

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Fußgängersignalisierung am Knotenpunkt
K262**

**Schwetzingener Straße/Pleikartsförster
Straße/Sandhäuser Straße**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 14. März 2012

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Kirchheim	13.03.2012	Ö	() ja () nein	

Zusammenfassung der Information:

Der Bezirksbeirat Kirchheim nimmt den Inhalt der Vorlage zur Kenntnis.

Sitzung des Bezirksbeirates Kirchheim vom 13.03.2012

Ergebnis: Kenntnis genommen

Begründung:

Erläuterung

Mit der Eröffnung der Straßenbahnlinie 26 im Dezember 2006 war der Kreuzungsraum „Spinne“ in Kirchheim komplex umgestaltet worden. Die Verkehrsbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmer haben sich dadurch wesentlich verändert.

Seitens des Bezirksbeirats, initiiert durch den/die Kinderbeauftragten, wurde in Bezug auf einen Unfall an einer Fußgängerfurt die konfliktfreie Signalisierung der Fußgängerströme gefordert. Darunter ist zu verstehen, dass bei der Freigabe der Fußgängerströme („Grün“) kein weiterer Verkehrsstrom ebenfalls „Grün“ hat, so dass zum Beispiel Abbieger den Vorrang der Fußgänger nicht beachten könnten.

Zwischenzeitlich wurde durch die Installation von Schutzblinkern und der Herausnahme eines Fußgängerstromes aus der bedingt verträglichen Signalisierung eine Veränderung im Sinne einer höheren Sicherheit erreicht.

Die vorliegende verkehrstechnische Untersuchung zu einer vollständig konfliktfreien Signalisierung der Fußgänger kommt zusammengefasst zu folgenden Ergebnissen:

- Die Einführung konfliktfreier Fußgängersignalisierung beeinträchtigt den Verkehrsfluss an der Lichtsignalanlage, der Ablauf wird „träger“.
- Es entstehen durch die erforderlichen zusätzlichen Phasen für alle Verkehrsteilnehmer längere Wartezeiten. Die Qualitätsstufen nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS 2001/2009) verschlechtern sich gravierend.
- Hierdurch muss auch von negativen Folgen für die Verkehrssicherheit ausgegangen werden. Die Wartezeiten würden jenseits der Grenze „Ertragbarkeit“ liegen und somit zu Missachtungen der Signalisierung, besonders des Zustandes „ROT“ führen.

Die Verwaltung erkennt hier keinen weiteren Handlungsbedarf, der zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit führen wird.

gezeichnet

Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Vortragsdokument