



**Stadt Leverkusen**

Antrag Nr. 2018/2644

**Der Oberbürgermeister**

I/01-011-20-06-he

**Dezernat/Fachbereich/AZ**

14.01.19

**Datum**

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Planen</b>	28.01.2019	Beratung	öffentlich
<b>Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I</b>	04.02.2019	Beratung	öffentlich
<b>Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II</b>	05.02.2019	Beratung	öffentlich
<b>Bezirksvertretung für den Stadtbezirk III</b>	07.02.2019	Beratung	öffentlich
<b>Rat der Stadt Leverkusen</b>	18.02.2019	Entscheidung	öffentlich

**Betreff:**

Verkehrssignalsteuersysteme für Busvorrangschaltung an Kreuzungen

- Antrag der Fraktion Opladen Plus vom 03.12.18

- Stellungnahme der Verwaltung vom 14.01.19

660 FB-T-sch  
Reinhard Schmitz  
☎ 66 10

14.01.19

01

- über Frau Beigeordnete Deppe  
- über Herrn Oberbürgermeister Richrath

gez. Deppe  
gez. Richrath

**Verkehrssignalsteuerungssysteme für Busvorrangschaltungen an Kreuzungen**  
**- Antrag der Fraktion Opladen Plus vom 03.12.2018**  
**- Antrag Nr. 2018/2644**

Durch eine Vorrangschaltung für den Buslinienverkehr an Lichtsignalanlagen (LSA) können die Busse, die sich einer signalgeregelten Kreuzung nähern, eine Verlängerung ihrer Grünzeiten erwirken, indem durch eine technische Ausstattung in den Bussen und in dem vor Ort vorhandenen Steuergerät entsprechende Programme abgerufen werden. Positive Effekte für den Bus sind i. d. R. nur dann zu erzielen, wenn die Verlängerung der Grün-Phase mindestens 15-20 Sekunden beträgt bzw. solange dauert bis der Bus die entsprechende LSA passiert hat und die Signalphase wieder auf „Rot“ geschaltet wird. Hierdurch soll eine Beschleunigung der Busse vor allem an Knotenpunkten erreicht werden.

Diesem positiven Effekt für den ÖPNV stehen folgende Einschränkungen gegenüber:

- Die Wartezeiten für querende Fußgänger und Radfahrer verlängern sich zum Teil erheblich; die Gefahr der Rotlichtverstöße steigt somit an.
- Die Wartezeiten der Verkehrsströme aus den querenden Straßen werden ebenfalls erheblich verlängert; darunter können sich wiederum auch Busse befinden.
- Die Koordinierung der LSA auf dem entsprechenden Straßenzug wird zum Teil erheblich eingeschränkt bzw. aufgelöst.

Vor diesem Hintergrund sind die potentiellen Knotenpunkte für eine Busvorrangschaltung genauestens zu überprüfen und die Vor- und Nachteile zu bewerten. In Zusammenarbeit mit der wupsi finden im Vorfeld von Erneuerungen von LSA Abstimmungsgespräche statt, an welchen Stellen eine Busvorrangschaltung sinnvoll ist. Sollte dies der Fall sein, muss eine Beauftragung an ein Ingenieurbüro für eine entsprechende Signalplanungsänderung erfolgen und von Seiten der Verwaltung intensiv betreut werden.

Aufgrund der obigen Ausführung kann der Antrag von Opladen Plus, der grundsätzlich einen Einbau von Vorrangschaltungen an allen vom Umbau betroffenen LSA vorsieht, nicht befürwortet werden.

Darüber hinaus erfolgt von Seiten der Verwaltung auch aufgrund der politischen Beschlusslage schwerpunktmäßig eine Überprüfung des Straßennetzes im Hinblick auf Busspuren.

Tiefbau