

Stellungnahme der Verwaltung.

|                                    |                    |
|------------------------------------|--------------------|
| Fachbereich/e:                     | Tiefbauamt         |
| Dezernent*in / Geschäftsführer*in: | Arnulf Rybicki     |
| Verantwortlich:                    | Uehlendahl, Sylvia |

| Gremium                                         | Termin     | Zuständigkeit | Status     |
|-------------------------------------------------|------------|---------------|------------|
| Ausschuss für Mobilität, Infrastruktur und Grün | 12.05.2026 | Kenntnisnahme | öffentlich |

Tagesordnungspunkt.  
Nachtampeln

**Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen & Volt vom 13.03.2026 zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität, Infrastruktur und Grün am 17.03.2026, DS-Nr. 01357-26/1**

Das Tiefbauamt hat sich mit dem Prüfauftrag Nachtampeln beschäftigt und ich nehme dazu wie folgt Stellung:

Die Regelung des Verkehrs durch Lichtzeichen setzt eine genaue Prüfung der örtlichen Gegebenheiten baulicher und verkehrlicher Art voraus und trägt auch nur dann zu einer Verbesserung des Verkehrsablaufs bei, wenn die Regelung unter Berücksichtigung der Einflüsse und Auswirkungen im Gesamtstraßennetz sachgerecht geplant wird. Die danach erforderlichen Untersuchungen müssen von entsprechenden Verkehrsingenieuren durchgeführt werden.

Die Fachabteilung Verkehrstechnik des Tiefbauamtes prüft und koordiniert sämtliche Lichtzeichenanlagen und gestaltet Signalprogramme so, dass der Verkehrsfluss für alle Verkehrsteilnehmenden verträglich und leistungsfähig verstetigt wird. Der vorgeschlagene Lösungsansatz eines dauerhaften Rotzustands mit geschwindigkeitsabhängiger Freigabe ist in der beschriebenen Form nicht geeignet, diese Ziele zuverlässig zu erreichen.

Die im Antrag unterstellte Möglichkeit, zwischen zulässiger und überhöhter Geschwindigkeit zu unterscheiden, besteht so in der Praxis nicht. Die eingesetzten Detektionssysteme erfassen Fahrzeuge und deren Annäherung, ermöglichen jedoch keine belastbare und rechtssichere Differenzierung nach Geschwindigkeitsschwellen. Eine darauf aufbauende Steuerungslogik ist daher technisch nur eingeschränkt und nicht in der dargestellten Genauigkeit umsetzbar.

Auch die Annahme, dass bei angepasster Geschwindigkeit ein Anhalten in der Regel vermieden werden kann, ist nicht haltbar. Lichtsignalanlagen arbeiten innerhalb fester signaltechnischer Rahmenbedingungen mit definierten Mindestzeiten. Eine situationsgenaue, jederzeit optimale Umschaltung ist systembedingt nicht möglich. Insbesondere in verkehrsarmen Zeiten führt der vorgeschlagene Ansatz eher zu zusätzlichen Brems- und Beschleunigungsvorgängen. Die angestrebte Lärminderung wird dadurch voraussichtlich nicht erreicht. Stop-and-Go-Verkehr erzeugt zusätzliche Geräuschemissionen, während ein gleichmäßiger Verkehrsfluss in der Regel die lärmärmere Situation darstellt.

Darüber hinaus ist der Ansatz mit den Anforderungen an barrierefreie Lichtsignalanlagen nicht

vereinbar. Freigaben für den Fußverkehr müssen für blinde und sehbehinderte Menschen eindeutig signalisiert werden und werden daher grundsätzlich als „frische“ Freigabe geschaltet. Eine dauerhafte Grünanzeige ohne Phasenwechsel ist hierfür nicht regelkonform darstellbar. In der Konsequenz müsste entweder regelmäßig ein Phasenwechsel (inklusive Rotphase) erzeugt werden, um eine Freigabe auszulösen, oder es wären dauerhaft akustische Freigabesignale erforderlich.

Beide Varianten stehen im Widerspruch zu den Zielen des Antrags, da sie zusätzliche Haltevorgänge erzeugen bzw. zu einer dauerhaften nächtlichen Geräuschbelastung führen.

Unabhängig davon werden die Lichtsignalanlagen schon heute im Rahmen der verkehrstechnischen Planung und des laufenden Betriebs gezielt darauf ausgelegt, unnötige Halte- und Phasenwechsel zu vermeiden. Insbesondere in den Nachtstunden wird geprüft, ob eine Koordinierung sinnvoll ist und wie Signalprogramme so gestaltet werden können, dass der Verkehrsfluss verstetigt wird. Ziel ist dabei u.a. unnötige Brems- und Anfahrvorgänge zu reduzieren und damit sowohl die Verkehrsqualität als auch die Lärmsituation zu verbessern.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass derzeit bereits ein Pilotprojekt mit angepassten Freigabelogiken für den Fußverkehr erprobt wird (LSA 2067 Oesterstraße - Dauergrün für Fußverkehr). Dieses stellt einen eng begrenzten Einzelfall unter spezifischen Randbedingungen dar und erfolgt ohne die im Antrag vorgesehene Verknüpfung mit einer geschwindigkeitsabhängigen Steuerung des Kfz-Verkehrs. Die dort zu gewinnenden Erkenntnisse sind daher nicht auf den hier vorgeschlagenen Ansatz übertragbar.

Vor diesem Hintergrund stellt der vorgeschlagene Nachtbetrieb keinen geeigneten verkehrstechnischen Ansatz dar. Eine weitergehende Prüfung oder standortbezogene Umsetzung ist auf dieser Grundlage fachlich nicht angezeigt. Sofern die verfolgten Ziele weiter adressiert werden sollen, bedarf es anderer, technisch geeigneter Maßnahmenansätze außerhalb der beschriebenen Signalsteuerung.

Arnulf Rybicki  
Stadttrat