prüfen, ob und mit welchen Kosten solche alternativen Systeme testweise an einer Signalanlage angebracht werden können.

Wie in der Sitzung am 09.10.2019 schon ausgeführt, gibt es auf dem Markt mittlerweile mehrere Arten dieser alternativen Systeme. So wurden in der Vergangenheit mit Videokameras, Infrarot, Laserscann, Microwellensysteme und Wärmebildkameras Versuche durchgeführt.

Inzwischen zeigt sich, dass die Erfassung von Fußgängern und Radfahrern mittels Wärmebildkameras gute Ergebnisse bringt.

Zur Wirkungsweise der Wärmebildkameras ist anzumerken, dass eine Anforderung im Steuergerät erst erfolgt, wenn die Kamera für ca. 4-5 Sekunden eine Wärmequelle erkannt hat. Hierdurch werden Fehlanforderungen, z.B. durch Tiere oder vorbeilaufende Personen, weitgehend vermieden.

Wird eine Wärmequelle durch die Kamera erkannt, erfolgt eine Anforderung an das Steuergerät und die betreffenden Fuß- oder/und Radwegefurt wird beim nächsten Umlauf freigegeben.

Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass auch dieses System noch nicht sehr weit verbreitet ist und sich praktisch noch in einer Testphase befindet, allerdings mit einer guten Prognose.

Hinzuweisen ist darauf, dass durch die Wärmebildkameras die vorhandenen Anforderungstaster nicht entfallen können. Diese werden weiterhin für sehbehinderte Mitbürger/innen benötigt, da am Unterteil der Taster Vibrationsknöpfe angebracht sind, die dem Sehbehinderten verdeutlichen, dass seine Anforderung erfasst wurde. Weiterhin gibt ein Pfeil auf dem Knopf die Laufrichtung vor.

Verwaltungsseitig wurde der Einbau eines Systems mit Wärmebildkamera an der Signalanlage Erwitter Straße/Südstraße für die südl. Furt über die Erwitter Straße bei Planungsbüros und Signalbaufirmen angefragt.

Grundsätzlich ist der Einbau an der Außenanlage und im Steuergerät möglich.

Die Kosten für den Einbau betragen rd. 9.400 € und die Überplanung der Signalprogramme ist mit 850 € zu veranschlagen, somit insgesamt rd. **10.250 €**.

Um eine weitere Verbesserung für den Radverkehr, wie angeregt, bzgl. Anforderungen und Grünzeitverlängerungen zu erreichen, könnten 4 weitere Wärmebildkameras für die Furt über die Südstraße (nördl. und südl. sowie in der Mitte der Südstraße) installiert werden. Mit diesen Kameras kann sowohl eine Anforderung für Radfahrer im Annäherungsbereich an die Ampel ermöglicht werden, es kann aber auch eine Grünzeitverlängerung für Radfahrer erreicht werden. Für eine Grünzeitverlängerung sind 4 Wärmebildkameras zwingend notwendig.

Hierfür sind umfangreiche Eingriffe und Erweiterungen am Steuergerät und der Außenanlage (einschl. neuer Signalkabel) notwendig und die Planung wird deutlich aufwendiger. Hier wird nur der Bereich über die Südstraße betrachtet, die Querung der Erwitter Straße ist schon zuvor erläutert worden.

Die Kosten hierfür betragen für die Planung rd. 1.700 € und für die Erweiterung der Signalanlage rd. 21.300 €, somit insgesamt rd. 23.000 €. Für beide Maßnahmen würden somit Kosten von insg. 33.250 € anfallen.

Da die Signalanlage in der Zuständigkeit von Straßen NRW liegt, wurde der Sachverhalt entsprechend abgestimmt. Im Ergebnis ist festzuhalten, dass Straßen NRW dem Einbau von Wärmebildkameras an der Signalanlage Erwitter Straße/Südstraße an der Furt über die Erwitter Straße zustimmt.

Zur Nachfrage bei Straßen NRW zu einer Kostenbeteiligung für die Querung über die Erwitter Straße erfolgte am 16.10.2019 folgende Antwort:

„Nach § 34 (4) StrWG NRW sind die Änderungskosten vom Träger der Straßenbaulast der Straße höherer Verkehrsbedeutung zu tragen.

Im vorliegenden Fall übernimmt Straßen NRW also die kompletten Baukosten laut Angebot von ca. 9.400 €.

Die Planungskosten sind von Ihnen als Anordnungsbehörde zu tragen.“

Hinweis: Die Planungskosten belaufen sich auf rd. 850 € gem. vorliegendem Angebot für die Anforderung über die Erwitter Straße und 1.700 € für die automatische Grünanforderung einschl. Grünzeitverlängerung parallel zur Erwitter Straße.

Auf Nachfrage bei Straßen NRW zur Umsetzung und Kostenübernahme für die Furt über die Südstraße zur Anforderung und Verlängerung von Radfahrergrün mittels Wärmebildkameras wurde mitgeteilt, dass bei Maßnahmen dieser Art nicht nur die Machbarkeit und die Finanzierung zu betrachten sind, sondern ganz besonders auch die Leistungsfähigkeit der Einmündung. Die Verkehrsqualität muss den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer gerecht werden. Durch die ohnehin zur Erwitter Straße parallel freigegebene Furt und der „neuen“ automatischen Grünanforderung sind die Radfahrerbedürfnisse in allen Ästen ausreichend berücksichtigt. Eine Grünzeitenverlängerung für Radfahrer wird seitens Straßen NRW daher nicht unterstützt.

Betrachtet wurde in den v.g. Ausführungen bisher nur der Einmündungsbereich Erwitter Straße/Südstraße, da es hier schon öfters kritische Anmerkungen zu der Ampelschaltung gab und dieser Einmündungsbereich bereits mehrfach in der Verkehrskommission und im Bau-, Umwelt- und Verkehrsausschuss behandelt wurde.

Verwaltungsseitig wird die Auffassung vertreten, dass der Einmündungsbereich Erwitter Straße/Südstraße nicht die Priorität hat für die Ausrüstung mit Wärmebildkameras. Dies begründet sich daraus, dass die Rad- und Fußverkehre mit der Hauptrichtung schon heute mit dem KFZ-Verkehr freigegeben werden und die Anzahl der Querungen über die Erwitter Straße nicht besonders stark sind. Hier steht der sehr hohe finanzielle Aufwand kaum im Verhältnis zu den Verbesserungen. Auf die Installation von Wärmebildkameras sollte daher an dieser Einmündung verzichtet werden.

Da das Erfassungssystem mit Wärmebildkameras eine verbesserte Form von Anforderungsmöglichkeiten darstellt, sollten andere Kreuzungs- und Einmündungsbereiche in Lippstadt dahingehend untersucht werden, wo hohe Querungszahlen für Radfahrer und Fußgänger vorliegen und der Einsatz von Wärmebildkameras eine deutliche Verbesserung der Anforderungs- und Verlängerungsbedingungen für Radfahrer und Fußgänger ermöglichen. Hieraus abgeleitet lassen sich dann sicherlich auch recht hohe Investitionskosten begründen.

Hierfür sind im Vorfeld an noch zu bestimmenden Kreuzungs- und Einmündungsbereichen Zählungen der Radfahrer und Fußgänger vorzunehmen.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Verwaltung den Einsatz von Wärmebildkameras an dafür geeigneten Stellen unterstützt.

Die Möglichkeiten für alternative Anforderungssysteme mittels Wärmebildkameras werden anhand einer Power-Point-Präsentation in der Sitzung vorgestellt und erläutert.

Da das Thema der Radverkehrsförderung an Signalanlagen intensiv diskutiert wird und oft Vorwürfe formuliert werden, der Radverkehr werde in Lippstadt ausgebremst, hat die Verwaltung eine Liste erstellt (Anlage 2), aus der ersichtlich ist, wo schon heute der Radverkehr zusammen mit dem KFZ-Verkehr geführt wird und nicht extra anfordern muss. Diese Liste ist als Anlage beigefügt und zeigt sehr deutlich, dass schon seit längerer Zeit die parallel zur Hauptrichtung geführten Radfahrer zusammen mit dem KFZ-Verkehr freigegeben werden.

Betrachtet man die verschiedenen Kreuzungen und Einmündungen so stellt man fest, dass teilweise die Radwege direkt parallel zum KFZ-Verkehr geführt werden oder auch zusammen mit dem Fußgängerverkehr abgewickelt werden, wenn der Radweg von der Fahrbahn abgesetzt ist.

Auf die Frage, ob auch alle Nebenrichtungen für Fußgänger und ggf. Radfahrer immer mit freigegeben werden sollen, wird auf die Vorlage für den Bau-, Umwelt und Verkehrsausschuss vom 09.10.2019 und die dort gemachten Ausführungen zu möglichen Zeit- und Leistungsfähigkeitsverlusten Bezug genommen.

Hier ist dann eine differenzierte Betrachtung für die Haupt- und die Nebenrichtungen an jeder einzelnen Signalanlage notwendig. Durch die völlig unterschiedlichen Kreuzungs-Geometrien und die sehr unterschiedlichen Führungen des Radverkehrs sowie des Fußgängerverkehrs sind hier keine Standardlösungen möglich.

Mit Datum von 21.10.2019 ist bei der Verwaltung ein Antrag der Ratsfraktion „Die Linke“ eingegangen in dem gebeten wird, dass der Bau-, Umwelt- und Verkehrsausschuss beschließen möge:

„Bei der Planung von Lichtsignalanlagen wird i.d.R. die Parallel-Freigabe von KFZ-Verkehr und Radverkehr ohne Anforderungstaster vorgesehen. Bestehende Lichtsignalanlagen sind bis auf begründete Ausnahmefälle sukzessive umzurüsten“

Dieser Antrag (Anlage 1) wurde in der Sitzung des Bau-, Umwelt- und Verkehrsausschusses am 13.11.2019 behandelt mit dem Ergebnis, dass der Antrag zusammen mit dem heutigen Tagesordnungspunkt behandelt werden soll.

Wie den Ausführungen dieser Vorlagen zu entnehmen ist, wird verwaltungsseitig der Inhalt des v.g. Antrages bei Planungen von Lichtsignalanlagen schon seit langer Zeit im Bereich der Hauptachsen umgesetzt. Die Nebenrichtungen bedürfen einer jeweiligen gesonderten Betrachtung.

Der Bau-, Umwelt- und Verkehrsausschuss wird um Kenntnisnahme und Beratung gebeten.