

**Titel der Drucksache:**  
**Vorfahrt für Fußgänger und Radfahrer**

**Drucksache** **1082/13**  
**Stadtrat** Entscheidungsvorlage  
 öffentlich

Beratungsfolge	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Stadtrat	03.07.2013	öffentlich	Entscheidung

**Beschlussvorschlag**

Der Oberbürgermeister wird aufgefordert:

1. an den Kreuzungen Lichtsignalanlagen (LSA) Nordhäuser Straße/Moskauer Straße (Hauptzugang Thüringenpark und LSA Gothaer Straße/Messe-Parkplatz Nord (Hauptzugang Messe) die Einrichtung von Videotechnik (s. Sachverhalt) zu prüfen und die Kosten zu ermitteln
2. an den Kreuzungen Juri-Gagarin-Ring/ Krämpferstraße und Juri-Gagarin-Ring/ Löberstraße/ Zufahrt Parkplatz Neuwerkstraße die Möglichkeit der Einrichtung einer Diagonalquerung für Fußgänger („Diagonalgrün“) und Radfahrer („Wiener Diagonale“) zu prüfen und die notwendigen Kosten zu ermitteln.

19.06.2013, gez. Grünschneder

Datum, Unterschrift

<b>Nachhaltigkeitscontrolling</b> <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage	<b>Demografisches Controlling</b> <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage			
<b>Finanzielle Auswirkungen</b> <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja →	<b>Nutzen/Einsparung</b> <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, siehe Sachverhalt			
↓	Personal- und Sachkosten (in EUR) / Personalkosteneinsparung (in VbE)			
<b>Deckung im Haushalt</b> <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja	<b>Gesamtkosten</b> <b>EUR</b>			
↓				
	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Verwaltungshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Verwaltungshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Einnahmen	EUR	EUR	EUR	EUR
Vermögenshaushalt Ausgaben	EUR	EUR	EUR	EUR
<input type="checkbox"/> <b>Deckung siehe Entscheidungsvorschlag</b>				

**Fristwahrung**

Ja  Nein

**Anlagenverzeichnis**

**Sachverhalt**

Zu 1. Die Stadt Köln begann seit einiger Zeit mit modernster Videotechnik über ihre Verkehrsbetriebe den Fußgängerverkehr neu zu regeln. Ziel ist, die normale Zeitschaltung von Fußgängerampeln an ausgewählten Stellen an den Bedarf anzupassen. So begann man mit einem Pilotprojekt an der Bahnstation Zoo/Flora. Dort wurde eine Fußgängerampel mit einer Videokamera gekoppelt, die herannahende bzw. sich auf dem Überweg befindliche Personen erkennt und dann die Grünphase entsprechend verlängert. Erst wenn alle Fußgänger die Straße überquert haben, erhalten die wartenden Autofahrer wieder freie Fahrt. Nach Auskunft des Kölner Leiters der Signalplanung, Herrn Rosa, kam es bisher weder zu Rückstaus noch zu Beschwerden von Autofahrern. In der Folge wurden an neuralgischen Orten, wie z.B. Schulen bzw. stark frequentierten Straßenbahn- oder Bushaltestellen weitere Video- Fußgängerampeln eingerichtet. Zusätzliche sind geplant. Rosa bestätigte, dass die Erfahrungen mit den Ampeln sehr gut seien

zu 2. Wer in der Großstadt Fahrrad fährt und sich immer wieder über lange Wartezeiten vor roten Ampeln ärgert, kennt das Problem: Will man eine Kreuzung auf baulich getrennten Fahrradstreifen diagonal überqueren, muss man zwei Grünphasen abwarten und verliert eine Menge Zeit. Wer mit dem Auto fährt, hat es da leichter. Diesen Nachteil will das Institut für Verkehrswissenschaften der

TU Wien gemeinsam mit dem Umweltbundesamt und dem Planungsbüro "Komobile w7" aufheben und setzt dabei auf eine fahrradfreundliche Alternative: Die "Wiener Diagonale", ein Kreuzungs-Ampel-Design, bei dem Radfahrer in einer eigenen Ampelphase diagonal kreuzen können.

Auf einer Straße mit Radwegen in beide Richtungen bestehen zwei Möglichkeiten: Entweder verlaufen zwei getrennte Radwege beidseitig neben den Autofahrbahnen, oder es gibt nur einen breiteren Radweg, auf dem Fahrräder in beide Richtungen fahren dürfen. "Wenn bei einer Kreuzung zwei Radwege in einen einzigen bidirektionalen Radweg zusammengeführt werden, muss man als Radfahrer die Kreuzung in zwei Schritten überqueren, und das kann ziemlich lange dauern. Zudem gibt es wenig Aufstellflächen neben den Fußgängern", weiß Tadej Brezina vom Institut für Verkehrswissenschaften an der TU Wien. Er schlägt daher vor, in solchen Fällen eine dritte Ampelphase einzuführen, bei der Fahrräder auf einem diagonal geführten Radwegstück über die Kreuzung gelangen. Nützlich wäre das besonders dort, wo gut ausgebaute, bidirektionale Radwege (sogenannte "Rad-Highways") aus dem Stadtrand in städtische Straßen münden, auf denen Radwege meist in zwei getrennten Einzelspuren geführt werden.

Statt der üblichen zwei Ampelphasen sind bei der "Wiener Diagonalen" drei vorgesehen: Während der dritten Phase müssten die Autos in alle Richtungen stehen bleiben, Fahrräder könnten diagonal kreuzen und die Fußgänger, deren Schutzwege nicht die diagonale Fahrradspur schneiden, hätten gleichzeitig auch grün. Brezina hat anhand von typischen Verkehrsbedingungen berechnet, wie sich die Wartezeiten an einer Kreuzung durch die Einführung der "Wiener Diagonale" ändern würden. "Der Verkehrsfluss der Autos würde dadurch nicht wesentlich aufgehalten werden, für Fahrräder und Fußgänger würde die Wiener Diagonale jedoch eindeutige Vorteile bringen", ist sich der Verkehrsforscher sicher.

Zusätzlich zur Verbesserung des Verkehrsflusses für Fahrräder sieht Brezina einen Hauptnutzen der Wiener Diagonale in ihrer Signalwirkung: "Es ist eine gut sichtbare Bevorzugung von Radfahrern – vielleicht trägt das zu einem weiteren Umdenken in Richtung ökologische Mobilität bei." Derzeit sind Ampeln üblicherweise auf Autos abgestimmt und so geschaltet, dass man bei einem typischen Verkehrstempo eine "grüne Welle" hat. Beim Radfahren erreicht man diese Geschwindigkeit nicht und muss an vielen Kreuzungen stehen bleiben. "In Aarhus (Dänemark) ist das beispielsweise anders", weiß Tadej Brezina, "dort gibt es grüne Wellen für Radfahrer."

Die Wiener Diagonale könnte darüber hinaus zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu motivieren. Gerade im Bereich der "Pedelecs", der elektrisch unterstützten Fahrräder, gibt es enorme Zuwachsraten. "Durch diese Elektro-Fahrräder können weitere Strecken als bisher ohne Auto zurückgelegt werden, immer mehr Menschen werden auch für den täglichen Weg zur Arbeit aufs Fahrrad umsteigen", meint Brezina. Dieses Wachsen des Fahrradverkehrs müsse freilich auch in der Verkehrsplanung entsprechend berücksichtigt werden. (red, de Standard.at, 13.5.2013; Institut für Verkehrswissenschaften Wien)

Des Weiteren werden bereits in Deutschland derartige Techniken angewandt, z. B in Berlin in Friedrichshain-Kreuzberg. Grund: Fußgänger verunglücken am häufigsten beim Überqueren der Straße. Etwa die Hälfte aller Fußgänger-Unfälle in bundesdeutschen Städten geschehen an Ampeln. Dabei sind links- und rechtsabbiegenden Fahrzeuge für Fußgänger besonders gefährlich.

Deshalb wird seit 1992 per Richtlinie empfohlen, "konfliktfreie Ampeln" (kein gleichzeitiger Abbiegeverkehr), "Rund-um-Grün" (gleichzeitig Fußgänger-Grün in allen Richtungen) oder die "Diagonalquerung" einzurichten.

An der Kreuzung Kochstraße / Ecke Friedrichstraße ist diese Vision Wirklichkeit geworden. Hier ist es den Fußgängern erlaubt, auch diagonal auf dem kürzesten Weg über die Kreuzung zu gehen.

Die Zahl der Unfälle nahm durch diese Maßnahme deutlich ab. Den Fußgängern werden Umwege erspart. Sie können innerhalb einer Grün-Zeit den Kreuzungsbereich wieder verlassen, so wie es auch den Autofahrern in der Regel geboten wird (Quelle: Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung/Umwelt) .