

# ANTRAG

des Jugendrats der Stadt Buchholz in der Nordheide



Stadt Buchholz i.d.N. Der Bürgermeister		
Eing.	26. Feb. 2019	Uhrzeit
BGM	Dez.	FB

*Handwritten in red: R*  
*Handwritten in purple: M*  
*Handwritten in red: 30*

## Die Verwaltung möge prüfen:

Sämtliche reine Fußgängerampeln werden dauerhaft als Bedarfsampeln geschaltet: Die Ampel bleibt für Autofahrende solange ausgeschaltet, bis ein Fußgänger per Tastschalterbedienung seinen Übergangwunsch äußert. Danach erst schaltet sich das Lichtsignal für die Autofahrenden ein. Einige Sekunden, nachdem die Durchfahrt für Straßenfahrzeuge wieder freigegeben ist, erlischt das grüne Licht. Für Fußgänger ist das Licht permanent eingeschaltet.

Als Beispiel für das oben genannte Modell findet sich in Holm-Seppensen an der Kreuzung Niedersachsenweg-Jungfernstieg wieder.

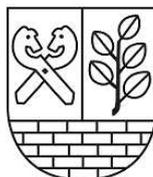
## Begründung:

In der Nacht werden diese Ampeln ohnehin auf Bedarfsbetrieb umgestellt. Dies spart Strom ein und somit Kosten ein. Diese Kosten können auch Tagsüber eingespart werden, in dem der Bedarfsbetrieb permanent eingeführt wird.

Weiterhin werden Autofahrende von den Ampeln, in denen helle Leuchtmittel verbaut sind geblendet.

Pascal Schröder für den Jugendrat Buchholz

Erster Vorsitzender Jugendrat Buchholz



<b>Drucksache zur Entscheidung</b>	Status:	öffentlich
	Federführung:	FB 30 - Fachdienst Verkehrsbehörde
	AZ:	30.04/Kr/cn
	Verfasser/Bearbeiter:	Herr Krohn
<b>Fußgängerampeln als Bedarfsampeln schalten Antrag des Jugendrates der Stadt Buchholz i.d.N. vom 26.02.2019</b>		
Beratungsfolge: (Entscheidung durch den Verwaltungsausschuss)		
<i>Datum</i>	<i>Gremium</i>	<i>Zusatzinformation</i>
13.03.2019	Ausschuss für Bauen, Ordnung und Feuerschutz	
28.03.2019	Verwaltungsausschuss	

**Antrag des Jugendrates der Stadt Buchholz i.d.N.:**

Die Verwaltung der Stadt Buchholz i.d.N. möge prüfen:

Sämtliche reine Fußgängerampeln werden dauerhaft als Bedarfsampeln geschaltet: Die Ampel bleibt für Autofahrende solange ausgeschaltet, bis ein Fußgänger per Tastschalterbedienung seinen Übergangswunsch äußert. Danach erst schaltet sich das Lichtsignal für die Autofahrenden ein. Einige Sekunden, nachdem die Durchfahrt für Straßenfahrzeuge wieder freigegeben ist, erlischt das grüne Licht. Für Fußgänger ist das Licht permanent eingeschaltet.

Als Beispiel für das oben genannte Modell findet sich in Holm-Seppensen an der Kreuzung Niedersachsenweg-Jungfernstieg wieder.

**Stellungnahme:**

Hinsichtlich des Antrages wird auf die Drucksache 16-21/0416 verwiesen. Demgemäß werden im Zuge der Umrüstung auf energiesparende LED-Technik alle stadteigenen und auch die in der Baulast des Landkreises Harburg stehenden ausschließlichen Fußgängersignalanlagen in den Modus „halbschlafend“ umprogrammiert.

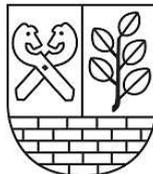
Ein Beschluss hierzu ist aus Sicht der Verwaltung entbehrlich.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Ca. 800,-- Euro je Signalanlage (im lfd. und folgendem HH vorgesehen).

**Anlage:**

Antrag des Jugendrates der Stadt Buchholz i.d.N. vom 26.02.2019



<b>Drucksache zur Information</b>	Status:	öffentlich
	Federführung:	FB 30 - Fachdienst Verkehrsbehörde
	AZ:	30.04/MiR/nb
	Verfasser/Bearbeiter:	Herr Rieper
<b>Fußgängerampeln als Bedarfsampeln schalten Antrag des Jugendrates der Stadt Buchholz i.d.N. vom 26.02.2019</b>		

Im Fachausschuss wurde darum gebeten, bis zum VA am 28.03.2019 ausführliche Informationen zu den im Buchholzer Stadtgebiet befindlichen Fußgängerlichtsignalanlagen (FLSA) zu erhalten. (DS 16-21/0503).

Im Stadtgebiet der Stadt Buchholz i.d.N. befinden sich 33 FLSA, die zukünftig alle halbschlafend laufen sollen. Dies bedeutet, dass das Signal für Kraftfahrzeugführer dauerhaft aus ist und für Fußgänger dauerhaft auf rot geschaltet ist. Bei Drücken des Tasters wird die Anlage aktiviert und durchläuft das reguläre Programm (rot für Kraftfahrzeugführer, grün für Fußgänger). Anschließend schaltet die Anlage wieder auf den Ursprungszustand zurück.

Eine Umprogrammierung der 18 FLSA, die sich in der Baulast der Stadt Buchholz i.d.N. befinden, wurde bereits am 18. Dezember 2018 in Auftrag gegeben. Dieser Auftrag wurde bei einigen Anlagen bereits umgesetzt. Die noch verbliebenen Anlagen sollen bis Ende 2019 folgen.

Die 15 Anlagen, die von der Betriebsgemeinschaft Straßendienst (BGS) betreut werden, befinden sich in der Baulast der Landesbehörde und des Landkreises Harburg. Hier werden Neuanlagen (z.B. K13/Vaensen, K28/Jungfernstieg) bereits halbschlafend hergestellt. Die Altanlagen, sofern technisch möglich, werden zeitnah voraussichtlich bis Ende 2019 auf halbschlafend umprogrammiert.

Aufgrund Punkt **2.3.1.5 der Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)** dürfen FLSA, die sich an einer Straße mit einer zul. Höchstgeschwindigkeit von über 50 Km/h befinden, nicht halbschlafend betrieben werden, sondern müssen im Vollbetrieb laufen. Hiervon sind 3 FLSA an der B75 und eine Anlage an K54 betroffen. Diese stehen in der Baulast des Landes und des Landkreises.

**Anlagen:**

1. Aktueller LSA-Plan
2. RiLSA Punkt 2.3.1.5

## Lichtsignalanlagen in Buchholz (Bewirtschaftung durch die **Stadt Buchholz in der Nordheide**) Stand 15. März 2019

LSA = Ampeln für Fahr- und Fußgänger, FSA = Ampeln für Fußgänger

BU = Buchholz, SB = Steinbeck, HoSe = Holm Seppensen, TR = Trelde, SPR = Sprötze / G = geplant

Ort	Nr.	BuNr.	Standort	TOP IC	Steuerzeit	Tech	Von	Bemerkung
SB	9102	17	FSA - Am Kattenberge/ Heimgartenstraße		24h halbschlafend	10 V	Swarco	(1995)
SB	9099	25	LSA - Zimmererstraße/ B75	X	24h	LED	Swarco	Umrüstung 17
BU	8649	16	LSA - Bendestorfer Straße K54/ An der Feuerwache		24h Schläfer	10 V	Swarco	
SB	9103	7	FSA - Bremer Straße/ Am Kattenberge		24h halbschlafend	10 V	Swarco	1997 / Plan 2019
BU	9094	35	FSA - Bremer Straße/ Gerade Straße		24h halbschlafend	LED	Swarco	(2002)
BU	1700	18	LSA - Bremer Straße/ Seppenser Mühlenweg	G	24h	LED	Sila	Neu 2017
BU	1701	19	LSA - Bremer Straße/ Steinbecker Mühlenweg	G	24h	LED	Sila	Neu 2017
BU	8629	27	FSA - Bremer Straße/Königsberger Straße		24h halbschlafend	LED	Swarco	Umrüstung 2001
BU	8635	11	LSA - Bremer Straße/ Neue Straße/ Schützenstraße		5:30-22:30, So.aus	10 V	Swarco	(1986)
BU	9093	5	FSA - Soltauer Straße K28/Am Thing		24h halbschlafend	10 V	Swarco	Umb. 99 –Plan 2019
BU	9096	32	FSA - Soltauer Straße K28/ Feldkamp		24h halbschlafend	LED	Swarco	
SP	9210	3	FSA - Buchholzer Straße/ Neue Brückenstraße		24h halbschlafend	LED	Swarco	
BU	8648	1	LSA - Hamburger Str. K13/Schützenstr./Bendest. Str.K54	X	24h	LED	Swarco	Umrüstung 15
BU	8636	33	FSA - Heidekamp / Lohbergenstraße		24h halbschlafend	10 V	Swarco	
BU	8627	32	FSA - Heidekamp/ Wiesenstraße		24h halbschlafend	10 V	Swarco	
BU	8647	12	FSA - Schützenstraße/ Adolfstraße		24h halbschlafend	10 V	Swarco	Busschaltung (1986)
BU	8628	15	LSA - Seppenser Mühlenweg/ Heidekamp/ Drosselweg	X	24h	LED	Swarco	Umr. 6/18 (1993)
BU	8638	31	FSA - Seppenser Mühlenweg/ Lohbergenstraße		24h halbschlafend	LED	Swarco	Umr. 4/2018
BU	1699	2	LSA - Seppenser Mühlenweg (Mühlentunnel)	G	24h	LED	Sila	Neu 2017
BU	8642	21	FSA - Sprötzer Weg 13		24h halbschlafend	LED	Swarco	Umbau 11/18 (1990)
BU	8644	14	FSA - Steinbecker Mühlenweg/ Parkstraße		24h halbschlafend	LED	Swarco	
BU	8646	29	FSA - Steinbecker Straße/ Am Mühlenberg		24h halbschlafend	LED	Swarco	
BU	8632	9	FSA - Steinbecker Straße/ Friedrichstraße		24h halbschlafend	10 V	Swarco	Plan 19/20
BU	8639	20	LSA - Steinbecker Straße/ Schützenstraße		24h	10 V	Swarco	
SB	9101	13	FSA - Steinbecker Straße/ Steinbecker Mühlenweg		24h halbschlafend	Mix	Swarco	Plan 19/20
SB	9097	30	FSA - Steinbecker Straße/ Zimmererstraße		24h halbschlafend	10 V	Swarco	
SB	9098	10	FSA - Steinbecker Straße 111		24h halbschlafend	10 V	Swarco	

## Lichtsignalanlagen in Buchholz (Bewirtschaftung durch die **BGS**) Stand 15. März 2019

LSA = Ampeln für Fahr- und Fußgänger, FSA = Ampeln für Fußgänger

BU = Buchholz, SB = Steinbeck, HoSe = Holm Seppensen, TR = Trelde, SPR = Sprötze, DI = Dibbersen

Art	Nr.	Standort	Steuerzeit	Tech.	Von	Bemerkung
SPR	9209	FSA - Hannoversche Straße 2a - B3	24h	10 V	Swarco	Umbau 1992
DI	1689	FSA - Harburger Straße 50 - B75	5:00-20:00	10 V	Sila	
SB	9100	LSA - Bundesstraße 75/ Nordring K 82	24h	10 V	Swarco	(1987)
SB		FSA - Bundesstraße 75/ Steinbecker Straße	5:00-22:00	10 V	Stührenberg	
SB	1464	FSA - Bundesstraße 75/ Am Kattenberge/ Meilsener Str.	5:00-22:00	LED	Sila	Umbau 2013
TR	9092	LSA - Bundesstraße 75/ Trelde Berg B3	5:00-22:00	LED	Swarco	
TR	9227	FSA - Bundesstraße 75/Trelde Dorfstraße	5:00-22:00	10V	Swarco	
BU		FSA - Dibberser Straße K13/ Vaenser Dorfstraße	24h halbschlafend	LED	Sila	Umbau 3/2018
BU	8631	LSA - Hamburger Straße K13/ Nordring K82/ Buenser Weg	24h	LED	Mobil	FSA aus
BU	9091	FSA - Hamburger Straße K13/ Friedrichstraße	5:00-22:00	10 V	Swarco	Bus
BU		LSA - Hamburger Straße K 13/ Berliner Straße	24h	10 V	Swarco	Bus
BU		LSA - Kirchenstraße K28/ Lindenstraße	24h	LED	Stührenberg	Neu 2014
BU		LSA - Soltauer Straße K28/ Lüneburger Straße K83	24h	LED	Stührenberg	Neu 2014
BU	8640	LSA - Soltauer Straße K28/ Heidekamp/ Ernststraße	24h	10 V	Swarco	
HoSe	9140	FSA - Buchholzer Berg K28/ Hasenkamp	6:00-23:00	10 V	Swarco	
HoSe	9206	FSA - Buchholzer Berg K28/ Am Interessentenforst (KM 2,45)	6:00-23:00	10 V	Swarco	
HoSe	9142	FSA - Buchholzer Berg K28/ Ahornweg	6:00-23:00	10 V	Swarco	
HoSe	9141	FSA - Buchholzer Landstraße K28/ Tostedter Weg	6:00-23:00	10 V	Swarco	
HoSe	9144	FSA - Buchholzer Landstraße K28/ Machangelweg	6:00-23:00	10 V	Swarco	
HoSe	9143	LSA - Buchholzer Landstr.K28/ Lohbergenweg/ Weg zur Mühle	6:00-22:00	10V	Swarco	
HoSe		FSA - Niedersachsenweg K28/ Jungfernstieg	24h halbschlafend	LED	Sila	Umbau 6/2018
BU	8633	FSA - Bendestorfer Straße K54/ Klecker Weg	24h	LED	Swarco	Umbau 7/2018
BU	8637	LSA - Bendestorfer Straße K54/ Buenser Weg	5:00-22:00	LED	Swarco	
BU		FSA - Reindorfer Landstraße K83/ Emmen	6:00-23:00	10 V	Swarco	

Eine gesonderte Signalisierung der Rechtsabbieger mit dreifeldigen Signalgebern ist erforderlich, wenn

- zweistreifig abgelenkt wird,
- aufgrund großzügiger Trassierung zügig abgelenkt wird,
- die Sichtverhältnisse ungünstig sind oder
- bedeutende Fußgänger- und Radverkehrsströme zu kreuzen sind.

Dabei muss durch die Phaseneinteilung gewährleistet sein, dass während der Freigabezeit der Rechtsabbieger am Ende der Rechtsabbiegefahrbahn keine links abgelenkten Fahrzeuge der Gegenrichtung auftreten können.

Das **Rechtsabbiegen mit Grünpfeilschild** (grüner Pfeil auf schwarzen Grund) erlaubt an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage das Rechtsabbiegen bei ROT nach vorausgegangenem Anhalten an der Haltlinie, wenn dadurch freigegebene Verkehrsströme nicht behindert oder gefährdet werden.

Durch die Möglichkeit des Rechtsabbiegens bei ROT

- entfallen Wartezeiten für die Rechtsabbieger,
- erhöht sich die Kapazität für die Rechtsabbieger und
- brauchen für die Rechtsabbieger nur kurze Stauräume vorgesehen zu werden.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit darf das Grünpfeilschild nach der VwV-StVO nicht angebracht werden, wenn

- dem entgegenkommenden Fahrzeugverkehr ein konfliktfreies Linksabbiegen signalisiert wird,
- die entgegenkommenden Linksabbieger durch Diagonalgrün zeitweilig gesichert geführt werden,
- Pfeile in den für die Rechtsabbieger gültigen Signalgebern die Fahrtrichtung vorschreiben,
- beim Rechtsabbiegen Gleise von Schienenfahrzeugen gekreuzt oder befahren werden müssen,
- der freigegebene Radverkehr auf dem zu kreuzenden Radweg für beide Richtungen zugelassen ist oder der Radverkehr trotz Verbots in der Gegenrichtung in erheblichem Umfang stattfindet und durch geeignete Maßnahmen nicht ausreichend eingeschränkt werden kann,
- für das Rechtsabbiegen mehrere markierte Fahrstreifen zur Verfügung stehen oder
- die Lichtsignalanlage überwiegend der Schulwegsicherung dient.

Voraussetzung für die Anwendung der Grünpfeil-Regelung ist eine ausreichende Sicht auf alle freigegebenen Verkehrsströme. Diese muss bereits an der Haltlinie der Rechtsabbieger gegeben sein, damit die nach der Grünpfeil-Regelung fahrenden Fahrzeuge nicht die Wege freigegebener Ströme blockieren, wenn sie bis zu einer Sichtlinie vorgefahren sind und dort wieder anhalten müssen.

An Knotenpunkten, die häufig von Blinden, seh- oder mobilitätsbehinderten Personen gequert werden, sollte die Grünpfeil-Regelung nicht angewandt werden. Ist die Grünpfeil-Regelung ausnahmsweise an Knotenpunkten

vorgesehen, die häufig von Blinden oder Sehbehinderten gequert werden, so sind die Lichtsignalanlagen dort mit akustischen oder anderen geeigneten Zusatzeinrichtungen auszustatten.

#### 2.3.1.4 Straßenbahnen und Linienbusse

Straßenbahnen sollten in der Regel mit den Signalen der BOStrab (siehe Abschnitt 1.3) signalisiert werden. Auch bei Linienbussen kann ihre Anwendung zweckmäßig sein, wenn besondere Phasen zur Bevorzugung von ÖPNV-Fahrzeugen vorgesehen sind, da die Gefahr einer Verwechslung von Signalen mit denen des Kraftfahrzeugverkehrs entfällt.

Bei Verwendung eines Lichtbalkensignals für abbiegende ÖPNV-Fahrzeuge ist in der Regel eine Sonderphase mit den notwendigen Zwischenzeiten erforderlich. Dabei können sich sehr kurze Freigabezeiten ergeben, die lange Wartezeiten für den Kraftfahrzeugverkehr zur Folge haben.

Bei Verwendung eines Permissivsignals und bei nicht zu starkem Gegenverkehr kann zum Abbiegen der ÖPNV-Fahrzeuge in vielen Fällen ein Teil der allgemeinen Freigabezeit genutzt werden, so dass sich die Wartezeiten reduzieren. Für das Ende der Anzeige des Permissivsignals sind gegebenenfalls die längeren Räumzeiten der ÖPNV-Fahrzeuge maßgebend (siehe Bild 4). Insbesondere bei sehr starker Auslastung der bedingt verträglichen Verkehrsströme können Aspekte der Verkehrssicherheit die Anwendung des Permissivsignals einschränken.

#### 2.3.1.5 Fußgängerverkehr

**Fußgänger-Lichtsignalanlagen** werden in der Regel als Anforderungssignalanlagen betrieben, bei denen die Fußgänger ihre Freigabezeit anfordern. Die Wartezeit bis zur Freigabe des Fußgängerverkehrs sollte möglichst kurz sein. Durch ein Informationssignal (z. B. Text: „Signal kommt“) kann den Fußgängern angezeigt werden, dass ihre Anforderung registriert ist.

Die Fahrzeugsignale sind so zu schalten, dass die Fahrzeugströme, die die Fußgängerfurt kreuzen, gleichzeitig ROT erhalten; so wird vermieden, dass Fußgänger, die sich am Anhalten des Fahrzeugverkehrs der einen Richtung orientieren, zu einer Zeit auf die Fahrbahn treten, während der der Fahrzeugverkehr der anderen Richtung noch GRÜN hat.

In Straßenzügen mit Grüner Welle sind die Signalprogramme der Fußgänger-Lichtsignalanlagen in die Koordinierung einzubeziehen. Dabei können die Fußgänger entweder zyklisch berücksichtigt werden, oder es wird bei schwachem Fußgängerverkehr lediglich die zyklische Berücksichtigung bei Anforderung ermöglicht. Wenn bei langen Umlaufzeiten zu große Wartezeiten entstehen, ist im Interesse des Schutzes des Fußgängerquerverkehrs gegebenenfalls eine Störung der Grünen Welle des Kraftfahrzeugverkehrs hinzunehmen. Für den Kraftfahrzeugverkehr nicht benötigte Freigabezeiten sind für die Verlängerung der Fußgängerfreigabezeiten zu nutzen.

An Fußgänger-Lichtsignalanlagen empfiehlt sich in der Regel ein Betrieb mit der Grundstellung GRÜN für Fahrzeuge und ROT für Fußgänger (siehe Bild 2).

Die Anlage arbeitet mit vollständiger Signalfolge. Nach Anforderung einer Fußgänger-Freigabezeit wechseln die Fahrzeugsignale von GRÜN über GELB auf ROT. Nach Beendigung der Fußgängerphase gehen die Fahrzeugsignale über ROT/GELB in die Grundstellung (GRÜN) zurück. Bei wiederholter Anforderung erhalten die Fußgänger ihre Freigabezeit frühestens nach Ablauf der Zwischenzeit und einer festgelegten Mindestzeit, der Vorbehaltszeit. Diese darf nicht kürzer als die Mindestfreigabezeit für die Kraftfahrzeuge sein.

Weiterhin kann bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h auch eine Betriebsart in Frage kommen, bei der in der Grundstellung die Signalgeber für alle Verkehrsteilnehmer DUNKEL zeigen (siehe Bild 3). Um den Fußgängern zu verdeutlichen, dass die Anlage betriebsbereit ist, kann ein entsprechender Hinweis angebracht werden. Alternativ dazu kann auch eine Betriebsart gewählt werden, bei der in der Grundstellung die Signalgeber nur für den Fahrzeugverkehr DUNKEL, für den Fußgängerverkehr jedoch ROT zeigen. Nach Anforderung einer Fußgänger-Freigabezeit wechseln die Fahrzeugsignale von DUNKEL über GELB auf ROT; nach Beendigung der Fußgängerphase gehen die Fahrzeugsignale in die Grundstellung (DUNKEL) zurück.

Für die Signalisierung von Fußgängern und abbiegenden Fahrzeugen bieten sich prinzipiell die getrennte oder die bedingt verträgliche Führung an.

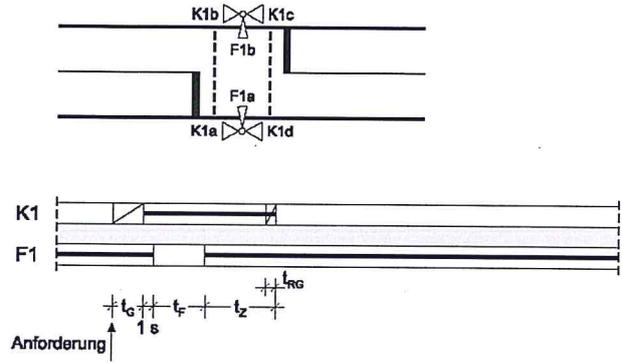


Bild 2: Beispiel für eine Fußgänger-Lichtsignalanlage mit der Grundstellung GRÜN für Fahrzeuge und ROT für Fußgänger

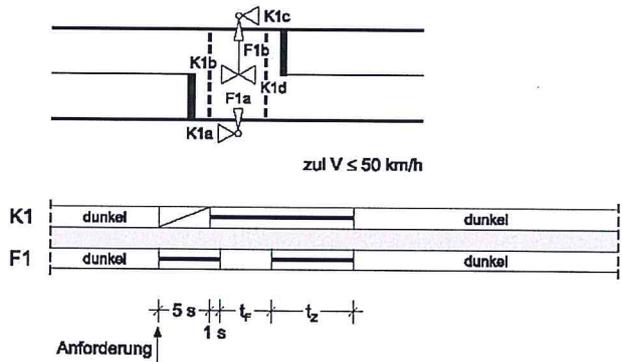


Bild 3: Beispiel für eine Fußgänger-Lichtsignalanlage mit der Grundstellung DUNKEL



Bild 4: Linksabbiegende Straßenbahn mit Lichtbalkensignal (a) oder mit Permissivsignal (b)

