



STELLUNGNAHME zum Antrag KULT-Gemeinderatsfraktion	Vorlage Nr.:	2019/0256
	Verantwortlich:	Dez. 6

Fußgängerverkehr stärken: Ampel-Regelschaltung mit Allgemein-Grün für zu Fuß Gehende in der City einrichten

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Gemeinderat	14.05.2019	41	x	
Planungsausschuss	05.06.2019	5	x	

Kurzfassung

Allgemein-Grün-Schaltungen an Lichtsignalanlagen für zu Fuß Gehende können immer dort in Erwägung gezogen werden, wo an einem Knotenpunkt ein starkes Aufkommen an zu Fuß Gehenden vorhanden ist, bei gleichzeitig geringem Aufkommen an Kraftfahrzeug- und Fahrradverkehr. Die Verlustzeiten für den rollenden Verkehr haben bei dieser Art der Signalsteuerung eine erhebliche Leistungsminderung für diese Verkehrsarten zur Folge.

In Karlsruhe wird unter diesen Voraussetzungen kein geeigneter Knotenpunkt für die vorgeschlagene Schaltungsart gesehen.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgerträge und Folgeinsparungen)	
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>				
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen: <input type="checkbox"/> Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik) <input type="checkbox"/> Umschichtungen innerhalb des Dezernates <input type="checkbox"/> Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu				
IQ-relevant	x	Nein		Ja
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	x	Nein		Ja
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	x	Nein		Ja
Korridor Thema: durchgeführt am abgestimmt mit				

Bei der Konzeption der Steuerung einer Ampelanlage wird grundsätzlich überlegt, ob eine Rundum-Grün-Signalisierung für den Fußverkehr günstig sein könnte oder ob deren Nachteile überwiegen. Ein wesentlicher Nachteil ist, dass die Wartezeiten für den Rad- und Kraftfahrzeugverkehr länger sind als bei „konventionellen“ Steuerungen. Der Grund hierfür ist, dass die Verkehrsphasen, in denen der Kraftfahrzeug- und Radverkehr freigegeben wird, auch bei einer Rundum-Grün-Steuerung für den Fußverkehr vorhanden sein müssen, um sämtliche Verkehrsbeziehungen bedienen zu können. Es kommt somit zu den bei „konventionellen“ Steuerungen erforderlichen Phasen noch eine zusätzliche, die Rundum-Grün-Phase, hinzu. Das führt zu einer Verlängerung des Signalumlaufs sowie zu einer Verringerung der Leistungsfähigkeit der Signalanlage für Rad- und Kraftfahrzeugverkehr. Damit verlängern sich die Wartezeiten.

Damit die Funktionalität der Rundum-Grün-Phase gegeben ist, muss die Phasendauer so ausgelegt sein, dass zumindest ein diagonales Queren des Knotenpunktes während der Grünphase möglich ist. Diese Phasendauer muss zusammen mit dem erforderlichen zusätzlichen Phasenübergang (Räumzeit) im Umlauf untergebracht werden. Insofern ist es nicht richtig, dass es für den Rad- oder Kraftverkehr nur minimale Auswirkungen gäbe.

Bei Knotenpunkten, bei denen diese Signalisierungsform in Frage käme, haben wir im Karlsruher Stadtgebiet in der Regel auch einen nicht unerheblichen Kraftfahrzeugverkehr. Insbesondere widerspricht ein Rundum-Grün für Fußgänger aber aufgrund des oben genannten Nachteils einer radverkehrsfreundlichen Lichtsignalsteuerung, auf der vor allem bei Anlagen im Innenstadtbereich ein planerischer Schwerpunkt liegt. Daher ist diese Signalisierungsvariante bislang noch nicht in Karlsruhe zum Einsatz gekommen.