

## Stadt Heidelberg

Federführung:  
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Durchgängige Querung mehrspuriger  
Straßen im Stadtteil Rohrbach**

# Informationsvorlage

### Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen Gremien  
beginnen ab der Seite 2.2 ff.  
Letzte Aktualisierung: 22. Juli 2010

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Rohrbach	21.07.2010	Ö	( ) ja ( ) nein	

**Inhalt der Information:**

*Der Bezirksbeirat Rohrbach nimmt von den Ergebnissen zu den Fragen bezüglich der durchgängigen Querung mehrspuriger Straßen im Stadtteil Rohrbach Kenntnis*

## **Sitzung des Bezirksbeirates Rohrbach vom 21.07.2010**

**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 <b>Begründung:</b> 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 <b>Begründung:</b> 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

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 gab.

In diesem Zusammenhang wurde auch die Diskussion um die erstrebenswerte durchgängige Querungsmöglichkeit 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“.

Das Ergebnis der stadtweiten Untersuchung, die von Dezember 2009 bis April 2010 erfolgte, wird dem Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss, sowie dem Gemeinderat in den Sitzungen am 07.07.2010 und 28.07.2010 vorgestellt.

## **2. Stellungnahme zu den Fragen des Herrn Bezirksbeirates Richter (Anlage 1)**

### **2.1. Lichtsignalanlage K 157 – Karlsruher Straße/Freiburger Straße/Christian-Bitter-Straße**

Die Fragen zur Lichtsignalanlage K 157 wurden in der Beratung des Bezirksbeirates unter Mitwirkung von Herrn Geiger aus dem Ingenieurbüro Geiger und Hamburgier am 10.12.2009 geklärt. Der vorhandene Zustand der Lichtsignalsteuerung im Bezug auf die dortige Fußgängerquerung wurde akzeptiert.

### **2.2. Übergang an der Straßenbahnhaltestelle Rohrbach-Markt**

Die Installation der Lichtsignalanlage ist leider auf Grund von Planungsunzulänglichkeiten noch immer nicht abgeschlossen. Die sichere signalgeschützte Querung am südlichen Ende der Haltestelle Rohrbach Markt wird nach Korrektur im Anforderungsbetrieb ohne wesentliche Wartezeiten laufen. Einzige Restriktion ist die von Süden kommende Straßenbahn mit Bevorrechtigung und wenn die Abfertigung an der Haltestelle abgeschlossen ist.

### **2.3. Alle Ampelschaltungen in Rohrbach betreffend**

- Doppelanwurf

Als Doppelanwurf bezeichnet man in der Verkehrstechnik die wiederholte Freigabe einer Signalgruppe innerhalb eines Umlaufes. Im Regelfall wird innerhalb eines Umlaufes jede Signalgruppe (Verkehrsstrom) nur einmal bedient.

- Für die Lichtsignalanlagen in Rohrbach ergibt sich dazu folgende Einschätzung:
  - Für Fußgängerlichtsignalanlagen auf der Rohrbacher Straße (Neubau) ist grundsätzlich kein Doppelanwurf möglich, weil die erneute Bedienung der Fußgänger einen neuen Umlauf begründet. Die Umlaufzeiten betragen nur 60 Sekunden; somit ist die Wartezeit gering. Da die Umlaufzeiten verkehrsabhängig sind, verkürzen sich die Wartezeiten noch. Prinzipiell gilt dies für alle derartigen Anlagen.
  - Bei den Kreuzungsanlagen auf der Römerstraße und der Karlsruher Straße haben die Fußgänger eine große Straßenbreite zu queren. Auf Grund des hohen Zeitbedarfs kann ein Doppelanwurf nicht realisiert werden.
- Berechnung der Qualitätsstufen anhand der Tabellen des deutschen Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)

Eine Berechnung der Qualitätsstufen aller Rohrbacher Lichtsignalanlagen ist gemäß den Vorgaben des HBS nur nach den Festzeitsignalplänen möglich. In Rohrbach werden aber alle Lichtsignalanlagen verkehrsabhängig betrieben. Zur Bewertung der Qualität entsteht ein unverhältnismäßig hoher Aufwand, bedingt durch Aufzeichnungen, statistische Auswertungen und Analysen. Diese Aussagen wären aber nur bedingt zu gebrauchen, weil die Randbedingungen wie Umlaufzeiten, Koordinierungsbedingungen und Beschleunigungseingriffe des ÖPNV fast ausschließlich schlechte Bewertungen ergeben müssen. Aus Kostengründen ist eine detaillierte Untersuchung nur für einige Lichtsignalanlagen erfolgt. Die detaillierte Untersuchung erfolgte für die K 158 Karlsruher Straße/Haberstraße. (Anlagen 2 und 3)

Beispiele für Bewertungskriterien:

- Eine schlechte Qualitätsstufe (Stufe E) liegt bereits vor, wenn Fußgänger eine mittlere Wartezeit von mehr als 30 Sekunden haben. Dies ist aber bei Umlaufzeiten von mehr als 72 Sekunden fast immer der Fall.
- Auch für den ÖPNV-Bereich sind für eine gute Qualitätsstufe B oder C nur mittlere Wartezeiten von 15 Sekunden (Stufe B) oder 25 Sekunden (Stufe C) vorgesehen.

gezeichnet  
Bernd Stadel

**Anlagen zur Drucksache:**

Nummer:	Bezeichnung
A 01	Fragenkatalog
A 02	Schreiben des Ingenieurbüros Rittershofer
A 03	Stellungnahme des Ingenieurbüros Froese