



**Allgemeiner
Deutscher
Fahrrad-Club**

ADFC Leipzig e.V., Grünewaldstr. 19, 04103 Leipzig

ADFC Leipzig e.V.
Grünewaldstraße 19
04103 Leipzig

Leipzig, 14. Mai 2002

Signalisierung für und gegen Nichtmotorisierte

Mit der Aktion „Sinnlos-Ampeln“ hatte die Leipziger Volkszeitung Ende 1999 ihre Leser aufgerufen, sich über nicht einsehbare Wartezeiten an Ampeln zu beschweren. Das Echo war überwältigend – vor allem von Kraftfahrern, aber auch von Bürgern, die in der Stadt nicht (nur) mit dem Auto unterwegs sind. In der Zeitung ist über die Sichten der Letztgenannten so gut wie nichts berichtet worden. Auch die von der Verwaltung im Ergebnis der Aktion tatsächlich umgesetzten Veränderungen an Ampelschaltungen pro nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer waren vom Umfang und Effekt her enttäuschend.

Der jetzt vorgelegte Abschlussbericht der Projektgruppe „Lichtsignalanlagen 2000“ der Stadtverwaltung ist willkommene Gelegenheit, noch vorhandene Defizite im Komfort und in der Verkehrssicherheit der Radfahrer und Fußgänger an Leipziger Lichtsignalanlagen erneut in den Diskussionsprozess einzubringen.

Ziel der hiermit vorgelegten Ausarbeitung ist es nicht, Maximalforderungen durchzusetzen. Aber es muss endlich ein fairer Kompromiss zwischen den Anforderungen aller Verkehrsarten erreicht werden. Dabei müssen die gesetzlichen Vorgaben ebenso wie die durch Stadtratsbeschlüsse festgelegten Rahmenbedingungen zum Maßstab des Verwaltungshandelns gemacht werden. Nötig ist die zeitnahe Abarbeitung aller Kritikpunkte. Konkrete Terminstellungen sind für die Realisierung nötig. Bei der

Telefon (03 41) 22 54 03 13
Telefax (03 41) 22 54 03 14
E-Mail info@adfc-leipzig.de
Internet www.adfc-leipzig.de

Öffnungszeiten
Büro + Selbsthilfwerkstatt
Di + Do. 14 –18 Uhr

Bankverbindung:
Sparkasse Leipzig
BLZ: 860 555 92
Konto-Nr.: 113 113 1661

Umsetzung sollte unterschieden werden zwischen Sofort-Maßnahmen (ohne Umbauten), solchen mit geringem und denen mit erheblichem baulichen Aufwand.

1. Fußgänger-Wartezeiten

Das ist der Signalparameter, der die meisten Menschen berührt (sofern sie nicht ausschließlich das Auto benutzen) und der – vom Ansatz her – auch am einfachsten überschaubar ist. Für Leipzig gelten dazu folgende Rahmenbedingungen:

- Richtlinien für Lichtsignalanlagen – RiLSA, Ausgabe 1992, das ist die für alle Planungen bundesweit verbindliche Richtlinie: „... sollte für Fußgänger und Radfahrer die **maximale Sperrzeit 60 s nicht überschreiten.**“
- Umweltqualitätsziele und -standards für die Stadt Leipzig. – Stadtratsbeschluss 1996: **Richtwert = 40 s**
- Leitlinien und Maßnahmen zur Sicherung und Förderung des Fußgängerverkehrs in Leipzig. – Informationsvorlage Dezember 1999: **Zielwert = 30 s.**
Standard an reinen Fußgängerampeln soll „**Sofortgrün auf Anforderung**“ sein, für Ausnahmefälle gilt ein Zielwert von maximal 30 s.

Die Leipziger Realitäten stehen in deutlichem Kontrast zu diesen Vorgaben. Beim nachfolgenden Vergleich wird zwischen voll signalisierten Knotenpunkten und reinen Fußgänger-Ampeln unterschieden.

a) Signalisierte Knoten

An großen Kreuzungen in Leipzig liegen die Umlaufzeiten i. d. R. bei 90 s und mehr – und bedingen damit zwangsläufig extreme Wartezeiten für Fußgänger (und Radfahrer). Die Problemlösung findet sich in der RiLSA: „*Lassen sich Wartezeiten von mehr als 60 s nicht vermeiden, so ist zu prüfen, ob Fußgängern innerhalb einer Umlaufzeit zweimal eine kurze Freigabezeit („Doppelanwurf“) gegeben werden kann.*“

In Leipzig gibt es – soweit uns bekannt – bisher nur ein einzige Stelle mit einer solchen für Zufußgehende attraktiven Ampelschaltung: an der Fußgänger-Ampel am Tröndlinring (und dort auch nur an der südlichen Querungsstelle). Es existieren also noch viele bisher ungenutzte Reserven zur Verkürzung der Wartezeiten über „Doppelanwurf“, besonders am

- Westplatz
- Waldplatz
- Berliner/Wittenberger Straße
- Mockau Post
- Bayrischer Platz
- alle Ampelregelungen am Promenadenring

Statt des fußgängerfreundlichen „Doppelanwurf“ gibt (oder gab?) es in Leipzig an verschiedenen Knoten sogar das absolute Gegenteil: **Fußgängergrün erst im 2. Umlauf** nach der Anforderung! Solche schikanösen Regelungen sind nicht nur das Gegenteil von der in den Verkehrspolitischen Leitlinien fest geschriebenen Förderung der umweltschonenden Verkehrsarten; sie provozieren häufig Regelverstöße und bedeuten so auch ein latentes Sicherheitsrisiko. Zu diesem Punkt können allerdings im Moment keine konkreten Fallbeispiele benannt werden.

Forderung:

1. Zusammenstellung aller Ampelregelungen mit für Grün-Freigabe nach Anforderung erst im 2. Umlauf und generelle Beseitigung solcher Schaltungen
2. Konkrete Überprüfung der Abweichungen von den o. g. Vorgaben für die Fußgänger-Wartezeit und Prüfung der Möglichkeiten für einen Doppelanwurf an allen Knoten mit Überschreitung dieser Vorgaben
3. Offenlegung der Prüfergebnisse einschließlich der möglichen Verluste in der Kfz-Durchlassfähigkeit.

b) Fußgänger-Signalanlagen (FSA)

Die eingangs genannten Vorgaben für reine Fuß- (und Rad-)Ampeln sind in Leipzig zumeist nicht erfüllt. Permanente Beschwerden über zu lange Wartezeiten gibt es beispielsweise an den beiden FSA am Schleußiger Weg seit ihrer Installation.

Forderung:

1. Zusammenstellung aller vorhandenen FSA mit Auflistung der entsprechenden Wartezeiten
2. Vergleich der tatsächlichen Wartezeiten mit den Vorgaben der Leitlinien
3. Ausnahmen ausschließlich bei Signalanforderung durch Bahn und Bus
4. konkrete fachliche Begründung, wo die Einhaltung der o. g. Vorgaben nicht möglich ist.

2. „Schlafende Ampeln“

Besonders an Straßen, wo die Autos gewöhnlich im Pulk fahren und – generell – in den „Schwachverkehrszeiten“ hat die Akzeptanz der Signalschaltungen an FSA durch Fußgänger und Radfahrer in den letzten Jahren mehr und mehr abgenommen und ist inzwischen auf einem geradezu erschreckenden Niveau gelandet. – Typische Beispiele, wo das gut beobachtet werden kann, sind:

- Ringquerungen am Hauptbahnhof
- Georgiring/Schwanenteich
- Haltestellen-Zugänge am Wilhelm-Leuschner-Platz

- Prager Straße/Zillerstraße
- Friedrich-Ebert-Straße/Manetstraße
- Querungsstellen der Ratzelstraße

Die Stadtverwaltung scheint dieses massenhafte Akzeptanz- und Verkehrssicherheits-Problem nicht zu berühren. Dabei bietet sich als Problemlösung die Betriebsart mit der **Grundstellung „Alles-DUNKEL“** gemäß RiLSA geradezu an. Die Ampel wird hier nur dann in Betrieb gesetzt, wenn Nichtmotorisierte eine gesicherte Querung angefordert haben. *„Um den Fußgängern zu verdeutlichen, dass die Anlage betriebsbereit ist, kann ein entsprechender Hinweis angebracht werden.“* (Zitat aus RiLSA).

Trotz von uns immer wieder vorgebrachter Forderungen hat die Verwaltung solche RiLSA-konformen Lösungen bisher standhaft abgelehnt.

Für eine *„durch den Kfz-Verkehr weniger stark belastete Straße“* empfiehlt die RiLSA sogar die für Querende noch attraktivere Variante mit **Grundstellung „Alles-ROT“**. Bei dieser Schaltung ist Sofort-Grün für Fußgänger, ohne vorgeschaltete Gelb-Zeit (für den Kfz-Verkehr), möglich. Sehr gute Einsatzmöglichkeiten für diese Betriebsart bieten sich z. B. für folgende FSA an – zumindest für die „Schwachverkehrszeiten“, wenn das komplette Abschalten der Anlage (noch) nicht angebracht ist:

- Gohliser Straße/Menckestraße
- Karl-Liebknecht-Straße/Steinstraße
- Lindenallee/Heinkstraße
- Täubchenweg/Heinrichstraße
- Probstheidaer Straße/Frau-Holle-Weg
- Wurzener Straße/Dorfstraße

An verschiedenen Radfahrer-Ampeln gibt es massiv Rotfahren provozierende Schaltungen mit der Grundstellung **„DUNKEL für Kfz/ROT für Rad“**, z. B. in der

- Messe-Allee/Anbindung B 2
- auf der Berliner Brücke

Der in der städtischen AG Rad eingebrachte Vorschlag zur Änderung der Betriebsart an diesen Stellen in „Alles-DUNKEL“ ist von der Verwaltung abgelehnt worden. Uns ist auch bekannt, dass eine gleichartige Forderung des Bürgervereins Gohlis für die FSA in der Gohliser Straße gleichermaßen abgelehnt worden ist.

Forderung: Überprüfung aller FSA und der Radfahrer-Ampeln des o. g. Typs auf die Einsatzmöglichkeiten der beiden o. g. Betriebsarten als „schlafende Ampel“. Dabei Berücksichtigung des Anteils der Rotläufer und Rotfahrer bei der Rangfolge der Umsetzung.

3. „Bettelampeln“

Ampeln, bei denen sich Fußgänger oder Radfahrer ihre Grünfreigabe anfordern müssen, sind bei vielen Benutzern nicht sonderlich beliebt (daher die o. g. Bezeichnung). Noch ärgerlicher ist es, wenn nicht erkennbar ist, ob der Anforderungs-Schalter tatsächlich betätigt werden muss oder nicht.

Für Radfahrer ist der Zwang zur Grünanforderung besonders unkomfortabel. Deshalb wird auch bei modernen Anlagen die Signal-Anforderung über Induktionsschleifen geregelt – teilweise bei uns allerdings nicht, trotz vorliegender Voraussetzungen. Gemäß RiLSA sollen bei der gemeinsamen Signalisierung der Radfahrer mit den Fußgängern *„parallel geführte Fußgänger- und Fahrzeugströme ... grundsätzlich gleichzeitig freigegeben“* werden *„und zwar auch dann, wenn eine Freigabezeit nur von Fußgängern oder nur von Fahrzeugen angefordert wurde.“* Damit würde die Notwendigkeit einer Betätigung des Anforderungsschalters i. d. R. entfallen. Diese Vorgaben zur Vermeidung unnötiger Grün-Anforderung durch Fußgänger und Radfahrer werden teilweise nicht befolgt.

Forderung:

1. Zusammenstellung aller Stellen mit Anforderungsschaltern für Radler und Prüfung der Möglichkeiten für Induktionsschleifen
2. Änderung der Signalprogramme für alle Stellen, an denen die o. g. verbindlichen Festlegungen der RiLSA über grundsätzlich gleichzeitige Freigabe nicht erfüllt sind.
3. Nachrüstung aller Ampeln , an denen Anforderungsschalter existieren (und bleiben sollen) mit Anzeigen darüber, ob eine Freigabe kommt oder erst angefordert werden muss.

4. Zugang zur Straßenbahn

Haltestellen-Inseln ermöglichen einen schnelleren Fahrgastwechsel gegenüber dem früher üblichen Zustieg vom Bürgersteig aus. Die seit der Wende zahlreich gebauten Inseln haben so merklich zur Beschleunigung der Straßenbahn beigetragen. Der Fahrgast aber, den seine „Tür-zu-Tür-Reisezeit“ natürlich viel mehr als die Geschwindigkeit der Bahn interessiert, ist dabei systematisch „entschleunigt“ worden! – Warum?

An der traditionellen Haltestelle hat der Fahrgast ein „Recht“ über die Fahrbahn hinweg in die ankommende Bahn einzusteigen. Dies gilt auch für „Laufeinsteiger“, die gleichzeitig mit der Bahn die Haltestelle erreichen. An Haltestellen-Inseln bleiben diese Bedingungen nur erhalten, wenn der Zugang über Ampel gesichert ist und „die

Freigabezeiten über die Fahrbahnen so geschaltet werden, dass eine einfahrende Straßenbahn oder ein Bus von den am Fahrbahnrand wartenden Fahrgästen auch noch erreicht werden kann.“ (Zitat aus RiLSA). Da in Leipzig diese strikte Vorgabe der Richtlinie (fast?) grundsätzlich ignoriert wird, bleibt dem „Laufesteiger“ nur, auf „sein“ Grün oder auf einen verständnisvollen Autofahrer zu warten. Oder aber er riskiert die Fahrbahn-Querung in irgend einer Lücke im Kfz-Strom ...

Forderung: Änderung der Ampelschaltungen am Zugang zu Haltestellen-Inseln entsprechend der Vorgaben der RiLSA so, dass ein gesichertes Zusteigen auch für „Laufesteiger“, möglichst von beiden Seiten aus, möglich ist, zumindest an einem Ende der Haltestelle.

5. Freie Rechtsabbieger

Wenn Spuren für rechts abbiegende Fahrzeuge vom übrigen Knoten durch eine Dreieck-Insel getrennt sind, müssen sie nicht zwingend signalisiert werden. Der gemäß § 9, Absatz 3, StVO gegebene Vorrang gegenüber abbiegenden Fahrzeugen kann für Zufußgehende über einen Zebrastreifen und für Radfahrende über eine entsprechend angepasste markierte Führung deutlich gemacht werden. Mit solchen Regelungen lassen sich für alle Verkehrsteilnehmer unnötige Wartezeiten vermeiden.

Solche signalisierten Rechtsabbiege-Spuren, an denen alle Verkehrsteilnehmer häufig nur „dumm ´rum stehen“ und die deshalb auch von Fußgängern wie Radfahrern sehr schlecht akzeptiert werden, gibt es u. a. am

- Hauptbahnhof/Zufahrt Parkhaus West
- Goedelerring/Pfaffendorfer Straße (soll demnächst umgebaut werden)
- Ostplatz
- Prager Straße/Semmelweisstraße
- Karl-Heine-Straße/Engertstraße
- Permoser Straße/Zufahrt PC
- Permoser Straße/Paunsdorfer Allee

Forderung: Überprüfung aller signalisierten freien Rechtsabbieger auf eine Verkehrsregelung ohne Signalisierung oder einen Rückbau des freien Rechtsabbiegers

6. Umwegige Radfahrer-Führungen

An verschiedenen Knoten gibt es mehr oder weniger weit abgesetzte Führungen für Radfahrer über die einmündenden Straßen. Da dort zumeist auch kein konfliktfreies

Grün für gerade aus fahrende Radfahrer geschaltet ist, existiert da ein latentes Unfallpotential mit abbiegenden Kfz. Das betrifft z. B.

- Schleußiger Weg/Schnorrstraße
- Eutritzscher Straße/Roscherstraße
- Prager Straße/Karl-Sigismund-Straße

Die Sicherheitsdefizite, insbesondere am erstgenannten Knoten, sind seit Jahren bekannt, aber nicht behoben.

An anderen Knoten gibt es massive Nicht-Akzeptanz der vorgegebenen extrem umwegigen Führung durch Radfahrende (und damit natürlich auch ein latentes Unfallrisiko) und zwar insbesondere am

- Ostplatz
- Prager Straße/Semmelweisstraße

Forderung: Entschärfung des Unfallpotentials durch

1. Maximierung des Grünvorlaufs für Radfahrer
2. Schaltung konfliktfreies Grün für geradeaus fahrende Radfahrer
3. Umbau des Knotens entsprechend modernen Planungsansätzen und/oder
4. Führung des Radverkehrs gemeinsam mit den Kfz (wobei „nur“ die Räumzeit angepasst und das Benutzungsgebot für die bisherige Radfahrer-Führung aufgehoben werden muss)

7. Unfallträchtige Ampelschaltungen

An Knoten mit hohem Aufkommen geradeaus fahrender Radler und gleichzeitig starkem Kfz-Abbiegeverkehr erreicht das Konfliktpotential Rad/Kfz derartige Größenordnungen, dass ein tatsächlich stattfindender Unfall im Grunde nur eine Frage der Zeit ist. Sinngemäß: 100.000 mal geht's gut und beim nächsten Mal eben nicht ... Schreckliches Beispiel für diese Art Sicherheitsdefizit ist der Tod einer Radfahrerin an der Einmündung Gerichtsweg/Prager Straße.

Forderung: Unter o. g. Bedingungen ist konfliktfreies Grün für geradeaus fahrende Radler zwingend. Um die nötige Akzeptanz der dann zwangsläufig längeren Wartezeiten durch die Radfahrer zu erreichen, muss diese Regelung mit „Doppelanwurf“ für Radfahrer gekoppelt werden.

8. Grünpfeil vor Radwegen

Die gravierendste Unfall-Gefährdung für Radfahrende in Zusammenhang mit Signalregelungen kommt zuletzt. – Was hat der ADFC nicht schon alles versucht, damit die haarsträubenden Sicherheitsdefizite bei der Kombination von Grünpfeil und Zweirichtungs-Radverkehr endlich beseitigt werden! – Wir haben

- dies – wieder und wieder – in der AG Rad thematisiert. – Als das nichts half
- das Straßenbauamt angeschrieben. – Als auch das nicht weiterführte
- den Planungsbeigeordneten wie auch den Leiter des Amtes für Verkehrsplanung um Einflußnahme ersucht,
- den Leiter der Verkehrsüberwachung der Polizeidirektion um Hilfe gebeten,
- dies im Lenkungsausschuss „Verkehrssicherheit in Sachsen“ angesprochen,
- schon 1998, und wiederholt, in unserer Verbandszeitschrift „Radreport“ auf die Brisanz aufmerksam gemacht.

Effekt: Absolut Null. Im Gegenteil: Unverdrossen wird der Grünpfeil sogar weiter an Zweirichtungs-Radwegen montiert! Jüngstes (uns bekannt gewordenes) Beispiel: Johannisplatz/Querstraße. – Das verstehe, wer will, denn

1. die Verwaltungsvorschrift zur StVO kann dazu gar nicht eindeutiger sein: „ ... darf nicht verwendet werden, wenn ... der freigegebene Fahrradverkehr auf dem zu kreuzenden Radweg für beide Richtungen zugelassen ist oder der Fahrradverkehr trotz Verbotes in der Gegenrichtung in erheblichem Umfang stattfindet und durch geeignete Maßnahmen nicht ausreichend eingeschränkt werden kann ...“
2. in dem offiziellen Kommentar zur StVO (siehe Bouska: „StVO – Straßenverkehrs-Ordnung“, 19. Auflage, 2001) heißt es dazu: „Die VwV-StVO (RdNr. 27-37 zu § 37) enthält strikte Vorgaben für die Anwendung der „Grünpfeilschildregelung“. Diese Anweisungen sind streng zu beachten; Verstöße sind Amtspflichtverletzung, die zu zivil- und strafrechtlicher Haftung führen können.“
3. es sind zwei Unfälle mit schwer verletzten Leipziger Radfahrern aktenkundig, ohne dass an den Unglück-Stellen das Blechschild abmontiert worden wäre. (Weitere Unfälle sind uns bisher nicht bekannt.)

Zu einer Umfrage im Radreport (Heft 2/01, S. 5), ob es solche Verstöße gegen die gesetzlichen Vorgaben auch in anderen (sächsischen) Städten gibt, hat der ADFC keine Rückäußerungen bekommen. Möglicherweise ist Leipzig also ein Sonderfall mit derartiger „Inflation“ des Grünpfeils – unter Inkaufnahme von Verletzungen nicht nur der Amtspflichten sondern nachweislich auch von Radfahrenden!

Forderung: Umgehende Entfernung des Grünpfeils an allen Stellen mit merklichem Zweirichtungs-Radverkehr.