



Bei Rot bleibe steh'n ... Mitmach-Aktionen rund um die Fußgängerampeln DOKUMENTATION

am Mittwoch, 24. Juni 2026, 16 – 17:30 Uhr
an den Fußgängerampeln rund um den Kreuzungsbereich
Zwinglistraße/Stübelallee

anschließend von 17:30 – ca. 19 Uhr
in der Bibliothek Gruna, Papstdorfer Str. 13:
Gesprächsrunde mit Django Adam, Verkehrsingenieur mit
Schwerpunkt Lichtsignalanlagen

WAS WIR UNTERNAHMEN:

Ampelrennen

Wer schafft es, während der Grünphase die Straße zu überqueren? Kreidestriche auf der Straße zeigen, wie weit Fußgänger kommen, bevor die Ampel auf Rot schaltet.

Wo hakt's?

Markieren Sie kritische Stellen beim Überqueren der Verkehrsachse Schneebergstraße-Zwinglistraße auf einer großen Karte

Querungsuhr

Wie lange braucht man zum Überqueren von Straße und Gleisen an der Haltestelle Zwinglistraße? Eine große Uhr zeigt die Rekorde.

Miteinander ins Gespräch kommen

... am Stand im Eingangsbereich der Fußgängerzone Papstdorfer Straße und ab 17:30 Uhr in der Bibliothek

Wir zählen

Wie viele Fußgänger queren während der Aktionszeit die Zwinglistraße am nördlichen Ende der Haltestelle?

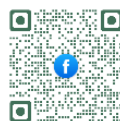
SIGUS e. V.

Schrammsteinstraße 8, 01309 Dresden

Tel: 0351 - 263 21 38 | Mobil: 0174 2363019

Mail: sigus-dd@t-online.de |

www: Keine Angst vor dem „Großen Knick“ – Sigus e.V.



Bürgertreff „Grunaer Aue“

Winterbergstraße 31c:

1. und 3. Mo. im Monat: 15 - 16:30 Uhr

2. Mo. im Monat: 10 - 11:30 Uhr

sowie nach Vereinbarung



Diese Maßnahme wird mitfinanziert mit Steuermitteln auf Grundlage des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushaltes.

Anlass

An der Zwinglistraße/Stübelallee wird sichtbar, was viele Menschen im Stadtteil täglich erleben: kurze Freigaben, lange Wartezeiten und eine Querungssituation, die besonders für ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen, Kinderwagen, Rollatoren und Radfahrende schwierig ist. Die Mitmach-Aktion im Rahmen des Beteiligungsschwerpunktes MOBILITÄT & VERKEHR wollte diese Alltagserfahrung sichtbar und durch Zählungen, Beobachtungen und fachliche Einordnung überprüfbar machen. In der anschließenden Gesprächsrunde in der Bibliothek Gruna zogen wir eine erste Bilanz, die wir mit dieser Dokumentation vertiefen, um Anregungen für Verbesserungen für Fußgänger abzuleiten. Maßgeblich unterstützt wurden wir dabei von Django Adam, Verkehrsingenieur mit Schwerpunkt Lichtsignalanlagen (LSA), der im Nachgang weitere Messungen durchführte und unsere Beobachtungen fachlich bewertete.

Die untersuchte Verkehrsachse

... mit fünf mehr oder minder sicheren Querungsmöglichkeiten

1. Bushaltestelle Schneebergstr.
2. Ampeln im Bereich Zwinglistr./Stübelallee
3. ÖPNV-Doppelhaltestellen Zwinglistr. mit 2 Straßenbahn- und 3 Buslinien und je 3-Ampel-Furten im Norden und Süden
4. Ampeln rund um die Kreuzung Bodenbacher-/Zwingli/Rothermundtstr.
5. Ampeln im Umfeld des Pflegeheims „Elbwiesenhof“ an der Einmündung der Rosenbergstr. in die Bodenbacher Str.

Unsere Beobachtungen im Untersuchungsraum (ausführlich s. Anlage 1)

1. Zu kurze Freigabezeiten führen zu Verunsicherung besonders bei Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und benachteiligen diese Personengruppe

- Selbst bei Anforderung des akustischen Signals ist eine vollständige Querung des Übergangs an der Trauerweide während der Grünphase für mobilitätseingeschränkte Personen nicht möglich.
- An der Haltestelle Zwinglistr. mit 3 Ampeln führen die kurzen Grünphasen dazu, dass eine Querung aller drei Furten in einem Zuge häufig nicht gelingt, was wiederum besonders Menschen mit Mobilitätseinschränkungen trifft.
- Besonders kritisch sind die kurzen Grünphasen an der Einmündung der Rosenbergstr. in die Bodenbacher Str. zu bewerten, weil Sicherheit und Mobilität der Bewohner:innen des anliegenden Pflegeheims dadurch stark beeinträchtigt werden.

2. Menschen mit Behinderungen werden zusätzlich durch Mängel in der Barrierefreiheit benachteiligt

- Dies betrifft vor allem fehlende Möglichkeiten für akustische Freigabe an der Kreuzung Zwinglistr./Bodenbacher Str./Rothermundtstr. sowie an der Einmündung der Rosenbergstr. in die Bodenbacher Str.

SIGUS e. V.

Schrammsteinstraße 8, 01309 Dresden

Tel: 0351 - 263 21 38 | Mobil: 0174 2363019

Mail: sigus-dd@t-online.de |

www: Keine Angst vor dem „Großen Knick“ – Sigus e.V.



Bürgertreff „Grunaer Aue“

Winterbergstraße 31c:

1. und 3. Mo. im Monat: 15 - 16:30 Uhr

2. Mo. im Monat: 10 - 11:30 Uhr

sowie nach Vereinbarung



Diese Maßnahme wird mitfinanziert mit Steuermitteln auf Grundlage des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushaltes.

3. Lange Rotphasen für Fußgänger sind oft nicht plausibel und begünstigen Gefahrensituationen, wenn die Straße bei Rot gequert wird

- Fußgänger müssen häufig auch dann warten, wenn die Straße frei ist
- an den Bahngleisen ist regelmäßig auch dann Rot, wenn sich keine Bahn/kein Bus nähert.
- Beides ist gefährlich, weil es die Geduld überstrapaziert – besonders im Bereich der Haltestelle, wenn die Passanten eine Bahn/einen Bus erreichen wollen.

4. Die Aufstellflächen an der Haltestelle sind so klein, dass sie von Vielen als unsicher empfunden werden

- Fußgänger müssen sich die Aufstellflächen mit Radfahrern, Kinderwagen und Rollatoren, manchmal auch mit Rollstuhlfahrern, teilen
- Besonders nach der Ankunft einer Straßenbahn/eines Busses reicht der Platz nicht aus, um sicher das Grün abzuwarten.

5. An der Verkehrsachse Schneebergstr.-Zwinglistr.-Bodenbacher Str. gibt es zu wenige sichere Querungsmöglichkeiten

- Dies betrifft vor allem die Bushaltestelle Schneebergstraße.
- Auch im Umfeld der einmündenden Comeniusstraße wird eine sichere Querungsmöglichkeit vermisst, um z.B. die Sparkasse ohne große Umwege zu erreichen.

Zentrale fachliche Befunde zum Knotenpunkt Zwinglistraße/ Stübelallee (ausführlich s. Anlage 2)

1. Der Fußverkehr ist kein Nebenstrom

- Am südlichen Knotenarm der Zwinglistraße/Stübelallee wurden an F1,2 über 450 Personen pro Stunde erfasst.
- Die Querung bündelt zwei zentrale Nutzungen: Zu- und Abgänge zur Haltestelle Zwinglistr. sowie Alltagswege im Stadtteil.

2. Die Anforderungspflicht steht im Widerspruch zum dauerhaften Freigabebedarf

- Am südlichen Knotenarm wurden keine Umläufe ohne erkennbaren Fußverkehrsbedarf beobachtet.
- Auch am nördlichen Knotenarm F11,12 bestand trotz geringerem Aufkommen ebenfalls durchgehender Freigabebedarf.
- Der Fußverkehr wird signaltechnisch wie ein nachgeordneter Bedarfsfall behandelt, obwohl dauerhaft Freigabebedarf besteht.

3. Die Freigabezeiten liegen an der verkehrstechnischen Untergrenze

- Besonders am nördlichen Knotenarm bei F11,12 liegen die Freigabezeiten mit und ohne Tonsignal an der unteren Grenze dessen, was nach RiLSA rechnerisch gerade noch als Mindestwerte begründbar ist.
- Die Anwendung von Minimalwerten steht im Widerspruch zum Nutzerprofil mit vielen älteren und mobilitätseingeschränkten Personen.
- Die wahrgenommene Verunsicherung ist daher fachlich nachvollziehbar und im Kontext von Regelwerk, Forschungsstand und breit etablierter kommunaler Fachpraxis kritisch zu bewerten.

SIGUS e. V.

Schrammsteinstraße 8, 01309 Dresden

Tel: 0351 - 263 21 38 | Mobil: 0174 2363019

Mail: sigus-dd@t-online.de |

www: Keine Angst vor dem „Großen Knick“ – Sigus e.V.



Bürgertreff „Gruner Aue“

Winterbergstraße 31c:

1. und 3. Mo. im Monat: 15 - 16:30 Uhr

2. Mo. im Monat: 10 - 11:30 Uhr

sowie nach Vereinbarung



Diese Maßnahme wird mitfinanziert mit Steuermitteln auf Grundlage des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushaltes.

4. Lange und unplausible Sperrzeiten schwächen die Regelakzeptanz

- An F11,12 wurden Sperrzeiten von im Mittel 100 Sekunden gemessen; nach HBS entspricht dies der Qualitätsstufe F und ist als nicht akzeptabel zu bewerten.
- An F1,2 fallen die Werte formal günstiger aus, wirken aber bei geringem sichtbarem Kfz-Aufkommen häufig unplausibel lang.
- Die Folge sind Rotlichtverstöße, insbesondere an F1,2 in Richtung Haltestelle; in der Erhebung wurde ein Spitzenwert von 30,4 % Rotlaufenden festgestellt.

5. Die Querung am südlichen Knotenarm funktioniert nicht als zusammenhängende Fußverkehrsbeziehung

- Die Dreifachfurt F1,2/F3,4/F5,6 ist als zusammenhängende Wegekette zu bewerten.
- Eine vollständige Querung in einem Zuge ist häufig nicht realisierbar und erzeugt zusätzliche Wartezeiten auf begrenzte Zwischenflächen.
- Pulkankünfte aus dem ÖPNV, Radverkehr, Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühle verschärfen die räumliche Belastung der Aufstellflächen.

6. Unplausible ÖV-Anforderungen erzeugen vermeidbare Sperrungen

- An F3,4 bzw. FR7,8 wurde eine persistente Anomalie beobachtet, bei der S3 offenbar in jedem Umlauf eine ÖV-Grundfreigabe auslöst.
- Dadurch werden Fuß- und Radverkehr regelmäßig gesperrt, auch wenn kein Konflikt mit einem ÖV-Fahrzeug erkennbar ist.
- Diese schwer nachvollziehbare Situation begünstigt zahlreiche Rotlichtverstöße und begründet dringenden Prüf- und Handlungsbedarf für die Steuerung.

Fazit

Die Beobachtungen an der Verkehrsachse zwischen Schneebergstr. im Norden bis hin zur Bodenbacher Str. im Süden inkl. Einmündung Rosenbergstr. verdeutlichen die systematische Benachteiligung des Fußverkehrs, besonders aber von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Auffällig sind sehr kurze Freigabezeiten teilweise an der verkehrstechnischen Untergrenze, lange und unplausible Sperrzeiten sowie die lange Queurungsdauer an Mehrfachfurten. Die durchgeführten Messungen an der Lichtsignalanlage Zwinglistraße/Stübelallee belegen diese Probleme exemplarisch und fachlich vertieft und zeigen außerdem klar, dass der Fußverkehr dort kein Nebenstrom ist. Demzufolge sollte die Anforderungspflicht zumindest in den Haupt- und Tagesverkehrszeiten kritisch überprüft werden, insbesondere an den Punkten, wo sie nicht zur regelmäßig vorhandenen Nachfrage im Fußverkehr passt.

Hinzu kommen fehlende sichere Quermöglichkeiten über weite Strecken entlang der betrachteten Verkehrsachse. Selbst das Queren der Rosenbergstr. als Straße im Wohnquartier Altgruna an der tagsüber hoch frequentierten Ost-West-Achse zwischen Einkaufs- und Wohngebiet Altgruna und Rothermundtpark/ Landgraben/Wohnviertel Liebstädterstr. ist unsicher und gefährlich, obwohl dort viele Kinder und Menschen im höheren Lebensalter anzutreffen sind.

Dies alles ist besonders vor dem Hintergrund der Zusammensetzung der Grunaer Bevölkerung als kritisch zu bewerten: hier leben überdurchschnittlich viele ältere Menschen. Gerade in Bereichen, wo diese besonders häufig anzutreffen sind – Ampel an der Trauerweide, Ampel am nördlichen Ende der Haltestelle Zwinglistr.

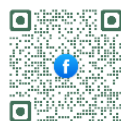
SIGUS e. V.

Schrammsteinstraße 8, 01309 Dresden

Tel: 0351 - 263 21 38 | Mobil: 0174 2363019

Mail: sigus-dd@t-online.de |

www: Keine Angst vor dem „Großen Knick“ – Sigus e.V.



Bürgertreff „Grunaer Aue“

Winterbergstraße 31c:

1. und 3. Mo. im Monat: 15 - 16:30 Uhr

2. Mo. im Monat: 10 - 11:30 Uhr

sowie nach Vereinbarung



Diese Maßnahme wird mitfinanziert mit Steuermitteln auf Grundlage des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushaltes.

mit dem Übergang in die Fußgängerzone mit ihren Geschäften und Einrichtungen, Einmündung der Rosenbergstr. in die Bodenbacher Str. am Pflegeheim – werden Fußgänger stark benachteiligt.

Bedenklich ist u. E., dass städtebauliche Aufwertungsprozesse (Revitalisierung Altgruna, EFRE) genau an jenen Verkehrsachsen enden, anstatt sie bewusst in die Planung als Verzahnung von Städtebau- mit Verkehrsplanung zu verschmelzen. Die Folge ist, dass das Stadtteilzentrum auch nach der Umsetzung der Planungen zerschnitten bleibt und nicht als Einheit erlebbar ist. Das ist schwer verständlich und gefährdet die durchaus guten städtebaulichen Fortschritte seit 2020. Zumindest für Fußgänger ist eine Verbesserung nur schwer erkennbar.

Somit besteht entlang der Nord-Süd-Verkehrsachse dringender Handlungsbedarf, um den Fußverkehr spürbar sicherer zu machen und ihn entsprechend seiner realen Bedeutung in die LSA-Steuerung einzubinden. Ob neben einer Korrektur der LSA-Steuerung Entschleunigungsambitionen von Schlüterstr. bis inkl. Bodenbacher Str. ein solches Bestreben stärken oder zumindest in diese Richtung öffnen, muss sich in absehbarer Zeit zeigen.

Fest steht: Die städtebauliche Vision eines „Stadtgartens Altgruna“ ist ohne Verbesserung von Sicherheit und Durchlässigkeit des Fußverkehrs unrealistisch.

SIGUS e. V.

Schrammsteinstraße 8, 01309 Dresden

Tel: 0351 - 263 21 38 | Mobil: 0174 2363019

Mail: sigus-dd@t-online.de |

www: Keine Angst vor dem „Großen Knick“ – Sigus e.V.



Bürgertreff „Grunaer Aue“

Winterbergstraße 31c:

1. und 3. Mo. im Monat: 15 - 16:30 Uhr

2. Mo. im Monat: 10 - 11:30 Uhr

sowie nach Vereinbarung



Diese Maßnahme wird mitfinanziert mit Steuermitteln auf Grundlage des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushaltes.

ANLAGEN:

Anlage 1: Unsere Beobachtungen im Untersuchungsraum im Detail

Anlage 2: Ausführliche fachliche Bewertung zum Knotenpunkt Zwinglistraße/Stübelallee

Anlage 2.1: Orientierungsskizze der Signalgruppen und zugehörigen Verkehrsströme

Anlage 2.2: Ergebnisse der Verkehrserhebung 24.6.2026

Anlage 2.3: Ergebnisse der Verkehrserhebung 2.7.2026

Anlage 2.4: Knotenstrompläne

Anlage 2.5: Auswertung der 1-Minuten-Interviews

Anlage 2.6: Auswertung Ampelrennen

Anlage 2.7: Technische Mess- und Beobachtungsnotizen

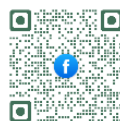
SIGUS e. V.

Schrammsteinstraße 8, 01309 Dresden

Tel: 0351 - 263 21 38 | Mobil: 0174 2363019

Mail: sigus-dd@t-online.de |

[www: Keine Angst vor dem „Großen Knick“ – Sigus e.V.](http://www.keineangstvor-dem-groessenknick.de)



Bürgertreff „Grunaer Aue“

Winterbergstraße 31c:

1. und 3. Mo. im Monat: 15 - 16:30 Uhr

2. Mo. im Monat: 10 - 11:30 Uhr

sowie nach Vereinbarung



Diese Maßnahme wird mitfinanziert mit Steuermitteln auf Grundlage des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushaltes.

Anlage 1: Unsere Beobachtungen im Untersuchungsraum im Detail

Im Folgenden werden die einzelnen Aktionen mit ihren Resultaten ausführlich beschrieben

Ampelrennen an der Trauerweide

Die teilnehmenden Personen starteten bei Grün und markierten mit Kreide, wie weit sie kamen, bevor die Ampel auf Rot wechselte. Diese Markierungen sowie kurze Gespräche mit den Passanten wurden zur Auswertung herangezogen. Zusätzlich wurden die Freigabezeiten gemessen.

Hier wurden stark schwankende Freigabezeiten beobachtet, die einerseits von der Freigabe für den Linksverkehr abhängen und andererseits davon, ob die Freigabe von den Fußgängern mit akustischem Signal angefordert wird. Ohne akustisches Signal wurden Grünphasen von 6 bis 8 Sekunden gemessen, mit akustischem Signal war 12 bis 13 Sekunden Grün für Fußgänger. Etwa 5 % der Fußgänger fordern die Freigabe mit akustischem Signal an, wobei Stichproben ergaben, dass ihnen der Einfluss auf die Freigabezeit nicht bewusst ist, sondern vielmehr angenommen wird, dass dann schneller Grün wird.

Im Versuch zeigte sich, dass eine vollständige Querung des Überwegs innerhalb der Grünphase nur mit zusätzlicher akustischer Freigabe möglich ist. Insgesamt streuen die erreichten Distanzen während der Grünphase stark, insgesamt erreichten jedoch weniger als 20 % der Passanten die andere Straßenseite, bevor die Ampel wieder auf Rot schaltete, einige wenige kamen sogar nur ca. 3 Meter weit. Menschen mit Mobilitätseinschränkungen kamen auch bei akustischer Freigabe häufig nur bis etwa zur Mitte der Fahrbahn, was bei ihnen Stress auslöst und sie somit zusätzlich gefährdet.

Auffällig waren die langen Rotphasen von 1:18 min bis 1:58 min, die insbesondere im Vergleich mit den kurzen Grünphasen für Fußgänger nicht zumutbar sind und eindeutig auf eine Benachteiligung dieser Personengruppe hinweisen.

Befragung „WO HAKT'S AN DIESER AMPEL?“

Daran beteiligten sich insgesamt 22 Passanten, die in der Mehrzahl diesen Überweg täglich nutzen.

Als besonders störend werden demnach empfunden:

- lange Wartezeiten
- kurze Freigabezeiten
- unplausible/unregelmäßige Abläufe.

Die Konsequenz, dass nämlich die Querung der drei Furten nur im Ausnahmefall in einem Zuge gelingt, wird ebenfalls als störend empfunden. Erschwerend kommen noch die geringen Aufstellflächen zwischen den Furten hinzu, zumal diese von Fußgängern auch mit Fahrradfahrenden geteilt werden müssen und Menschen mit Rollstühlen, Kinderwagen und Rollatoren mehr „Mannövrierfläche“ benötigen.

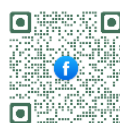
SIGUS e. V.

Schrammsteinstraße 8, 01309 Dresden

Tel: 0351 - 263 21 38 | Mobil: 0174 2363019

Mail: sigus-dd@t-online.de |

www: Keine Angst vor dem „Großen Knick“ – Sigus e.V.



Bürgertreff „Grunaer Aue“

Winterbergstraße 31c:

1. und 3. Mo. im Monat: 15 - 16:30 Uhr

2. Mo. im Monat: 10 - 11:30 Uhr

sowie nach Vereinbarung



Diese Maßnahme wird mitfinanziert mit Steuermitteln auf Grundlage des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushaltes.

Folgerichtig betrachtet mehr als die Hälfte der Befragten eine vollständige Querung in einem Zuge als wünschenswert, ebenso wären längere Grünzeiten für Fußgänger und größere Aufstellbereiche zwischen den Furten nötig.

Wo hakt's an der Verkehrsachse Schneebergstr. - Zwinglstr. - Bodenbacher Str.?

Hier wurden mit Hilfe von Pinnadeln auf einer Karte verschiedene Bereiche hervorgehoben, an denen es für Fußgänger (und teilweise auch für Radfahrer) häufig zu gefährlichen Situationen kommt, weil sichere Quermöglichkeiten fehlen. Gespräche mit den Teilnehmenden vertieften die Aussagen.

Schneebergstr./Rosenbergstr. (Bereich Bushaltestellen): Zwar wurde hier eine Mittelinsel für Fußgänger geschaffen, trotzdem wird dieser Punkt von den Teilnehmenden als besonders kritisch betrachtet. Tatsächlich ist die Verkehrssituation rund um diese Mittelinsel wegen der einmündenden Straßen und aufgrund der Kurven recht unübersichtlich, sodass eine ausreichende Sicherheit nicht gegeben ist. Zudem ist die nördliche Bushaltestelle nur partiell barrierefrei.

Comeniusstr./Schneebergstr./Zwinglstr.: Obwohl nicht vorgesehen, wird das Fehlen einer sicheren Quermöglichkeit kritisiert. Das gilt offenbar auch für Fahrradfahrer. Der Wechsel der beidseits durch diverse Geschäfte und Praxen bestückten Straßenseiten ist immer wieder zu beobachten, was Gefahren für alle Verkehrsteilnehmer hervorruft. Zusätzliche Gefahren bringen die oft zugeparkten Fußwege mit sich.

Querung Zwinglstr./Stübelallee (Trauerweide): Hier kommt es für Fußgänger oft zu gefährlichen Situationen, weil die Grünphasen zu kurz sind und weil aufgrund der unverhältnismäßig hohen Wartezeiten vermehrt „Rotläufern“ zu beobachten sind.

Haltestelle Zwinglstr.: Hier ist sowohl auf den Aufstellflächen als auch an den Bahnsteigen zu wenig Platz, sodass eine ausreichende Sicherheit beim Warten auf Grün bzw. auf Bus und Bahn nicht gegeben ist. Verschärft wird das Problem durch die Doppelhaltestellen; insbesondere für Mobilitätseingeschränkte und Hochbetagte ist ein sicheres Erreichen der „in zweiter Reihe“ haltenden Fahrzeuge oft unmöglich.

Kreuzung Zwinglstr./Bodenbacher Str./Rothermundtstr.: Eine weitere als besonders kritisch bewertete Stelle. Auch hier sind die Wartezeiten an den einzelnen Ampeln unverhältnismäßig lang. Zudem sind nicht alle Ampeln mit einem akustischen Signal ausgestattet, was zu zusätzlichen Gefahren und längeren Wegezeiten für Menschen mit Seheinschränkung führt. Eine sichere Quermöglichkeit wird ebenso angemahnt wie der Abbau von Barrieren für Fußgänger.

Übergang von Papsdorfer Str. über Rosenbergstr. zum Rothermundtpark: Hier fehlen sichere Quermöglichkeiten. Für Fußgänger kommt es durch die Straßenführung der Rosenbergstr. oft zu gefährlichen, unübersichtlichen Situationen.

Einmündung Rothermundtstr. in Rosenbergstr.: Hier fehlt eine sichere Quermöglichkeit

SIGUS e. V.

Schrammsteinstraße 8, 01309 Dresden

Tel: 0351 - 263 21 38 | Mobil: 0174 2363019

Mail: sigus-dd@t-online.de |

www: Keine Angst vor dem „Großen Knick“ – Sigus e.V.



Bürgertreff „Grunaer Aue“

Winterbergstraße 31c:

1. und 3. Mo. im Monat: 15 - 16:30 Uhr

2. Mo. im Monat: 10 - 11:30 Uhr

sowie nach Vereinbarung



Diese Maßnahme wird mitfinanziert mit Steuermitteln auf Grundlage des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushaltes.

Einmündung Rosenbergstr. in Bodenbacher Str. (Pflegeheim): Hier bündeln sich verschiedene Probleme wie mangelhafte sichere Quermöglichkeiten mit langen Wartezeiten und fehlende Barrierefreiheit. Insbesondere für die Bewohner des Pflegeheims sind die Grünphasen deutlich zu kurz.

Calvinstr./Rosenbergstr.: Hier fehlt Barrierefreiheit.

Ampeluhr an der Haltestelle Zwinglistraße

Mit der Ampeluhr haben wir gemessen, wie lange Fußgänger brauchen, um alle drei Furten am nördlichen Ende der Haltestelle Zwinglistraße zu queren. Dabei blieb die Wartezeit an der ersten Ampel unberücksichtigt. Es beteiligten sich 34 Personen.

Die Querungszeiten lagen zwischen 16 Sekunden und 3:18 min. Das Gros der Passanten brauchte zwischen 1:30 und 2 min. Der „Negativrekord“ von 3 Minuten und 18 Sekunden ergab sich bei einer blinden Person, die jeweils beim Queren der nächsten Furt erst das akustische Signal anfordern musste.

Resümee

Die beschriebenen Beobachtungen führen zu dem Ergebnis,

- dass über längere Straßenverläufe hinweg keine sichere Querung möglich ist, was insbesondere im Bereich der Zwinglistraße mit Geschäften auf beiden Seiten unpraktikabel, ja problematisch ist;
- dass Lichtsignalanlagen vordergründig den Erfordernissen des Autoverkehrs (und positiverweise ÖPNV) folgen und Fußgänger somit unzumutbar benachteiligt werden;
- dass besonders Fußgänger mit Mobilitätseinschränkungen durch teilweise drastisch kurze Freigabezeiten nicht nur benachteiligt, sondern auch verunsichert und sogar gefährdet werden;
- dass selbst das Queren der Rosenbergstr. als Straße im Wohnquartier Altgruna an der tagsüber hoch frequentierten Ost-West-Achse zwischen Einkaufs- und Wohngebiet Altgruna und Rothermundtpark/Landgraben/Wohnviertel Liebstädterstr. oft problematisch ist, obwohl dort viele Kinder (Spielplatz Rothermundtpark) und Menschen im höheren Lebensalter (Betreutes Wohnen; Pflegeheim; Seniorenberatungsstelle und -begegnungsstätte; Beratungsstelle für Menschen mit Behinderungen; Ärztehaus, Familienzentrum) anzutreffen sind.

Verkehrsplanung versus Städtebau?

Bedenklich ist u. E. dann auch, dass städtebauliche Aufwertungsprozesse (Revitalisierung Altgruna, EFRE) genau an jenen Verkehrsachsen enden, anstatt sie bewusst in die Planung als Verzahnung von Städtebau- mit Verkehrsplanung zu verschmelzen. Die Folge ist, dass das Stadtteilzentrum auch nach der Umsetzung der Planungen zerschnitten bleibt und nicht als Einheit erlebbar ist. Dies ist schwer verständlich und gefährdet die durchaus guten städtebaulichen Fortschritte seit 2020. Zumindest für Fußgänger ist eine Verbesserung nur schwer erkennbar, zumal sich etwa der Fußgängerbereich in der

SIGUS e. V.

Schrammsteinstraße 8, 01309 Dresden

Tel: 0351 - 263 21 38 | Mobil: 0174 2363019

Mail: sigus-dd@t-online.de |

www: Keine Angst vor dem „Großen Knick“ – Sigus e.V.



Bürgertreff „Grunaer Aue“

Winterbergstraße 31c:

1. und 3. Mo. im Monat: 15 - 16:30 Uhr

2. Mo. im Monat: 10 - 11:30 Uhr

sowie nach Vereinbarung



Diese Maßnahme wird mitfinanziert mit Steuermitteln auf Grundlage des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushaltes.

überdachten Papstdorfer Str. im Privatbesitz der WG Aufbau e.G. befindet und eine nachhaltige Trennung von Fuß- und Radverkehr trotz diesbezüglicher Planungsversuche noch nicht spürbar wird.

Das muss auch vor dem Hintergrund der Zusammensetzung der Grunaer Bevölkerung als kritisch bewertet werden: hier leben überdurchschnittlich viele ältere Menschen. Gerade in Bereichen, wo diese besonders häufig anzutreffen sind – Ampel an der Trauerweide, Ampel am nördlichen Ende der Haltestelle Zwinglstr. mit dem Übergang in die Fußgängerzone mit ihren Geschäften, Einmündung der Rosenbergstr. in die Bodenbacher Str. am Pflegeheim – werden Fußgänger stark benachteiligt, nicht selten gefährdet.

Somit besteht entlang der Nord-Süd-Verkehrsachse dringender Handlungsbedarf, um den Fußverkehr spürbar sicherer zu machen. Ob Entschleunigungsambitionen von Schlüterstr. bis inkl. Bodenbacherstr. ein solches Bestreben stärken oder zumindest in diese Richtung öffnen, muss sich in absehbarer Zeit zeigen. Die städtebauliche Vision eines „Stadtgarten“ von Stübelallee bis zum Rothermundtpark als fließender Raum mit Grün- und Aufenthaltsflächen ist ohne Verbesserung von Sicherheit und Durchlässigkeit des Fußverkehrs unrealistisch!

SIGUS e. V.

Schrammsteinstraße 8, 01309 Dresden

Tel: 0351 - 263 21 38 | Mobil: 0174 2363019

Mail: sigus-dd@t-online.de |

[www:](http://www.sigus-dd.de) Keine Angst vor dem „Großen Knick“ – Sigus e.V.



Bürgertreff „Grunaer Aue“

Winterbergstraße 31c:

1. und 3. Mo. im Monat: 15 - 16:30 Uhr

2. Mo. im Monat: 10 - 11:30 Uhr

sowie nach Vereinbarung



Diese Maßnahme wird mitfinanziert mit Steuermitteln auf Grundlage des vom Sächsischen Landtag beschlossenen Haushaltes.

Anlage 2: Ausführliche fachliche Bewertung zum Knotenpunkt Zwinglistraße/Stübelallee

Die nachfolgende fachliche Bewertung ergänzt die Darstellung der Vor-Ort-Aktion um eine verkehrstechnische Einordnung der beobachteten und gemessenen Befunde am Knotenpunkt Zwinglistraße/Stübelallee bzw. der Haltestelle Zwinglistraße. Grundlage sind insbesondere die Vor-Ort-Aktion vom 24.6.2026 sowie ergänzende Messungen und Beobachtungen am 2.7.2026. Erfasst und ausgewertet wurden MIV¹-, Rad- und Teile des Fußverkehrsaufkommen, Freigabebeanforderungen, Freigabe- und Sperrzeiten, Rotlichtverstöße, Nutzerhinweise sowie Auffälligkeiten im Steuerungsablauf. Die Bewertung fasst die wesentlichen fachlichen Befunde zusammen; die zugrundeliegenden Daten, Diagramme und technischen Beobachtungen sind in den Anlagen 2.1 bis 2.7 dokumentiert.

Der Fußverkehr ist kein Nebenstrom

Am südlichen Knotenarm der Zwinglistraße/Stübelallee – am nördlichen Kopfende der Haltestelle Zwinglistraße – wurde ein sehr hohes Fußverkehrsaufkommen festgestellt. Erhoben wurden die Furten F1,2² als Teil der dortigen Querungsbeziehung. Das gezählte Aufkommen

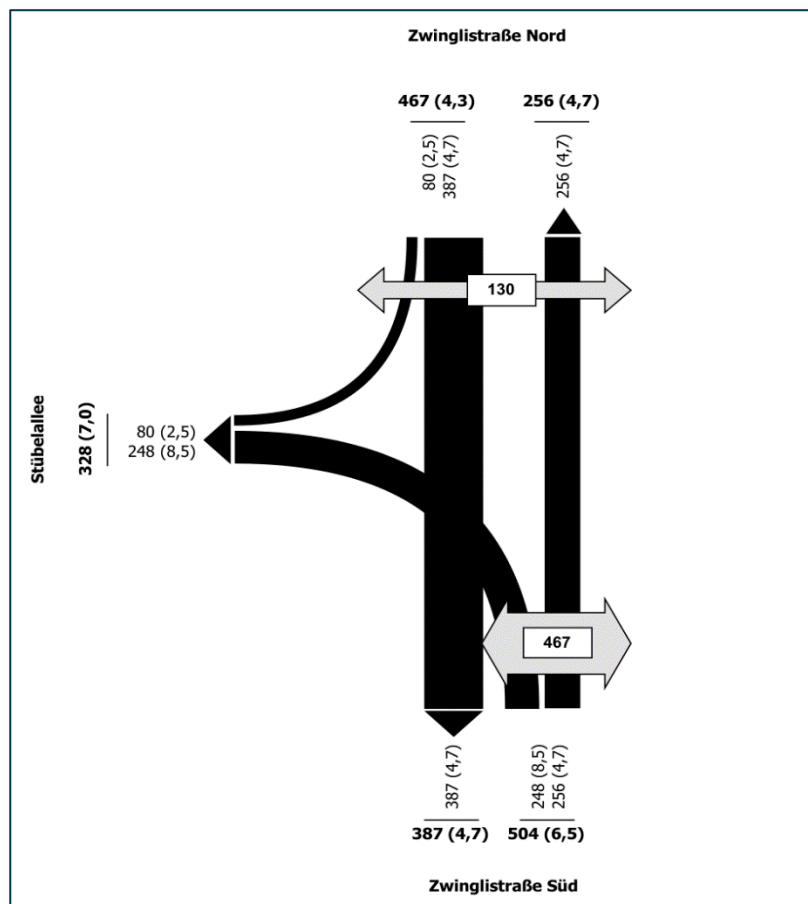


Abbildung 1: Knotenstromplan Tagesverkehr (Zählung 2.7.2026)

¹ MIV – motorisierter Individualverkehr

² F1,2 – technische Bezeichnung der betreffenden Signalgruppe gemäß Lageplan bzw. verkehrstechnischer Unterlage zur Lichtsignalanlage; Bezeichnungen wurden an den Signalgebern vor Ort abgelesen; Orientierungsskizze der Signalgruppen und Verkehrsströme siehe Anlage 2.1

liegt bei über 450 Personen pro Stunde (vgl. Anlage 2.4) und erreicht damit eine Größenordnung, die nicht als randständiger oder nur gelegentlich auftretender Fußverkehrsbedarf bewertet werden kann.

Die Nutzung der Querung wird durch zwei Hauptfunktionen geprägt: Zum einen dient sie als Zu- und Abgang zur Haltestelle Zwinglistraße mit mehreren Straßenbahn- und Buslinien. Zum anderen verbindet sie wichtige Alltagsziele im Stadtteil, insbesondere Wege zwischen Wohngebieten, Geschäften, Einrichtungen und dem Fußgängerbereich an der Papstdorfer Straße. Dadurch überlagern sich regelmäßige Quartierswege mit pulkartigen Ankünften und Abgängen aus dem ÖPNV³.

Fachlich ist der Fußverkehr an dieser Stelle nicht als Nebenstrom, sondern als eigenständiger und dauerhaft auftretender Verkehrsstrom zu bewerten. Die signaltechnische Behandlung sollte dieser Bedeutung entsprechen. Eine Steuerung, die den Fußverkehr überwiegend als nachrangig oder nur bei Bedarf zu berücksichtigend behandelt, steht in einem erkennbaren Widerspruch zum tatsächlichen Aufkommen und zur Funktion der Querung im Stadtteil.

Die Anforderungspflicht steht im Widerspruch zum dauerhaften Freigabebedarf

Die Fußgängerfreigaben an den untersuchten Furten werden grundsätzlich per Taster angefordert. Eine solche Anforderung ist fachlich vor allem dort plausibel, wo Fußverkehr nur zeitweise oder in geringer Dichte auftritt und eine regelmäßige Freigabe ohne tatsächlichen Bedarf vermieden werden soll.

Die Beobachtungen an der Zwinglistraße zeigen jedoch ein anderes Bild. Am südlichen Knotenarm konnten während der Erhebungen für F1,2 keine Umläufe ohne erkennbaren Fußverkehrsbedarf festgestellt werden. Trotz deutlich niedrigerem Aufkommen war auch am nördlichen Knotenarm bei F11,12 dauerhafter Freigabebedarf im Fußverkehr zu verzeichnen (vgl. hierzu Anlage 2.7). Der Fußverkehr ist damit nicht als sporadisch auftretender Sonderfall einzuordnen, sondern als regelmäßig vorhandener Verkehrsstrom.

Damit verliert die Anforderungspflicht ihre naheliegende verkehrstechnische Begründung als reine Bedarfserkennung. Wenn ohnehin in jedem Umlauf Fußverkehr anliegt, sollte die Freigabe des Fußverkehrs nicht wie eine Ausnahme behandelt werden. Fachlich naheliegend wäre vielmehr eine regelmäßige Berücksichtigung der Fußgängerfreigaben im Signalablauf. In Tagesrandzeiten (insbesondere nachts) könnten die Taster weiterhin sporadische Anforderungen erfassen; darüber hinaus realisieren sie weiterhin die Anforderung der akustischen Signale.

Die derzeitige Steuerungslogik erzeugt somit ein Missverhältnis: Der Fußverkehr ist tatsächlich regelmäßig vorhanden, muss seine Freigabe aber weiterhin aktiv anfordern. Dadurch wird eine stark genutzte Querungsbeziehung signaltechnisch wie ein nachgeordneter Bedarfsfall behandelt.

Die Freigabezeiten liegen an der verkehrstechnischen Untergrenze

Die gemessenen Freigabezeiten für den Fußverkehr sind überwiegend sehr kurz. Besonders kritisch ist die Situation an der nördlichen Querung F11,12. Die Freigabezeiten mit und ohne Tonsignal liegen dort an der unteren Grenze dessen, was nach RiLSA⁴ rechnerisch noch als Mindestbemessung begründbar ist (vgl. Anlage 2.7).

³ ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

⁴ RiLSA – Richtlinien für Lichtsignalanlagen, FGSV 2015

Gerade am Standort Zwinglistraße ist diese Mindestbemessung problematisch. Das Nutzerprofil ist durch viele ältere und mobilitätseingeschränkte Personen geprägt (vgl. Anlagen 2.1 und 2.2 bzw. Anlage 2.7); die in der Freigabebemessung angesetzten Gehgeschwindigkeiten sind für diese Gruppen häufig zu hoch. Hinzu kommt, dass Fußgängerinnen und Fußgänger sich nicht an Räumzeiten⁵ oder signaltechnischen Schutzzeiten orientieren, sondern zunächst am sichtbaren Grünsignal. Wenn dieses bereits nach wenigen Sekunden endet, entsteht der Eindruck, die Querung sei zu kurz freigegeben – auch dann, wenn die nachlaufende Räumzeit rechnerisch das sichere Räumen berücksichtigt (vgl. hierzu Anlage 2.5 bzw. Anlage 2.6).

Mit Blick auf die Verkehrssicherheit empfehlen einschlägige Untersuchungen bereits 2012 bzw. 2014, die Möglichkeiten einer fußverkehrsfreundlichen Signalisierung konsequenter auszuschöpfen. Dazu gehören insbesondere geringer anzusetzende Geh- und Räumgeschwindigkeiten, längere bzw. bedarfsgerecht verlängerte Freigabezeiten sowie kürzere Wartezeiten im Fußverkehr.^{6,7} Diese fachliche Richtung wird nach Kenntnis des Verfassers auch im laufenden Fortschreibungsprozess der RiLSA durch den zuständigen FGSV⁸-Arbeitskreis 3.3.6 aufgegriffen.⁹ Darüber hinaus sind über die Mindestlogik der RiLSA hinausgehende Vorgaben zur Bemessung von Fußgängerfreigaben in kommunalen Merkblättern, Pflichtenheften und Planungsstandards vielerorts etablierte Praxis.

Insgesamt zeigen die Messungen, dass die Fußgängerfreigaben nicht auf eine komfortable Querung ausgelegt sind, sondern überwiegend auf eine minimale rechnerische Abwicklung. Für den Knotenpunkt Zwinglistraße gilt daher festzuhalten, dass die rechnerische Mindestbemessung der Freigabezeiten für den Fußverkehr die tatsächlichen Randbedingungen der Nutzung nur unzureichend abbilden. Die daraus entstehende Verunsicherung ist nicht nur subjektiv, sondern auch verkehrstechnisch nachvollziehbar und im Kontext von Regelwerk und Forschungsstand sehr kritisch zu bewerten.

Lange und unplausible Sperrzeiten schwächen die Regelakzeptanz

Neben den kurzen Freigabezeiten sind auch die Sperr- bzw. Wartezeiten des Fußverkehrs kritisch. Besonders deutlich zeigt sich dies an der nördlichen Querung F11,12. Dort wurden Sperrzeiten von im Mittel 100 Sekunden gemessen (siehe Abbildung 2 bzw. Anlage 2.7). Damit liegt die Verkehrsqualität für den Fußverkehr nach HBS¹⁰ in der Qualitätsstufe F¹¹ und ist verkehrstechnisch nicht mehr als akzeptabel einzustufen.

Bestätigung dafür zeigt sich in der hohen Quote von Anforderungen mit Tonsignal an F11,12. Rund 44 bis 50 % der Freigaben wurden mit Tonsignal angefordert, obwohl in der Regel kein

⁵ Zeitbedarf zum sicheren Räumen der Konfliktfläche ab Grünende gemäß RiLSA

⁶ Alrut, D. (ed.) (2012) Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Lichtsignalanlagen: Bericht zum Forschungsprojekt FE 77.0493/2008. Bremerhaven: Verlag für neue Wissenschaft GmbH (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 217).

⁷ Gerlach, J. et al. (2014) Sichere Knotenpunkte für schwächere Verkehrsteilnehmer. GDV, Forschungsbericht Nr. 23. Berlin.

⁸ FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.

⁹ Fachliche Einordnung des Verfassers zum laufenden RiLSA-Fortschreibungsprozess; der Entwurfsstand ist nicht veröffentlicht und stellt keine verbindliche FGSV-Position dar.

¹⁰ HBS – Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV 2015

¹¹ Qualitätsstufen im Verkehrsablauf klassifizieren Verkehrsabläufe gemäß HBS in sechs Stufen A bis F von sehr gut bis sehr schlecht

tatsächlicher akustischer Unterstützungsbedarf erkennbar war (vgl. Anlage 2.7). In Gesprächen zeigte sich vielmehr die verbreitete Erwartung, dadurch schneller Grün zu erhalten. Tatsächlich bewirkt die Anforderung jedoch lediglich eine längere Freigabezeit. Dies unterstreicht, dass die langen Sperrzeiten aus Nutzersicht nur schwer nachvollziehbar sind.

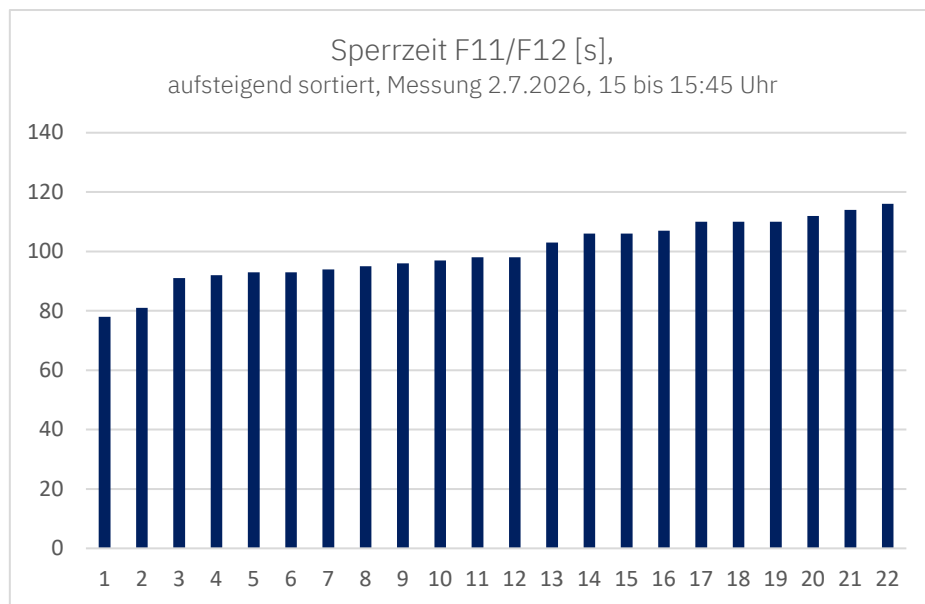


Abbildung 2: Sperrzeit F11/F12 [s], aufsteigend sortiert, Messung 2.7.2026, 15 bis 15:45 Uhr

An der südlichen Querung F1,2 fallen die Werte mit einem Mittelwert von rund 46 Sekunden (Qualitätsstufe C, vgl. Anlage 2.7) formal deutlich besser aus. Diese Bewertung darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Wartezeiten auch dort häufig länger sind, als es durch tatsächlich vorhandene, nicht verträgliche Kfz¹²-Ströme plausibel erscheint. Insbesondere in Zeiten mit geringem MIV-Aufkommen entstehen Freigaben für den Kfz-Verkehr, ohne dass ein entsprechender Bedarf für wartende oder zufahrende Fahrzeuge erkennbar ist.

Diese Diskrepanz zwischen Wartezeit und sichtbarer Verkehrslage wirkt sich unmittelbar auf die Akzeptanz der Signalisierung aus. Die beobachteten Rotlichtverstöße traten insbesondere in Richtung der in Mittellage befindlichen Haltestelle Zwinglistraße auf und nahmen bei abnehmendem Kfz-Aufkommen bis zu einem erfassten Spitzenwert von 30,4 % zu (siehe Anlage 2.2). Lange Sperrzeiten sind daher nicht nur als Komfortproblem, sondern auch als Problem der Regelakzeptanz und Verkehrssicherheit zu bewerten.

Die Querung am südlichen Knotenarm funktioniert nicht als zusammenhängende Fußverkehrsbeziehung

Die Bewertung einzelner Signalgruppen greift am südlichen Knotenarm der Zwinglistraße zu kurz. Für Fußgängerinnen und Fußgänger ist oft nicht die einzelne Furt maßgeblich, sondern die gesamte Querungsbeziehung über beide Fahrbahnen, den Gleisbereich sowie die Aufstellflächen in Mittellage. An der Dreifachfurt des südlichen Knotenarms (F1,2/F3,4/F5,6) entsteht dadurch eine Mehrfachquerung, deren Nutzbarkeit wesentlich davon abhängt, ob die einzelnen Freigaben sinnvoll aufeinander abgestimmt sind und ob die Zwischenflächen ausreichend Raum bieten.

¹² Kfz – Kraftfahrzeug

Die Beobachtungen zeigen, dass diese Wegekette nur eingeschränkt funktioniert. Das vollständige Queren aller drei Furten in einem Zuge ist oft nicht realisierbar. Fußverkehr aus dem Stadtteil überlagert sich zudem mit Zu- und Abgängen zur Haltestelle. Nach Ankünften von Bussen und Straßenbahnen entstehen pulkartige Fußverkehrsströme, die auf begrenzte Stellflächen zwischen Fahrbahn und Gleis treffen. Gleichzeitig müssen diese Flächen teilweise auch von Radfahrenden, Personen mit Kinderwagen, Rollator oder Rollstuhl genutzt werden.

Damit wird die Querung nicht nur durch kurze Freigabezeiten und lange Sperrzeiten erschwert, sondern auch durch die räumliche und zeitliche Aufteilung der Querung selbst. Wenn eine vollständige Querung nicht zuverlässig in einem Zuge möglich ist, sinken Komfort und Geduld der Nutzenden und in Folge oft die Regelakzeptanz mit Konsequenzen insbesondere für die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs.

Unplausible ÖV-Anforderungen erzeugen unnötige Sperrungen

Eine persistente Anomalie an der Querung F3,4 bzw. FR7,8 führt in jedem Umlauf zu vermeidbaren Sperrzeiten. Das Signal S3 bzw. SQ3 zeigt eine dauerhafte ÖV-Anforderung; auch ohne erkennbar anwesendes oder sich näherndes ÖV-Fahrzeug wird in jedem Umlauf eine Grundfreigabe für S1/S3 geschaltet.

Die Furten F3,4 und FR7,8 werden dadurch in jedem Umlauf gesperrt, unabhängig davon, ob tatsächlich ein Konflikt mit einem ÖV-Fahrzeug besteht. Überlagert sich diese Grundfreigabe mit einer tatsächlichen dynamischen ÖV-Anforderung, können die Sperrzeiten für den querenden Fuß- und Radverkehr bis zu 40 Sekunden betragen (vgl. Anlage 2.7).

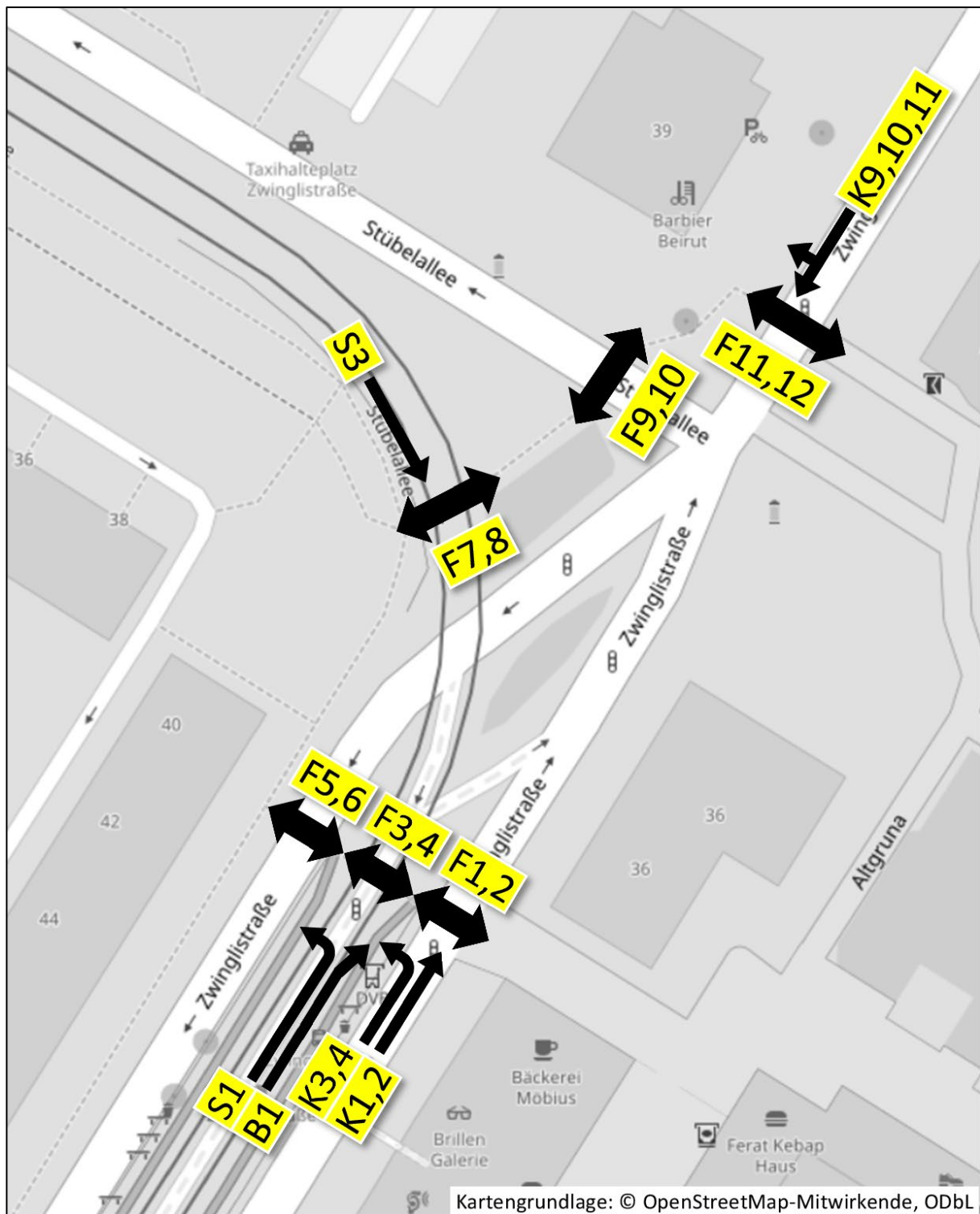
Aus Nutzersicht entsteht dadurch eine besonders schwer nachvollziehbare Situation: Die Querung zeigt Rot, obwohl kein zu sichernder, im Konflikt stehender Verkehr erkennbar ist. In der Beobachtung führte dies zu zahlreichen Rotlichtverstößen. Damit wird nicht nur die Akzeptanz der Signalisierung geschwächt; es entsteht auch ein sicherheitsrelevantes Problem, weil sich Rotlichtverstöße an dieser und vergleichbaren Querungen mit potenziellen Konflikten zwischen Zufußgehenden, Radfahrenden und Straßenbahnen normalisieren können.

Die beobachtete Anomalie sollte daher nicht als Komfortproblem, sondern als dringender Prüf- und Handlungsbedarf in der Steuerung bewertet werden.



Abbildung 3: Daueranforderung S3/QS3

Anlage 2.1: Orientierungsskizze der Signalgruppen und zugehörigen Verkehrsströme

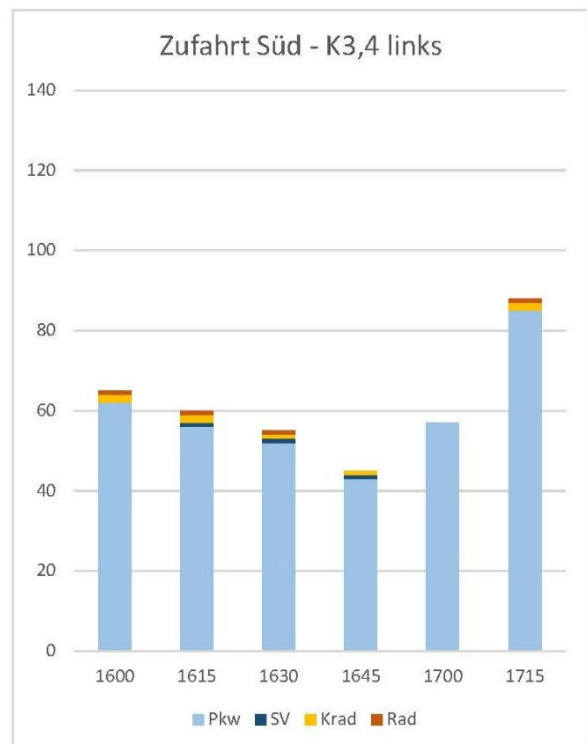
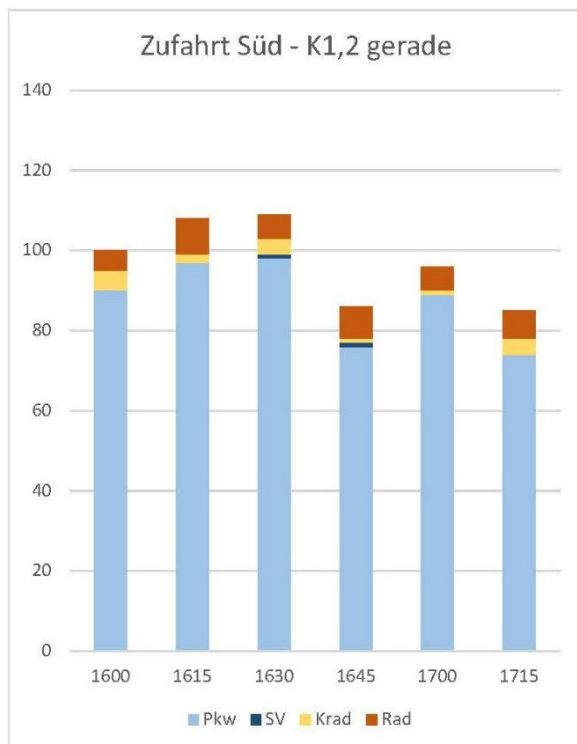


Dargestellt sind nur die im Text erwähnten bzw. für die Aktion, Erhebung und Analysen relevanten Signalgruppen (K...Kfz-Verkehr, F...Fußverkehr, S...Straßenbahn, B...Bus)

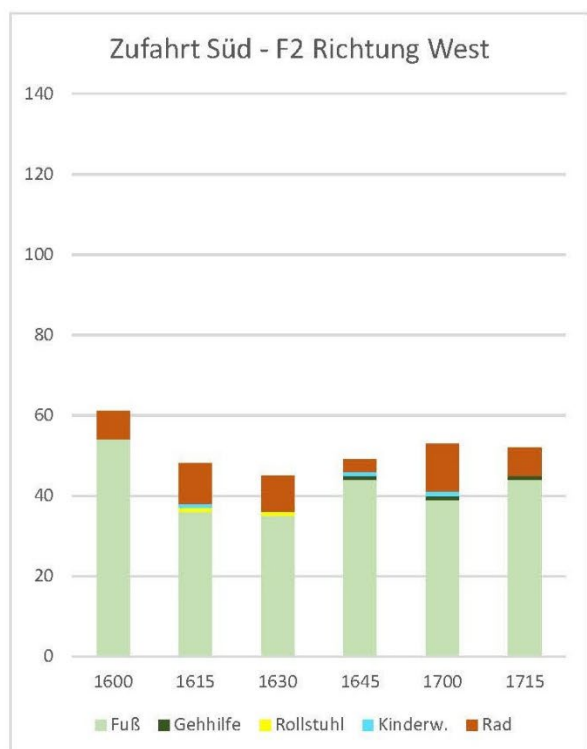
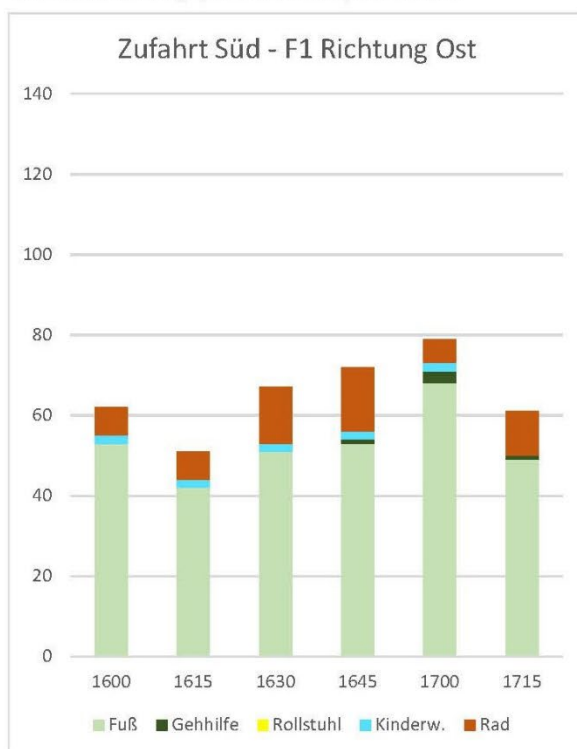
Anlage 2.2: Ergebnisse der Verkehrserhebung 24.6.2026

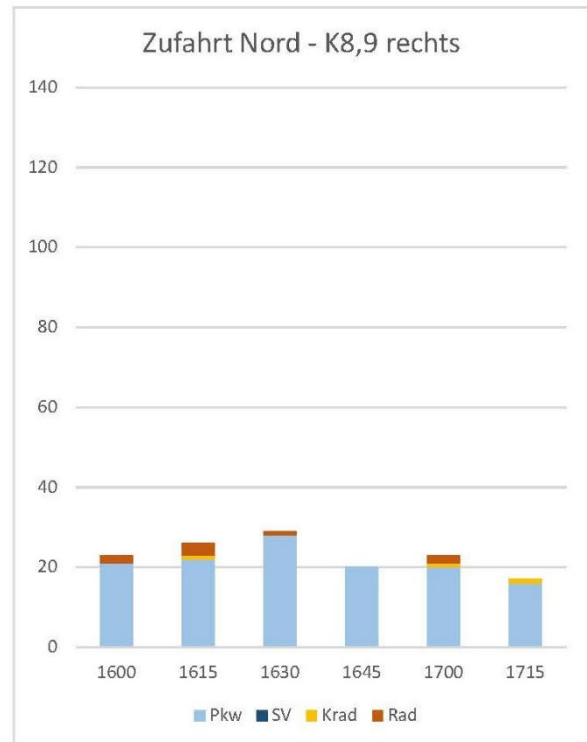
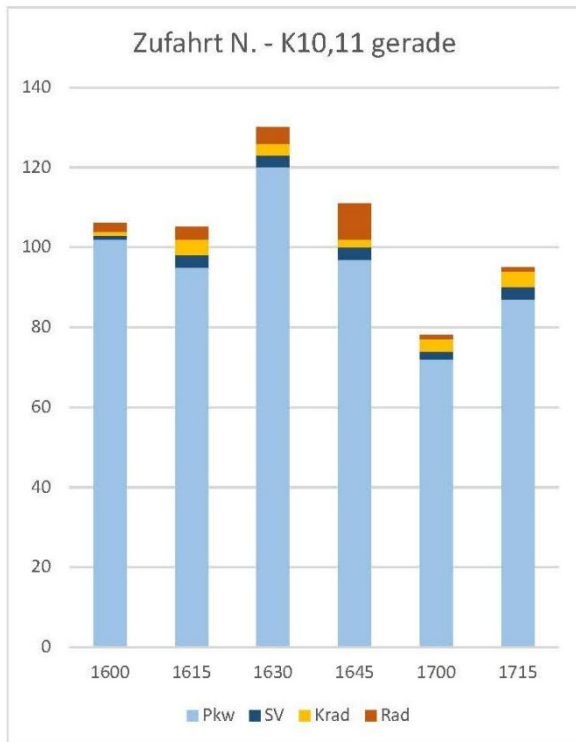
16 bis 17:30 Uhr; wolkenlos, 34°C

K1 gerade	1600	1615	1630	1645	1700	1715
Pkw	90	97	98	76	89	74
SV	0	0	1	1	0	0
Krad	5	2	4	1	1	4
Rad	5	9	6	8	6	7
K3 links	1600	1615	1630	1645	1700	1715
Pkw	62	56	52	43	57	85
SV	0	1	1	1	0	0
Krad	2	2	1	1	0	2
Rad	1	1	1	0	0	1
F1 Ri. Ost	1600	1615	1630	1645	1700	1715
Fuß	53	42	51	53	68	49
Gehhilfe	0	0	0	1	3	1
Rollstuhl	0	0	0	0	0	0
Kinderw.	2	2	2	2	2	0
Rad	7	7	14	16	6	11
F2 Ri. West	1600	1615	1630	1645	1700	1715
Fuß	54	36	35	44	39	44
Gehhilfe	0	0	0	1	1	1
Rollstuhl	0	1	1	0	0	0
Kinderw.	0	1	0	1	1	0
Rad	7	10	9	3	12	7
K8 rechts	1600	1615	1630	1645	1700	1715
Pkw	21	22	28	20	20	16
SV	0	0	0	0	0	0
Krad	0	1	0	0	1	1
Rad	2	3	1	0	2	0
K10 gerade	1600	1615	1630	1645	1700	1715
Pkw	102	95	120	97	72	87
SV	1	3	3	3	2	3
Krad	1	4	3	2	3	4
Rad	2	3	4	9	1	1
F11 Ri. West	1600	1615	1630	1645	1700	1715
Fuß	7	18	8	17	10	10
Gehhilfe	0	0	0	0	0	0
Rollstuhl	0	0	0	0	0	0
Kinderw.	0	0	1	0	0	1
Rad	4	0	3	6	1	3
F12 Ri. Ost	1600	1615	1630	1645	1700	1715
Fuß	10	16	16	19	8	6
Gehhilfe	0	0	0	0	0	0
Rollstuhl	0	0	0	0	0	1
Kinderw.	0	1	1	0	0	1
Rad	13	11	14	4	5	6
Rotlaufende						
F2 Ri. West	1600	1615	1630	1645	1700	1715
Fuß	0	1	1	3	7	0
Gehhilfe	0	0	0	0	0	0
Rollstuhl	0	0	0	0	0	0
Kinderw.	0	0	0	0	0	0
Rad	0	0	0	0	0	0
F1 Ri. Ost	1600	1615	1630	1645	1700	1715
Fuß	7	1	2	6	7	1
Gehhilfe	0	0	0	0	0	0
Rollstuhl	0	0	0	0	0	0
Kinderw.	0	0	0	0	0	0
Rad	0	2	0	0	0	1
F11 Ri. West	1600	1615	1630	1645	1700	1715
Fuß	0	0	0	0	0	0
Gehhilfe	0	0	0	0	0	0
Rollstuhl	0	0	0	0	0	0
Kinderw.	0	0	0	0	0	0
Rad	0	0	0	0	0	0
F12 Ri. Ost	1600	1615	1630	1645	1700	1715
Fuß	0	0	0	0	0	0
Gehhilfe	0	0	0	0	0	0
Rollstuhl	0	0	0	0	0	0
Kinderwagen	0	0	0	0	0	0
Rad	0	0	0	0	0	0

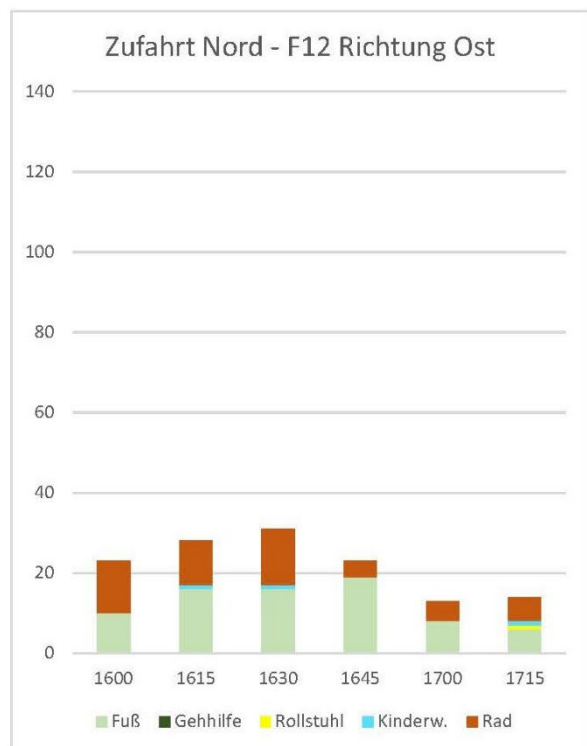
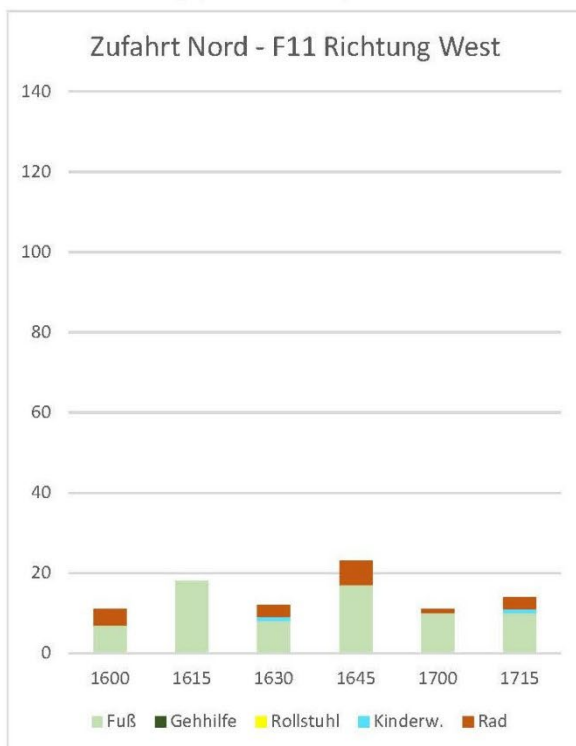


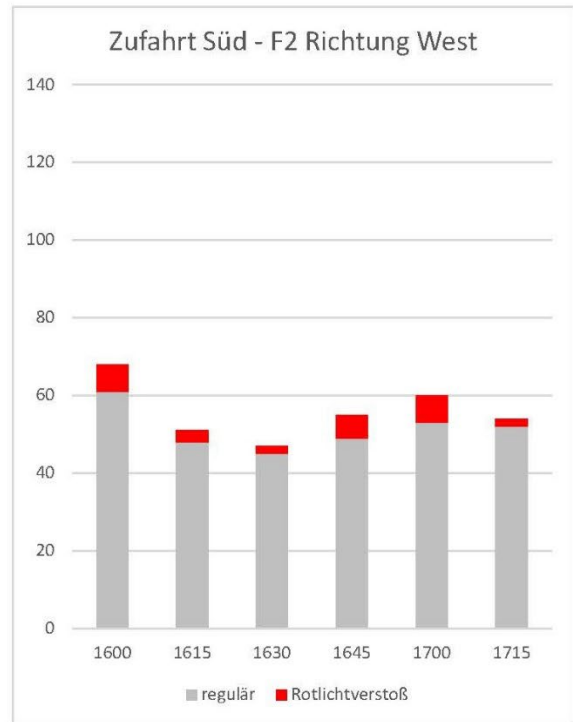
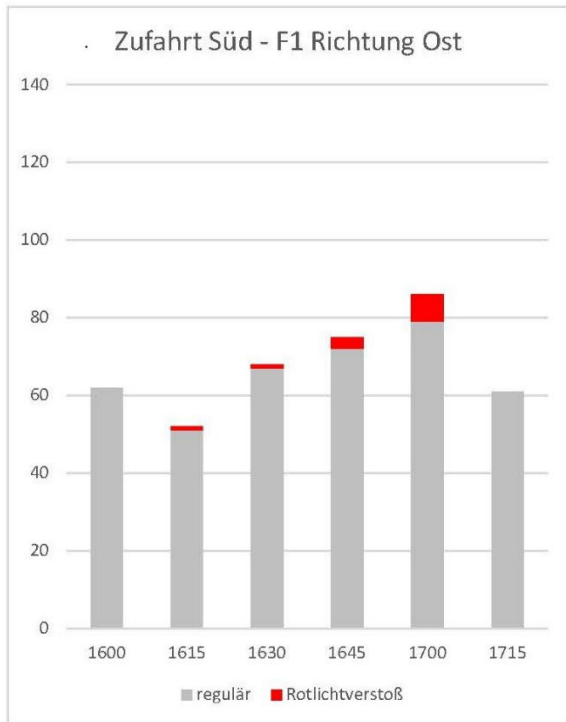
Pkw - Personenkraftwagen, SV - Schwerverkehr, Krad - Kraftrad





Pkw - Personenkraftwagen, SV - Schwerverkehr, Krad - Kraftrad





Anlage 2.3: Ergebnisse der Verkehrserhebung 2.7.2026

10:00 bis 11:30 Uhr (K1,2/K3,4/F1,2); leicht bewölkt, 22°C / 11:30 bis 13:00 Uhr (K9,10,11/F11,12); leicht bewölkt, 24°C

K1 gerade	1130	1145	1200	1215	1230	1245
Pkw	56	66	59	55	88	43
SV	1	0	3	0	1	1
Krad	2	2	5	0	2	0
Rad	6	0	3	2	6	0
Summe [PkwE]	62	67	71	56	94	46

K3 links	1130	1145	1200	1215	1230	1245
Pkw	63	60	53	51	42	58
SV	2	1	3	0	0	3
Krad	2	2	2	2	2	3
Rad	2	1	0	0	0	1
Summe [PkwE]	71	64	63	52	43	69

F1 Ri. Ost	1130	1145	1200	1215	1230	1245
Fuß	62	29	29	30	41	41
Gehhilfe	6	5	3	2	7	1
Rollstuhl	0	1	0	0	1	0
Kinderw.	2	0	0	1	1	0
Rad	2	3	3	3	11	3
Summe	72	38	35	36	61	45

F2 Ri. West	1130	1145	1200	1215	1230	1245
Fuß	45	44	46	63	47	46
Gehhilfe	7	3	6	2	5	3
Rollstuhl	0	0	0	0	0	0
Kinderw.	1	1	1	0	0	0
Rad	3	1	4	1	5	7
Summe	56	49	57	66	57	56

K9 rechts	1000	1015	1030	1045	1100	1115
Pkw	9	26	18	25	16	19
SV	0	2	0	0	0	0
Krad	0	0	0	0	0	1
Rad	0	1	1	0	0	0
Summe [PkwE]	9	32	18	25	16	20

K9 gerade	1000	1015	1030	1045	1100	1115
Pkw	94	81	78	105	98	78
SV	2	4	7	6	5	3
Krad	3	1	2	2	1	2
Rad	7	2	2	2	0	1
Summe [PkwE]	104	94	101	125	114	88

F11 Ri. West	1000	1015	1030	1045	1100	1115
Fuß	14	8	10	8	8	12
Gehhilfe	2	4	6	1	4	5
Rollstuhl	0	0	0	0	0	0
Kinderw.	0	0	0	1	0	1
Rad	1	3	1	4	1	0
Summe	17	15	17	14	13	18

F12 Ri. Ost	1000	1015	1030	1045	1100	1115
Fuß	11	7	19	14	15	5
Gehhilfe	1	3	2	2	0	0
Rollstuhl	0	0	0	0	0	0
Kinderw.	0	1	1	0	1	0
Rad	1	4	4	5	2	1
Summe	13	15	26	21	18	6

Rotlaufende

F1 Ri. Ost	1130	1145	1200	1215	1230	1245
Fuß	1	0	0	4	4	1
Gehhilfe	0	0	0	0	0	0
Rollstuhl	0	0	0	0	0	0
Kinderw.	0	0	0	0	0	0
Rad	1	0	0	0	0	0
Summe	2	0	0	4	4	1

Anteil [%]	2,8	0,0	0,0	11,1	6,6	2,2
-------------------	------------	------------	------------	-------------	------------	------------

F2 Ri. West	1130	1145	1200	1215	1230	1245
Fuß	3	0	3	5	7	17
Gehhilfe	0	0	0	0	0	0
Rollstuhl	0	0	0	0	0	0
Kinderw.	0	0	0	0	0	0
Rad	0	0	1	0	0	0
Summe	3	0	4	5	7	17

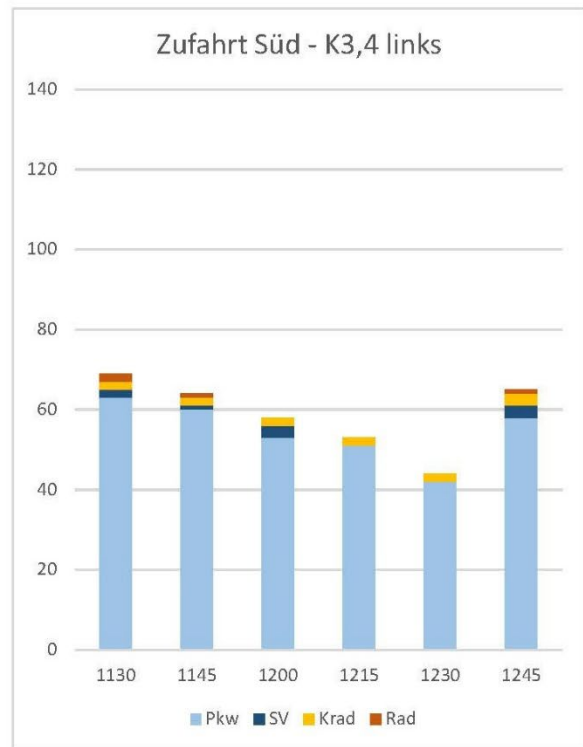
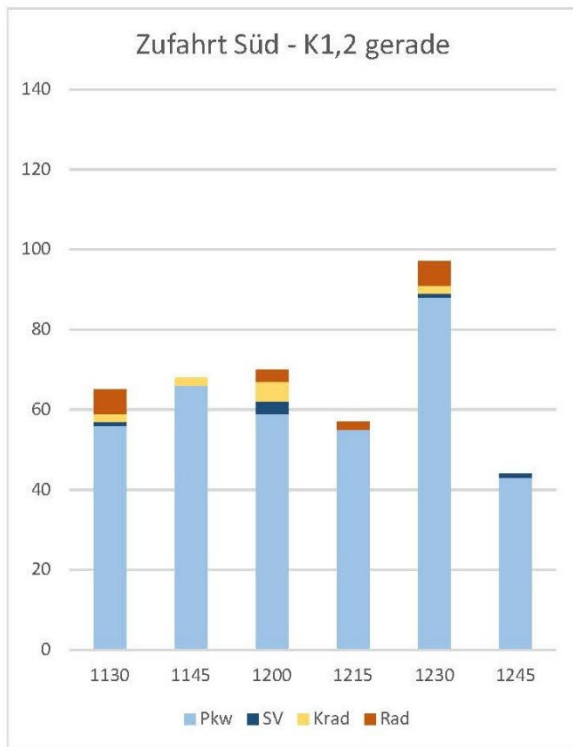
Anteil [%]	5,4	0,0	7,0	7,6	12,3	30,4
-------------------	------------	------------	------------	------------	-------------	-------------

F11 Ri. West	1000	1015	1030	1045	1100	1115
Fuß	0	0	1	0	0	0
Gehhilfe	0	0	0	0	0	0
Rollstuhl	0	0	0	0	0	0
Kinderw.	0	0	0	0	0	0
Rad	0	0	0	1	0	0
Summe	0	0	1	1	0	0

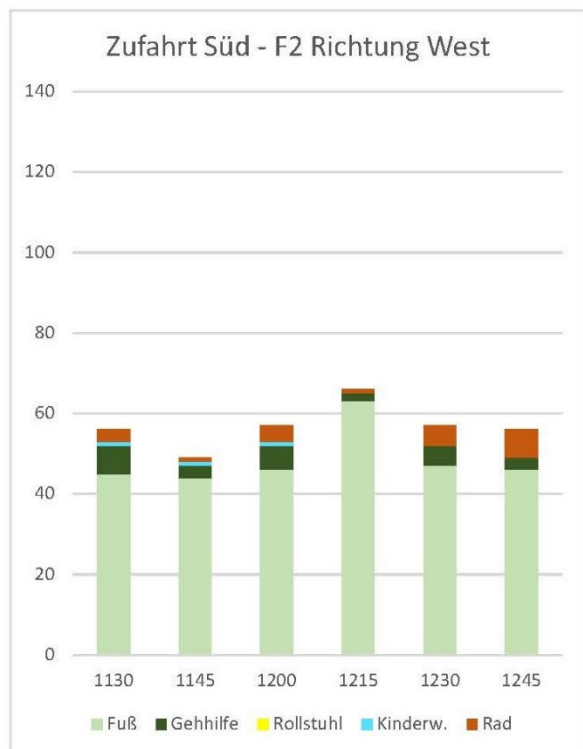
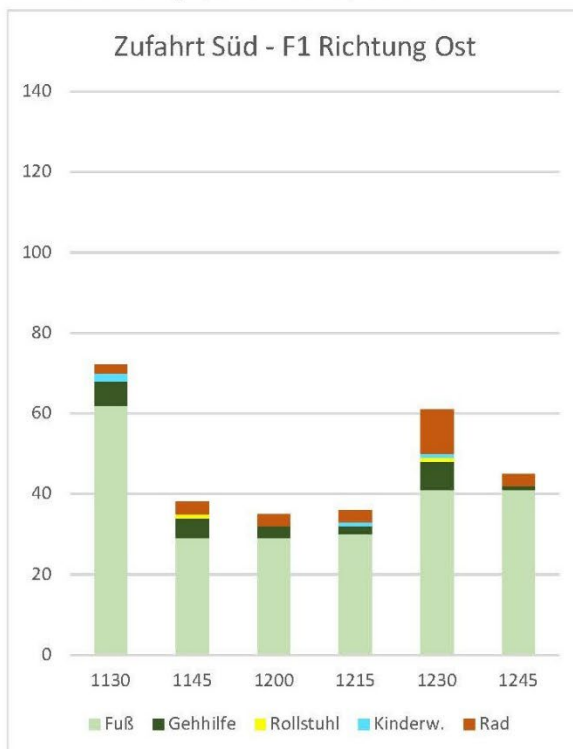
Anteil [%]	0,0	0,0	5,9	7,1	0,0	0,0
-------------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

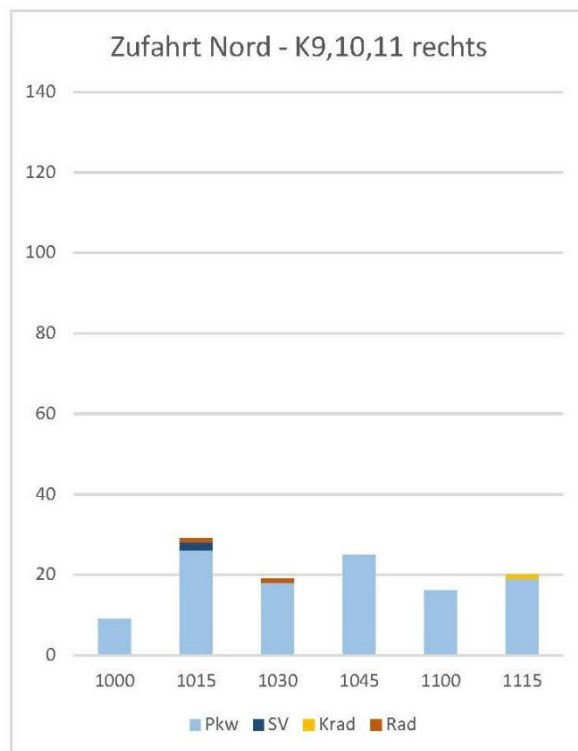
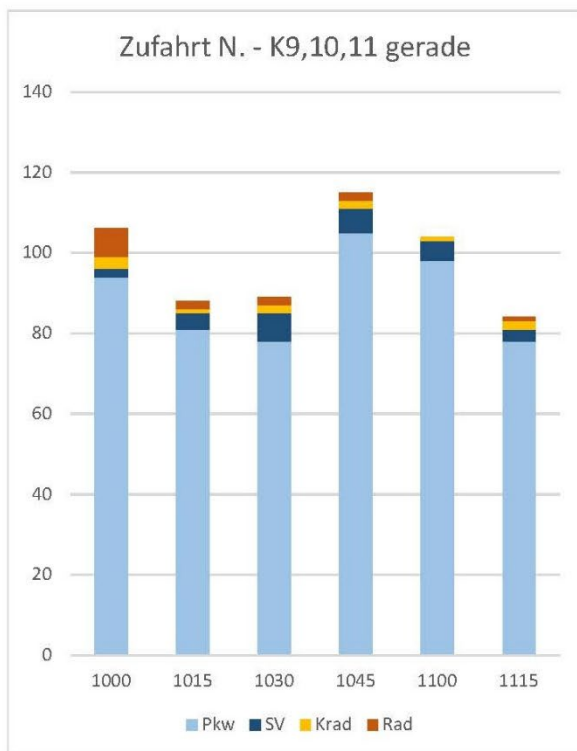
F12 Ri. Ost	1000	1015	1030	1045	1100	1115
Fuß	0	0	0	0	0	0
Gehhilfe	0	0	0	0	0	0
Rollstuhl	0	0	0	0	0	0
Kinderwagen	0	0	0	0	0	0
Rad	0	0	0	0	0	0
Summe	0	0	0	0	0	0

Anteil [%]	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
-------------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

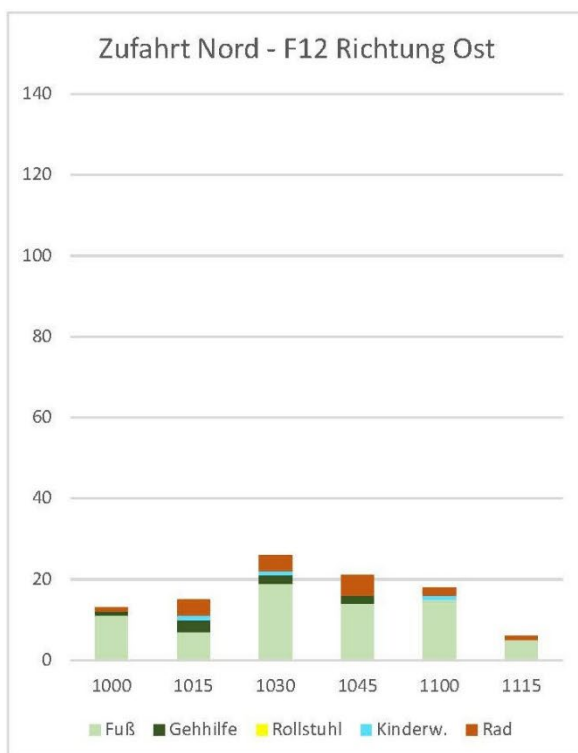
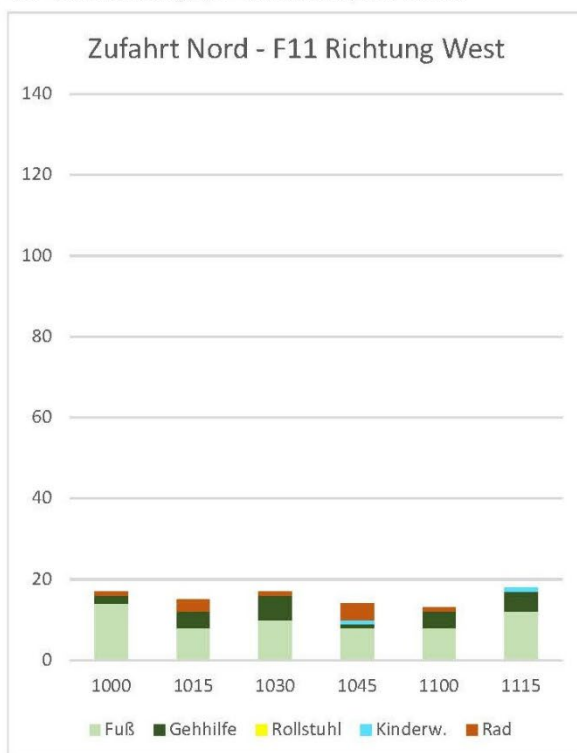


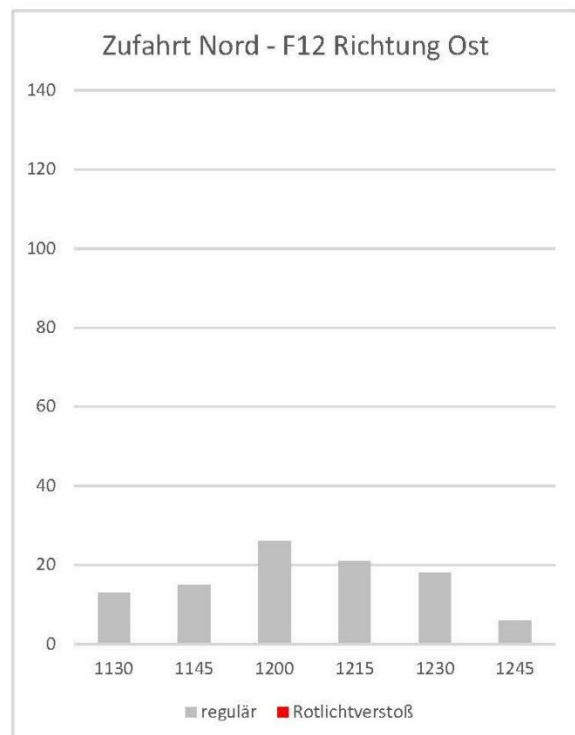
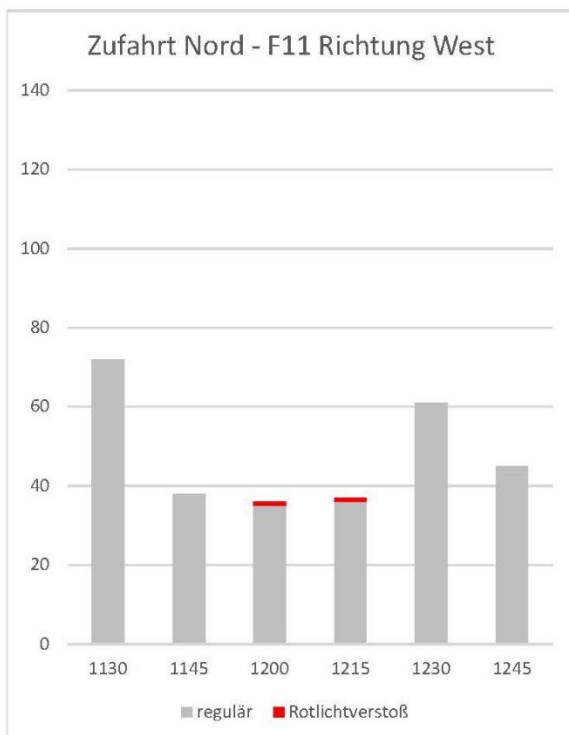
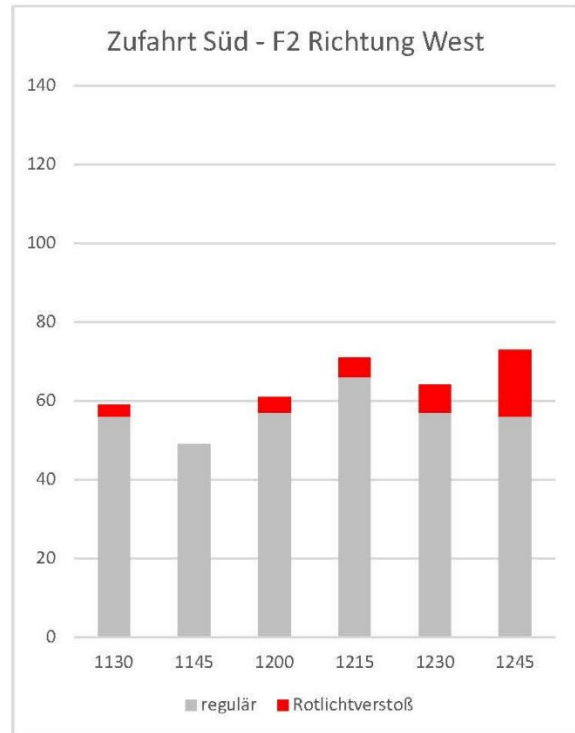
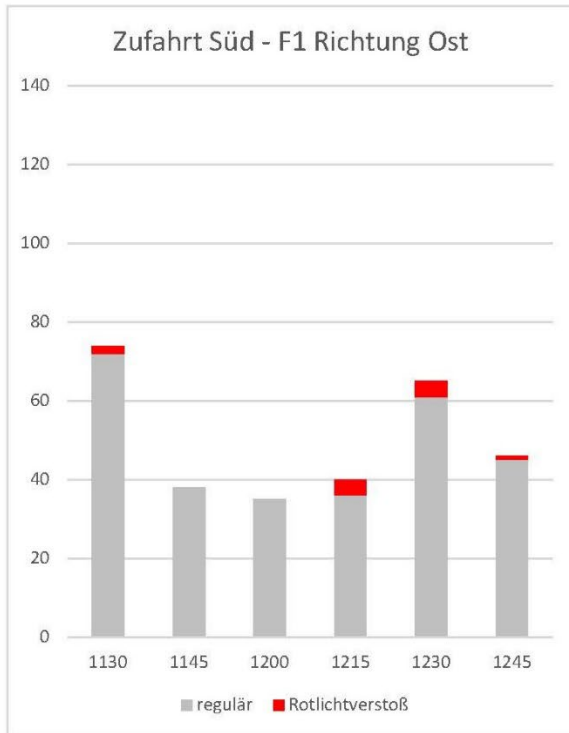
Pkw - Personenkraftwagen, SV - Schwerverkehr, Krad - Kraftrad





Pkw - Personenkraftwagen, SV - Schwerverkehr, Krad - Kraftrad



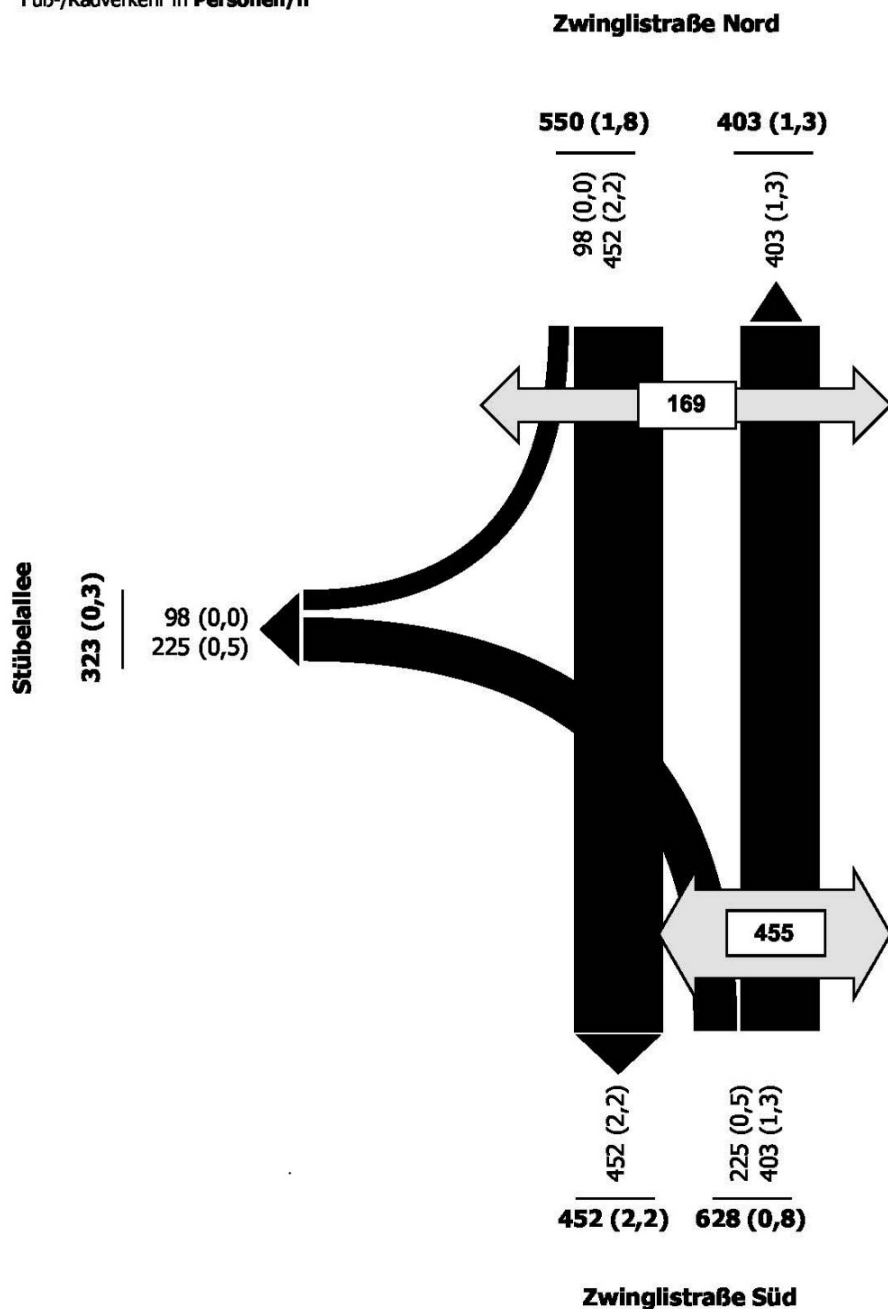


Anlage 2.4: Knotenstrompläne

Zwinglistraße / Stübelallee, 24.6.2026 Spitzenstunde (Nachmittag)

Zählung
16:00 Uhr bis 17:30 Uhr
wolkenlos, 34°C

Kfz-Verkehr in **Fz/h (SV in %)**
Fuß-/Radverkehr in **Personen/h**



* Erhebung erfolgte in 15-Minuten-Intervallen, Spitzenstunde aus den 4 Intervallen mit der maximalen Summe im Kfz-Verkehr
* Fußgängerfurt im Süden nur erhoben für F1/F2; Fußgängerfurt im Westen nicht erhoben

Zwinglistraße / Stübelallee, 2.7.2026 Tagesverkehr (Mittag)

Zählung

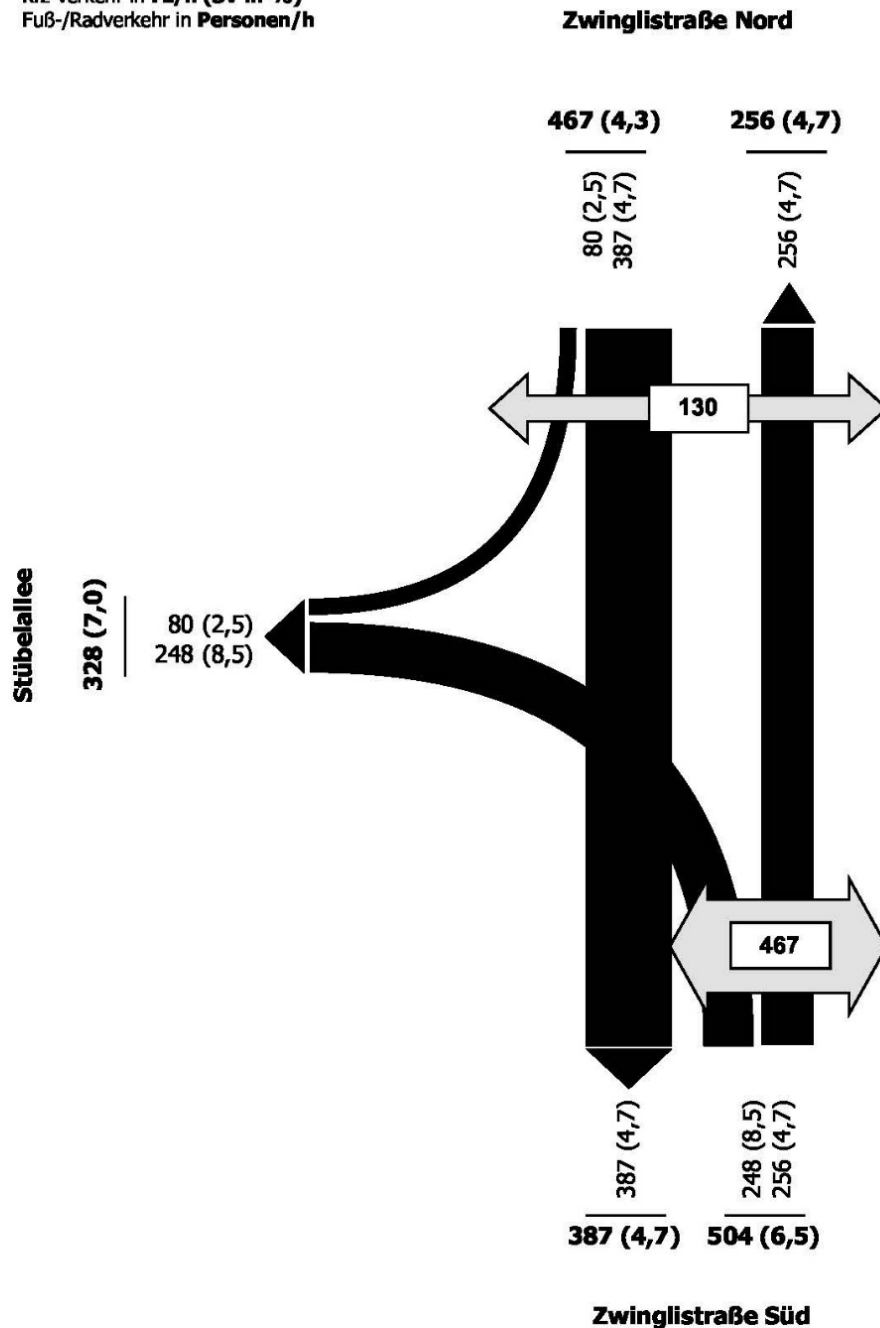
10:00 Uhr bis 11:30 Uhr, Zwinglistr. Nord (K9 / F11)

11:30 Uhr bis 13:00 Uhr, Zwinglistr. Süd (K1 / F1)

leicht bewölkt, 24°C

Kfz-Verkehr in **Fz/h** (**SV in %**)

Fuß-/Radverkehr in **Personen/h**

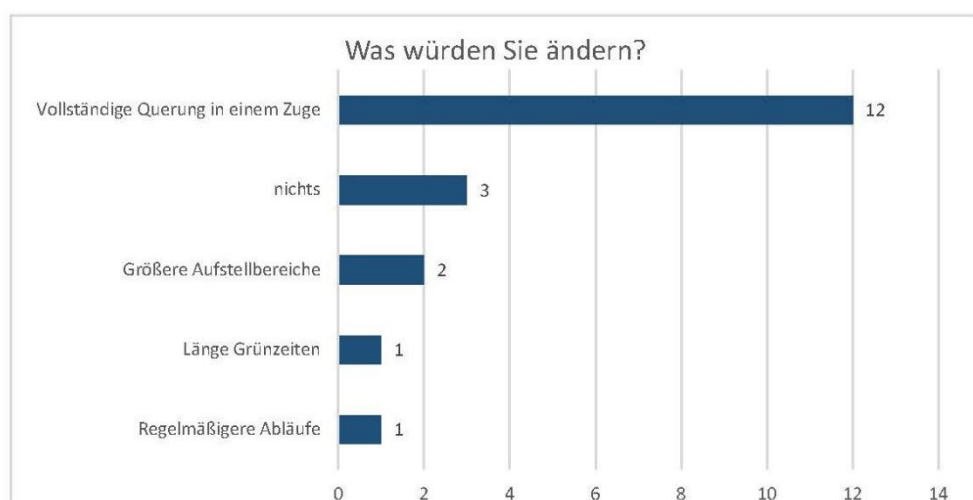
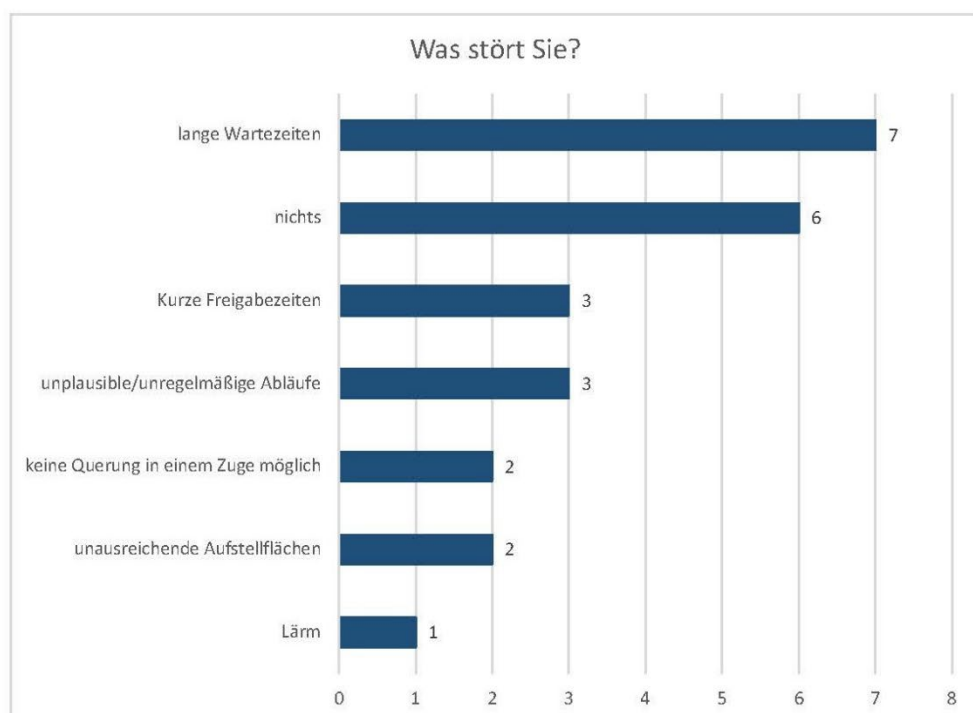
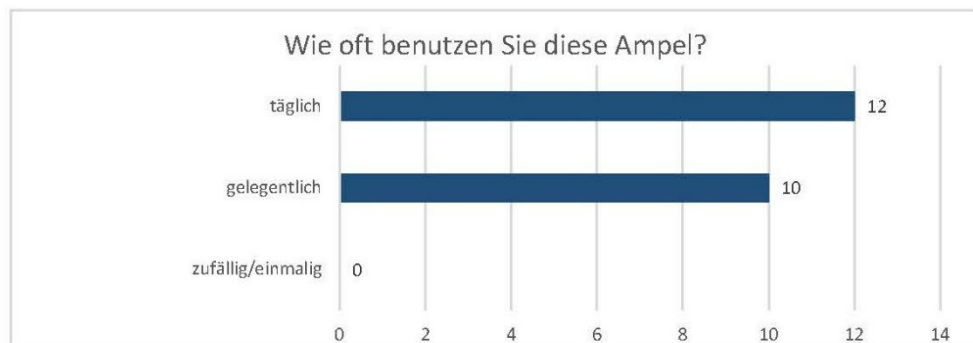


* Erhebung erfolgte in 15-Minuten-Intervallen; Stundenwerte als Summe der vier mittleren Aufkommenswerte (jeweils Streichung des Minimal- bzw. Maximalwertes)

* Fußgängerfurt im Süden nur erhoben für F1/F2; Fußgängerfurt im Westen nicht erhoben

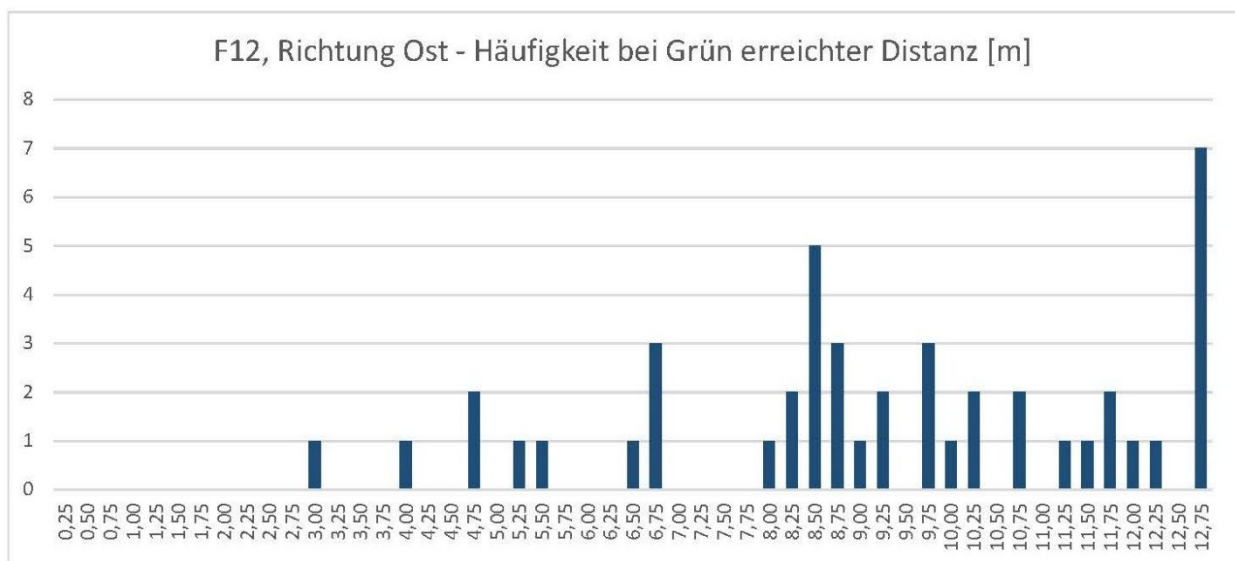
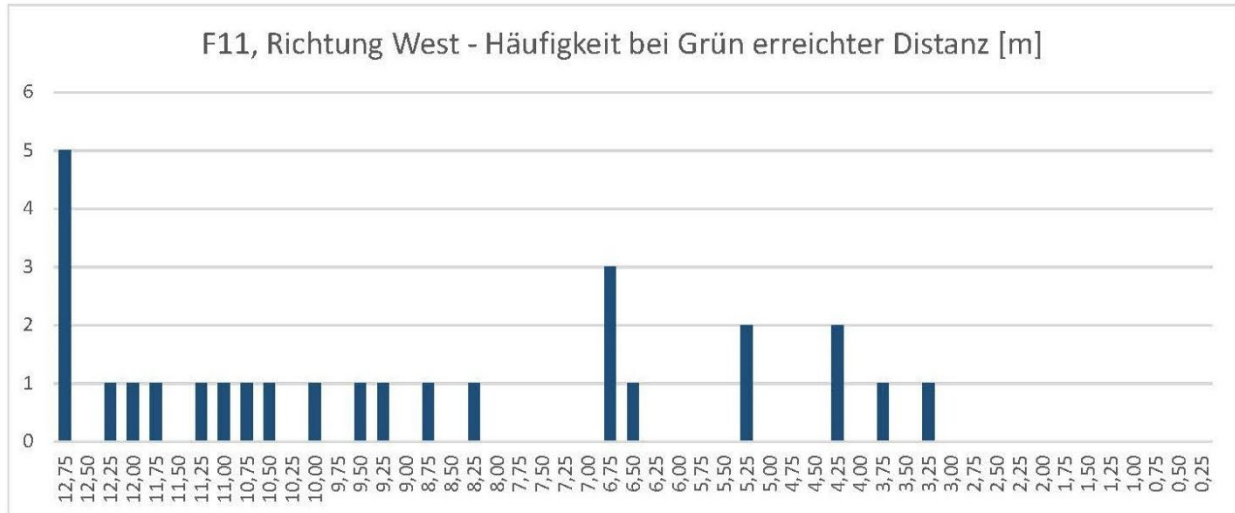
Anlage 2.5: Auswertung der 1-Minuten-Interviews

n = 22



Anlage 2.6: Auswertung Ampelrennen

Datenpunkte aus Fotos extrapoliert



Hinweise

- Freigaben schwanken durch passive Verlängerung des parallelen MIV (Linksabbieger K3,4)
- Mindestfreigabedauer gemessen mit 7s
- Freigaben werden zu circa 50% mit Blindenakustik angefordert
- Mindestfreigabedauer mit Akustik gemessen mit 12 s
- Datenhäufung bei 12,75 m (vollständige Furt erreicht) jeweils nur mit zusätzlich angeforderter akustischer Freigabe

Anlage 2.7: Technische Mess- und Beobachtungsnotizen

F1/F2 – Fußgängerfurt Zwinglistraße südlicher Knotenarm

Aufkommen

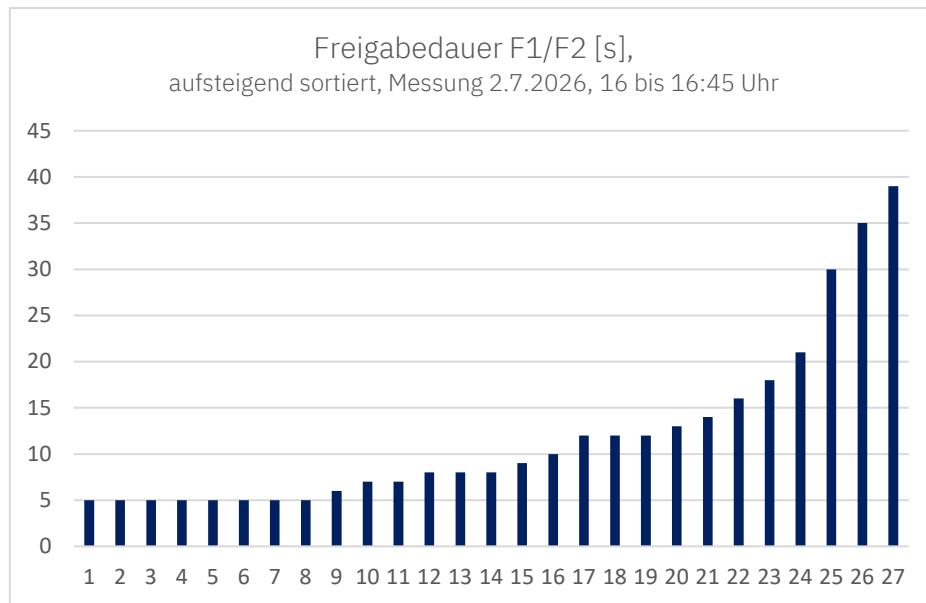
- Aufkommen im Fußverkehr ist mit **467 bzw. 455 Personen/Stunde** (Tagesverkehr bzw. Nachmittagsspitze) sehr hoch.
- Im Tagesverkehr ist das Aufkommen durch Fußgänger und Fahrzeuge nahezu paritätisch, wenngleich durch Besetztgrade zwischen 1,1 und 1,5 Personen je Fahrzeug (gemäß Umweltbundesamt 2025) der MIV weiterhin eine höhere Verkehrsleistung darstellt.
- Messung zur Nachmittagsspitze am 24.6.2026 erfolgte bei extremer Hitze (34 °C); unter normalen Bedingungen wird mit höherem Aufkommen gerechnet, insbesondere durch ältere und mobilitätseingeschränkte Personen.
- Aufkommen ist durch zwei grundsätzliche Gruppen geprägt (nicht erhoben):
- Zu-/Abgang zur Haltestelle Zwinglistraße;
- Wege im Stadtteil, insbesondere von und zu den Einrichtungen/Geschäften im Umfeld der Zwinglistraße.
- Pulkankünfte im Abgang von der Haltestelle sorgen für Gedränge im begrenzten Aufstellbereich der Mittelinseln der Furt zwischen Fahrbahn und Gleis.
- Niedriges, aber latentes Aufkommen im Radverkehr ohne reguläre Angebote in Ost-West-Richtung.
- Vereinzelt Fahrräder mit Anhängern oder Lastenräder ohne ausreichend Aufstellfläche auf den Mittelinseln; insbesondere gravierend, wenn überlagert mit Fußgängerpulken nach ÖV-Ankünften.

Freigabeanforderung

- Es konnten **keine Umläufe ohne Bedarf für eine Anforderung** erkannt werden (weder zur Aktion 24.6.2026, 16 bis 17:30 Uhr, noch zur Messung vom 2.7.2026, 10 bis 11:30 Uhr).
- Vereinzelt erfolgte erst eine verspätete Anforderung durch Wartende (Erkennen der Notwendigkeit).
- Anforderungen des Tonsignals nur bei tatsächlichem Bedarf wahrgenommen.

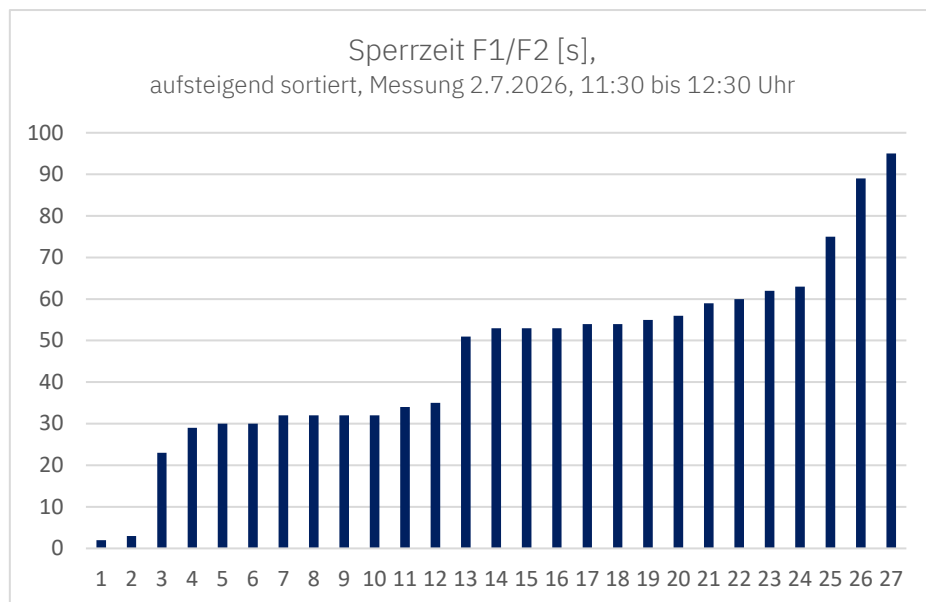
Freigabezeiten (GRÜN)

- Messung vom 3.7.2026, 11:30 bis 13:00 Uhr.
- 2 Freigaben im Umlauf jeweils vor und nach den Linksabbiegern K3,4 (Zwinglistr. Süd -> Stübelallee):
 - Freigabe (vor LA): 8 bis 14 Sekunden.
 - Freigabe (nach LA): 5 bis 8 Sekunden.
- Mit Tonsignal: nicht erfasst.
- Ausreißerwerte durch ÖV-Anforderung zur Ausfahrt Bus B1 aus Haltestelle geradeaus in Richtung Zwinglistraße Nord mit passiver Freigabe F1,2.



Sperrzeiten (ROT)

- Mittelwert beträgt 46,1 Sekunden (LOS C).
- Durch doppelte Freigabe im Umlauf entstehen zwei Wertecuster:
 - vor 1. Freigabe (vor LA): 29 bis 35 Sekunden;
 - vor 2. Freigabe (nach LA): 51 bis 63 Sekunden.
- Anomalien (1 oder 2 Sekunden ROT) durch ÖV-Anforderung zur Ausfahrt Bus B1 aus Haltestelle geradeaus in Richtung Zwinglistraße Nord mit passiver Freigabe F1,2.



Rotlichtverstöße

- Latent zu beobachten.
- Zunehmend mit abnehmendem Aufkommen im MIV.
- Insbesondere in Richtung Haltestelle zum Erreichen der ÖV-Fahrzeuge (Maximalwert 30,4 % Rotlaufende).
- Potenzielle Gründe:
 - lange IV-Freigaben ohne erkennbares Aufkommen;
 - gute Einsehbarkeit;
 - kurze Querung zur Mittelinsel;
 - Erreichung von ÖV-Fahrzeugen.

Steuerungsabläufe

- Doppelfreigabe im Umlauf sorgt für relativ kurze Wartezeiten. Ablauf: K1,2 (gerade) -> F1,2 -> K3,4 (links) / K1,2 (gerade) -> F1,2.
- ÖV-Eingriffe durch Busse B1 Richtung Norden sorgen für unplausible Abläufe/Anomalien:
 - erneute, dritte Freigabe F1,2 im Umlauf;
 - erfolgt 1 bis 2 Sekunden nach zweitem Freigabefenster F1,2 passiv bei Ausfahrt Bus Richtung Norden;
 - sorgt für sichtbare Verwirrung und Gesprächsstoff während der Aktion;
 - erfolgt die Anmeldung durch den Bus B1 rechtzeitig, entsteht kein ungewöhnlicher Ablauf; es wird das 2. Freigabefenster F1,2 deutlich aufgedehnt;
 - kann zu Wegfall der 1. Freigabe F1,2 im Folgeumlauf führen (sehr lange Dehnung z. B. bei Ausfahrt mehrerer Busse).
- K1 erfährt ebenfalls 2 Freigaben im Umlauf; insbesondere im Tagesverkehr keine oder nur einzelne Fahrzeuge in zweiter Freigabe.

F11/F12 – Fußgängerfurt Zwinglistraße nördlicher Knotenarm

Aufkommen

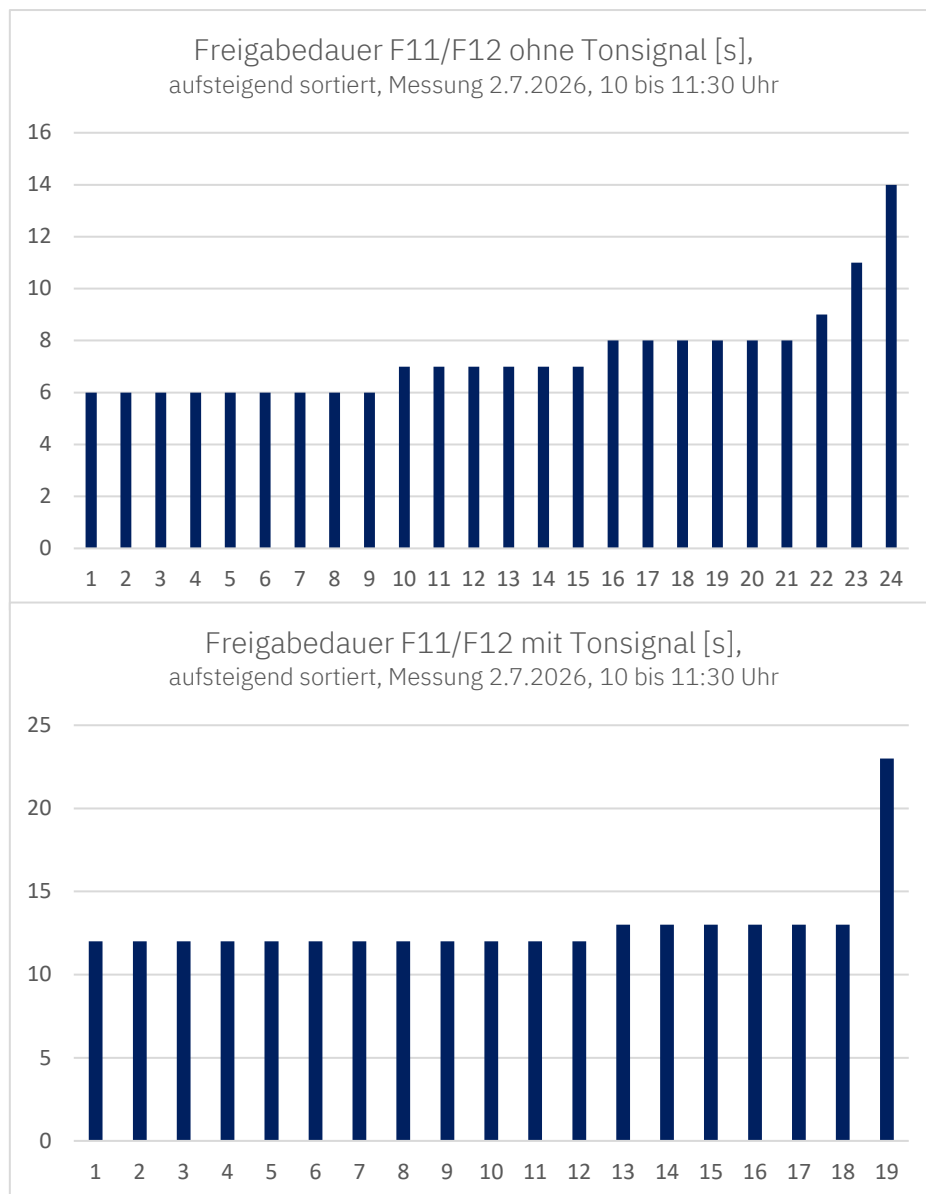
- Aufkommen im Fußverkehr ist mit 130 bzw. 169 Personen/Stunde (Tagesverkehr bzw. Nachmittagsspitze) ausreichend hoch, dass **permanent Bedarf** für Freigaben entsteht.
- Messung zur Nachmittagsspitze am 24.6.2026 erfolgte bei extremer Hitze (34 °C); unter normalen Bedingungen wird mit höherem Aufkommen gerechnet, insbesondere durch ältere und mobilitätseingeschränkte Personen.
- Niedriges, aber latentes Aufkommen im Radverkehr ohne reguläre Angebote in Ost-West-Richtung.

Freigabeanforderung

- Aktion 24.6.2026, 16 bis 17:30 Uhr:
 - Es konnten **1 bis 2 Umläufe ohne Freigabeanforderung** beobachtet werden.
 - Etwa **50 % der Freigaben wurden mit Tonsignal** angefordert; i. d. R. bestand kein erkennbarer Bedarf (Einschränkung im Sehen) dafür.
- Messung vom 2.7.2026, 10 bis 11:30 Uhr:
 - Es wurde **kein Umlauf ohne Freigabeanforderung** beobachtet.
 - **44 % der Freigaben wurden mit Tonsignal angefordert**; i. d. R. bestand kein erkennbarer Bedarf (Einschränkung im Sehen) dafür.

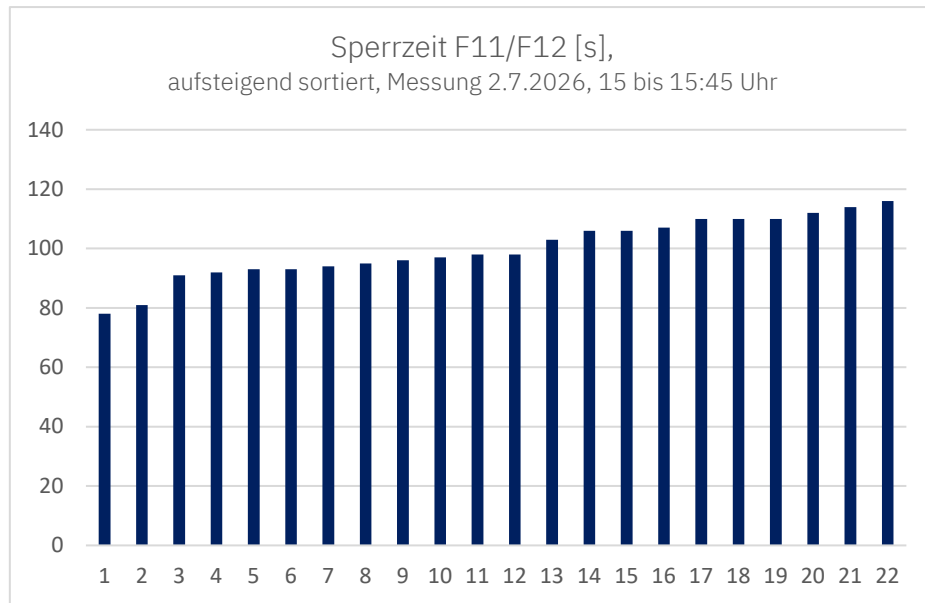
Freigabezeiten (GRÜN)

- Messung vom 3.7.2026, 10 bis 11:30 Uhr.
- Ohne Tonsignal: 6 bis 8 Sekunden:
 - reicht für die Mehrheit der Menschen maximal bis zur Mitte der Furt
 - 6 Sekunden entsprechen bei 12,75 m Furtlänge der zulässigen Untergrenze der Freigabe gemäß RiLSA 2015: halbe Furt mit 1,2 m/s Laufgeschwindigkeit.
- Mit Tonsignal: 12 bis 13 Sekunden:
 - reicht nur für einen Teil der Menschen für eine vollständige Querung;
 - Personen mit Rollator kommen selbst mit Tonsignal tlw. nicht bis zur Mitte der Furt;
 - 12 Sekunden entsprechen bei 12,75 m Furtlänge knapp der zulässigen Untergrenze der Freigabe mit Tonsignal: gesamte Furt mit 1,2 m/s Laufgeschwindigkeit. Ausreißerwerte durch passive Dehnung während ÖV-Eingriffe durch Straßenbahnen.
- Messungen des Ampelrennens (vgl. Anlage 6) bestätigen die qualitativen Beobachtungen



Sperrzeiten (ROT)

- Messung vom 3.7.2026, 15 bis 15:45 Uhr.
- Mittelwert beträgt **100,0 Sekunden (LOS F)**.
- Gemessene Werte liegen zwischen 78 und 116 Sekunden.
- Schwankungen der Sperrzeit entstehen:
 - in der Regel nur durch Anforderung Tonsignal im vorigen Umlauf;
 - Freigabe 12 s statt 6 s -> entsprechend kürzere Sperrzeit;
 - selten passiv durch parallele ÖV-Eingriffe (Bahnen).



Rotlichtverstöße

- Sind die krasse Ausnahme (nur 2 Beobachtungen insgesamt).
- Potenzielle Gründe:
 - sehr lange Furt;
 - latentes Aufkommen (wartende Fahrzeuge) an der anliegenden Haltlinie (K9,10,11);
 - risikoscheues Nutzerprofil; insbesondere alte und mobilitätseingeschränkte Menschen mit sehr langsamen Gehgeschwindigkeiten.

Steuerungsabläufe

- Nicht verträgliche Freigabe K9,10,11:
 - erfolgt unmittelbar nach F11,12;
 - kann bis zu 40 Sekunden betragen;
 - kann durch ÖV-Eingriff (Bahnen) auf Mindestgrün 10 Sekunden reduziert werden.
- Nicht verträgliche Freigabe K1,2:
 - erfolgt zweimal im Umlauf;
 - oft ohne verkehrliche Nachfrage, insbesondere für die zweite Freigabe parallel zu K3,4 (Linksabbieger in die Stübelallee).

- 100 Sekunden mittlere Sperrzeit für F11,12 wirken völlig unplausibel, insbesondere wenn:
 - K9,10,11 nur 10 Sekunden Mindestgrün bekommt, danach aber noch circa 60 Sekunden vergehen, bis F11,12 die nächste Freigabe erhält;
 - in dieser Zeit über K1,2 während der Doppelfreigabe nur wenige oder keine Fahrzeuge fahren;
 - Linksabbieger über K3,4 (Zwinglistr. Süd -> Stübelallee) eine parallele Freigabe K11,12 vermeintlich decken;
 - die parallele Freigabe F1,2 am anderen südlichen Knotenarm beobachtet wird, bevor die Freigabe K3,4 bzw. die zweite Freigabe K1,2 erfolgt.

Anomalien F3,4 und FR7,8

- **S3 zeigt eine Dauieranforderung des ÖV**; A-Signal leuchtet dauerhaft, außer die ersten 10 Sekunden nach Freigabe.
- Auch ohne tatsächlichen Bedarf erfolgt eine Grundfreigabe von 10 Sekunden für S1/S3 in jedem Umlauf.
- Folge 1: **F3,4 und FR7,8 werden jeden Umlauf gesperrt**, unabhängig davon, ob ein ÖV-Fahrzeug anwesend ist oder nicht.
- Folge 2: **F3,4 und FR7,8 werden für bis zu 40 s gesperrt** (erreicht für 2 aus 5 Probenmessungen), wenn sich Grundfreigabe und dynamische Freigabeanforderung S1/S3 durch tatsächlich in der Annäherung befindliche ÖV-Fahrzeuge (insbesondere stadtauswärts) überlagern.
- Unplausible Sperrung (ROT) F3,4 sowie FR7,8 führt zu regelmäßigen Rotlichtverstößen (nicht erhoben, aber zahlreich beobachtet).
- Normalisierung der Rotlichtverstöße führt sehr wahrscheinlich zu erhöhtem Risiko.
- Schwere der zu erwartenden Unfallfolgen (Zufußgehende versus Straßenbahn) legt **dringenden Handlungsbedarf** nahe.