

Eing.: 30.11.2018

Dr. Francisco Welter-Schultes

Mitglied im Rat der Stadt Göttingen
Hiroshimaplatz 1-4
37083 Göttingen

fwelter@gwdg.de - 0151-51216527



fd. an D/61

Göttingen, 29.11.2018

Anfrage

für die Sitzung des Rates am 14.12.2018

"Bettelampeln in Göttingen"

Seit einiger Zeit wird vermehrt beobachtet, dass Fußgänger und Radfahrer länger an Ampeln (Lichtsignalanlagen, LSA) warten müssen als vorher. Bei immer mehr umgestellten Ampeln an Kreuzungen wird Grün für Fußgänger erst auf manuelle Anforderung gegeben, während die Ampeln vorher einen normalen Umlauf hatten. Im normalen Kreuzungsumlauf bekommen Fußgänger und Radfahrer verlässlich Grün mit dem parallel laufenden Kfz-Verkehr.

Die beschriebene, für Fußgänger und Radfahrer ungünstig umgestellte Art der Ampelschaltung ist seit etwa 15 Jahren unter der Bezeichnung "Bettelampeln" bekannt, da Fußgänger und Radfahrer am Anforderungstaster erst um Grün "betteln" müssen, während parallel über die Kreuzung fahrende Kfz automatisch Grün erhalten [1, 2]. Die Bettelampel wird von Fachverbänden kritisiert und ist nicht zu verwechseln mit einer "klassischen" bedarfsgesteuerten Ampel über eine Hauptstraße ohne Nebenstraße.

Es wurden von mehreren Personen Rückmeldungen aus der Bevölkerung überprüft, die in diese Anfrage mündeten (daher stellenweise "wir"). Beigefügt ist ein Stadtplan, der darstellt, an welchen inzwischen mindestens 30 Querungen bereits eine Bettelampelfunktion eingeführt wurde.

Bei dieser Überprüfung konnten wir vor Ort an etlichen Stellen Rotlichtverstöße beobachten, vor allem dann, wenn die Fußgänger und Radfahrer nach über einer Minute nicht Grün bekamen.

Weitere Änderungen, die beobachtet wurden, betrafen die hochfrequentierten Fußgängerüberwege über die Berliner Straße in Höhe Goetheallee-Bahnhof/ZOB. Während diese beiden Ampeln vorher in einem regelmäßigen Umlauf Grün für Fußgänger gaben, integriert in die Grüne Welle des Kfz-Verkehrs, bekommen die Fußgänger seit neuestem nur noch auf Anforderung Grün.

Auch hier beobachteten wir viele Rotlichtverstöße. An der Goetheallee queren häufig ganze Pulks bei Rot die Berliner Straße.

Ich frage die Verwaltung:

1. Bei technischen Modernisierungen von LSA werden an immer mehr Knotenpunkten die Fußgänger- und Fahrradampeln so geschaltet, dass diese nur noch auf Anforderung Grün zeigen (Bettelampelfunktion).

Geschieht dies aufgrund einer verwaltungsinternen Anweisung oder aufgrund einer von der Göttinger Politik vorgegebenen Leitlinie?

2. Wie viele Querungsstellen sind derzeit mit Bettelampelfunktion ausgestattet?

3. Sind außer den 30 Querungen, die wir beobachten konnten, weitere vorhanden, die wir nicht

erkannt haben (beispielsweise weil die Bettelfunktion nur an bestimmten Tageszeiten aktiviert ist)?

4. Ist geplant, weitere Kreuzungen nach Modernisierungen auf Bettelfunktion umzustellen?

5. Ist im Zuge der Umschaltung von LSA auf Bettelampelfunktion ermittelt worden, wie viel Zeit die Fußgänger und die Radfahrer im Durchschnitt länger warten müssen, im Vergleich zu der vorherigen Normalfunktion dieser Ampeln?

6. Die LSA an der Polizei (Knotenpunkt K 92, Groner Landstraße/Königsallee) war eine Zeitlang auf Bettelfunktion geschaltet, vor einigen Monaten wurde dies jedoch wieder rückgängig gemacht. Die Ampel schaltet nun wieder verlässlich mit Normalfunktion.

Aus welchem Grund wurde die Bettelfunktion an dieser Stelle wieder rückgängig gemacht?

7. Warum wurde die LSA am Knotenpunkt K 16 (Berliner Straße/Goetheallee/Bahnhof-ZOB), die auf beiden Seiten jahrelang ganz normal in den Verlauf der Grünen Welle an der Berliner Straße integriert war, plötzlich auf Bedarfsfunktion umgestellt?

8. Wie verträgt sich die neue Schaltung an der Berliner Straße mit der Maßgabe in der bundesweit geltenden Richtlinie "Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen" (EFA 2002, Seite 24, Kapitel 3.3.5.2 "Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten"), wonach die Schaltung einer Freigabezeit auf Fußgängeranforderung nur infrage kommt "*wenn äußerst selten Fußgänger queren*"?

9. Wie verträgt sich die neue Strategie mit den Ausführungen zu Ampelschaltungen im Klimaplan Verkehrsentwicklung vom 30.1.2015 (Fußverkehr Seite 97, Radverkehr Seite 103)?

Begründung:

Bettelampeln benachteiligen den klimagerechten Fuß- und Fahrradverkehr gegenüber dem motorisierten Kfz-Verkehr auf der parallel führenden Fahrbahn. Sie bewirken, dass Fußgänger bis zu einem ganzen Umlauf länger auf Grün warten müssen - vorausgesetzt, sie verstehen rechtzeitig, dass es sich um eine Ampel mit Bettelfunktion handelt.

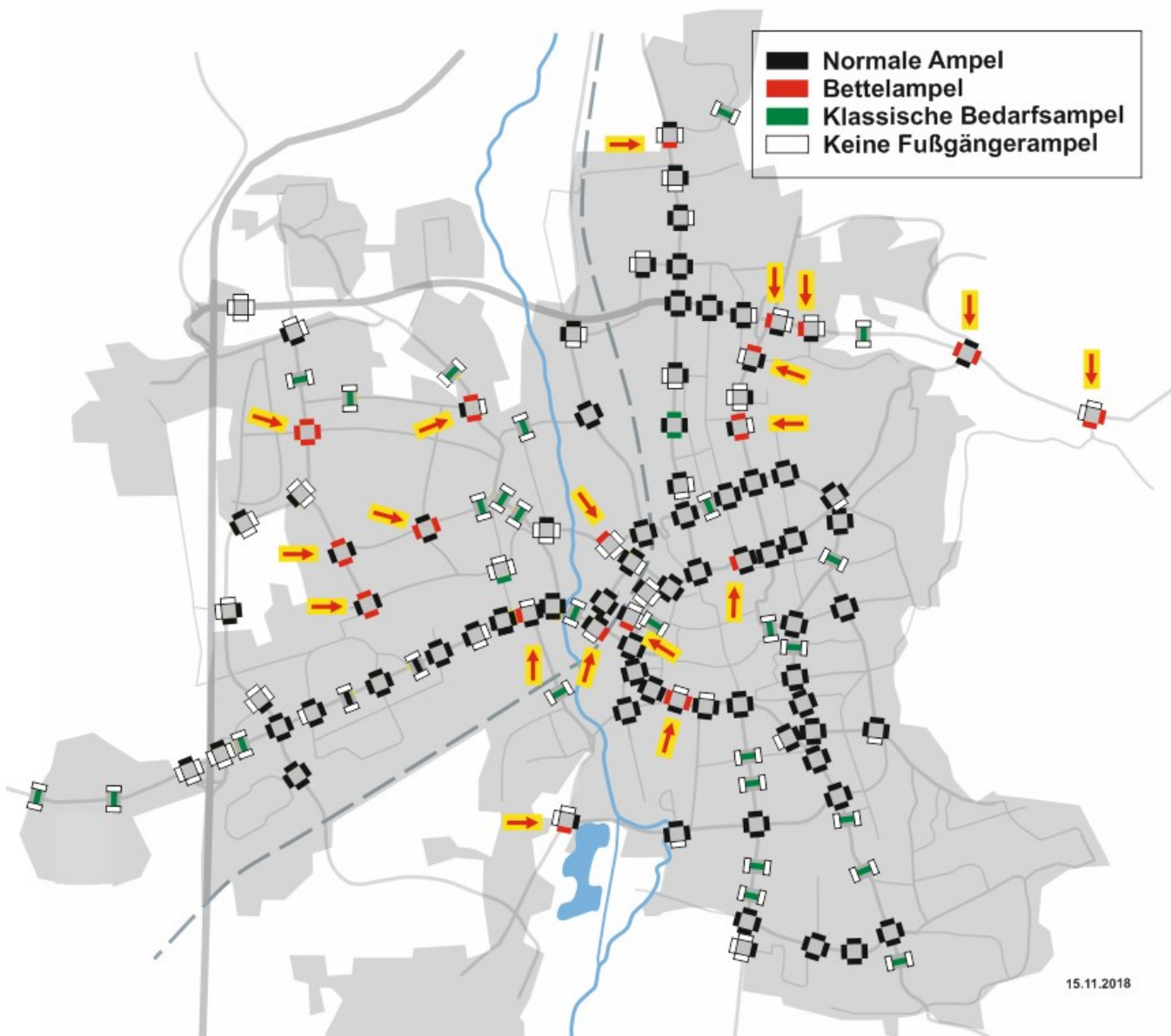
Diese Problematik einer klimapolitisch kontraproduktiven Senkung der Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs wurde in vielen Städten erkannt. Ein Beispiel ist Hamburg. Dort wurden nach 2004 unter dem CDU-Senat an weit über 100 Kreuzungen Bettelampeln installiert, um den Kfz-Verkehr zu beschleunigen. Diese werden seit 2011 wieder mit hohem Aufwand rückgängig gemacht [3].

Im Göttinger Klimaplan Verkehrsentwicklung 2015 wurden kürzere Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer an Ampeln festgelegt. Bettelampeln verlängern hingegen die durchschnittliche Wartezeit.

An der Berliner Straße wird seit der Umstellung auf den Anforderungsmodus vermehrt Rotlichtmissachtung beobachtet. Es ist seit langem bekannt, dass mit zunehmender Wartezeit der Anteil der Fußgänger, die das Rotlicht missachten, ansteigt, und bei etwa 40 Sekunden kritisch hohe Werte erreicht, verbunden mit steigender Unfallgefahr [4].

F. Wehler-Schäfers

Illustration:



Lage der 114 Ampeln (28 Bedarfsampeln und 86 Knotenpunkte), mit Darstellungen der 30 Querungen, die bereits (Stand Nov 2018) mit Bettelampelfunktion ausgestattet sind (rot, Pfeile). Von diesen lagen 24 an Kreuzungen, die mit regulärem verlässlichem Umlauf ausgestattet waren, 6 mit einer Grüngabe für Fußgänger bei Induktionsauslösung durch den parallel fahrenden Autoverkehr. In Grün dargestellt sind klassische Bedarfsampeln, bei denen kein parallel fahrender Kfz-Verkehr beampelt ist.

Quellen:

[1] Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.
<https://www.fuss-ev.de/57-themen/fussgaengerquerung-von-fahrbahnen/228-bettelampeln-ampelschaltungen-fuer-schnellen-autoverkehr.html>

[2] ADFC Hamburg, 23.3.2018
<https://hamburg.adfc.de/verkehr/themen-a-z/ampeln/adfc-position-ampeln/>

[3] Hamburger Abendblatt 18.6.2016
<https://www.abendblatt.de/hamburg/article207698993/Hamburg-baut-umstrittene-Bettelampeln-ab.html>

[4] Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA, Kapitel 3.3.5.1, Seite 23:
"Da nach mehr als 40 Sekunden der Anteil der Fußgänger, die die Sperrzeit missachten, deutlich zunimmt und damit auch die Unfallgefahr ansteigt, sollten längere Wartezeiten möglichst vermieden werden."