



## Verwaltungsstandpunkt-Nr. VII-A-08766-VSP-01

Status: öffentlich

Eingereicht von:  
**Dezernat Stadtentwicklung und Bau**

Stammbaum:  
VII-A-08766 Fraktion DIE LINKE  
VII-A-08766-VSP-01 Dezernat  
Stadtentwicklung und Bau

Betreff:  
**Fußgängerfreundliche Ampeln**

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten):  
Gremium

DB OBM - Vorabstimmung  
Dienstberatung des Oberbürgermeisters  
FA Stadtentwicklung und Bau  
Ratsversammlung

Voraussichtlicher  
Sitzungstermin

28.09.2023  
18.10.2023

Zuständigkeit

Vorberatung  
Bestätigung  
Vorberatung  
Beschlussfassung

### Rechtliche Konsequenzen

Der gemäß Ursprungsantrag gefasste Beschluss wäre

Rechtswidrig und/oder

Nachteilig für die Stadt Leipzig.

Zustimmung

Ablehnung

Zustimmung mit Ergänzung

Sachverhalt bereits berücksichtigt

Alternativvorschlag

Sachstandsbericht

### Beschlussvorschlag

- Bei jeder Erarbeitung einer Lichtsignalsteuerung werden die Belange des Fußverkehrs in den Vordergrund gestellt und unter Berücksichtigung der Anforderungen des ÖPNV und des Radverkehrs soweit wie möglich fußverkehrsfreundliche Steuerungen mit kurzen Wartezeiten und ausreichend Grünzeiten erarbeitet.
- Als Pilotprojekt wird ein erster Standort für eine Diagonalquerung identifiziert und dafür eine Planung unter Einbezug der Anlieger und der Öffentlichkeit sowie der Interessensverbände entwickelt.

### Räumlicher Bezug

Stadtgebiet

### Zusammenfassung

Anlass der Vorlage:

Rechtliche Vorschriften

Stadtratsbeschluss

Verwaltungshandeln

Sonstiges: Antrag

Die Belange des Fußverkehrs sollen bei Ampelschaltungen besondere Berücksichtigung finden, dies entspricht auch bereits vielfach der Praxis. Diagonalquerungen können für den Fußverkehr von Vorteil sein, verlängern aber für alle anderen Verkehrsarten die Wartezeiten und sind daher gerade aus dem Blickwinkel des Umweltverbundes mit ÖPNV und Radverkehr nicht beliebig einsetzbar. Es soll ein Pilotprojekt definiert und umgesetzt werden.

## Finanzielle Auswirkungen

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	wenn ja,
Kostengünstigere Alternativen geprüft	<input type="checkbox"/>	nein	ja, Ergebnis siehe Anlage zur Begründung
Folgen bei Ablehnung	<input type="checkbox"/>	nein	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Handelt es sich um eine Investition (damit aktivierungspflichtig)?	<input type="checkbox"/>	nein	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

Im Haushalt wirksam		von	bis	Höhe in EUR	wo veranschlagt
Ergebnishaushalt	Erträge				
	Aufwendungen				
Finanzhaushalt	Einzahlungen				
	Auszahlungen				
Entstehen Folgekosten oder Einsparungen?			<input type="checkbox"/> nein		wenn ja, nachfolgend angegeben

Folgekosten Einsparungen wirksam		von	bis	Höhe in EUR/Jahr	wo veranschlagt
Zu Lasten anderer OE	Ergeb. HH Erträge				
	Ergeb. HH Aufwand				
Nach Durchführung der Maßnahme zu erwarten	Ergeb. HH Erträge				
	Ergeb. HH Aufwand (ohne Abschreibungen)				
	Ergeb. HH Aufwand aus jährl. Abschreibungen				

<b>Steuerrechtliche Prüfung</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	wenn ja
Unternehmerische Tätigkeit i.S.d. §§ 2 Abs. 1 und 2B UStG	<input type="checkbox"/>	nein	ja, Erläuterung siehe Punkt 4 des Sachverhalts
Umsatzsteuerpflicht der Leistung	<input type="checkbox"/>	nein	ja, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung
Bei Verträgen: Umsatzsteuerklausel aufgenommen	<input type="checkbox"/>	ja	nein, Erläuterung siehe Anlage zur Begründung

<b>Auswirkungen auf den Stellenplan</b>	<input checked="" type="checkbox"/>	nein	wenn ja, nachfolgend angegeben
Beantragte Stellenerweiterung:			Vorgesehener Stellenabbau:

## Ziele

### Hintergrund zum Beschlussvorschlag:

Welche strategischen Ziele werden mit der Maßnahme unterstützt?

## 2030 – Leipzig wächst nachhaltig!

### Ziele und Handlungsschwerpunkte

#### Leipzig setzt auf Lebensqualität

- Balance zwischen Verdichtung und Freiraum
- Qualität im öffentlichen Raum und in der Baukultur



#### Leipzig besteht im Wettbewerb

- Positive Rahmenbedingungen für qualifizierte Arbeitsplätze
- Attraktives Umfeld für Innovation, Gründer und Fachkräfte

- Nachhaltige Mobilität
- Vorsorgende Klima- und Energiestrategie
- Erhalt und Verbesserung der Umweltqualität
- Quartiersnahe Kultur-, Sport- und Freiraum-angebote

- Vielfältige und stabile Wirtschaftsstruktur
- Vorsorgendes Flächen- und Liegenschafts-management
- Leistungsfähige technische Infrastruktur
- Vernetzung von Bildung, Forschung und Wirtschaft

**Leipzig schafft soziale Stabilität**

- Chancengerechtigkeit in der inklusiven Stadt
- Gemeinschaftliche Quartiersentwicklung
- Bezahlbares Wohnen
- Zukunftsorientierte Kita- und Schulangebote
- Lebenslanges Lernen
- Sichere Stadt

**Wirkung auf Akteure**

- Bürgerstadt
- Region
- Stadtrat
- Kommunalwirtschaft
- Verwaltung

**Leipzig stärkt seine Internationalität**

- Weltoffene Stadt
- Vielfältige, lebendige Kultur- und Sportlandschaft
- Interdisziplinäre Wissenschaft und exzellente Forschung
- Attraktiver Tagungs- und Tourismusstandort
- Imageprägende Großveranstaltungen
- Globales Denken, lokal verantwortliches Handeln

**Sonstige Ziele**

Bei Bedarf überschreiben (max. 50 ZML)

**Trifft nicht zu**

## Klimawirkung

### Klimawirkung durch den Beschluss der Vorlage

#### Stufe 1: Grobe Einordnung zur Klimawirkung (Klimaschutzes und zur –wandelanpassung)

- |   |  |                                     |  |
|---|--|-------------------------------------|--|
| Eingesetzte Energieträger (Strom, Wärme, Brennstoff)                                  | <input checked="" type="checkbox"/> keine / Aussage nicht möglich  | <input type="checkbox"/> erneuerbar | <input type="checkbox"/> fossil          |
| Reduziert bestehenden Energie-/Ressourcenverbrauch                                    | <input type="checkbox"/> Aussage nicht möglich   | <input type="checkbox"/> ja         | <input checked="" type="checkbox"/> nein |
| Speichert CO2-Emissionen (u.a. Baumpflanzungen)                                       | <input type="checkbox"/> Aussage nicht möglich   | <input type="checkbox"/> ja         | <input checked="" type="checkbox"/> nein |
| Mindert die Auswirkungen des Klimawandels (u. a. Entsiegelung, Regenwassermanagement) | <input type="checkbox"/> Aussage nicht möglich   | <input type="checkbox"/> ja         | <input checked="" type="checkbox"/> nein |
| Abschätzbare Klimawirkung mit <u>erheblicher Relevanz</u>                             | <input type="checkbox"/> ja, da Beschlussgremium RV, GVA, oder VA <u>und</u> mind. 5 Jahre Betriebs- und Nutzungsdauer |                                     | <input checked="" type="checkbox"/> nein |
| Vorlage hat keine abschätzbare Klimawirkung   | <input checked="" type="checkbox"/> ja ( <u>Prüfschema endet hier.</u> )   |                                     |  |

#### Stufe 2: Die Vorlage berücksichtigt die zentralen energie- und klimapolitischen Beschlüsse (s. leipzig.de)

- ja       nein (Begründung s. Abwägungsprozess)       nicht berührt (Prüfschema endet hier.)

#### Stufe 3: Detaillierte Darstellung zur abschätzbaren Klimawirkung nur bei erheblicher Relevanz

- Berechnete THG-Emissionen (in t bzw. t/a): \_\_\_\_\_

liegt vor: s. Anlage/Kapitel der Vorlage: \_\_\_\_\_

wird vorgelegt mit: \_\_\_\_\_ (z. B. Planungsbeschluss, Baubeschluss, Billigungs- und Auslegungsbeschluss)

## **Sachverhalt**

### **Beschreibung des Abwägungsprozesses:**

entfällt

#### **I. Eilbedürftigkeitsbegründung**

entfällt

#### **II. Begründung Nichtöffentlichkeit**

entfällt

#### **III. Strategische Ziele**

Die Förderung des Fußgängerverkehrs und die Erhöhung der Verkehrssicherheit stellen einen wichtigen Baustein der nachhaltigen Mobilität dar.

#### **IV. Sachverhalt**

##### **1. Begründung Kreuz auf dem Deckblatt**

Zu Beschlusspunkt 1

Die Förderung und die Erhöhung der Verkehrssicherheit des Fußverkehrs sind bereits jetzt ein grundsätzlicher Planungsansatz bei jeder Erarbeitung einer Lichtsignalsteuerung. So wird bei jeder Planung versucht, dass an geteilten Fußverkehrsfurten bei Start mit Grünbeginn eine durchgängige Querung in beiden Richtungen ohne Halt auf der Mittelinsel ermöglicht wird. Aufgrund der Gewährleistung der ÖPNV-Bevorrechtigung oder sonst zu hohen Wartezeiten anderer Verkehrsströme, kann dies jedoch nicht an jedem Knotenpunkt umgesetzt werden. Die Ausweisung der Qualitätsstufen für den Fußgängerverkehr ist in der Regel bereits jetzt Bestandteil jeder LSA-Planung.

Die Berechnung der Grünzeiten für den Fußverkehr erfolgt auf Basis der „Richtlinien für Lichtsignalanlagen“ (RiLSA), die von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erarbeitet und vom Bundesministerium für Verkehr als verbindliche Arbeitsgrundlage verabschiedet worden ist. In Leipzig wird sowohl für die Berechnung der Grünzeit als auch der Sicherheitszeit (Zwischenzeit) die Laufgeschwindigkeit von 1,2 m/s zu Grunde gelegt. Ausnahmen bilden Fußverkehrsfurten, die regelmäßig von größeren Personengruppen wie zum Beispiel Schulklassen genutzt werden oder an denen mit einer relativ hohen Zahl an älteren Mitmenschen, wie zum Beispiel in der Nähe von Pflegeheimen, zu rechnen ist. Dort wird eine Laufgeschwindigkeit von 1,0 m/s angewandt.

Die Grünzeit muss dem zu Fuß Gehenden garantieren, dass er mindestens die Hälfte des Fahrbahnquerschnitts zurückgelegt hat, wenn er zu Freigabebeginn am Fahrbahnrand startet. Nach dem Umschalten des Fußgängersignals auf Rot beginnt die Sicherheitszeit. Die Länge dieser Zeit ist so bemessen, dass zu Fuß Gehende, die selbst in der letzten Freigabesekunde die Fahrbahn betreten, den gesamten Straßenquerschnitt sicher queren können, bevor ein startender querender Verkehrsstrom an dieser Furt ankommt. Soweit wie möglich werden dabei bereits jetzt längere Grünzeiten als die sogenannten

Mindestgrünzeiten geschaltet. So wird beispielsweise der Ansatz verfolgt, dass innerhalb der Grünzeit nicht nur die Hälfte, sondern immer die gesamte Fahrbahn gequert werden kann.

Ferner sind über 60 % der Signalanlagen im Stadtgebiet mit Blindensignalisierung ausgerüstet. Um die besonderen Bedürfnisse dieser mobilitätseingeschränkter Menschen berücksichtigen zu können, wird die Grünzeit bei Betätigung des Blindenhandtasters verlängert, so dass bei einer Laufgeschwindigkeit von 1,0 m/s die gesamte Fahrbahn bei Grün gequert werden kann. Die Blindenhandtaster können zudem von Jedem betätigt werden.

Für die Sicherheitszeit grundsätzlich eine Räumgeschwindigkeit von 1,0 m/s heranzuziehen, ist nicht zielführend und auch nicht erforderlich. Vor allem bei sehr langen Fußgängerfurten würden sich die damit verbundenen Sicherheitszeiten dann um mehrere Sekunden erhöhen, wodurch im Endeffekt für die übrigen Verkehrsteilnehmer weniger Grünzeit zur Verfügung steht und höhere Wartezeiten u.a. auch für den ÖPNV und Radverkehr entstehen.

Eine Lichtsignalanlage muss in der Zusammenschau vielen Anforderungen gerecht werden. Neben der Sicherheit für alle Verkehrsarten stehen die ÖPNV-Beschleunigung und die Belange des Fuß- und Radverkehrs oft im Konflikt zueinander. Häufig müssen deshalb Kompromisse gefunden werden, die nicht für jede Verkehrsart optimal sein können.

Zu Beschlusspunkt 2

Unabhängig der nachfolgend ausgeführten Aspekte wird im Rahmen von geplanten Rekonstruktionen oder Baumaßnahmen ein erster Standort für eine Diagonalquerung als Pilotprojekt unter Einbezug der Anlieger, der Öffentlichkeit sowie der Interessensverbände identifiziert und geplant.

In Leipzig gibt es bereits mit der Lichtsignalanlage Zweinaundorfer Straße/Martinstraße eine Anlage, bei der alle Fußverkehrsfurten gleichzeitig auf Grün geschaltet werden. Anlass dieser Schaltung ist die benachbarte Förderschule, wodurch viele Kinder in verschiedenen Relationen die Knotenarme queren.

Des Weiteren ist das Queren an Signalanlagen für den Fußverkehr nur innerhalb der Furtmarkierungen erlaubt; um ein Diagonalqueren zu ermöglichen, müssen demzufolge Furten quer über den Knotenpunkt markiert werden. Dadurch entstehen längere Wege, somit höhere Sicherheitszeiten und damit wieder längere Wartezeiten für die übrigen Verkehrsteilnehmer. Zu beachten ist auch, dass bei Diagonalquerungen für den Fußgängerverkehr alle anderen Verkehrsarten wie auch der Radverkehr und ÖPNV in allen Relationen gesperrt werden müssen, so dass sich die Wartezeiten auch für diese weiter erhöhen. Für Diagonalfurten sind zudem zusätzliche Fußverkehrssignale erforderlich und die Belange blinder und sehbehinderter Menschen sind besonders zu berücksichtigen.

## **2. Realisierungs- / Zeithorizont**

Fortlaufend im Rahmen von Er- bzw. Überarbeitungen von Lichtsignalsteuerungen aufgrund von Baumaßnahmen oder Rekonstruktionen

Anlage/n  
Keine