

# Stadt Heidelberg

Heidelberg, den 09.05.2019

**Anfrage Nr.: 0039/2019/FZ**  
**Anfrage von: Stadtrat Pfeiffer**  
**Anfragedatum: 26.04.2019**

Betreff:

## **Ampelschaltungen an Fußgängerquerungen**

### Schriftliche Frage:

Am 24. Juli 2018 erhielt der Gemeinderat in der Informationsvorlage 0119/2018 IV von der Verwaltung die Information, dass die Stadt als Lösung für das Problem der Wartezeiten an Haltestellen mit der RNV bereits diskutiert hat, das „Schnelle Grün für Fußgänger“ einzuführen. Zukünftig ist geplant, Fußgängern bei Einfahrt eines ÖPNV-Fahrzeuges in die Haltestelle nach Ablauf der notwendigen Schutzzeiten bei Anforderung sofort „Grün“ zu geben.“

1. Ich bitte Sie mir mitzuteilen, wann diese Umstellung erfolgen soll, da „zukünftig“ sehr vage ist.
2. Gibt es Richtlinien, in denen festgelegt ist, wie lange eine Bedarfsampel maximal noch „Rot“ geschaltet sein darf, wenn der Anforderungsknopf gedrückt wurde?

Grund meiner Anfrage ist, dass an vielen Stellen in Heidelberg Situationen vorherrschen, die erst durch ihre Schaltungen eine Unfallgefahr fördern. Als Beispiele möchte ich nennen

1. Haltestelle Burgstraße

Trotz Anforderung musste ich zwischen 1:00 Minute und 1:55 Minute warten, bis die Ampel auf „Grün“ umsprang. Dies war nicht im Frühverkehr sondern gegen 11:30 Uhr. In der Zwischenzeit fuhren 3 Straßenbahnen in die Haltestelle ein, die ich nur bei Missachtung des Rotlichts hätte erreichen können.

2. Haltestelle Ilse-Krall-Straße

Trotz Anforderung schaltet die Ampel erst um, wenn die Straßenbahn die Haltestelle wieder verlässt.

3. Gefährliche Querung Bergheimer Straße, östlich der Mittermaierstraße

Bei der Querung der Bergheimer Straße ist es mir schon mehrmals passiert, dass ich in südlicher Richtung bei „Grün“ losmarschierte und die Fußgängerampel auf der Südseite auf „Rot“ umschaltete. Hierdurch war ich gezwungen, mit mehreren Menschen zu Fuß auf einer schmalen Verkehrsinsel zu stehen. Hinter uns fuhr die Straßenbahn in Richtung Bismarckplatz und vor uns fuhr der Motorisierter Individualverkehr (MIV) vorbei. Durch die Ampelschaltung wird dieser Überweg zu einer potentiellen Gefahrenstelle.

Leider wird bei Benennung solcher Gefahren einerseits argumentiert, die Ampel darf nicht auf „Grün“ geschaltet werden, wenn eine Bahn sich nähert (bei Haltestellen, wo Menschen einsteigen möchten). Bei anderen Situationen, bei denen der Fußgänger die Straße nur queren möchte, erhält er „Grün“ und steht anschließend auf einer Insel, vor beziehungsweise hinter der die Straßenbahn mit wenigen Zentimetern Abstand zum Fußgänger vorbeifährt.

Antwort:

In der Informationsvorlage 0119/2018/IV wird unter 2. Sachstand die Vorgehensweise zur Lösung des „Schnelle Grün für Fußgänger“ an Neubaumaßnahmen in Heidelberg detailliert beschrieben. Als erste Signalanlage ist weiterhin die Haltestelle „Stotz“ in der Eppelheimer Straße vorgesehen. Die Umsetzung findet erst nach Abschluss der Großprojekte am Hauptbahnhof und in der Bahnstadt statt. In den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA 2015) und dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) sind die Grenzwerte für maximale Wartezeiten in Abhängigkeit der Umlaufzeit und des Verkehrsaufkommens festgelegt.

Die in der Anfrage aufgelisteten Signalanlagen sind Signalanlagen des Bestandes. Zum Zeitpunkt der Planung galten folgende Vorgaben:

Zu 1: Haltestelle Burgstraße

An der Haltestelle „Burgstraße“ wurde die durchgängige Überquerung der gesamten Strecke als Planungsvorgabe realisiert. Die Erreichbarkeit der Haltestelle war nicht Planungsgegenstand.

Zu 2: Haltestelle Ilse-Krall-Straße

An der Haltestelle „Ilse-Krall-Straße“ hat die Verwaltung bereits Optimierungen veranlasst. Aufgrund der Berücksichtigung der Planungsvorgaben für Sehbehinderte und Blinde müssen die Optimierungen erneut überarbeitet werden. Mit einer Umsetzung im Jahr 2020 wird gerechnet. Dabei wird auch die genannte Feststellung berücksichtigt werden.

Zu 3: Querung Bergheimer Straße, östlich der Mittermaierstraße

Hier ist keine Haltestelle vorhanden. Die Breite der Mittelinsel und die vorhandene Sperrflächenmarkierung ergeben eine Gesamtbreite von circa 4 Meter; sodass hier keine Gefahr für die wartenden Fußgänger besteht.