

Anfrage des Bürgermitglieds Holthoff zur Sitzung des Ordnungs- und Verkehrsausschusses am 18.06.2025:

Wechsellichtsignalanlagen an Straßenquerungen

Frage 1:

Warum gibt es Bahnübergänge ohne Schranke oder Ampel nur mit „Blinklichtern“ ausgestattet praktisch nicht im Stadtgebiet, aber für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen, insbesondere an Straßen mit mehr als 2 Fahrspuren, ist genau das der Standard?

Antwort:

Die Form der Signalisierung im Stadtgebiet wird entsprechend der geltenden Richtlinien und gesetzlichen Vorgaben ausgewählt. Bei der technischen Ausstattung von Gleisquerungen wird unterschieden, ob die Bahn mit Zugsicherung oder auf Sicht fährt. Stadt und Straßenbahnen fahren im Bereich der städtischen Verkehrsinfrastruktur in der Regel auf Sicht (Ausnahme sind z. B. die Tunnel). Die in Düsseldorf angewandte Ausstattung von Gleisquerungen für Fußgehende mit Doppelblinkern entspricht den geltenden Vorgaben.

Frage 2:

Wie viele Unfälle gab es in den letzten 10 Jahren dadurch zum Nachteil von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen?

Antwort:

Die Ausstattung von Gleisquerungen entspricht den geltenden Vorschriften und Richtlinien und sind grundsätzlich als sicher einzustufen.

Neben der Ausstattung der Gleisquerung mit gelben Blinklicht sind die Bereiche entsprechend beschildert. Das Verkehrszeichen wird in der Regel zusätzlich als Piktogramm in den Schienenzwischenräumen markiert und der Bord mit „Haifiszähnen“ ausgestattet. Die Signalisierung wird auf mittlerer Höhe (1,20 m) in kleiner Ausführung wiederholt. Ferner ist an jeder signalisierten Querung ein Gong implementiert, der bei annähernder Bahn zusätzlich einen Warnton ausgibt. In Teilen wird die Signalisierung durch geometrische Lösungen (z. B.: Z-Querungen) ergänzt. Insgesamt wird durch die bestehende Ausstattung ein hohes Sicherheitsniveau erreicht.

Eine Auswertung, wie viele Unfälle dadurch zum Nachteil von Fußgehenden und Radfahrenden erfolgten, kann somit nicht bewertet werden. Insgesamt erfasst die Polizei alle Ihr gemeldeten Unfälle und kategorisiert diese nach der Verkehrsart der Unfallbeteiligten sowie nach dem Unfalltyp. Diese Statistik liefert jedoch keine Daten darüber, wie viele Unfälle an Gleisquerungen eines bestimmten Ausstattungstyps erfolgt sind.

Laut aktuellem Verkehrsbericht der Polizei ereigneten sich in den Jahren 2022-2024 insgesamt 46 Unfälle zwischen Fußgehenden und Straßenbahnen. Diese Zahlen beinhalten neben Überschreiten-Unfällen an Gleisquerungen auch andere Unfallarten wie zum Beispiel Unfälle beim Ein- und Aussteigen oder Unfälle in der Straßenbahn durch Abbremsen der Bahn.

Frage 3:

Was wären alternative Möglichkeiten, mehr Sicherheit für die Fußgänger*innen zu schaffen, wie zum Beispiel echtes rot/grün-Licht über die Gleisführungen, wie an der Kreuzung Linienstraße/Kruppstraße, kein Grünlicht über die Fahrbahnen, wenn eine Bahn in Mittellage durchfährt oder Grün in einem Zug über die Straße, wie es auch für Autos üblich ist (Stichworte: „Wege für alle“, „Gleichberechtigung der Verkehre“)?

Antwort:

Alternativ zur Unterstützung der Vorrangregelung für die Tram mit Doppelblinkern können an Gleisquerungen im städtischen Bereich auch Rot-Dunkel-Schaltungen eingesetzt werden.

Im Rahmen einer BAST-Studie aus dem Jahr 2018 wurden beide Formen der Signalisierung evaluiert. Dabei kam heraus, dass die Befolgung beider Signalisierungen ähnlich hoch war. Die Signalisierung mit Doppelblinken wurde sogar etwas stärker beachtet.

Die Implementierung einer anderen Signalisierungsform in Düsseldorf wäre hinsichtlich des Nutzens sowie unter Beachtung der hohen Kosten für die notwendigen Anpassungen im Stadtgebiet abzuwägen. Auch sollte berücksichtigt werden, dass möglichst eine einheitliche Form der Ausstattung anzustreben ist.

Im benannten Beispiel Kruppstraße/Linienstraße wird die Straßenbahn nicht auf einem besonderen Bahnkörper geführt, sondern auf der Straße. Der Fußgehende wird hier mit einem entsprechenden Signal (Rot-Gelb-Grün) über den Straßenteil geführt.

Bei der Planung von Signalsteuerungen wird die Qualität der Verkehrsabwicklung für alle Verkehrsteilnehmenden miteinander entsprechend den bestehenden Regelwerken im Sinne des Mottos „Wege Für Alle“ abgewägt. Dies beinhaltet vor Allem eine entsprechend kurze Wartezeit für den Fußverkehr sowie nach Möglichkeit einer Führung über die Straße in einem Zug.

Die Rotschaltung einer gesamten Fußgehendenquerung über einen Straßenquerschnitt mit besonderem Gleiskörper in Mittellage wird bei durchfahrender Bahn auf freier Strecken nach Möglichkeit bereits heute umgesetzt. In Haltestellenbereichen kann dies jedoch kontraproduktiv sein, da Fußgehende die einfahrende Bahn erreichen wollen und durch eine künstliche Rotschaltung einer Fußgehendfurt trotz fehlender Feindlichkeit die Akzeptanz und somit die Beachtung der Signale herabgesetzt wird.