

Stadt Burgdorf
Der Bürgermeister



Stadt Burgdorf, 31300 Burgdorf

FreieBurgdorfer
Fraktion im Burgdorfer Stadtrat
Herrn Rüdiger M. Nijenhof
Fraktionsvorsitzender
Heinrichstraße 8
31303 Burgdorf

Tiefbauabteilung

Rainer Herbst

Rathaus IV
Vor dem Hann. Tor 27
Zimmer 03
Tel.: 05136/898-129
Fax: 05136/898-4666
E-Mail: r.herbst@burgdorf.de
(vorerst nur für formlose Mitteilungen
ohne elektronische Signatur)

Ihre Nachricht vom:

Ihr Zeichen:

Mein Zeichen:
66-He/Bac

Datum:
10.01.2019

Anfrage „Wechsellichtzeichen/Lichtsignalanlagen/Ampeln in Burgdorf“ vom 16.09.2018

Sehr geehrter Herr Nijenhof,
sehr geehrte Damen und Herren,

im Stadtgebiet der Stadt Burgdorf befinden sich insgesamt 37 Lichtsignalanlagen. Neun Anlagen befinden sich im Zuge von Bundesstraßen im Eigentum und in der Straßenbaulast der Bundesrepublik Deutschland. Weitere acht Anlagen befinden sich im Zuge von Landesstraßen im Eigentum des Landes Niedersachsen. Für alle 17 Anlagen ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)- Geschäftsbereich Hannover zuständig.

Weitere elf Anlagen befinden sich im Zuge von Kreisstraßen im Eigentum und der Straßenbaulast der Region Hannover. Weitere neun Anlagen sind städtische Anlagen im Zuge von Gemeindestraßen.

Dieser Vorlage habe ich einen Übersichtsplan sowie eine Aufstellung der Lichtsignalanlagen mit der jeweiligen Zuständigkeit (Stand 16.02.2015, aktualisiert am 28.11.2018, hier hat es bisher keine Änderungen gegeben) beigelegt.

Eine Vielzahl der Lichtsignalanlagen in der Kernstadt ist im Zuge der Maßnahmen zur Busbeschleunigung mit entsprechenden Sensoren ausgestattet und können von den Busfahrern zur Anforderung von „Grün“ angesteuert werden.

Aus der beigelegten Aufstellung geht ebenfalls hervor, dass eine Vielzahl der Lichtsignalanlagen lediglich Fußgängerlichtsignalanlagen sind. Hier wurde dann jeweils „Fußgänger“ vermerkt.

31303 Burgdorf
Rathaus I, Marktstraße 55
Rathaus II, V. d. Hann. Tor 1
Rathaus III, Spittaplatz 4
Rathaus IV, V. d. Hann. Tor 27
Schloss, Spittaplatz 5

www.burgdorf.de

Tel.: 05136/898-0
Fax: 05136/898-112

Stadtparkasse Burgdorf
IBAN:
DE94 2515 1371 0000 0158 59
BIC: NOLA DE 21 BUF
Gläubiger-ID:
DE11 BU10 0000 0977 41

Allgemeine Sprechzeiten:

Mo.	08.00-12.00 Uhr 13.30-15.30 Uhr
Mi. und Fr.	08.00-13.00 Uhr
Do.	08.00-12.00 Uhr 14.00-16.00 Uhr

Sprechzeiten Bürgerbüro:

Mo. und Do.	08.00-18.00 Uhr
Di.	08.00-16.00 Uhr
Mi. und Fr.	08.00-13.00 Uhr

Die Region Hannover und die Stadt Burgdorf verfügen insgesamt lediglich über drei vollsignalisierte Ampelkreuzungen. Eine steht im Eigentum der Region, zwei stehen im Eigentum der Stadt Burgdorf.

Die Installation und die Wartung der Lichtsignalanlagen wird von den drei Anbietern dieser Anlagen (Siemens, Sila und Swarco) durchgeführt. Bei der Stadt Burgdorf ist kein Fachpersonal vorhanden, das entsprechende Programmierungen von Lichtsignalanlagen selbstständig durchführen könnte. Auch der Bauhof führt Reparaturen an den Anlagen nicht durch.

Zu einem Teil Ihrer Fragen habe ich die Straßenbaulastträger, die NLStBV- Geschäftsbereich Hannover und die Region Hannover befragt und stelle die Antworten ungekürzt Ihren Fragen nach.

Dieses vorausgeschickt beantworte ich Ihre Fragen wie folgt:

1. Können Sie uns eine Karte zur Verfügung stellen, auf der alle aktuell in Burgdorf bestehenden Ampelanlagen eingezeichnet sind?

Antwort Stadt Burgdorf:

Ja, siehe Anlage.

2. In der o.g. Sitzung wurde von einem einzelnen Ausschussmitglied der Eindruck erweckt, dass die Dauer der Grünphase insb. für Fußgänger dieser Ampelanlage abhängig vom „Wollen“ eines einzelnen Ratsmitglieds sein könnte. Hier wurde statt einer 8-Sekundenphase lautstark eine 15-Sekundenphase eingefordert, mit der Begründung, innerhalb von 8 Sekunden sei es insbesondere für Gruppen der nahe gelegenen Kita nicht möglich diese Ampelanlage zu überqueren.

2.1. Uns ist bewusst, dass die Ampelschaltung nicht vom „Wollen“ einzelner Ratsmitglieder abhängen kann, möchten Sie aber bitten uns einmal zu erläutern, wie Sie welche rechtliche Grundlage anwenden und auf welcher Berechnungsgrundlage es dann zur jeweiligen Länge der Freigabephase kommt.

Antwort NLStBV:

Im besten Fall werden vor Ort Verkehrsmengen erhoben und auf deren Grundlage ein bestmöglicher Verkehrsablauf, zu dessen Ermittlung neben der Berechnung minimaler und maximaler Freigabezeiten u.a. auch die Festlegung von Umlaufzeiten und möglichen Phasenwechseln gehören, errechnet. Der jeweils verfügbare Stauraum findet ebenfalls Berücksichtigung. Sollten keine Verkehrszahlen vorliegen, sind die Möglichkeiten einer gewünschten Qualitätsverbesserung nur durch sukzessive Änderungen auf Grundlage umfassender Beobachtungen möglich. Nähere Angaben würden an dieser Stelle zu weit führen und können der RiLSA und HBS entnommen werden.

Antwort Region Hannover:

Die Lichtsignalanlagen (LSA) im Bereich Burgdorf haben das Steuerungskonzept, das die Hauptrichtung „Grün“ hat, die Nebenrichtung auf Anforderung Freigabe erhält. Die LSA werden demnach verkehrsabhängig gesteuert, nicht über eine Festzeitsteuerung. Des Weiteren ist teilweise an den Anlagen eine Busbeschleunigung hinterlegt, der ÖPNV erhält also Vorrang. Dies kann zu einer Verlängerung der Freigabezeit erfolgen. Für die Freigabezeiten sind Mindestwerte hinterlegt (Hauptrichtung 10 Sekunden, Nebenrichtung 5 Sekunden), welche in Abhängigkeit des Verkehrs verlängert werden. Die Länge der Freigabezeiten jeder Signalgruppe ist demnach variabel.

Antwort Stadt Burgdorf:

Die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) sind das technische Regelwerk, das Vorgaben und Empfehlungen für die Planung und den Betrieb von Lichtsignalanlagen enthält. Die Ausgabe 2015 des von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegebenen Werkes ist derzeit gültig. Des Weiteren kommt das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) zur Anwendung.

Dies ist ein technisches Regelwerk, welches standardisierte Verfahren zur Kapazitätsermittlung und Bewertung der Qualität von Verkehrsabläufen für unterschiedliche Straßenverkehrsanlagen beschreibt. Wie bereits ausgeführt, sind bei der Stadt Burgdorf keine personellen Kapazitäten vorhanden, um entsprechende Berechnungen auszuführen. Diese werden in der Regel von den Lichtsignalanlagenherstellern oder beauftragten Ingenieurbüros durchgeführt. Die Grünzeiten für Fußgänger bemessen sich nach den Vorgaben der RiLSA und entsprechen hier mit acht Sekunden den vorgegebenen Mittelwerten. Die Bemessung der Räumzeit resultiert aus der Seite des sogenannten Grundräumweges, in der Regel der Straßenbreite, und der nach der RiLSA anzusetzenden Räumgeschwindigkeit, in der Regel sind hier 1- 1,5 m/S (Meter pro Sekunde) anzusetzen. Für die städtischen Fußgängerfurten wurde in der Regel ein möglichst geringer Wert angesetzt, um auch mobilitätseingeschränkten Personen die Möglichkeit einer gefahrlosen Querung zu geben.

2.2. Können Sie uns bestätigen, dass das Recht eines Fußgängers einen Fußgängerüberweg mit Ampeln auch dann noch weiter sicher zu nutzen ist, wenn nach Betreten des Überweges die Lichtsignalanlage auf „Rot“ umschaltet? Wie lange dauert bei den in Burgdorf eingesetzten Ampelanlagen die sog. „Schutzzeit“ im Allgemeinen und nach welcher Formel werden diese Zeiten jeweils festgelegt?

Antwort Stadt Burgdorf:

Selbstverständlich dürfen Fußgänger, die bei „Grün“ die Straße betreten haben, genauso wie Kfz-Führer, die bei „Grün“ in eine Kreuzung eingefahren sind, die Straße noch überqueren. Die vorgegebenen Schutzzeiten an den Fußgängerüberwegen sind mit 4-10 Sekunden nach den Vorgaben der RiLSA ausreichend bemessen. Lediglich die Lichtsignalanlage „Uetzer Straße/ Friedhof“ verfügt nur über max. 4 Sekunden Schutzzeit. Hier wird zeitnah die Zeit verlängert.

2.3. Welche Kriterien sind für die jeweiligen Wartezeiten für Fußgänger entscheidend und wie lang sind die Wartezeiten bei den in Burgdorf eingesetzten Lichtsignalanlagen im Allgemeinen?

Antwort NLStBV:

Allgemein ist diese Frage nicht zu beantworten. Jede Anlage des Landes ist mit einem anderen Programm versorgt, dass sich im Laufe des Tages ändern kann. Wie es sich bei stadteigenen Anlagen oder Anlagen der Region Hannover verhält, entzieht sich meiner Kenntnis. Ein für alle Verkehrsteilnehmer ausgewogener und möglichst leistungsfähiger Verkehrsablauf wird angestrebt. Sollten Beschwerden oder bereits erkannte Probleme vorliegen, muss die Schaltung im Einzelnen begutachtet und bei Ausschluss eines Defektes hinsichtlich ihrer Erfordernis und ggf. möglichen Optimierungspotenziale untersucht werden. Die Wartezeit bis zur Freigabe sollte wie bei anderen Verkehrsarten auch, möglichst kurz sein. Sie ist jedoch i.d.R. variabel und hängt vom Verkehrsaufkommen übriger Verkehrsströme, möglicher Phasenwechsel sowie der jeweils versorgten Steuerungslogik ab. In gewissen Fällen kann aufgrund zu bewältigender Verkehrsmengen eine Priorisierung einzelne Verkehrsströme oder Verkehrsarten erforderlich sein.

Antwort Region Hannover:

Die Region Hannover betreibt nahezu ausschließlich (eine Ausnahme) Fußgänger-Lichtsignalanlagen. Diese werden bei Bedarf gesteuert, so dass die Wartezeit i.d.R. 5-10 Sekunden beträgt. Die Knotenpunkt-LSA wird verkehrsabhängig gesteuert, so dass die Wartezeit hier variabel und abhängig von der Anforderung sämtlicher Verkehrsteilnehmer ist.

Antwort Stadt Burgdorf:

Die Stadt Burgdorf betreibt bis auf zwei Ausnahmen lediglich Fußgängerlichtsignalanlagen. Diese werden wie die Anlagen der Region bei Bedarf gesteuert, so dass die Wartezeit in der Regel ebenfalls 5-10 Sekunden beträgt. Die Knotenpunkt LSA's werden ebenfalls verkehrsabhängig gesteuert und sind von daher ebenfalls variabel.

3. Auffällig ist, dass die Ampelanlagen in unserer Stadt zum Teil – aber eben nicht einheitlich um 22 Uhr abgeschaltet werden. Zum Teil mit gelbem Blinklicht auf den Straßen ohne Vorfahrt, zum Teil aber auch ohne.

Zugleich gibt es Phasen auf verschiedenen stärker befahrenen Straßen Burgdorfs, z.B. gerade dann, wenn die Pendler aus und in die Stadt strömen, in denen die Ampelschaltung zumindest nicht immer förderlich wirken und sich zum Teil erhebliche Rückstaus bilden. Hinzu kommen immer häufiger vorkommende Ausnahmeerscheinungen wie Vollsperrungen auf der A2 etc.

3.1. Ist die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Burgdorf für die Schaltung aller Ampeln in unserer Stadt (insb. auch für die auf der B188) zuständig – vielleicht „im Auftrage“ oder auf welche Weise wird sichergestellt, dass die Ampelanlagen auf kommunaler, Landes- und Bundesstraßen koordiniert sind?

Antwort Stadt Burgdorf:

Die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Burgdorf, bzw. voraussichtlich ab Anfang 2019 die Straßenverkehrsbehörde der Region Hannover, ist für sämtliche Lichtsignalanlagen insofern zuständig, als dass hier die entsprechenden verkehrsbehördlichen Anordnungen zur Errichtung und zum Betrieb der Anlagen, in Absprache mit der Polizei auf Antrag des Straßenbaulastträgers, erteilt werden. Wie bereits ausgeführt, verfügt die Stadt Burgdorf nicht über entsprechend geschultes Personal um hier Signalprogramme selbstständig zu berechnen. Letztlich führen dies immer die Anlagenhersteller oder Ingenieurbüros für die Straßenbaulastträger durch. Die entsprechenden Programme werden dann von der Verkehrsbehörde angeordnet. Eine Abstimmung erfolgt insofern, als dass im Verlauf bestimmter Straßenzüge, so z.B. der B188 oder auch der B443, eine Abstimmung schon durch den Straßenbaulastträger, im Zuge der Beauftragung der Büros oder der Hersteller der Ampelanlagen erfolgt. Eine direkte Beeinflussung der Verkehrsströme durch Ampelanlagen unterschiedlicher Straßenbaulastträger ist im Stadtgebiet Burgdorf nicht gegeben. Die im räumlichen Zusammenhang noch am nächsten stehenden Lichtsignalanlagen der Stadt (Osttangente/ Uetzer Straße) und die Anlage des Bundes (Osttangente/ B188) sind bereits soweit räumlich getrennt, dass hier eine Beeinflussung unwahrscheinlich ist.

3.2 Uns ist bewusst, dass bei der Nachtabeschaltung von Ampeln zwischen der weiterhin zu gewährleistenden Verkehrssicherheit auf der einen und unnötiger Lärm und Umweltverschmutzung auf der anderen Seite (durch unnötigerweise neu anfahrende Fahrzeuge) abzuwägen ist. Auch wissen wir, dass die Energiekosten einer Ampelanlage durch Einsatz von LED-Technik deutlich effizienter gesenkt werden können als durch eine Nachtabeschaltung.

3.2.1. Wie weit sind die in unserem Verantwortungsbereich bestehenden Ampelanlagen bereits auf LED-Technik umgestellt, welche Kosten und welche Einsparungen sind bei weiteren Umstellungen zu erwarten?

Antwort NLStBV:

Nach Aktenlage sind momentan 15 von 17 Anlagen der NLStBV auf LED-Technik umgerüstet. Weitere LSA befinden sich in der Baulast der Stadt Burgdorf und Region Hannover. Weitere Zuständigkeiten sind mir nicht bekannt. Die Wirtschaftlichkeit einer LED-Umrüstung muss im Einzelfall betrachtet werden, da dies vom Alter einer LSA, ihrer jeweiligen Ausstattung und demnach den zu erwartenden Kosten abhängt. Es kann sein, dass auch das Steuergerät sowie Anforderungstaster und Einrichtungen für Sehbehinderte erneuert werden müssen, was so hohe Kosten im Vergleich zur Energieersparnis verursachen kann, dass sich der Amortisierungszeitpunkt mehrere Jahrzehnte hinter der Restlebensdauer befindet. Die Kosten sind aufgrund der Individualität der einzelnen LSA nicht allgemein bestimmbar und müssen je Anlage mittels eines Ausschreibungsverfahrens ermittelt werden.

Antwort Region Hannover:

Acht der elf Lichtsignalanlagen in der Baulast der Region Hannover im Bereich der Stadt Burgdorf sind mit LED-Technik ausgerüstet.

Die drei übrigen LSA basieren noch auf Niedervolt bzw. 230-Volt-Technik. Die Umbaukosten für die Umstellung der LSA-Technik von „einfachen“ Fußgänger-Lichtsignalanlagen betragen etwa 10.000 - 15.000 Euro.

Nicht berücksichtigt sind dabei ggf. notwendige Tiefbauarbeiten (bspw. der barrierefreie Ausbau). Kosten und Einsparpotenziale sind abhängig von der Größe der jeweiligen Anlage (Anzahl Signalgeber, Betriebsdauer etc.), weshalb eine konkrete Angabe nicht möglich ist.

Strom- und Wartungskosten bei Fußgänger-Lichtsignalanlagen der Region Hannover sind mit LED-Technik etwa 40 - 50 % niedriger als bei Anlagen ohne LED-Technik.

Antwort Stadt Burgdorf:

Sämtliche Lichtsignalanlagen der Stadt sind mit LED-Technik ausgestattet. Insofern stellt sich die Frage der Umrüstkosten nicht mehr.

3.2.2. Wie sinnvoll fänden Sie eine Ausstattung von besonders stark befahrenen Ampelkreuzungen mit sog. „Countdown-Zählern“? Was würde dies kosten? Welchen Nutzen würden Sie davon erwarten?

Antwort NLStBV:

Kein Nutzen. Countdown-Zähler sind nicht sinnvoll, da sich Sperr- und Freigabezeiten bei verkehrsabhängigen Steuerungen dem Verkehrsaufkommen anpassen und somit variabel ablaufen. Festzeitsteuerungen, bei denen eine belastbare und sich nicht ständig verändernde Zeit angezeigt werden könnte, sind nicht zeitgemäß und insbesondere bei hohen Verkehrsstärken einer möglichst leistungsfähigen Schaltung nicht zuträglich. Bei Fußgängerfreigabezeiten kann es sein, dass diese auch bei verkehrsabhängigen Steuerungen immer gleich sind. Falls es sich um die Anzeige verbleibender Fußgängerfreigabezeit handelt, sollte man den Fußgängern vermitteln, dass die Freigabezeit die Zeit ist, in der sie die Furt betreten dürfen. Hier gilt das gleiche Prinzip wie für den Fahrverkehr. Wenn es Grün ist, darf man fahren oder eben als Fußgänger die Fahrbahn betreten. Eine Nachrüstung solcher Einrichtungen kommt nicht in Betracht. Die Kostenfrage ist somit obsolet.

Antwort Region Hannover:

An den Fußgänger-Lichtsignalanlagen sehe ich keinen Nutzen dieser Technik, da der Fußgängerverkehr kurz nach Anforderung Freigabe erhält und die Wartezeit gering ist. An Knotenpunkt-Lichtsignalanlagen kann ein Sekundenähler helfen Rotlichtverstöße zu verringern, dies ist im Einzelfall zu prüfen. An der Knotenpunkt-Lichtsignalanlage der Region Hannover sehe ich derzeit keinen Bedarf. Zudem ist eine Zeitanzeige aufgrund der verkehrsabhängigen Steuerung und der ÖPNV-Beeinflussung nicht ohne weiteres möglich.

Ein Nutzen dieser Technik für den motorisierten Individualverkehr sehe ich nicht. Zudem befürchte ich damit einen Anreiz zu schaffen, frühzeitig zu starten.

Antwort Stadt Burgdorf:

Den Ausführungen ist nichts hinzuzufügen.

3.2.3. Wäre es – alternativ zur teilweisen Nachtabstaltung, die sowohl vom ADAC, aber auch von den Versicherern aufgrund von deutlich schwereren Unfällen skeptisch gesehen werden, - denkbar auf allen Vorfahrtsstraßen in der Zeit von 22 Uhr bis bspw. 5 Uhr „Dauergrün“ und auf allen anderen Straßen (aber eben auch für Fußgänger etc.) entsprechend „Grün auf Anforderung“ zu geben und so zu versuchen den Ausgleich zwischen den o.g. Interessen zu suchen?

Antwort NLStBV:

I.d.R. ist es immer der Verkehrssicherheit zuträglich, LSA nicht abzuschalten. Hier wäre der Einzelfall zu prüfen, der zur jeweiligen Abschaltung geführt hat. Sollten LSA noch mit Glühlampentechnik betrieben werden, kann durch eine Abschaltung Energie gespart werden. Wird der Knotenpunkt nachts nur gering frequentiert, können mit einer Abschaltung Emissionen reduziert werden. Abschaltzeiten legt die Verkehrsbehörde fest bzw. ordnet neue verkehrstechnische Unterlagen an.

Anlagen des Landes werden i.d.R. so betrieben, dass in der Grundstellung die Hauptrichtung „Grün“ zeigt und die Schaltung auf eine Anforderung der KFZ-Nebenrichtung oder Tasteranforderung von Fußgängern und Radfahrern, welche die Hauptrichtung queren möchten, wartet.

Furten, die längs zur Hauptrichtung verlaufen nur auf Anforderung freizugeben, kann im Einzelfall zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit oder aber auch zu mangelnder Akzeptanz des Rotlichtes führen. In jedem Fall wird die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes herabgesetzt.

Je nach Knotengeometrie muss vor einer Furtfreigabe (nur auf Anforderung) längs zur Hauptrichtung zunächst die Hauptrichtung unterbrochen und die Nebenrichtung freigegeben werden, was zu entsprechenden Wartezeiten des Fahr- und nichtmotorisierten Verkehrs führt. Für eine Fußgängerfreigabe auf Anforderung müssen geeignete Anforderungstaster vorhanden sein.

Falls keine Taster vorhanden sein sollten, wäre bei Bedarf die Machbarkeit und Sinnhaftigkeit einer Nachrüstung im Einzelfall zu prüfen.

Antwort Region Hannover:

Die Nachtabstaltung wird mit jeder Erneuerung oder jeder Neuanlage einer LSA geprüft und ggf. angepasst. Grundsätzlich ist natürlich auch Nachtprogramm denkbar.

Antwort Stadt Burgdorf:

In der beigefügten Aufstellung der Lichtsignalanlagen sind auch die Zeiten der Nachtabstaltung aufgeführt. Den Ausführungen, insbesondere der NLStBV, bleibt seitens der Stadt nichts hinzuzufügen. Erfordernisse für eine Umprogrammierung ergeben sich oft aus den Berichten der Unfallkommission. Hier werden dann, sowie z.B. bei der Lichtsignalanlage Berliner Ring/ Ostlandring/ Immenser Straße, neue Signalabläufe gefordert, um Kreuzungen im Verkehrsverlauf sicherer zu gestalten. Im konkreten Fall wurde hier gesondertes „Grün“ für die Fahrtrichtung „Berliner Ring“ und „Ostlandring“ eingeführt. Auch im Rahmen von Kreuzungsumbauten kommt es im Regelfall zur Überarbeitung der Signalpläne.

3.2.4. Sind die einzelnen Lichtsignalanlagen so miteinander koordiniert, dass bei ordnungsgemäßer Geschwindigkeit eine „grüne Welle“ erfolgen müsste (so nicht bspw. durch Fußgänger etc. „Grün“ angefordert wird)? So dies nicht der Fall sein sollte, was spricht gegen eine solche Koordinierung?

Antwort NLStBV:

Dies ist verschieden und hängt neben dem Verkehrsaufkommen auch vom Abstand der einzelnen signalisierten Knotenpunkte ab. Da Lichtsignalanlagen bei einer Koordinierung mittels s.g. Rahmenpläne betrieben werden, in denen Erlaubnisbereiche fest vorgegeben werden müssen, stellt sich ein relativ sturer Verkehrsablauf ein, der zu verlängerten Wartezeiten auch bei geringerem Verkehrsaufkommen und beschnittenen Freigabezeiten bei höherem Verkehrsaufkommen führen kann.

Antwort Region Hannover:

Bislang sind die Lichtsignalanlagen der Region Hannover im Stadtgebiet Burgdorf nicht koordiniert. Die Region Hannover betreibt lediglich eine Knotenpunkt-LSA, sonst lediglich Bedarfsampeln für Fußgänger. Hier würde eine grüne Welle zu längeren Wartezeiten führen. Auch wird die Koordinierung durch die Vorrangschaltung des ÖPNV beeinflusst.

Antwort Stadt Burgdorf:

Aufgrund der geringen Dichte von vollsignalisierten Kreuzungen stellt sich die Frage für die Stadt nicht.

3.3. In welchen Zeitabständen werden die eingesetzten „Ampelprogramme“ überprüft und auf die jeweiligen Anforderungen neu angepasst?

Antwort NLStBV:

Die Anlagen werden turnusmäßig gewartet. Änderungen werden bei Bedarf nach Anordnung durch die Verkehrsbehörde, in Abhängigkeit der technischen Machbarkeit sowie verfügbarer Kapazitäten und Haushaltsmittel durchgeführt. Die v.g. Abhängigkeiten entscheiden u.a. über das Zeitfenster einer Änderung.

Antwort Region Hannover:

Die Signalprogramme werden bei Bedarf geprüft, zum Beispiel nach Hinweisen von Streckenfahrern, Behörden, Anwohnern und falls notwendig angepasst. Bei Erneuerung einer LSA erfolgt ebenso eine Überprüfung der Signalprogramme.

Antwort Stadt Burgdorf:

Auch bei der Stadt erfolgt eine Überprüfung der Signalprogramme nach Bedarf wie bei der Region.

3.3.1. Wie groß ist der Anteil der Ampelanlagen, die aktuell ohne Induktionsschleifen laufen und welche Auswirkungen hat das auf den Verkehrsfluss?

Antwort NLStBV:

Induktionsschleifen oder sonstige Detektoren sind für eine verkehrsabhängige Steuerung notwendig. Sie geben Verkehrsströme frei oder verlängern die Freigabe bei Bedarf. Fehlen Bemessungsdetektoren, kann dies für eine Verkehrsteilnehmergruppe von Vorteil sein, wenn z.B. Fußgänger an reinen Fußgänger-LSA schneller freigegeben werden oder sich auch in erheblichem Maße nachteilig auswirken, wenn wie in dem beschriebenen Fall KFZ-Ströme gesperrt werden, obwohl ein verlängerter Freigabebedarf für sie besteht. Fehlen Anforderungsdetektoren, werden die entsprechenden Signalgruppen ohne Bedarf freigegeben und freigegebene Signalgruppen grundlos gesperrt. Es ist nicht sinnvoll, Detektoren, wie z.B. Induktionsschleifen, ohne Bedarf vorzuhalten, da diese Einrichtungen Kosten für Wartung und Reparatur verursachen.

Wenn es konkreten Optimierungsbedarf gibt, ist der Sachverhalt der zu vorhandenen oder nicht vorhandenen Detektoren geführt hat, im Einzelfall zu prüfen.

Antwort Region Hannover:

Sieben der elf Lichtsignalanlagen in der Baulast der Region Hannover sind nicht mit Detektoren (bspw. Induktionsschleifen) ausgestattet. Die vier übrigen LSA sind mit Induktionsschleifen ausgestattet. Bei den sieben Anlagen ohne Detektortechnik (drei davon haben eine ÖPNV-Beeinflussung) handelt es sich um Bedarfsampeln für den Fußgängerverkehr, an denen Detektoren entbehrlich sind.

Antwort Stadt Burgdorf:

Lediglich an der vollsignalisierten Kreuzung Uetzer Straße / Osttangente befinden sich Induktionsschleifen. Für diese gilt das bereits vom Land Ausgeführte. Die Kreuzung Raiffeisenstraße / Bahnhofstraße ist wie die im Verlauf des Straßenzuges Theodorstraße / Bahnhofstraße / Gartenstraße installierten Fußgängerlichtsignalanlagen mit Busbeschleunigungsdetektoren ausgerüstet und wird insofern durch diese auch beeinflusst.

3.3.2. Ampeln in der Nähe von Verkehrsinseln sind meist eher hinderlich, als dass sie dem Verkehrsfluss nutzen würden, halten Sie die Ampelanlage Uetzer Straße Ecke Peiner Weg dennoch in der bisherigen Form für notwendig, bzw. sinnvoll?

Antwort Stadt Burgdorf:

Die Busse der Linie 906 können sich an der Fußgängerlichtsignalanlage in der „Uetzer Straße“, über entsprechende „Rotanforderung“, die Freigabe für das Abbiegen in die „Uetzer Straße“ Richtung Kreisverkehrsplatz „Schwarzer Herzog“ anfordern. Die Fußgängerlichtsignalanlage hat jetzt sicherlich noch ihre Berechtigung. Nach Wegfall des Nahversorgers an dem Standort in Höhe der Fußgängerlichtsignalanlage werden hier voraussichtlich ausreichende Querungszahlen nicht mehr erreicht. Dennoch ist, wie bereits erwähnt, die Anforderung durch die Busbeschleunigung weiter gegeben.

3.3.3. Häufiger beobachten wir, wie Fußgänger die Ampelanlage an der Raiffeisenstraße (Ecke Gartenstraße) im ersten Teil auf Grün-wartend überqueren und dann den schmaleren zweiten Teil (Richtung Gartenstraße vom Bahnhof kommend) ohne Grünlicht überqueren. Unsere Frage: Ist es rechtlich notwendig, dass der zweite (auf die Verkehrsinsel folgende) Fußgängerübergang eine Ampel haben muss (der Verkehr ist hier meist mehr als übersichtlich)?

Wäre hier sonst vielleicht ein sog. Zebrastreifen auf Dauer ausreichend oder könnten die beiden Fußgängerampeln (vom Bahnhof auf die Gartenstraße gehend, bzw. umgekehrt) aneinandergekoppelt/koordiniert werden?

Antwort Stadt Burgdorf:

Die lichtsignalgeregelte Kreuzung „Gartenstraße/ Bahnhofstraße/ Raiffeisenstraße“ ist komplett in die Busbeschleunigung integriert. Von daher werden alle Kreuzungsäste voll lichtsignalgeregelt, um hier den Bussen die Möglichkeit zu geben, sich „Grün“ anzufordern. Ohne die Busbeschleunigung könnte, aller Voraussicht nach, der freie Rechtsabbieger von der „Gartenstraße“ in die „Raiffeisenstraße“, auch mit einem Fußgängerüberweg ausgestattet werden. Letztlich bliebe dies aber auch entsprechenden Untersuchungen vorbehalten.

3.3.4. Die von Otze kommend auf der Otzer Landstraße errichtete Ampelanlage VOR der Brücke eingerichteten Ampelkreuzung, ist für manchen Burgdorfer ein beständiges Ärgernis. Dem damaligen Fernsehbericht nach soll niemand(!) den Schlüssel für die Ampelanlage haben, so dass sie auch niemals den Verkehr regeln kann. Uns ist bewusst, dass es sich hierbei vermutlich NICHT um eine städtische Ampelanlage handelt, wüssten aber gerne, ob hier bisher oder in Zukunft der Kontakt mit der zuständigen Behörde gesucht wurde/wird um entweder diese überflüssige Ampelanlage zu entfernen, in die Ampelkreuzung einzubinden oder zumindest dafür zu sorgen, dass wieder jemand diese Ampelanlage auch nutzen kann.

Antwort Stadt Burgdorf:

Die lichtsignalgeregelte Kreuzung an der „Sorgenser Mühle“ verfügt, wie Sie bereits erwähnt haben, über eine sogenannte vorgeschaltete Lichtsignalanlage auf dem nördlichen Arm der „Otzer Landstraße“. Diese wurde seinerzeit im Rahmen der Planfeststellung zur „B188“ mit planfestgestellt. Sie dient letztlich der gesicherten Ausfahrt von landwirtschaftlichen Zugmaschinen in die „Otzer Landstraße“. Eine lichtsignaltechnische Berechnung hatte seinerzeit das Erfordernis dieser Zusatzlichtsignalanlage ergeben. Schlüssel wurden seinerzeit an den Grundstückseigentümer und an den städtischen Bauhof ausgehändigt. Beim Bauhof ist ein entsprechender Schlüssel vorhanden. Nach meinem Kenntnisstand haben die Pächter der landwirtschaftlichen Fläche keine Schlüssel erhalten. Zuständig für die Lichtsignalanlage ist die NLStBV als Träger der Straßenbaulast der übergeordneten Straße der Ampelkreuzung, hier der „B188“ Ortsumfahrung. Da seinerzeit ein Planfeststellungsbeschluss für die Einrichtung der Lichtsignalanlage erfolgte, kann davon ausgegangen werden, dass eine Entfernung der Ampelanlage eine Änderung des Planfeststellungsbeschlusses erfordert. Konkrete Nachfragen sind schon aus diesem Grund an die NLStBV nicht erfolgt.

Sollten die Pächter der Flächen die Ampelanlage nicht nutzen und somit ungesichert auf die „Otzer Landstraße“ einbiegen, kann dies seitens der Stadt Burgdorf und auch der NLStBV nicht erzwungen werden. Es ist aber auch nicht auszuschließen, dass bei erhöhtem Verkehrsaufkommen, oder aber bei entsprechendem Pächterwechsel, eine Nutzung der Ampelanlage erfolgen wird bzw. auch erfolgen muss.

3.3.5. Für Sorgensen wurde in den letzten Jahren immer wieder eine Ampelanlage vor der Alten Schule (Kita) gefordert. An dieser Stelle ist aktuell ein sog. Zebrastreifen. Bisherige Argumentation war, dass die Verkehrszahlen nicht erreicht werden um eine Bedarfsampel zu rechtfertigen. Durch das Großprojekt von K&S wird es auch in Sorgensen in den nächsten Jahren vermutlich zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens kommen, könnte dies dazu führen, dass eine Bedarfsampel hier wahrscheinlicher werden könnte?

Antwort Stadt Burgdorf:

Wie Ihnen vermutlich bekannt ist, aus der Diskussion um die Lichtsignalanlage in Hülptingsen, sind letztlich maßgebend für die Einrichtung von Lichtsignalanlagen die Verkehrsstärken auf der Fahrbahn und die Anzahl der querenden Fußgänger.

Seite 9 meines Schreibens vom 10.01.2019

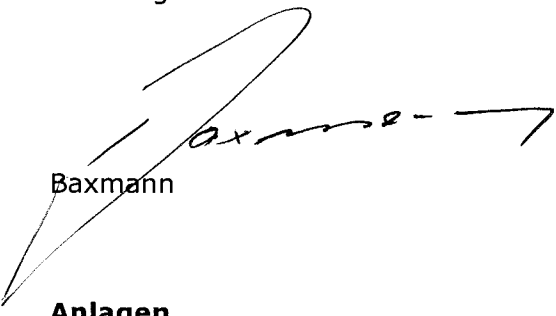
Insbesondere die Zahl der querenden Fußgänger spielt hier eine wesentliche Rolle. Da ich weder das tatsächliche Verkehrsaufkommen in einigen Jahren mit Sicherheit prognostizieren kann, noch die Zahl der querenden Fußgänger, beispielsweise im Jahr 2025, bekannt ist, kann ich Ihre Frage nur dahingehend beantworten, dass es sicherlich möglich ist, dass eine Bedarfsampel in Zukunft hier installiert werden kann oder auch muss.

Es handelt sich aber tatsächlich nur um eine Möglichkeit, die letztlich in naher oder ferner Zukunft, durch Zählung bestätigt oder verworfen werden muss.

Ich hoffe Ihnen mit meinen Ausführungen gedient zu haben und verbleibe

mit freundlichem Gruß

Der Bürgermeister



Baxmann

Anlagen

-Anlage 1 Lageplan Blatt 1-8

-Anlage 2 Aufstellung Lichtsignalanlagen