

Sitzungsvorlage

Gremium: Ausschuss für Umwelt und Technik
Am: 19.06.2018

Betreff:

Theodor-Heuss-Straße - Verkehrsplanung und Alles-Rot-Ampeln

Anlage(n):

Mitzeichnung
Alles-Rot-Ampeln Stellungnahme Verkehrsministerium Niedersachsen
Planunterlagen

Beschlussvorschlag:

Von der Sachdarstellung wird Kenntnis genommen.

Beratungsfolge:

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungsdatum	Beschluss
Ausschuss für Umwelt und Technik	Kenntnisnahme	öffentlich	19.06.2018	

Haushaltsrechtliche Deckung

Finanzielle Auswirkungen:

Entfällt

Deckungsvorschlag:

Entfällt

Sachdarstellung und Begründung:

Im Zuge der strategischen Steuerung wurde vom Fachbereich Tiefbau und Grünflächen der Vorschlag eingebracht, die Lichtsignalanlagen im Stadtgebiet auf ihre Funktionalität und Sinnhaftigkeit hin zu überprüfen. Durch das Fachgremium der Verkehrsschau beleuchtete man intensiv die verkehrsrechtliche Bewertung und die mit den Anlagen verbundene Verkehrssicherheit. Grundlage für die Untersuchung waren die damit verbundenen verkehrsplanerischer Rahmenbedingungen (zulässige Höchstgeschwindigkeit, Verkehrsstärke, Lkw-Anteil, etc.).

Eine besondere Rolle nahmen dabei die Alles-Rot-Ampeln ein. Hier befand man sich zum damaligen Zeitpunkt bereits in der Situation, dass das Instrument der Alles-Rot-Ampeln durch das Verkehrsministerium als unzulässig eingestuft worden war.

Durch den Rückbau der Signalanlagen werden jährliche Betriebskosten in Höhe von rd. EUR 5.600 eingespart. Darüber hinaus entfielen einmalige Kosten in Höhe von rund. EUR 9.600 für zwingend notwendige Umbaumaßnahmen an den "Alles-Rot-Ampeln".

Zu dem Thema „Alles-Rot-Ampeln“ und der Verkehrssituation in der Theodor-Heuss-Straße gingen in den vergangenen Monaten mehrere Anfragen ein, weshalb die Punkte an dieser Stelle nochmal aufgegriffen und erläutert werden sollen.

„Alles-Rot-Ampel“

Definition

In der Ruhestellung zeigt die Ampelanlage an allen Signalgebern „rot“. Über entfernt liegende Detektoren oder an den Masten angebrachte Anforderungsgeräte für Fußgänger kann die Grünphase angefordert werden. Die Umschaltung erfolgt hier in der Regel sofort, da nach längeren Rotzeiten keine Zwischenzeiten mehr abgewartet werden müssen. Annähernde Fahrzeuge können ohne Verzögerung den Knoten passieren, schnellere Fahrzeuge (als 50 km/h) müssen jedoch ihre Geschwindigkeit reduzieren.

Im Zuge der Dienstbesprechung Straßenverkehrsordnung (StVO) des Regierungspräsidiums Stuttgart mit den Straßenverkehrsbehörden im Regierungsbezirk am 21.10.2015 erklärt das Regierungspräsidium diese Ampelschaltung für rechtlich unzulässig. Es wird auf die Expertise des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr vom 14.05.2008 verwiesen, welche sich auf § 45 Abs. 9 StVO beruft. Das Schreiben ist als Anlage beigefügt. Die Einschätzung aus Niedersachsen wird auch von Seiten des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg geteilt.

„Alles-Rot-Ampeln“ dürfen nicht als Verkehrsbremse zur Geschwindigkeitsregelung eingesetzt werden. Sie dienen damit nicht wie erforderlich der Steuerung von Verkehrsströmen, sondern beschränken die Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs und können das Verhalten der Verkehrsteilnehmer negativ beeinflussen.

Situation Stadtgebiet Ludwigsburg

Auch die umliegenden Kommunen beschäftigten sich gezwungenermaßen mit dem Abbau der Alles-Rot-Ampeln. Der Fachbereich Tiefbau und Grünflächen der Stadt Kornwestheim hat im Nachgang zu der Anfrage von Herrn Stadtrat Kämmler Kontakt aufgenommen mit dem Fachbereich Tiefbau und Grünflächen, Abteilung Straßen- und Brückenbau, Verkehrstechnik/ Lichtsignalanlagen der Stadt Ludwigsburg und folgende Rückmeldung erhalten:

Aktuell gibt es in Ludwigsburg keine „Alles-Rot-Ampel“. Die einzige „Alles-Rot-Ampel“ befand sich in der Solitudeallee und wurde aufgrund des damaligen Erlasses Ende 2015/ Anfang 2016 modernisiert und umprogrammiert.

Bei der von Herrn Stadtrat Kämmle genannten Fußgängersignalanlage handelt es sich um eine Fußgängersignalanlage in der Fuchshofstraße. kurz nach der Kunsteisbahn. Hier steht grundsätzlich der Radverkehr/ Fußgänger auf Grün und der Fahrverkehr erstmal auf Rot.

Ersatzmaßnahmen Theodor-Heuss-Straße

Die Prüfung der Lichtsignalanlagen in der Theodor-Heuss-Straße ergab, dass bei einer Neubewertung gemäß der Straßenverkehrsordnung und der Richtlinie für die Anlage von Fußgängerüberwegen weder die Fahrzeug- noch die Fußgängerstärken ausreichend waren, um die Anlagen in reine Fußgängerampeln umzuwandeln oder Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“) ersatzweise zu installieren. Da es sich jedoch um eine Neuprüfung handelte, mussten die Voraussetzungen der Straßenverkehrsordnung neu bewertet werden. Entsprechend der aktuellen Rechtslage konnte ein Fußgängerüberweg oder eine Bedarfsampel rechtlich nicht realisiert werden. Sollten sich die Vorschriften ändern und sich daraus erleichterte Voraussetzungen ergeben, wird die Verwaltung die Punkte nochmals aufgreifen.

Es wird von Seiten der Bürgerschaft immer wieder auf verschiedene Fußgängerüberwege im Bestand verwiesen, welche die erforderlichen Kriterien ebenfalls nicht erfüllen würden. Die Straßenverkehrsbehörde und die Polizei führen in diesem Zusammenhang aus, dass es sich um Altfälle handelt, sie einer neuerlichen rechtlichen Prüfung nicht standhalten würden und deshalb nicht zum Vergleich herangezogen werden können.

Im Fall der Theodor-Heuss-Straße schlug man vor, statt der oben genannten Maßnahmen, durch bauliche Mittel eine erleichterte Querung zu ermöglichen.

Der AUT folgte am 07.02.2017 der Empfehlung der Verwaltung in der Vorlage S77a/2017 und beschloss den Abbau der Ampelanlagen.

Wie im Rahmen der Vorlage angekündigt, setzte sich die Verwaltung intensiv mit möglichen baulichen Veränderungen der Theodor-Heuss-Straße nach dem Abbau der beiden Ampelanlagen auseinander. Man stellte fest, dass die ursprünglich angedachten Mittelinseln aufgrund der hohen Straßenbreite nicht das gewünschte Ergebnis bringen würden. Die erhoffte Entschleunigung des Verkehrs würde sich nur durch eine deutliche Verschwenkung der Fahrbahn ergeben.

In der Folge entwarf die Abteilung Stadtplanung daraufhin für die Theodor-Heuss-Straße ein alternatives Maßnahmenpaket, welches nach vorheriger Prüfung durch die Verkehrs- und Radwegekommission am 20.03.2017 in der Sitzung des AUT am 08.05.2018 (Vorlage 110/2018) positiv entschieden wurde. Im Rahmen eines Ortstermins zu Beginn der Sitzung wurden die verschiedenen Punkte erörtert.

Beschlossen wurden folgende Maßnahmen:

Position 1 in der Plandarstellung

Zur Sicherung der Fußgängerquerung sollen auf Höhe des Thomas-Gemeindehauses vorgezogene Seitenräume hergestellt und damit der Straßenraum an dieser Stelle auf künftig 6m eingeeengt werden. Im weiteren Verlauf der Theodor-Heuss-Straße in Richtung Osten bis auf Höhe der Einmündung der Zufahrt zur Realschule, ist eine Abmarkierung der Längsparkierungsstände vorgesehen. Die Breite der Parkierungsstreifen beträgt 2m, sodass sich in diesem Bereich eine nutzbare Restfahrbahnbreite von 6,5m ergibt. Die vorgesehenen Maßnahmen entfalten eine linienhafte geschwindigkeitsdämpfende Wirkung entlang der Theodor-Heuss-Straße.

Position 2 in der Plandarstellung

Zur Sicherung der Fußgängerquerung auf Höhe der Einmündung der Zufahrt zur Realschule soll auch hier ein vorgezogener Seitenraum hergestellt, und damit die Straße analog der Situation in östliche Richtung auf 6,5m Breite eingengt werden. In diesem Zusammenhang ist vorgesehen, die vorhandenen Bushaltestellen zu Buskaps auszubauen.

Die Umsetzung der Maßnahmen an diesen Bushaltestellen ist insbesondere auch im Kontext der Zielsetzungen des MoKo 2030 zur Stärkung des ÖPNV sowie der gesetzlichen Vorgabe zur Barrierefreiheit des ÖPNV bis zum Jahr 2022 zu sehen. Weiterer Bestandteil der Maßnahme ist das Herstellen einer künftig verbesserten Querungsmöglichkeit für den Radfahrer in Nord-Süd-Richtung.

Position 3 in der Plandarstellung

Zwischen Einmündung der Zufahrt zur Realschule und dem Kreisverkehr sowohl auf der Nord- als auch der Südseite vorgesehen ist die Anlage eines 1,5m breiten Angebotsstreifens für Radfahrer. Auf Anregung aus der Verkehrs- und Radwegeschau soll in diesem Zuge der Längsparkierungsstreifen sowohl auf der Nord- als auch der Südseite mit einer Breite von 2m abmarkiert werden. Dem sicheren Radfahrer steht so in diesem Bereich künftig ein verbessertes Angebot im Straßenraum zur Verfügung. Für den unsicheren Radfahrer besteht wie im Bestand auch künftig die Möglichkeit, die angrenzenden Gehwegbereiche zu nutzen. Die Anordnung Fußgänger / Radfahrer frei bleibt bestehen. Man orientiert sich mit dieser Variante an einem Entwurfsvorschlag des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg für die Verbesserungen des Radwegenetzes.

Mit den beschlossenen Maßnahmen werden verschiedene Ziele verfolgt, die Verbesserung für den Radverkehr, die Ordnung des Straßenraums, eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und der behindertengerechte Ausbau der Bushaltestellen entsprechend der rechtlichen Vorgaben.