



Verwaltungsstandpunkt zum Bürgervorschlag VII-HP-BH-00292-VSP-01

Status: öffentlich

Eingereicht von:
Dezernat Stadtentwicklung und Bau

Stammbaum:
VII-HP-BH-00292 Marina
VII-HP-BH-00292-VSP-01 Dezernat
Stadtentwicklung und Bau

Betreff:
Sichere Überwege über Straßenbahnschienen am Hauptbahnhof

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten):
Gremium

Dienstberatung des Oberbürgermeisters
FA Finanzen

Voraussichtlicher
Sitzungstermin

17.06.2024
12.08.2024

Zuständigkeit

Information zur Kenntnis
Information zur Kenntnis

Vorschlag der Verwaltung: **abgelehnt**

Finanzielle Auswirkungen

Haushaltsjahr	2025,2026
PSP-Element	
Auswirkung auf den Haushalt	Ergebnishaushalt
Betrag (in EUR) 2025	-
Betrag (in EUR) 2026	-
Stellenerhöhungen (in VzÄ) 2025	-
Stellenerhöhungen (in VzÄ) 2026	-
Kategorie/Themenschwerpunkt	Verkehr/Mobilität/ÖPNV

Beschlussvorschlag

Der Vorschlag wird abgelehnt.

Unabhängig vom Standpunkt der Stadtverwaltung wird der Bürgervorschlag auf Grundlage der Anforderungen des Leipziger Bürgerhaushaltes zur Abstimmung zugelassen.

Begründung

Die Haltestellenbereiche am Hauptbahnhofsvorplatz sind die vom ÖPNV am stärksten frequentierten Verkehrsanlagen in Leipzig. Die Gestaltung der Fußgängerquerungen über die Gleise wurde bereits bei der Planung der Verkehrsanlagen sorgfältig untersucht und abgewogen.

Im rechtlichen Sinne nehmen die Straßenbahnen dort nicht am Straßenverkehr teil, da sie sich beidseits der Fußgängerquerungen auf einem sogenannten besonderen Bahnkörper befinden und die Querungsstellen nicht in die vorhandene Ampelsignalsteuerung einbezogen sind. Die maßgebenden Signalstandorte befinden sich jeweils erst hinter den Konfliktflächen. Rechtsgrundlage für die Sicherung ist hier die Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen § 20, Abs. (4). Demnach muss der Bahnübergang nicht technisch gesichert sein, da lediglich ein Fußweg kreuzt und eine gute Übersicht über die Bahnstrecke gegeben ist.

Ungeachtet dessen wurde auch die Einbeziehung der Fußgängerquerungen in die Ampelsteuerungen untersucht. Wegen der Absicherung der großen Anzahl von Straßenbahnen gegenüber den Fußgängern und der unterschiedlichen Straßenbahnrelationen untereinander, kann jedoch keine sinnvolle und bedarfsgerechte Schaltung von Grünzeiten für Fußgänger zzgl. der gemäß Richtlinien vorgeschriebenen Sicherheitszeiten erfolgen.

Am Hauptbahnhof wird auf den Vorrang der Straßenbahnen bzw. die mögliche Gefahr mit mehreren Hinweiszeichen aufmerksam gemacht. Zusätzlich ist die Höchstgeschwindigkeit der Straßenbahnen auf 20 km/h begrenzt (innerbetriebliche Anweisung). Der Einsatz von Warnblinkern wurde geprüft. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass diese dauerhaft blinken und damit den Sinn der Warnung vor einzelnen Fahrzeugen nicht erfüllen würden. Es ist davon auszugehen, dass die Akzeptanz einer Signalisierung unzureichend wäre, nicht zuletzt, da die Fußgänger auch zügig zwischen den verschiedenen Linien umsteigen möchten. Darüber hinaus müsste dann auch die Fußgängerquerung in der Mitte der Haltestelle gesichert werden, was technisch nicht beherrschbar wäre. Aus den genannten Gründen wurde letztendlich auf eine Fußgängersignalisierung am Hauptbahnhof verzichtet.

Von den Fußgängern darf und muss an dieser offensichtlich anspruchsvollen Verkehrsanlage ein erhöhtes Maß an Aufmerksamkeit und ein dementsprechend aufmerksames, vorsichtiges Verhalten erwartet werden, wie es auch beim Straßenbahnfahrpersonal vorausgesetzt wird.

Anlage/n
Keine