

Antwort der Verwaltung auf die Anfrage der/des : **Piraten Ratsfraktion vom 18.11.2014**

für die Sitzung des Rates am : **30.01.2015**

THEMA : **Ampelschaltplan Göttingen**

Antwort erteilt : **Stadtrat Dienberg**

Zu den einzelnen Fragen wird wie folgt Stellung genommen:

- Zu 1: Grundlage für die Bemessung der Schaltzeiten sind Verkehrsbelastungsdaten aus Verkehrszählungen an den Knotenpunkten. Auf Grundlage dieser Verkehrsmengen wird versucht, eine möglichst optimale Verteilung der Grünzeiten für alle Straßenäste zu erreichen. Hierbei werden auch die Belange der Fußgänger und Radfahrer z. B. hinsichtlich Wartezeiten mit einbezogen.
- Zu 2: a) Ca. die Hälfte der städtischen Lichtsignalanlagen sind momentan über Kabelverbindungen an einen zentralen Verkehrsrechner angeschlossen. Durch diesen werden die Anlagen untereinander synchronisiert. Standort des Rechners ist der Baubetriebshof.
b) Die Kosten für den Anschluss weiterer Steuergeräte an den Verkehrsrechner können pauschal nicht beziffert werden. Dies hängt vor allem von den Kosten für den Tiefbau (Kabelverbindung) ab.
- Zu 3: Signifikante Änderungen der Verkehrsbelastungen ergeben sich z. B. durch Baustellenumleitungen, Änderung von Verkehrsführungen oder Nutzungsänderungen. Dann werden die Signalzeiten den veränderten Gegebenheiten angepasst. Knotenpunktzählungen werden bei Bedarf, ansonsten im Rahmen der Erarbeitung der verschiedenen Rahmenplanungen (u. a. Verkehrsentwicklungsplan, Lärmaktionsplan...) vorgenommen. Zudem fließen kontinuierliche eigene Beobachtungen und Hinweise u. a. von Polizei, Verkehrsunternehmen und Öffentlichkeit in die Planungen ein.
- Zu 4: Ja. Dies betrifft bestimmte Straßenzüge im Stadtgebiet (z. B. Groner Landstraße/Kasseler Landstraße oder Weender Landstraße/Hannoversche Straße).
- Zu 5: a.) Jede Lichtsignalanlage wird separat geschaltet. Damit erfolgt auch eine Schaltungsänderung an jedem einzelnen Knoten, indem die Software am jeweiligen Steuergerät angepasst wird.
b.) Die Schaltungsänderungen werden von den beauftragten Signalbaufirmen durchgeführt. Die Kosten schwanken je nach Aufwand und Gerätetechnik zwischen 500,- und 20.000,- Euro.
c.) Ja. Bei Anlagen älterer Bauart können nicht alle Änderungen wie gewünscht umgesetzt werden.
- Zu 6: Die Schaltzeiten werden durch Beobachtungen vor Ort geprüft.
- Zu 7: a.) Als Grundlage für alle Schaltungen in Deutschland werden die „Richtlinien für Lichtsignalanlagen“ verwendet. Die Richtlinien werden von der „Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. Köln“ herausgegeben.

Der Oberbürgermeister

b.) Die Unterlagen befinden sich beim Fachdienst Stadt – und Verkehrsplanung und können nach vorheriger Terminabsprache eingesehen werden.

- Zu 8: Da jede Lichtsignalanlage einzeln geschaltet wird, existiert für jeden Knoten eine Dokumentation mit Schalt- und Lageplänen. Folglich ist kein zentraler Schaltplan vorhanden.
- Zu 9: Jede Anlage ist durch ihren Standort (Straßenname/n) benannt. Die Straßennamen befinden sich an Straßenbenennungsschildern an den Straßen, sie sind ferner im Stadtplan zu finden. Verwaltungintern wird für jede Anlage eine Nummer vergeben. K (für Knoten) 13 bezeichnet beispielsweise die Anlage am Weender Tor.
- Zu 10: Die Bezeichnungen der Anlagen auf dem Übersichtsplan wurden aktualisiert. Die Bezeichnungen in grüner Farbe stellen die Standorte dar, für die es Überlegungen zum Bau einer Lichtsignalanlage gab oder gibt. Diese Standorte sind also nicht „in Planung“. Die in den letzten zwei Jahren hinzugekommenen Anlagen sind mittlerweile in den Übersichtsplan übernommen worden. Über die Errichtung einer neuen Anlage oder die Erneuerung einer bestehenden Anlage entscheiden die politischen Gremien. Entscheidend für den Umfang der Erneuerungen der Anlagen sind verfügbare Haushaltsmittel sowie ausreichende Personalressourcen für Planung und Umsetzung der verkehrstechnischen Maßnahmen.

Piraten Ratsfraktion, Hiroshimaplatz 1-4, 37083 Göttingen

Anfrage an den Rat und die Verwaltung der Stadt Göttingen

Piraten Ratsfraktion
Hiroshimaplatz 1-4
37083 Göttingen

Ansprechpartner:
Martin Rieth
0551 / 400-3077

Göttingen, 18.11.2014

- Anfrage -

Aus verschiedenen Diskussionen zum Thema Verkehrsplanung, Klimaschutz, CO₂-Ausstoß u.ä. heraus verbunden mit Berichten bzgl. problematischer Verkehrssituationen, vermisser „Grüner Welle“-Funktion, ungünstiger Schaltzeitenkopplungen von Ampeln für den Fahrradverkehr, hat sich für uns eine Liste an Fragen ergeben, die wir hiermit stellen möchten:

Wir haben diese Anfrage bereits am 22. April 2014 an die Verwaltung eingereicht und bisher keinerlei Antwort erhalten, da die zuständige Stelle nicht besetzt ist. Wenn nun ein halbes Jahr später, dies immer noch der Fall sein sollte, bitten wir darum den Teil der Fragen zu beantworten, zu denen ausreichend Fachwissen vorhanden ist.

Zum bestehenden Ampelschaltplan in Göttingen fragen wir:

- 1.) Auf welche Weise werden die verkehrsmäßig günstigsten Schaltzeiten von Ampeln im Raum Göttingen ermittelt?
- 2.) In einem Ampelschaltplan werden die Schaltzeiten in einer Sekundenfolge von 0 bis 69 etc. eingetragen (Grünlicht an und Grünlicht aus). Ist es möglich die Null-Sekunde (also der Beginn der Taktung) zur Nullsekunde von anderen Ampeln konstant zu halten?
 - a. Wenn Ja, wie wird das aktuell vermerkt?
 - b. Wenn Nein, was kostet eine solche „Verlinkung“ von zwei Kreuzungen? Bzw. von zwei Ampeln? – Stichwort Grüne Welle –
- 3.) In welchem Turnus, oder falls nicht zyklisch, wodurch wird veranlasst, die Schaltzeiten mit dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen abzugleichen?
- 4.) Gibt es eine weit über eine Kreuzung hinausreichende dem Verkehrsfluss folgende Planung der Ampelanlagen bzw. Schaltzeiten? – Stichwort Grüne Welle –
- 5.) Wie aufwändig ist es Schaltzeiten an einem einzelnen Verkehrsknotenpunkt (zum Beispiel Bahnhofsvorplatz-Godehardstraße) zu ändern?

- a. Wie wird eine Änderung der Schaltzeiten technisch vorgenommen? Gibt es eine zentrale Schaltstelle, über die jede Ampel zentral schaltbar ist, oder muss jede einzelne Ampel vor Ort mit Werkzeug eingestellt werden?
 - b. Wenn vor Ort eingestellt werden muss, wer nimmt die Schaltungsänderung vor: Angestellte der Stadt oder Fremdfirmen in Auftragsarbeit? Welche Kosten entstehen hierbei?
 - c. Gibt es in dieser Hinsicht Unterschiede zwischen Ampeln älterer und neuerer Bauart?
- 6.) Wie wird der Erfolg der ermittelten bzw. eingestellten Schaltzeiten überprüft (controlling)?
- 7.) Welche (internen) Richtlinien und Grundsätze werden in Göttingen bei der Einstellung der Schaltzeiten als Grundlage verwendet? (RiLSA, Nr. 321, 2010 ?)
- a. Sind diese Richtlinien schriftlich fixiert und öffentlich?
 - b. Wo finden wir die Unterlagen (Untersuchungen, Entscheidungen, etc.), die Grundlage der aktuell eingerichteten Schaltzeiten von Ampeln im Verkehrsraum Göttingen sind und von wem können sie eingesehen werden?
- 8.) Verfügt die Stadt über einen zentralen Schaltplan, worin alle Schaltzeiten jeder einzelnen Ampel aller 110 Göttinger Ampelkreuzungen erfasst sind?
- a. Wenn Nein: Verfügt die Stadt über eine zentrale Sammlung von Unterlagen, worin die Auftragsvergaben für alle heute aktuellen Schaltzeiten jeder einzelnen Ampel aller 110 Göttinger Ampelkreuzungen dokumentiert sind?
- 9.) Gibt es ein Benennungssystem oder ein Benennungsregister, durch das jede einzelne Göttinger Ampel mit einer eindeutigen Bezeichnung identifizierbar ist?
- a. Wenn Ja: Wo ist dieses Benennungssystem und die Bezeichnungen für die Öffentlichkeit einsehbar?
 - b. Wenn Nein: Welche Systeme werden in anderen Kommunen vergleichbarer Größe genutzt, bei denen das existiert?
- 10.) Sind die Bezeichnungen der Ampeln, die aktuell im 11. Stock im Rathaus aushängen ("Lichtsignalanlagen Gesamt Nummerierung, Jan. 2012"), aktuell?
- a. Wenn Nein: Kann diese bitte aktualisiert werden?
 - b. Dort sind per Stand Januar 2012 etliche Ampelkreuzungen in grüner Farbe als in Planung befindlich eingetragen. Einige davon (An der Lutter) sind inzwischen installiert. Wie lautet der Zeitplan, welche Kreuzungen demnächst in welcher Reihenfolge mit neuen Ampeln versehen werden sollen?

Man A R