Sitzungsvorlage Nr. V/2025/1196

Zuständig: Fachbereich Sicherheit und Ordnung
Verfasser: Gerling, Michael

Ahaus, 26.05.2025

Beratungsfolge

Ausschuss für Verkehr und Umwelt	**04.06.2025**	**TOP Ö**	**3**

Beratungsgegenstand

Antrag der UWG-Fraktion auf Einrichtung "Grüne Welle für Ahaus"

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Verkehr und Umwelt nimmt die Ausführungen der Verwaltung zum Einsatz von KI-Technologie an Lichtsignalanlagen (LSA) zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung bei künftig notwendigen Änderungen in Schaltprogrammen von LSA Möglichkeiten des Einsatzes dieser Technologie mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger zu prüfen.

Sachdarstellung

Mit Schreiben vom 24.03.2025 hat die UWG-Fraktion beantragt, dass die Stadtverwaltung im Jahr 2025 dem Ausschuss für Verkehr und Umwelt Ergebnisse zur Machbarkeit, konkret zur Nutzung von KI zur Optimierung der Verkehrsflüsse auf den Umgehungsstraßen, vorlegen möge (vgl. A/2025/0238).

Bei den Umgehungsstraßen Adenauerring und Schumacherring handelt es sich ausschließlich um Landesstraßen (Teilabschnitte der L560, L570 und L573) die sich in der Straßenbaulast von Straßen.NRW befinden. Bei der Fuistingstraße handelt es sich um eine Kreisstraße (K17), nur die Parallelstraße ist eine städtische Straße.

Die höchste Verkehrsbelastung in Ahaus weist die Wüllener Straße (L572) im Abschnitt vom Düwing Dyk/Hoher Weg bis zur Kreuzung Adenauerring auf, gefolgt vom Adenauerring (L570) im Abschnitt von der Wüllener Straße bis zum Gescher Damm/Schumacherring. Der Kreuzungsbereich dieser beiden Abschnitte (Wüllener Straße mit dem Adenauerring) ist somit der verkehrsreichste Knotenpunkt in Ahaus. Die Einrichtung einer „grünen Welle“ setzt grundsätzlich eine stark dominante Hauptverkehrsachse voraus. Die vorgenannte Kreuzung zeichnet sich aber gerade dadurch aus, dass aus fast allen Fahrtrichtungen erheblicher Abbiegeverkehr zu verzeichnen ist. Daher ist die Festlegung einer zu bevorrechtigenden Verkehrsachse für die beantragte „grüne Welle“ kaum möglich.

Nach dem UWG-Antrag wurde die Verwaltung beauftragt, den Einsatz neuer Schlüsseltechnologien für effiziente Ampelschaltungen entlang des Adenauerrings, der Fuistingstraße, der Parallelstraße und des Schumacherrings zu prüfen, um für einen flüssigen Verkehr auf den Umgehungsstraßen und eine Verringerung der Wartezeiten für Radfahrer an den Ampeln zu sorgen. Hierbei ist zu bedenken, dass Bevorrechtigungen für eine Verkehrsart (hier beantragt: Motorisierter Individualverkehr - MIV) immer auch zu Lasten der anderen Verkehrsarten, in diesem Fall des Rad- und Fußverkehrs, gehen.

Die Verwaltung hat Straßen.NRW und die Stadt Bocholt um Stellungnahme zu dem UWG-Antrag

gebeten.

Straßen.NRW teilt mit, dass deren LSA im Gebiet der Stadt Ahaus alle verkehrsabhängig betrieben werden. Dies bedeutet, dass durch Detektoren (Induktionsschleifen, (Video-)Kameras, Radardetektoren, Anforderungstaster und weiterem) die verschiedenen Verkehrsteilnehmer erfasst und die Freigabezeiten entsprechend der Verkehrsbelastung angepasst werden. Durch diese Verkehrsabhängigkeit können bereits heute leistungsfähige und sichere Kreuzungen und Einmündungen mit LSA betrieben werden.

Für Straßen.NRW ist der Einsatz von KI-Technologie derzeit nicht vorgesehen, da eine Umrüstung bzw. Ausstattung sehr kostenintensiv ist. Darüber hinaus entspricht der technische Zustand der LSA weitestgehend dem aktuellen Stand der Technik, so dass eine Umrüstung bzw. Ausstattung mit den beantragten Technologien nicht wirtschaftlich ist. Überdies ist diese KI-Technologie bei Straßen.NRW nicht eingeführt. Des Weiteren wird ein Nutzen dieser Technologie, im Vergleich zur verkehrsabhängigen Steuerung, von Straßen.NRW bislang nicht als notwendig erachtet, da ebenfalls die Belange der StVO, VwV-StVO und den technischen Regelwerken (RiLSA 2015) weiterhin berücksichtigt werden müssen. Beispielsweise wären auch bei Einsatz von KI sicherheitsrelevante Freigabe-, Räum- und Zwischenzeiten zu beachten und zu planen.

Die Stadt Bocholt erklärt, dass es bei deren KI-Ampel in Bocholt bei weitem nicht so ist, dass eine KI die Ampel in allen Belangen schaltet bzw. sogar schalten dürfte. Zudem setzen die StVO, VwW-StVO und nicht zuletzt die RiLSA zwingend voraus, das alle sicherheitsrelevanten Parameter (Feindlichkeiten von Verkehren, Freigabezeiten, Räum- und Zwischenzeiten) nach wie vor vom Planer vorgegeben werden müssen, wie auch die unterschiedlichen Phasen der einzelnen Programme.

Bocholt hat sich für den Einsatz eines KI-Systems zur bestmöglichen Detektion von Radfahrenden und Zufußgehenden im Bereich des Aasees (Uhlandstraße) entschieden, um diesen eine komfortable und vor allem sichere Querung der Uhlandstraße zu ermöglichen und so die Achse Innenstadt-Aasee für Radfahrende und Zufußgehende zu stärken. Dieser Komfort- bzw. Sicherheitsgewinn für diese Personengruppe ist allerdings unweigerlich mit Einschränkungen für den MIV auf der Uhlandstraße verbunden. Bis zu welchem Grad welche Verkehrsart zu priorisieren ist, ist jedoch eine planerische Vorgabe, die nicht von einer KI entschieden wird. Die in Bocholt eingesetzte KI-Technologie fördert gerade nicht die „grüne Welle“ des MIV, sondern priorisiert die Radfahrenden und Zufußgehenden.

Aus Sicht der Verwaltung besteht daher aktuell kein Bedarf, den Einsatz der KI-Technologie für die städtische LSA an der Kreuzung Parallelstraße mit der Hindenburgallee/Schorlemer Straße zu prüfen, zumal hier die Vorrangschaltung für den Bahnverkehr Priorität besitzt.

Sollten jedoch künftig planerische oder verkehrslenkende Vorgaben die Überprüfung bzw. Anpassung von Schaltprogrammen der LSA notwendig machen, wird die Verwaltung die Möglichkeit des Einsatzes einer KI-Technologie prüfen.

Finanzielle Auswirkungen

☐ Ja ☒ Nein

Prüfung der Umwelt- und Klimarelevanz

☒ keine ☐ positiv ☐ teils/teils ☐ negativ

Anlagen

keine