



## Protokollauszug

aus der

27. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Klima, Umwelt und Mobilität  
vom 24.03.2022

---

öffentlich

**Top 3.8    Fahrrad- und fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen  
22/SVV/0157  
geändert beschlossen**

Herr Dr. Zöllner bringt den Antrag ein und begründet ihn. Zielstellung des Prüfauftrages sei die stärkere Berücksichtigung des Umweltverbundes, hierzu sei ein Umdenken erforderlich. Die Terminsetzung im Antrag wird von Mai auf August 2022 geändert. Dem Änderungsantrag der CDU-Fraktion „für alle Verkehrsarten den bestmöglichen Verkehrsfluss zu erreichen“ ist nicht umsetzbar und sei abzulehnen.

Herr Finken bringt den Änderungsantrag der CDU-Fraktion vom 1.3.22 ein:

„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.“

Der Antrag solle als Durchführungsauftrag verstanden werden, welcher im Stadtentwicklungskonzept Verkehr Berücksichtigung finden soll. Zielstellung sei es, keine Priorisierung bestimmter Verkehrsarten vorzunehmen und stadtweit typische Staus zu verhindern.

Herr Schenke (Fachbereich Mobilität und Infrastruktur) bestätigt, dass die Lichtsignalanlagen ein wichtiges Element des städtischen Verkehrsmanagements sind und die Aufgabe haben, den Verkehr an den Kreuzungen innerhalb eines Straßennetzes möglichst effizient, sicher und umweltschonend abzuwickeln. Dabei müssen die Interessen von vielen verschiedenen Verkehrsteilnehmern berücksichtigt und in einer Steuerung vereint werden: Die Ampelsteuerung des Kraftfahrzeugverkehrs, des öffentlichen Personennahverkehrs sowie von Fußgängern und Radfahrern werden bestmöglich aufeinander abgestimmt. Gleichfalls soll und wird dabei die Leistungsfähigkeit, also der Kfz-Verkehrsfluss, die bedarfsgerechte Abwicklung des ÖPNV und möglichst geringe Wartezeiten für Fußgänger sowie Radfahrer, gewährleistet. Seit Jahren entwickelt die Stadtverwaltung Steuerungen für die städtischen Lichtsignalanlagen dahingehend, dass neben einer guten Bevorrechtigung des ÖPNV Grüne Wellen für den Individualverkehr und für den Radverkehr umgesetzt, als auch die Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer möglichst kurzgehalten werden. Bei Neu- und Umplanungen werden diese Prämissen zur Förderung des Umweltverbundes berücksichtigt. Dem Antrag der Fraktionen Bündnis 80/Die Grünen, Die LINKE mit der geänderten Terminstellung auf August 2022 könne gefolgt werden. Hingegen wird empfohlen, den Antrag der CDU-Fraktion abzulehnen.

Nach weiterer kurzer Diskussion stellt Herr Finken den Geschäftsordnungsantrag beide Anträge für „durch Verwaltungshandeln erledigt“ zu erklären

Dafür spricht niemand.

Dagegen spricht Herr Dr. Zöllner

Abstimmungsergebnis des Geschäftsordnungsantrages: 3/5/0 – damit abgelehnt.

Nach weiteren kurzem Meinungs austausch stellt der Vorsitzende den Antrag der CDU-Fraktion zur Abstimmung:

Abstimmungsergebnis: 3/5/0 – damit abgelehnt

Der Ausschussvorsitzende stellt den geänderten Antrag 22/SVV/0157 zur Abstimmung:

Der Ausschuss für Klima, Umwelt und Mobilität empfiehlt der Stadtverordnetenversammlung, wie folgt zu 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 **August** 2022 Bericht zu erstatten.

**Abstimmungsergebnis:**

Zustimmung: **5**

Ablehnung: **2**

Stimmenthaltung: **1**