**ANTWORT VOM GARTEN UND TIEFBAUAMT AUF DAS SCHREIBEN VON HERR RÜCKAUER**

Sehr geehrter Herr Dr. Rückauer,

haben Sie vielen Dank für Ihre Hinweise zu Ampelschaltungen für Fußgänger.

Schon öfters haben wir die Anregung erhalten, im Bereich von Haltestellen die Grünphase für Fußgänger direkt an den Stadtbahnbetrieb zu koppeln.  **Dieser Wunsch nach einem verbesserten Haltestellenzugang ist für uns auch durchaus nachvollziehbar**. Deshalb wurde dies schon mehrfach für verschiedene Haltestellen untersucht. **Technisch wäre eine Lösung zwar möglich, aber nur mit sehr hohem Aufwand zu realisieren. Für die Verkehrsabwicklung insgesamt hätte eine solche Lösung aber deutliche Nachteile. Dies hängt damit zusammen, dass die Signale für die Stadtbahn und die für den Kfz- und Fußverkehr nach völlig unterschiedlichen Kriterien geschaltet werden.**

Auf den allermeisten Streckenabschnitten sind die Signalanlagen benachbarter Knotenpunkte koordiniert und für den Kfz-Verkehr in Grüner Welle geschaltet. Wegen dieser Koordinierung können die Signale des Kfz-Verkehrs und damit auch die des querenden Fußverkehrs innerhalb eines festen Programmumlaufs nur während ganz bestimmter Zeitbereiche geschaltet werden. Die Signale der bevorrechtigten Stadtbahnen dagegen können unabhängig von einer Koordinierung zu jedem beliebigen Zeitpunkt innerhalb des Programmumlaufs geschaltet werden. **Mit einer Koppelung der Fußgänger- und damit auch der Kfz-Grünphasen an die Stadtbahn wäre eine Koordinierung benachbarter Ampeln praktisch nicht mehr möglich. Bei der zeitweise sehr dichten Taktfolge der Bahnen käme es zu nicht mehr vertretbaren Unterbrechungen des Fahrverkehrs. Diese Koordinierung für den Kfz-Verkehr dient schließlich nicht nur zur Verbesserung des Fahrkomforts für die Kraftfahrer. Vielmehr sollen durch die Verstetigung des Verkehrsflusses Lärm- und Abgasemissionen reduziert werden.**

**Eine automatische Schaltung der Fußgänger-Grünphase durch Stadtbahnen würde darüber hinaus auch zu Behinderungen der Bahnen selbst führen. Je nachdem, von welcher Straßenseite aus Fahrgäste eine Bahn erreichen wollen, müsste nicht nur die Fahrbahn selbst sondern auch noch der Gleisbereich überquert werden**. Während einer solchen direkt vor einer Stadtbahnfahrt laufenden Fußgängergrünphase könnte aber keine Freischaltung der Bahnen erfolgen. Behinderungen von Bahnen, die in die Haltestelle einfahren oder aus der Haltestelle abfahren, wären nicht zu vermeiden. Besonders kritisch wäre die Situation, wenn sich Bahnen in der Haltestelle begegnen. Zusätzliche Verzögerungen des Stadtbahnverkehrs, die ggf. bei der automatischen Freischaltung von

Grünzeiten im Zulauf für Fahrgäste auftreten könnten, ließen sich aber nicht mit unserem Grundprinzip eines schnellen und attraktiven ÖPNVs vereinbaren.

**In Freiburg steht der Vorrang der Stadtbahn vor allen anderen Verkehrsmitteln in der Priorität ganz weit oben.** So bedingt der Vorrang für die Stadtbahn manchmal etwas längere Wartezeiten für die übrigen Verkehrsteilnehmer – im Einzelfall auch für die Zu-Fuß-Gehenden. Dies halten wir im Sinne der Qualität und Attraktivität des ÖPNVs auch unter Berücksichtigung der dortigen hohen Investitions- und Betriebskosten für angemessen.

Wegen der hier nur sehr verkürzt beschriebenen Gesamtproblematik haben wir bisher auf eine einseitige Optimierung zu Gunsten des Fußverkehrs an solchen Haltestellen verzichtet, die im Zuge von koordinierten Strecken liegen. **Außerhalb solch koordinierter Strecken werden von uns an vielen Bedarfsampeln inzwischen verkehrsabhängige Programme eingesetzt, die den Ansprüchen der Zu-Fuß-Gehenden in besonderem Maße Rechnung tragen. Bei diesen modifizierten Programmen wird die Grünphase für den Fußverkehr nach Betätigung der Taster sofort geschaltet, nachdem die zwingend erforderlichen Sicherheitszeiten (Räumzeit und ggf. Mindestfreigabezeit des Fahrverkehrs) abgelaufen sind. Die Wartezeiten liegen dann nur noch bei 5 bis 6 Sekunden. Ältere Signalanlagen, die mit dieser Programmierung noch nicht ausgestattet sind, werden im Rahmen notwendiger Erneuerungen entsprechend umgerüstet.**

Die als Ersatz für die Kronenbrücke eingerichtete Behelfsbrücke über die Dreisam ist seit mehr als 2 Jahren in Betrieb. Dieser Weg ist als Fußweg mit dem Zusatz "Radfahrer frei" ausgeschildert. Bei dieser Regelung ist eine wirkliche, verbindliche Richtungstrennung nicht möglich. Ob die von Ihnen vorgeschlagenen Hinweispfeile von der Mehrzahl der Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden richtig interpretiert und auch beachtet würden, halten wir für fraglich. Unseres Erachtens ist eher zu befürchten, dass es zu Provokationen kommen kann, wenn den Empfehlungen durch die Pfeilmarkierungen nur teilweise gefolgt wird. Nach unseren Beobachtungen war hier trotz der sicherlich nicht einfachen Randbedingungen bislang doch ein vertretbarer Ablauf gewährleistet. Verbesserungen sind in Aussicht, wenn im Herbst der Fuß- und Radverkehr von der Behelfsbrücke auf die neue Kronenbrücke verlegt wird.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Horst Groth

Stadt Freiburg, Abteiltung Verkehrsplanung Garten- und Tiefbauamt

**ZUSAMMENFASSUNG Verfasst vom Jugendbüro**

* Straßenbahnen haben Vorrang vor dem Autoverkehr und den Fuß- und Radverkehr
* Der Autoverkehr ist an den einzelnen Kreuzungen auf einander abgestimmt, so dass ein fließender Verkehr mit grüner Welle verlaufen kann
* Wenn man also den Fußgängern an den Haltestellen Vorrang gewährt kommt es zu großen Rückstau beim Autoverkehr
* Eine automatische Schaltung der Ampeln in Kombination mit den einfahrenden Bahnen könnte auch dazu führen, dass der Straßenbahnverkehr eingeschränkt wird (da vielleicht die Gleise überquert werden müssen)
* An Haltestellen die in weniger viel befahrenen Gegenden liegen gibt es bereits Bedarfsampeln