

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Hermann Katzenstein GRÜNE**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Innovative Verkehrssteuerung für den Radverkehr: Modelle für Baden-Württemberg?**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Sind ihr die Projekte der Stadt Oberhausen „RadWelle“ und der Stadt Marburg „SIBike“ bekannt?
2. Wie stark könnte die Reduzierung von Wartezeiten an Ampeln durch eine automatische Anfahrerkennung zu einer Beschleunigung des Radverkehrs beitragen?
3. Wie beurteilt sie den Einfluss, den eine Grüne Welle für Radfahrer auf den Umsteigewillen aufs Fahrrad im Individualverkehr, insbesondere im motorisierten Individualverkehr, haben könnte?
4. Könnte eine Grüne Welle für Radfahrer auch einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit und Akzeptanz von Radfahrern haben, z. B. indem Ampeln bei hohem Radfahreraufkommen und starkem Regen schneller auf Grün umspringen?
5. Hält sie die in Rotterdam installierten intelligenten „infopanel“ für ein praktikables Modell, um auch in Baden-Württemberg einfachere Kreuzungsquerungen zu ermöglichen?
6. In welcher Form könnte sich die Landesregierung vorstellen, solche Projekte im Land zu unterstützen, ggf. auch als Pilotprojekte und ggf. als Teil der Radstrategie, z. B. auch für Radschnellwege?
7. Sieht sie Möglichkeiten, solche intelligenten Systeme auch für Fußgänger zu prüfen, beispielweise Schulkinder und Senioren, um deren Sicherheit und die Akzeptanz von Fußwegen zu erhöhen?

05. 12. 2018

Katzenstein GRÜNE

Eingegangen: 05. 12. 2018/Ausgegeben: 14. 01. 2019

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

## Begründung

In Oberhausen startete Anfang Juni 2018 ein neues Projekt für Radfahrer und Radfahrerinnen, die „RadWelle“. An 30 Ampeln der Stadt gibt es jetzt eine automatische Anfahrererkennung und damit die grüne Welle für Fahrradfahrer. Die „RadWelle“ soll Wartezeiten für Radfahrer an Kreuzungen mit Ampeln verringern. Nach Angaben der Stadt Oberhausen liegen die Kosten für die neuinstallierte Technik bei 175.000 Euro. Ähnliche und teils weitergehende Projekte sind auch aus Marburg und den Niederlanden bekannt und offenbar sehr erfolgreich. Eine Unterstützung unserer Kommunen durch das Land Baden-Württemberg bei einer solchen Förderung des Radverkehrs könnte bei definiertem Aufwand vorbildhaften Charakter haben. Dies würde den Vereinbarungen im Koalitionsvertrag zu einer nachhaltigen Mobilität der Zukunft gut entsprechen; hier die intelligente Verkehrslenkung.

## Antwort\*)

Mit Schreiben vom 8. Januar 2019 Nr. 4-0141.5/403 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

### *1. Sind ihr die Projekte der Stadt Oberhausen „RadWelle“ und der Stadt Marburg „SiBike“ bekannt?*

Die Projekte sind der Landesregierung aus Presseberichten bekannt. Beide Projekte dienen der Reduzierung der Wartezeiten für Radfahrerinnen und Radfahrer an Kreuzungen mit Ampeln. Beim Projekt „RadWelle“ in Oberhausen wurden Ampeln mit einer automatischen Erkennung der Radfahrerinnen und Radfahrer und einem entsprechenden Programm zur schnellen Grünschaltung ausgestattet. Beim Projekt „SiBike“ der Stadt Marburg wurde eine Smartphone-App entwickelt, die für Radfahrerinnen und Radfahrer an Ampeln automatisch Grün anfordert. Weitere Informationen liegen nicht vor.

### *2. Wie stark könnte die Reduzierung von Wartezeiten an Ampeln durch eine automatische Anfahrererkennung zu einer Beschleunigung des Radverkehrs beitragen?*

Eine automatische Anfahrererkennung ist grundsätzlich geeignet, die Wartezeiten für Radfahrerinnen und Radfahrer zu reduzieren (siehe auch ÖPNV Priorisierung). Über das genaue Ausmaß zur Reduzierung von Wartezeiten liegen der Landesregierung keine Daten vor. Jedoch müssen die Folgen für andere Verkehrsteilnehmer berücksichtigt und abgeschätzt werden. Wird zugunsten einer am Verkehr teilnehmenden Gruppe (Radfahrer/-innen, Fußgänger/-innen, ÖPNV, Kraftfahrer/-innen) eine Bevorrechtigung erteilt, hat dies unweigerlich Auswirkungen auf die anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und kann zu längeren Wartezeiten, Stau und erhöhten Emissionen führen. Daher sollte jeder Einzelfall gesondert und intensiv geprüft werden. Das beinhaltet die Prüfung, wie die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsträger verbessert werden kann.

### *3. Wie beurteilt sie den Einfluss, den eine Grüne Welle für Radfahrer auf den Umsteigewillen aufs Fahrrad im Individualverkehr, insbesondere im motorisierten Individualverkehr, haben könnte?*

### *4. Könnte eine Grüne Welle für Radfahrer auch einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit und Akzeptanz von Radfahrern haben, z. B. indem Ampeln bei hohem Radfahreraufkommen und starkem Regen schneller auf Grün umspringen?*

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet:

\*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Durch die Verringerung von Wartezeiten an Kreuzungen wird die Durchschnittsgeschwindigkeit des Radverkehrs erhöht. Damit besteht insbesondere auf wichtigen Pendlerachsen ein großes Potenzial zur Verlagerung von Fahrten des Kfz-Verkehrs zugunsten des Radverkehrs. Auch die Programmierung einer Grünen Welle für Radfahrerinnen und Radfahrer ist grundsätzlich möglich und kann daher ein geeignetes Instrumentarium darstellen, das vor allem im innerstädtischen Bereich auf Radschnellverbindungen oder anderen für den Radverkehr wichtigen Verbindungen eine positive Wirkung bei vergleichsweise geringem Kostenaufwand erzielen kann.

*5. Hält sie die in Rotterdam installierten intelligenten „infopanel“ für ein praktisches Modell, um auch in Baden-Württemberg einfachere Kreuzungsquerungen zu ermöglichen?*

Die „intelligenten infopanel“ in Rotterdam sind der Landesregierung nicht bekannt.

*6. In welcher Form könnte sich die Landesregierung vorstellen, solche Projekte im Land zu unterstützen, ggf. auch als Pilotprojekte und ggf. als Teil der Radstrategie, z. B. auch für Radschnellwege?*

Die Landesregierung unterstützt grundsätzlich innovative und sinnvolle Projekte zur Beschleunigung des Radverkehrs. Insbesondere an stark befahrenen Innestadtkreuzungen und im Zuge von Radschnellverbindungen wird hierzu ein Bedarf gesehen. Dazu gehört auch eine Grüne Welle für den Radverkehr. Gerade im innerstädtischen Bereich sind neue Lösungsansätze zur Beschleunigung des Radverkehrs erforderlich. Neben der Etablierung innovativer Ansätze ist jedoch auch eine Optimierung herkömmlicher Ampelanlagen notwendig und möglich, da es auch hier vielerorts zu vollkommen unnötigen Verzögerungen des Rad- und Fußverkehrs kommt.

*7. Sieht sie Möglichkeiten, solche intelligenten Systeme auch für Fußgänger zu prüfen, beispielweise Schulkinder und Senioren, um deren Sicherheit und die Akzeptanz von Fußwegen zu erhöhen?*

Zur Verbesserung von Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr verfolgt die Landesregierung aktuell vorrangig das Ziel, dass mehr und sichere Fußgängerüberwege (Zebrastrifen) eingerichtet werden. Dazu wird in den nächsten Wochen ein neuer Leitfaden zur Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen in Baden-Württemberg eingeführt. Jederzeit gut erkennbare und sichtbare Zebrastrifen sind wichtig, um Überquerungen der Fahrbahn für Fußgängerinnen und Fußgänger zu sichern. Insbesondere für Kinder, ältere Menschen sowie für Blinde und Sehbehinderte steigern sie die Verkehrssicherheit. Gleichzeitig verringern sie Barrieren und vergrößern damit den Aktionsradius. Mit dem verstärkten Einsatz von Zebrastrifen sieht die Landesregierung ein größeres Potenzial zur Förderung des Fußverkehrs als beispielsweise durch eine Grüne Welle für Fußgängerinnen und Fußgänger. Auf die Aussagen zur Optimierung bestehender Ampeln zu Frage 6 wird verwiesen.

Hermann  
Minister für Verkehr