

65

Fax: 301172  
 161  
 80

Fraktion

**Herrn OB Gönner, per E-Mail**  
**Kopie: an die Medien der Region**

Rathaus, Marktplatz 1  
 Tel. 0731 161-1096  
 Fax 0731 161-1097

**Öffnungszeiten:**  
 Mo. - Fr. 8:00-12:00 Uhr  
 und nach Vereinbarung  
 gruene-fraktion@ulm.de  
 www.gruene-fraktion-ulm.de

**Ulm, 7.4. 2014**

Stadt Ulm  
 Zentrale Dienst-  
 08. April 2014  
 II / 73  
 08, 08/16

18/18

**Wartezeiten und Grünphasen an FußgängerInnenübergängen**

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die öffentliche Diskussion u. a. mittels eines Onlineforums über den gemeinsamen Verkehrsentwicklungsplan der Städte Ulm und Neu-Ulm wurde im Oktober 2012 abgeschlossen. Ein Jahr später erfolgte im Gemeinderat die Vorlage eine Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP, Anlage 1 zu GD 341/13) als Beschlussvorlage. Dort sollten alle wesentlichen Anregungen aus der Bürgerbeteiligung Eingang finden, dies war die damalige Intention. Immerhin wurde als Resultat der Diskussionen ein Handlungsfeld „Fußverkehr“ als Ergänzung in den VEP aufgenommen.

Es werden eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs in Ulm vorgeschlagen, die jedoch alle baulicher Natur sind (Belagserneuerungen, Schwellenbeseitigung etc.). Auf die im Internetforum angemahnte Verbesserung der Ampelschaltungen wird in keinsten Weise eingegangen. Wir nehmen einen diesbezüglichen Artikel in der SWP vom 23.01.2014 über die nach wie vor bestehenden Zumutungen für FußgängerInnen im städtischen Raum zum Anlass und **beantragen:**

**Die Verwaltung führt eine Untersuchung zur Optimierung von Ampelschaltungen für FußgängerInnen durch mit folgenden Zielen:**

- **Die Wartezeiten für Fußgänger liegen unter 40 Sekunden.**
- **Die Grünphasen sind ausreichend lang, damit auch in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen stressfrei die Straße überqueren können.**

Neben einer Optimierung der Ampelschaltungen soll, wenn diese nicht ausreicht, die Gesamtsituation der Verkehrsführung betrachtet und gegebenenfalls überarbeitet werden.

## Begründung

Es steht außer Frage, dass Ampelschaltungen in der Öffentlichkeit vielfach in der Kritik stehen. Dies ergibt sich aus den widersprechenden Forderungen der einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen-gruppen:

- FußgängerInnen fordern möglichst schnell Grün (insbes. für Schulkinder)
- FußgängerInnen fordern lange Grün (besonders für ältere bzw. mobilitätsbehinderte Personen)
- ÖPNV-NutzerInnen möchten eine Bevorrechtigung für Busse und Straßenbahn
- FahrzeugführerInnen fordern Grüne Wellen

Die Konzeptionierung von Ampelschaltungen stellt daher regelmäßig eine Kompromissfindung dar. Leider ist jedoch festzustellen, dass es in Ulm nicht nur eine „gefühlte“, sondern auch eine objektiv gesehene Benachteiligung von FußgängerInnen gibt. Wartezeiten von bis zu 70 Sekunden an Ampeln stellen eine Zumutung dar. Die programmierten Zeiten in der zentralen Verkehrssteuerungsanlage der Stadt sind viel zu sehr aus Sicht des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gestaltet. Der Verkehr muss rollen - und damit ist der Autoverkehr gemeint. FußgängerInnen und RadfahrerInnen sind zweitrangig, obwohl sie gemäß Modalsplit in Ulm etwa 34 % am Wegeanteil besitzen (SrV-Befragung 2008).

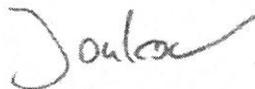
Wir gehen durchaus davon aus, dass sich die Ampelsteuerung in Ulm im Rahmen der RiLSA 2010 (Richtlinien für die Steuerung von Ampelanlagen) bewegt, dort werden Hinweise für maximale Wartezeiten für FußgängerInnen gegeben. Die von der SWP am Übergang Herdbrücke ermittelte Wartezeit von ca. 70 Sekunden stellt jedoch die oberste, noch zulässige Wartezeit gemäß dieser Richtlinie dar. Insgesamt hat man den Eindruck, dass Wartezeiten für FußgängerInnen in Ulm sich eher am oberen Rand des Zulässigen orientieren.

Dieser Eindruck wird gestützt durch das 2009 erschienene „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln. Dort werden aus langjährigen Untersuchungen Wartezeiten für FußgängerInnen von mehr als **35 Sekunden** bereits als Indiz für überlastete Verkehrsanlagen gewertet.

Mit freundlichen Grüßen  
für die **GRÜNE** Fraktion Ulm



Sigrid Räkel-Rehner



Michael Joukov

Anhang:

Zulässige mittlere Wartezeiten an Verkehrslichtsignalanlagen

QSV	Zulässige mittlere Wartezeit [s]		
	Radverkehr	Fußverkehr*	Kfz-Verkehr
A	≤ 15	≤ 15	≤ 20
B	≤ 25	≤ 20	≤ 35
C	≤ 35	≤ 25	≤ 50
D	≤ 45	≤ 30	≤ 70
E	≤ 60	≤ 35	≤ 100
F	60	> 35	> 100

\* Zuschlag von 5 s bei Überquerung von mehreren Abschnitten

Definition Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV)

- A Die Mehrzahl der VerkehrsteilnehmerInnen kann ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
- B Alle während der Sperrzeit ankommenden VerkehrsteilnehmerInnen können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren/gehen. Die Wartezeiten sind kurz.
- C Näherzu alle während der Sperrzeit ankommenden VerkehrsteilnehmerInnen können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder gehen. Die Wartezeiten sind spürbar. Beim Kraftfahrzeugverkehr tritt im Mittel nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit auf.
- D Im Kraftfahrzeugverkehr ist ständiger Reststau vorhanden. Die Wartezeiten für alle VerkehrsteilnehmerInnen sind beträchtlich. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
- E Die VerkehrsteilnehmerInnen stehen in erheblicher Konkurrenz zueinander. Im Kraftfahrzeugverkehr stellt sich ein allmählich wachsender Stau ein. Die Wartezeiten sind sehr lang. Die Kapazität wird erreicht.
- F Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen bis zu ihrer Abarbeitung mehrfach vorrücken. Der Stau wächst stetig. Die Wartezeiten sind extrem lang. Die Anlage ist überlastet.

Quelle: FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2009: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Köln

