



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.



- Änderungsantrag  
 Ergänzungsantrag  
 Neue Fassung

öffentlich

Einreicher: Fraktion CDU

**Betreff: Fahrrad- und fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen**

Erstellungsdatum 01.03.2022

Eingang 502:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
02.03.2022	Stadtverordnetenversammlung		x

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, im Rahmen der Weiterentwicklung des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr, die Schaltung und Steuerung der Lichtsignalanlagen an den Potsdamer Kreuzungen für den Fahrrad- und Fußverkehr dahingehend so zu optimieren, dass für alle Verkehrsarten ein bestmöglicher Verkehrsfluss erreicht wird. Dabei sind soweit wie möglich smarte Lösungen zu berücksichtigen und einzusetzen.

Begründung:

Der Verkehrsfluss ist für alle Verkehrsarten ein wichtiges Kriterium, die Akzeptanz, Sicherheit und Effizienz zu gewährleisten. Dabei spielen die Knotenpunkte eine entscheidende Rolle. In Ballungsräumen ist ein Ausbau des vorhandenen Verkehrsnetzes nur noch bedingt, in Städten meist kaum noch möglich. Unabdingbar ist daher eine „intelligente“ und effiziente Nutzung der vorhandenen Infrastruktur. Dabei kommt der Vernetzung, der häufig noch getrennt betrachteten Komponenten Informationstechnik/Telematik, Fahrzeugtechnik und ihre verkehrlichen Wirkungen, eine entscheidende Rolle zu. Hierin besteht ein erhebliches Chancenpotential. Bereits heute steht fest, dass typische Staus vermieden werden können. Für unsere durch die Wasserlage verkehrlich besonders belastete Stadt, biete sich daher an, moderne Technik einzusetzen. Bei der Weiterentwicklung des Stadtentwicklungskonzeptes Verkehr sollte die Planung und der Einsatz modernster Methoden daher selbstverständlich sein und in besonderem Masse berücksichtigt werden.

gez.  
Fraktionsvorsitzender Matthias Finken

\_\_\_\_\_  
Unterschrift