**Beschlussvorschlag:**

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zur Warte- und Grünzeitsituation von Fußgängern an Ampeln zur Kenntnis.

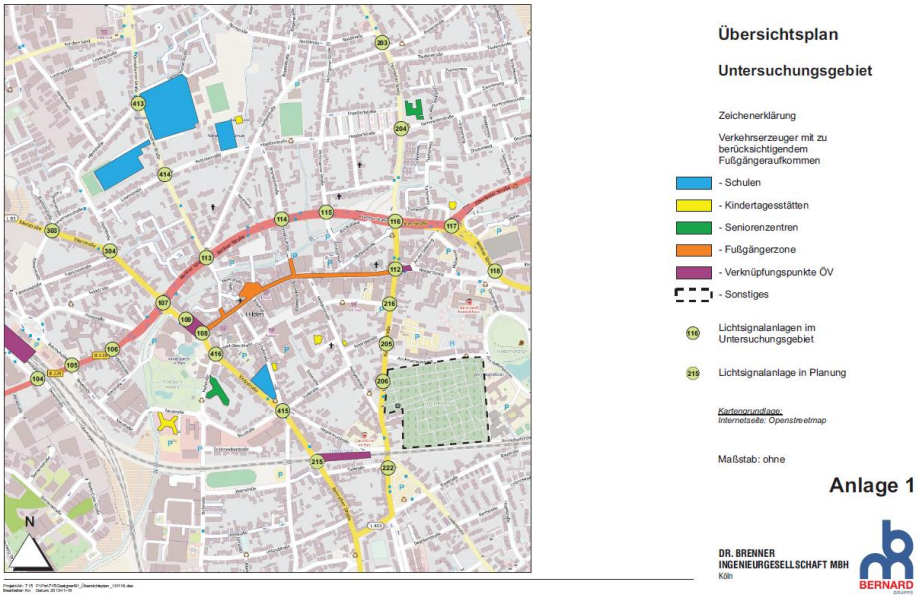
Der von der Verwaltung vorgesehenen Vorgehensweise zur Erstellung von Optimierungsplanungen an 11 Ampeln in den nächsten 5 Jahren mit einem geschätzten Kostenvolumen von 55.000€ wird zugestimmt.

Die Maßnahme steht unter dem Finanzierungsvorbehalt des jeweiligen Haushalts.

**Erläuterungen und Begründungen:**

Ampelsteuerungen stehen regelmäßig in der Kritik, da sie aus Sicht des jeweiligen Verkehrsteilnehmers gerade nicht **seine** spezifischen Bedürfnisse zu erfüllen scheinen. Dies betrifft nicht nur den motorisierten Verkehr, sondern auch den Rad- und Fußgängerverkehr. Auch wenn es heute das Ziel einer Ampelsteuerung ist, die Interessen aller Verkehrsteilnehmer gleichrangig zu betrachten, so war das in früheren Jahrzehnten nicht unbedingt immer so der Fall.
Da Ampelsteuerungen schon aus Kostengründen nicht dauernd neu konzipiert und geändert werden, gibt es auch in Hilden Ampeln mit relativ alten Steuerungsprogrammen. Insofern war es angezeigt, einmal eine Überprüfung vorzunehmen, ob und inwieweit die Belange der Fußgänger in den Ampelsteuerungen aus heutiger Sicht ausreichend beachtet werden.

Die Verwaltung hat dazu ein Verkehrsingenieurbüro mit einer entsprechenden Untersuchung beauftragt. Von den insgesamt 76 (davon 21 städtischen) Ampeln in Hilden wurden 26 Stück in das Gutachten einbezogen.




Auswahlkriterien waren dabei:
-das Stadtzentrum wegen der hohen Fußgängerfrequenz,
-wichtige Wegeverbindungen in die Innenstadt,
-die Lage zu Kindergärten, Schulen und Seniorenwohnanlagen.

Ein Übersichtsplan über die untersuchten Ampeln ist als Anlage 1 beigefügt.

Wie schon eingangs angemerkt, unterliegen die auftretenden Warte- und Grünzeiten an den Ampeln subjektiven Einschätzungen der Verkehrsteilnehmer aus der jeweiligen Sicht. Dies ist aber keine akzeptable Grundlage für eine Bewertung und etwaige Handlungsempfehlungen. Hierzu

wurden deshalb zur Objektivierung die einschlägigen Fachregelwerke u.a. der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herangezogen.

Das Ergebnis ist dem beigefügten umfassenden Bericht nebst Anlagen zu entnehmen. Hier sind die Arbeitsgrundlagen und die Ergebnisse zu allen untersuchten Ampeln detailliert enthalten.

**Zusammenfassend lautet das positive Ergebnis:**
**-An allen Ampeln werden die in den Fachregelwerken geforderten Fußgängergrün- und Schutzzeiten erfüllt. Der sehr wichtige Aspekt der Verkehrssicherheit ist also diesbezüglich gegeben.**
**-Bei der großen Mehrzahl der Ampeln liegen die Wartezeiten für Fußgänger innerhalb des von Fachregelwerken als akzeptabel definierten Rahmens. Nur bei 4 von 26 Ampeln ist diesbezüglich Handlungsbedarf gegeben.**
**Die „Problemampeln" mit zeitweise langen Fußgängerwartezeiten sind:**

- **LSA 108: Benrather Str. (L404)/Klotzstr. (L404) (Übergang vom Stadtpark zur Fußgängerzone)**
- **LSA 112: Kirchhofstr. (L403)/Hochdahler Str. (L403) (Übergang von der Gabelung zur Fußgängerzone)**
- **LSA 109: Benrather Str. (L404) (Übergang „Steinhäuserzentrum")**
- **LSA 216: Kirchhofstr. (L403)/Am Kronengarten**

**Hier treten sporadisch bei bestimmten Verkehrssituationen durch die bestehende verkehrsabhängige Steuerung zeitweise unzumutbar lange Wartezeiten auf.**

Für die im Rahmen der Untersuchung ermittelten Probleme wurden Verbesserungspotentiale an den vorgenannten 4 Ampeln in folgender Hinsicht gefunden:

- LSA 108: tageszeitabhängige Grünzeitverlängerung, Sonderphasen mit Dauergrün für Fußgänger, sogenanntes simultanes Steuerprogramm für Fußgänger zur Straßenquerung in einem Zug
- LSA 112: Grenzwertsetzung für maximale Fußgängerwartezeit, Sonderphasen mit Dauergrün für Fußgänger
- LSA 109: Anpassung der vorh. Grenzwerte für maximale Fußgängerwartezeit, dadurch Wartezeitverkürzung außerhalb der Verkehrsspitze
- LSA 216: Anpassung der vorh. Grenzwerte für maximale Fußgängerwartezeit

Auch hier ist wieder anzumerken, dass bei den vorgeschlagenen Verbesserungspotentialen die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt wurden.

Neben diesem in der Vergangenheit aus der Bürgerschaft öfters angesprochenen Problem zu langer Wartezeiten wurde zusätzlich u.a. auch Überlegungen im Hinblick auf Grünzeitverlängerungen, Verbesserung der Fahrbahnquerung sowie Maßnahmen für Sehbehinderte angestellt. Hieraus zeigen sich Möglichkeiten an folgenden Ampeln:

- LSA 413 Gerresheimer Str. / Heerstr.: Schulzeitabhängige Sonderschaltung im Bushaltestellenbereich, Fußgängergrünzeitverlängerung bei Busankunft
- LSA 416 Klotzstr / Hofstr / Robert-Gies-Str: Fußgängergrünzeitverlängerung, Zusatzeinrichtung für Sehbehinderte (Stichwort Seniorenwohnanlage Hofstr)
- LSA 116 Berliner Str. / Hochdahler Str.: sogenanntes simultanes Steuerprogramm für Fußgänger zur Straßenquerung der Hochdahler Str. in einem Zug
- LSA 415 Hagelkreuz: sogenanntes simultanes Steuerprogramm für Fußgänger zur Straßenquerung Klotzstr / Richrather Str. in einem Zug, Zusatzeinrichtung für Sehbehinderte
- LSA 117 Berliner Str. / Elberfelder Str.: sogenanntes simultanes Steuerprogramm für Fußgänger zur Straßenquerung Elberfelder Str. in einem Zug, Zusatzeinrichtung für Sehbehinderte
- LSA 118 Berliner Str. / Walder Str.: sogenanntes simultanes Steuerprogramm für Fußgänger zur Straßenquerung Walder Str. (Nähe Krankenhaus) in einem Zug, Zusatzeinrichtung für Sehbehinderte
- LSA 206 Kirchhofstr / Hauptfriedhof: Einrichtung von Grenzwerten für die maximale Fußgängerwartezeit

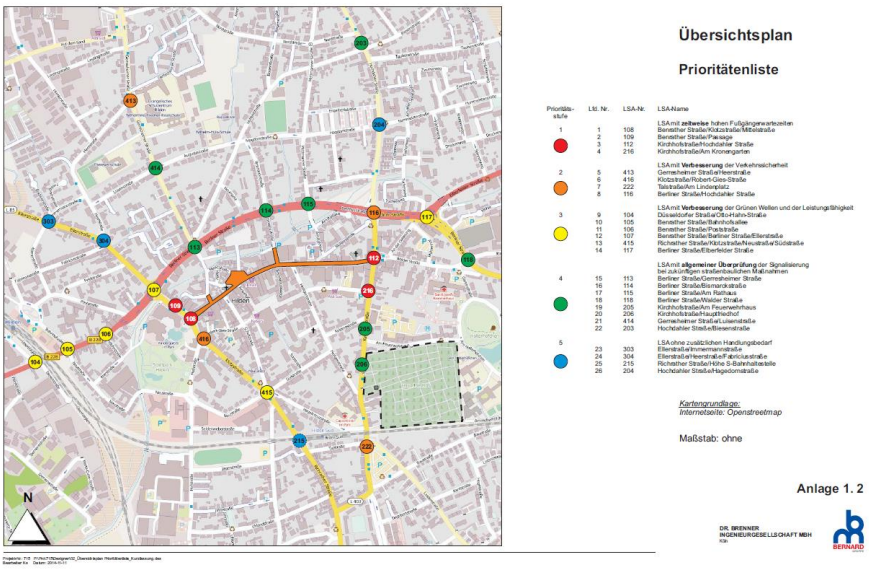
Die Untersuchung der Ampeln wurde zwar unter dem Kernziel „Verbesserungen für Fußgänger“ durchgeführt. Da aber immer die Interessen aller Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen sind, ergaben sich teilweise auch Ansatzpunkte zur Verbesserung für andere Verkehrsteilnehmer:

- LSA 104 Düsseldorfer Str. / Otto-Hahn-Str: tageszeitabhängige Grünzeitverlängerung auf der Düsseldorfer Str. zur besseren Verkehrsabwicklung
- LSA 105 Benrather Str. / Bahnhofsallee: tageszeitabhängige Änderung der Steuerung zum Stauabbau
- LSA 107 Benrather Str. / Eller Str.: Grünzeitdosierung für Kfz stadtauswärts Richtung Düsseldorfer Str., um eine Überstauung der Kreuzung zu verhindern.

Alle Vorschläge der Untersuchung stellen ein erstes Analyseergebnis der vorhandenen Ampelsteuerungen sowie örtlicher Beobachtungen und Erhebungen dar. Sie sind damit ein Konzept, stellen aber keine fertige Planung dar. Dies schon in der Untersuchung mit erstellen zu lassen, wäre schon aus wirtschaftlichen Gründen nicht sinnvoll gewesen. Erst die erstellte Rahmenbetrachtung gibt die Grundlage, um Entscheidungen zur weiteren Vorgehensweise zu treffen.

Die Verwaltung wird im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel detaillierte Planungen zu den einzelnen Ampeln mit Verbesserungspotential für Fußgänger prioritär vornehmen lassen. Im Fokus stehen dabei:

1. Die 4 „Problemampeln“ (LSA 108, 109, 112, 216) mit hohen Fußgängerwartezeiten.
2. 4 Ampeln (LSA 116, 206, 413, 416,) mit Verbesserung der Verkehrssicherheit und –qualität für Fußgänger.




Zusätzlich sollen die o.a. 3 Ampeln (LSA 104, 105, 107) in Bezug auf den übrigen Verkehr bearbeitet werden. Hier sollen die drängenden Fragen der Verbesserung des motorisierten Verkehrs auf der B228 angegangen werden.

Da die Vorschläge an den Ampeln 117, 118 und 415 neben der Änderung an der Ampelsteuerung voraussichtlich auch straßenbauliche Änderungen erfordern, wird die diesbezügliche Planung erst später angegangen. Hier ist auch damit zu rechnen, dass der Landesbetrieb eine Kostenbeteiligung bei den Straßenbaukosten fordert. Hier müsste daher auch erst der finanzielle Rahmen geklärt werden.

Bisher war vorgesehen, die 3 erstgenannten Ampeln im Zusammenhang mit den IHK-Planungen zu den Teilprojekten A1, A2 und A4 und mit dem dort bereitgestellten Projektbudget bearbeiten zu lassen. Dies ist mit der verfügten Haushaltssperre nunmehr nicht mehr möglich.

Insofern müssen alle Planungen mit ihrem Finanzvolumen in bestehende bzw. zukünftige Haushaltsbudgets eingepasst werden. Ziel ist es, innerhalb eines Zeitrahmens von 5 Jahren die notwendigen planerischen Voraussetzungen für die Realisierung der aufgezeigten Verbesserungsmöglichkeiten geschaffen zu haben.
Die Kosten für eine Ampelplanung liegt im Mittel bei 5.000€. Bei den o.a. 11 Ampeln liegen die Gesamtkosten also bei ungefähr 55.000€. Bei Beibehaltung des derzeitigen Budgetansatzes im Haushalt bzw. der mittelfristigen Finanzplanung wäre eine Bearbeitung innerhalb des o.a. Zeitrahmens möglich.

Es muss allerdings einschränkend darauf hingewiesen werden, dass der größte Teil der Ampeln dem Landesbetrieb Straßenbau NRW zugehörig ist. Die Stadt Hilden kann hier also nur die Planungen erstellen und verkehrsrechtlich anordnen. Die Realisierung selbst fällt in den Bereich des Landesbetriebs. Die Stadt Hilden wird aber alles daran setzen, dass dies auch schnellstmöglich durchgeführt wird.

Birgit Alkenings

**Finanzielle Auswirkungen**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Produktnummer / -bezeichnung | 120101 Verkehrsflächen | | | |
| Investitions-Nr./ -bezeichnung: | | | | |
| **Pflichtaufgabe oder freiwillige Leistung/Maßnahme** | Pflicht-aufgabe | x | freiwillige Leistung | |

**Folgende Mittel sind im Ergebnis- / Finanzplan veranschlagt:**
**(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

| Haushaltsjahr | Kostenträger/ Investitions-Nr. | Konto | Bezeichnung | Betrag € |
|---|---|---|---|---|
| **2016 ff** | **1201010010** | **521151** | **Unterhaltung der Straßen, Wege, Plätze, Brücken** | **55.000** |
| | | | **(Teilbetrag Haushaltsansatz)** | |

**Aus der Sitzungsvorlage ergeben sich folgende neue Ansätze:**
**(Ertrag und Aufwand im Ergebnishaushalt / Einzahlungen und Auszahlungen bei Investitionen)**

| Haushaltsjahr | Kostenträger/ Investitions-Nr. | Konto | Bezeichnung | Betrag € |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| | | | | |

**Bei über-/außerplanmäßigem Aufwand oder investiver Auszahlung ist die Deckung gewährleistet durch:**

| Haushaltsjahr | Kostenträger/ Investitions-Nr. | Konto | Bezeichnung | Betrag € |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| | | | | |

| | | |
|---|---|---|
| Stehen Mittel aus entsprechenden Programmen des Landes, Bundes oder der EU zur Verfügung? (ja/nein) | ja | nein<br>x |
| Freiwillige wiederkehrende Maßnahmen sind auf drei Jahre befristet.<br>Die Befristung endet am: (Monat/Jahr) | | |
| Wurde die Zuschussgewährung Dritter durch den Antragsteller geprüft – siehe SV? | ja<br>(hier ankreuzen) | nein<br>(hier ankreuzen) |
| Finanzierung/Vermerk Kämmerer<br><br>Gesehen Klausgrete | | |