



**Sitzung des Stadtrates am 21.12.2022**  
**Anfrage der AfD-Stadtratsfraktion zu Ampelschaltungen in der Stadt Halle**  
**Vorlagen-Nummer: VII/2022/04849**  
**TOP: 11.12**

**Antwort der Verwaltung:**

**1. Die Ampel an der Waisenhausmauer/ Franckeplatz 2.50 Min. rot, 30 Sek. grün**

- a) Es handelt sich hier um eine der zentralsten Ampeln für den Zugang zur Altstadt. Warum werden hier bewusst lange Aufstauungen in Kauf genommen?**

Die heutige Gestaltung des Franckeplatzes stellt einen Kompromiss aus den Ansprüchen aller Verkehrsarten dar. Die mangelnde Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr war bereits in der Planungsphase bekannt und wurde auch im Rahmen der Baurechtsschaffung im Jahr 2000 entsprechend festgeschrieben.

- b) Betroffen sind an dieser Stelle nur die Straßenbahnlinien 4 und 9. Beide könnten binnen Sekunden queren und fahren tagsüber nur jeweils alle 15 Minuten, abends/nachts fährt sogar nur alle 20 Minuten die Linie 94. Am Wochenende fährt dort gar keine Straßenbahn. Was spräche zum Beispiel dagegen am Wochenende längere Grünphasen zu schalten?**

Außer den Straßenbahnlinien 4 und 9 überqueren tagsüber auch die Linien 1, 3, 7, 8, 16 den Franckeplatz, in der Nacht sind dies die Linien 1, 7, 8, 91, 94, 95, 97. Auch am Wochenende fährt der ÖV über den Franckeplatz.

Die Freigaben der Straßenbahnen werden nur bei vorliegender Anmeldung geschaltet. Aufgrund der Gleisgeometrie und Weichen passieren die Straßenbahnen den Knotenpunkt mit 4,2 m/s (15 km/h) bis 6,9m/s (25 km/h).

Das laufende Signalprogramm wurde mehrfach angepasst und stellt für alle Verkehrsarten einen tragbaren Kompromiss dar. Wenn sich die Bedingungen für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV nicht verschlechtern und die Führung des Kfz-Verkehrs im Zuge des Altstadtringes und der Franckestraße erhalten bleiben sollen, sind keine Leistungsreserven der Steuerung vorhanden. Eine höhere Leistungsfähigkeit ist nur durch Wegnahme von Verkehrsrelationen oder Reduzierung einzelner Verkehrsarten zu erreichen.

**2. Die Fußgängerampel am Wasserturm/ Paracelsusstraße 1. Ampel 1.52 Min rot, 10 Sek grün; 2. Ampel 1.44 Min rot, 25 Sek grün**

- a) Hat die Stadtverwaltung jemals Zählungen vorgenommen wie viele Fußgänger diese Ampel nutzen? Aufgrund der Zufahrt/ Abfahrt zur B 100 herrscht dort ein relativ hohes Verkehrsaufkommen, das immer wieder zu langen Staubildungen führt. Eine Fußgängerampel muss auch in Relation zum Nutzen stehen. Es scheint, dass diese Ampel überwiegend den Nutzen erfüllt Autofahrer in der Stadt weiter zu drangsaliieren.**

Die Fußgänger queren an diesen Knoten teils mehrspurige Fahrbahnen und Straßenbahngleise. Separate Verkehrszählungen liegen hierzu nicht vor. Die Wege sind Bestandteil der empfohlenen sicheren Schulwege und dienen damit dem Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmer. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist ein Verzicht auf die signalisierten Übergänge nicht möglich.

**b) Weshalb sind diese langen Wartezeiten an dieser Stelle konkret notwendig?**

Die Dauer der Rot/Grün-Phasen wird in einem verkehrstechnischen Projekt durch ein Planungsbüro unter Beachtung der Kfz-Leistungsfähigkeit, der Verkehrsqualität (Stichwort Wartezeiten) sowie der Bevorrechtigung von Straßenbahnen und Kfz-Koordinierung erarbeitet und dann von den zuständigen Bereichen der Stadtverwaltung geprüft. Die Endfassung des verkehrstechnischen Projektes wird verkehrsrechtlich angeordnet und umgesetzt.

**3. Huttenstraße/ Elsa Brändström Straße 50 Sekunden rot, 6 Sekunden grün**

**a) Ermöglicht eine 6 Sekunden dauernde Grünphase überhaupt einen ausreichenden Abfluss des Verkehrs?**

Mit der Lichtsignalanlage, die an die geometrische Gestaltung gebunden ist, wird eine sichere Verkehrssituation gewährleistet.

**b) Warum ist die Grünphase an dieser Stelle so extrem kurz?**

Es handelt sich hier um die sogenannte Mindestgrünzeit. Längere Grünzeiten sind in Abhängigkeit des Verkehrsaufkommens möglich.

**4. Kreisverkehr auf der Heideallee von Heide-Süd kommend 46 Sekunden rot, 9 Sekunden grün**

**a) Auch hier handelt es sich um eine staugeplagte Strecke, da viele Arbeitnehmer u.a. aus oder in den Saalekreis pendeln (Salzmünde, Braschwitz, Wettin usw.). Wie begründet sich bei der Kenntnis dieser Bedarfe die Verteilung der Grünphasen?**

Die Dauer der Rot/Grün-Phasen wird in einem verkehrstechnischen Projekt durch ein Planungsbüro unter Beachtung der Kfz-Leistungsfähigkeit, der Verkehrsqualität (Stichwort Wartezeiten) sowie der Bevorrechtigung von Straßenbahnen und Kfz-Koordinierung erarbeitet und dann von den zuständigen Bereichen der Stadtverwaltung geprüft. Die Endfassung des verkehrstechnischen Projektes wird verkehrsrechtlich angeordnet und umgesetzt.

**b) Gibt es Gründe, die eine längere Grünphase verbieten?**

Das laufende Signalprogramm stellt für alle Verkehrsarten (Kfz, Straßenbahn, Fußgänger, Radfahrer) einen tragbaren Kompromiss dar.

**5. Ludwig-Wucherer-Straße/Reilstraße 1.18 Min rot, 7 Sekunden grün**

**a) Welche Messungen, Erwartungen begründen hier die zeitlichen Festlegungen?**

Die Dauer der Rot/Grün-Phasen wird in einem verkehrstechnischen Projekt durch ein Planungsbüro unter Beachtung der Kfz-Leistungsfähigkeit, der Verkehrsqualität (Stichwort Wartezeiten) sowie der Bevorrechtigung von Straßenbahnen und Kfz-Koordinierung erarbeitet und dann von den zuständigen Bereichen der Stadtverwaltung geprüft. Die Endfassung des verkehrstechnischen Projektes wird verkehrsrechtlich angeordnet und umgesetzt.

**b) Hat man bei der Entscheidung alternative Möglichkeiten in Erwägung gezogen?**

Ja, dies ist grundsätzlich Teil des Planungsprozesses.

**6. Kreuzvorwerk zur Dölauer Straße 1.44 Min rot, 33 Sekunden grün (bei kreuzenden Bahnen auch einmal 8 Sekunden)**

- a) Hier handelt es sich um eine wichtige Route zum Abfluss des Verkehrs aus Richtung Heideallee/ Universitätsklinikum kommend. Aufgrund der Bevorrechtigung der Straßenbahn kommt es hier oft zu enormen Staubildungen. Gibt es bereits Planungen, dieser Stauentwicklung zu Stoßzeiten entgegenzuwirken?**

Ja, es gibt Planungen.

- b) Wie könnten die alternativen zu Stoßzeiten an dieser Stelle aussehen?**

Im Rahmen der städtischen IVS-Projekte wurde ein neuartiges LSA-Steuerungsverfahren entwickelt und im Kröllwitz-Korridor getestet. Das Verfahren wurde mit dem Ziel konzipiert, die zukünftig breitere Datenbasis zur optimierten LSA-Schaltung zu verwenden und urbane Verkehrsströme möglichst effizient zu steuern. Eine Überführung in den Regelbetrieb sowie die Anwendung an weiteren Knotenpunkten ist an die Bereitstellung entsprechender finanzieller Mittel gebunden.

**7. Große Brunnenstraße/Wolfensteinstraße/Reilstraße/Kurallee**

- a) Es besteht der Eindruck, dass auch an dieser Kreuzung mit kurzen Grünphasen gearbeitet wird, die ein optimales abfließen des Verkehrs verhindern.**
- b) Welche Ampelphasen sind hier mit welcher Begründung programmiert?**

Die Dauer der Rot/Grün-Phasen wird in einem verkehrstechnischen Projekt durch ein Planungsbüro unter Beachtung der Kfz-Leistungsfähigkeit, der Verkehrsqualität (Stichwort Wartezeiten) sowie der Bevorrechtigung von Straßenbahnen und Kfz-Koordinierung erarbeitet und dann von den zuständigen Bereichen der Stadtverwaltung geprüft. Die Endfassung des verkehrstechnischen Projektes wird verkehrsrechtlich angeordnet und umgesetzt.

René Rebenstorf  
Beigeordneter