



öffentlich

Betreff:

Fahrrad- und fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen

Einreicher: Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, Die Linke

Erstellungsdatum: 15.02.2022

Freigabedatum:

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
02.03.2022	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt zu untersuchen, wie die Programmierung von Ampeln im Stadtgebiet unter der Prämisse eines flüssigen und sicheren Rad- und Fußverkehrs zu ändern ist. Hierzu zählen unter anderem folgende Maßnahmen:

- Grüne Welle für Radfahrende an geeigneten Straßen, z.B. Breite Straße.
- Auskömmliche Grünphasen für Fahrradampeln, möglichst exklusive Grünphasen an gefährlichen Kreuzungen, d.h. Phasen mit „grün“ für Rad- und Fußverkehr, und „rot“ für KFZ.
- An Stellen mit hohem Radverkehrsaufkommen, z.B. im Innenstadtbereich, konsequente Optimierung von Ampelschaltungen auf flüssigen Radverkehr.
- Anpassung von Bedarfsampeln und verkehrsabhängiger Signalsteuerung an die Bedürfnisse des Rad- und Fußverkehrs, sowie Prüfung automatischer Ermittlung der Bedarfe, z.B. durch optische Methoden oder Erfassung von Mobiltelefonen.

Schließlich soll ein Modellversuch „Dauergrün für Fuß- und Radverkehr“ an geeigneten Stellen gemäß Karlsruher Vorbild initiiert werden.

Dem Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität (KUM) ist bis Mai 2022 Bericht zu erstatten.

gez. Saskia Hüneke Gert Zöller
Fraktionsvorsitzende/r
Bündnis 90/Die Grünen

Sigrid Müller Stefan Wollenberg
Fraktionsvorsitzende/r
Die Linke

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:



Termin: Mai 2022

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

Begründung:

Bislang folgt die Schaltung von Ampeln im Wesentlichen der Prämisse eines möglichst flüssigen KFZ-Verkehrs, dem sich Personen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, unterzuordnen haben. Es verwundert daher nicht, dass Potsdam im Fahrradklimatest des ADFC aus dem Jahr 2020 bei der Bewertung der „Ampelschaltungen für Radfahrer/innen“ die Note 4,4 (also „vier minus“ im Schulnotensystem) bekommen hat. Da der Anteil des Radverkehrs im Modal Split von Potsdam allein zwischen 2013 und 2018 von 14% auf 23% gestiegen ist, sollte auch die Attraktivierung des Radverkehrs durch geeignete Ampelschaltungen eine höhere Gewichtung als bisher bekommen. Insbesondere in Bereichen mit hohem Anteil an Fuß- und Radverkehr sollten die Ampelschaltungen konsequent auf die Bedürfnisse dieser Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer abgestimmt werden. Besonders naheliegend ist hier die „grüne Welle“ für den Radverkehr, die schon im Radverkehrskonzept von 2017 für die Breite Straße vorgeschlagen wird.

Zur Erhöhung der Sicherheit sollte der Rad- und Fußverkehr an gefährlichen Kreuzungen zudem exklusive Grünphasen bekommen, etwa an der Kreuzung Alleestraße/Große Weinmeisterstraße, an der Radfahrende – mit „grün“ – von entgegenkommenden linksabbiegenden KFZ häufig übersehen werden, zumal die Kreuzung oft durch stehende KFZ blockiert ist.

Sogenannte Bedarfsampeln für Fuß- und Radverkehr zur Querung von Straßen stellen oft ein besonders ineffizientes Mittel der Verkehrsregelung dar: Wird kurze Zeit nach einer Grünphase Bedarf angemeldet, entstehen relativ lange Wartezeiten; in der Folge wird die Straße nicht selten einfach bei „rot“ überquert und die angeforderte Grünphase unterbricht später den KFZ-Verkehr, obwohl sie dann nicht mehr benötigt wird. Hier erscheinen flexible Schaltungen sinnvoll, die angemessene Warte- und Querungszeiten sicherstellen. Zur Querung verkehrsreicher Straßen (z.B. Schopenhauerstraße, Höhe Brandenburger Tor) sind feste Grünphasen für Fuß- und Radverkehr ohne Bedarfsanmeldung angebracht, während nachts eine komplette Abschaltung erfolgen kann.

Bei verkehrsabhängiger Signalsteuerung dient lediglich die Erfassung des KFZ-Verkehrs, in der Regel durch Induktionsschleifen, als Grundlage für die Ampelschaltung. Moderne digitale, und zugleich kostengünstigere Instrumente können auch den Radverkehr erkennen und bei den Ampelschaltungen angemessen berücksichtigen. Bei einer entsprechenden Prüfung für Potsdam kann auf ein vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gefördertes Projekt der Stadt Oldenburg zurückgegriffen werden: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/detektion-des-radverkehrs-durch-waermebildkamas>

Weiterhin soll ein wissenschaftlich begleitetes Pilotprojekt „Dauergrün für Fuß- und Radverkehr“ an geeigneten Stellen initiiert werden, so wie es die Stadt Karlsruhe in Kooperation mit der Hochschule Karlsruhe unter dem Namen „Grünes Licht“ derzeit durchführt, <https://www.karlsruhe.de/b3/mobilitaet/zufuss.de>: während der Fuß- und Radverkehr „dauergrün“ hat, müssen KFZ Bedarf anmelden.