

## Stadt Heidelberg

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Durchgängige Querung für Fußgänger an  
signalgesteuerten Kreuzungen  
hier:  
K 156 Karlsruher Straße/ Ortenauer Straße  
K 156 Karlsruher Straße/ Freiburger Straße**

# Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Rohrbach	10.12.2009	Ö	( ) ja ( ) nein	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	13.01.2010	Ö	( ) ja ( ) nein	
Gemeinderat	04.02.2010	Ö	( ) ja ( ) nein	

**Zusammenfassung der Information:**

Die Gewährleistung einer ausnahmslosen durchgängigen Fußgängersignalisierung – auch bei Eingriffen durch den Öffentlichen Personennahverkehr (hier: Straßenbahn) - an der Lichtsignalanlage K 156 Karlsruher Straße/Ortenauer Straße kann nur über eine Änderung der Verkehrstechnik erreicht werden. Hierzu sind planerische Leistungen, eine Umprogrammierung des Steuergerätes, sowie eine Simulation der Verkehrsabläufe erforderlich. Die Verwaltung schlägt die Beauftragung zur Simulation der Verkehrsabläufe unter Beachtung der finanziellen Rahmenbedingungen vor. Das Ergebnis wird den Gremien vorgestellt.

An der Lichtsignalanlage K 157 Karlsruher Straße/Freiburger Straße wurde durch die Änderung an der Signalsteuerung eine ausreichende Grundlage für die sichere Querung der Straße geschaffen. Die verkehrlichen Abläufe an der Lichtsignalanlage werden weiterhin beobachtet.

## A. Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

### 1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO4	+	Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur <b>Begründung:</b> Die Parameteränderung an der Lichtsignalanlage K 156 und die Erweiterung der Verkehrstechnik an der Lichtsignalanlage K 157 ermöglichen Fußgängern die sichere Querung der Karlsruher Straße.
SOZ 6 DW 1	+ +	Ziel/e: Interessen von Kindern und Jugendlichen stärker berücksichtigen Familienfreundlichkeit fördern <b>Begründung:</b> Maßnahme zur Kinderfreundlichen Verkehrsplanung: Eine als Schulweg und als Freizeitweg von Kindern stark genutzte Querung wird sicherer und attraktiver.

### 2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

## B. Begründung:

### 1. Einleitung und Hintergrund

Der Unfall einer Schülerin im April 2009 war Anlass für die kritische Betrachtung der Fußgängersignalisierung an den Knotenpunkten der Lichtsignalanlagen K 156 und K 157, auch wenn es keinen kausalen Zusammenhang zwischen dem Unfallhergang und der zu diesem Zeitpunkt bestehenden Signalisierung gibt. Laut Polizeibericht überquerte das 7jährige Kind bei Rotlicht die Fußgängerfurt der Karlsruher Straße von der Christian-Bitter-Straße kommend in Richtung Freiburger Straße. Dort wurde das Kind von einem ordnungsgemäß bei Grünlicht fahrendem PKW erfasst. Dieser Unfallhergang wurde von allen Unfallbeteiligten und Zeugen so bestätigt. Das Kind selbst sagt aus, auf keine Ampel geachtet zu haben und einfach losgerannt zu sein.

Außerdem war die Situation für Fußgänger, welche die Karlsruher Straße von und zur Haltestelle Ortenauer Straße im Zuge des Schulweges überqueren müssen, nicht zufriedenstellend. Auf dieser Grundlage beriet der Bezirksbeirat Rohrbach am 25.06.2009 das weitere Vorgehen; die Umsetzung dieser Beratungsergebnisse werden unter Punkt 2. vorgestellt.

In diesem Zusammenhang wurde auch die Diskussion um die erstrebenswerte durchgängige Quermöglichkeit mehrspuriger Straßen für Fußgänger angestoßen. In den „Leitlinien für eine kinderfreundliche Verkehrsplanung“ wird die durchgängige Querung mehrspuriger Straßen, ohne Halt auf Mittelinseln, als ein zu berücksichtigendes Kriterium genannt. Diese Leitlinien sind -so der einstimmige Beschluss des Gemeinderats- „bei allen Verkehrsentscheidungen als wichtige Interessenforderung verbindlich in die Abwägung einzubeziehen“. Um eine solche Abwägung geht es auch bei diesen beiden Lichtsignalanlagen.

## **2. Sachstand**

### **2.1. Lichtsignalanlage K 156**

Durch eine Parameteränderung konnte die zusammenhängende Querung der nördlichen Fußgängerfurt an der K 156 umgesetzt werden. Lange Wartezeiten durch nacheinander erfolgende Signalisierungen gehören damit der Vergangenheit an.

### **2.2. Lichtsignalanlage K 157**

Die Abkürzung der Grünzeiten auf das zulässige Mindestmaß wegen der Beschleunigung des Öffentlichen Personennahverkehrs führte zu unerwünschten Aufenthalten für Fußgänger auf der Fußgängerinsel. Dieser Zustand wurde durch eine Erweiterung der Verkehrstechnik an der Lichtsignalanlage K 157 beseitigt.

## **3. Ausblick**

### **3.1. Lichtsignalanlage K 156**

An der Lichtsignalanlage K 156 wurde eine qualitativ ausreichende Querung der Fußgängerfurten ermöglicht, wenn und solange nicht durch den Öffentlichen Personennahverkehr eingegriffen wird. Bei Eingriffen durch den Öffentlichen Personennahverkehr kann nicht in allen Fällen sicher gestellt werden, dass die Signalisierung an der südlichen Furt ohne Aufenthalt auf der Insel erfolgen kann. Die Planungsprozesse waren bisher auf eine möglichst gute Koordinierung von Autoverkehr und optimaler Beschleunigung des Öffentlichen Personennahverkehrs ausgerichtet. Die ausnahmslose durchgängige Fußgängerquerung kann nur durch eine Änderung der Verkehrstechnik erreicht werden. Hierzu ist eine planerische Leistung erforderlich, welche die Umprogrammierung des Steuergerätes zur Folge hat. Derartige Änderungen müssen hinsichtlich ihrer Auswirkungen durch eine Verkehrsablaufsimulation geprüft werden.

### **3.2. Lichtsignalanlage K 157**

Durch die Erweiterung der Verkehrstechnik an der Lichtsignalanlage K 157 wurde eine ausreichende Grundlage für eine sichere Querung der Straße geschaffen. Eine weitere Änderung wird nicht als notwendig angesehen

### **3.3. Stadtweite Untersuchung vergleichbarer Situationen**

Im Zuge der Umsetzung der „Leitlinien kinderfreundliche Verkehrsplanung“ lässt die Verwaltung derzeit stadtweit alle signalisierten Fußgängerüberwege über mehrspurige Hauptverkehrsstraßen daraufhin untersuchen, welche Auswirkungen es jeweils hat diese so zu schalten, dass eine Querung der gesamten Breite in einer Grünphase möglich ist. Das Warten auf einer Insel in Fahrbahnmitte soll vermieden werden. Dies gilt besonders für von Fußgängern und hier vor allem von Kindern stärker frequentierte Kreuzungen.

Nur wenn eine durchgängige Querung nach Einschätzung des Fachamtes in Abwägung der unterschiedlichen Interessen nicht oder nur sehr schwer zu vertreten ist, soll in zweiter Priorität untersucht werden, ob eine Verbreiterung der Mittelinsel zu mehr Sicherheit beitragen kann. Das Ergebnis dieser stadtweiten Prüfung wird den gemeinderätlichen Gremien voraussichtlich im ersten Quartal 2010 vorgelegt werden.

gezeichnet  
Bernd Stadel