

Stadt Heidelberg

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Überprüfung der Heidelberger
Lichtsignalanlagen auf Einhaltung der
aktuellen Richtlinien und der "Leitlinien
kinderfreundliche Verkehrsplanung"**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien
beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 02. August 2010

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	07.07.2010	Ö	() ja () nein	
Gemeinderat	28.07.2010	Ö	() ja () nein	

Inhalt der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die Ergebnisse der Überprüfung der Heidelberger Lichtsignalanlagen auf Einhaltung der aktuellen Richtlinien und der „Leitlinien zur Kinderfreundlichen Verkehrsplanung“ zur Kenntnis.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 07.07.2010

Ergebnis: Kenntnis genommen

Sitzung des Gemeinderates vom 28.07.2010

Ergebnis: Kenntnis genommen

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:
MO 1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Die Untersuchung dient dazu, die Interessen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern aufzuzeigen und die knappen Ressourcen so fair und sinnvoll als möglich zu verteilen.
SOZ 6		Interessen von Kindern und Jugendlichen stärker berücksichtigen Begründung: Baustein der Umsetzung der Leitlinien Kinderfreundliche Verkehrsplanung ist insbesondere die Zielvorgabe, dass Fußgänger mehrspurige Straßen mit Lichtsignalanlagen möglichst durchgehend queren können sollten.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

keine

B. Begründung:

1. Vorbemerkung

Im Gesichtsfeld der Verkehrstechnik stehen alle Verkehrsteilnehmerarten im Straßenverkehr gleichberechtigt nebeneinander. Jede dieser Gruppen hat ihre berechtigten Interessen, die jedoch selten gleichgerichtet sind.

Dieses gleichberechtigte Nebeneinander von Interessen und Interessengruppen führt häufig zu Akzeptanzproblemen der Ansprüche Anderer und birgt ein latentes Konfliktpotenzial. Oft entsteht der Eindruck, dass eine Interessengruppe zugunsten einer Anderen bevorzugt oder benachteiligt wird. Dieses Phänomen begegnet jedem aktiv und bewusst am Verkehrsgeschehen Teilnehmenden.

Dieser Interessenkonflikt wird durch das Problem der knappen Ressourcen noch verschärft:

So kann die Fußgängerwartezeit vor einem roten Signal in starker Konkurrenz zum Freigabezeitbedarf des Individualverkehrs für eine koordinierte Lichtsignalsteuerung stehen.

Der Querungsbedarf von Fußgängern über die gesamte Straßenbreite erfordert einen hohen Zeitbedarf. Dieser Zeitbedarf kann sich konträr auf eine gleichzeitig stattfindende öffentliche Personennahverkehrsbeschleunigung zur Minimierung von Fahrzeug- und Personaleinsatzkosten auswirken.

Diese beispielhafte Aufzählung macht deutlich, dass die Widersprüche aus den verschiedenen Zielrichtungen der einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen den Einsatz und das Funktionieren von verbindlichen und allgemein gültigen Regeln erfordern. Auf deren Basis geht es dann letztendlich darum einen Kompromiss zu erzielen, der einen Ausgleich der Interessen aller Verkehrsteilnehmerarten darstellt.

2. Sachverhalt

In den „Leitlinien kinderfreundliche Verkehrsplanung“ wird die Zielvorgabe, dass Fußgänger mehrspurige Straßen mit Lichtsignalanlagen möglichst durchgehend queren können sollten, 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 zu ermöglichen, wurden im gesamten Stadtgebiet alle signalisierten Fußgängerüberwege über mehrstreifige Straßen daraufhin untersucht, ob eine durchgängige Fußgängerquerung bei der gegenwärtigen Signalprogrammversorgung vorhanden bzw. unter Berücksichtigung der vorhandenen Rahmenbedingungen (ÖPNV Beschleunigung, Umlaufzeit, Koordinierung, Leistungsfähigkeit usw.) signaltechnisch möglich ist. Sollte dies jedoch nicht der Fall sein, war zu untersuchen, welche Auswirkungen es jeweils auf die anderen Verkehrsströme hat, dennoch eine Querung über den gesamten Straßenquerschnitt in einer Grünphase zu ermöglichen.

Ergänzend dazu wurde gleichzeitig die Einhaltung von Richtlinien und Normen geprüft. Dabei wurden der Vollständigkeit halber alle Furten, also auch die für den einfachen Überquerungsfall, mit bewertet. Zur Erfüllung dieses Auftrages wurde im Rahmen eines Wettbewerbs das Ingenieurbüro SSP Consult Beratende Ingenieure GmbH, Stuttgart ausgewählt, die Leistungen gemäß der Aufgabenstellung (Anlage 1) zu erfüllen. Die Bearbeitung des Auftrages erfolgte von Dezember 2009 bis April 2010. Das Auftragsvolumen beträgt 45.500 €. Der Bericht ist als Anlage 2 beigefügt.

Grundlagen für die Prüfung waren folgende Vorschriften:

- a) Straßenverkehrsordnung (StVO)
- b) Richtlinien für Lichtsignalanlagen Ausgabe 1992 in der Fassung der Teilfortschreibung 2003
- c) „Leitlinien kinderfreundliche Verkehrsplanung“

Voraussetzung für die Untersuchung war:

- a) die Teilnahme am Straßenverkehr ist bewusstes und zielgerichtetes Handeln.
- b) Wollen Fußgänger eine Straße überqueren, tun sie dies zielstrebig und im Bewusstsein, dass leichtfertiges Handeln gefährlich sein kann.
- c) Grünzeiten werden von Beginn an genutzt und die Regelgeschwindigkeiten (1,2 ms-1) benutzt.

Die Untersuchung erfolgte ohne Rücksicht auf das Alter der Lichtsignalanlage bzw. der Verkehrstechnik.

3. Ergebnis

3.1. Zusammenfassung des Ergebnisses

Lichtsignalanlagen gesamt	167
Lichtsignalanlagen mit Fußgängerquerungen (in die Untersuchung einbezogen)	144
Lichtsignalanlagen ohne Fußgängerquerungen	23
Lichtsignalanlagen ohne Beanstandungen	132
Lichtsignalanlagen mit Beanstandungen	8
Lichtsignalanlagen mit Optimierungspotenzial	4

3.2. Fazit

Im Rahmen der Untersuchung wurde festgestellt:

91,7% der relevanten Heidelberger Lichtsignalanlagen (144 Lichtsignalanlagen) entsprechen den zurzeit gültigen Richt- und Leitlinien in vollem Umfang.

Bei 2,8% der relevanten Heidelberger Lichtsignalanlagen gibt es Optimierungspotenzial. Eine entsprechende Auflistung mit detaillierten Angaben finden Sie in Anlage 2, Seite 14f. Die Änderung dieser 4 Lichtsignalanlagen ist im Sinne eines idealen Zustandes der Fußgängerbedienung zwar erstrebenswert, aber nicht zwingend erforderlich und auf Grund der bestehenden Rahmenbedingungen nicht möglich.

5,5 % der relevanten Heidelberger Lichtsignalanlagen (8 Lichtsignalanlagen) werden vom Gutachter als änderungsbedürftig angesehen. Eine entsprechende Auflistung mit detaillierten Angaben finden Sie in Anlage 2, Seite 12f. Im Rahmen der zur Verfügung stehenden Kapazitäten und Ressourcen werden diese Mängel korrigiert.

Das vollständige Untersuchungsergebnis ist dieser Vorlage aufgrund des Umfangs nicht beigelegt. Selbstverständlich können die Detailuntersuchungen und -ergebnisse zu jeder Lichtsignalanlage beim Amt für Verkehrsmanagement von den Mitgliedern der Gremien angefordert und eingesehen werden.

gezeichnet
Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Aufgabenstellung für den Prüfauftrag
A 02	Dokumentation der Überprüfung der Lichtsignalanlagen in Heidelberg auf Einhaltung von Richt- und Leitlinien der Firma SSP Consult GmbH, Stuttgart