

**Stellungnahme der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
zum Beschluss
der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte vom 19. April 2018
„Abschaffung von Bettelampeln“
– Drucksache Nr. 21-4088 –**

Der Verkehrsraum auf Hamburgs Straßen ist kaum mehr erweiterbar. Um einen möglichst reibungslosen Verkehrsablauf zu gewährleisten, ist es insbesondere an Knotenpunkten mit sehr hohen Verkehrsbelastungen und auftretenden Staus erforderlich, durch eine Anforderung Nachfrage zu erkennen, um dann ggf. die nicht erforderlichen Grünzeiten anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zur Verfügung zu stellen.

Der Kfz-Verkehr fordert durch die im Asphalt verlegten Induktionsschleifen oder über Wärmebildkameras Grün an. Der Radverkehr regelt seine Schaltung über die gleichen Detektoreinrichtungen oder über Anforderungstaster. Letzteres ist für den Fußverkehr üblich. Passive Anforderungen wie z.B. mit Wärmebildkameras werden vereinzelt schon eingesetzt, bedürfen aber noch der Weiterentwicklung.

Werden an Kreuzungen und Einmündungen der Fuß- und Radverkehr über die Hauptrichtung nicht zu dem parallelen Kfz-Verkehr geschaltet, profitiert der Rad- und Fußverkehr entlang der Hauptrichtung dadurch, dass das Grünsignal für diese Richtung in der Regel nur kurz unterbrochen wird. Wird die Nebenrichtung nicht auf Daueranforderung geschaltet, können die Signale der Hauptrichtung in Dauergrün bleiben, wenn kein Bedarf der Nebenrichtung vorliegt.

Reicht die Grünzeit für den Kfz-Verkehr nicht aus, kann der Verkehr nicht ausreichend abfließen. Dies kann sich weiter auswirken, etwa wenn der querende Verkehr oder die Fußgängerinnen und Fußgänger behindert werden.

Vor dem Hintergrund komplexer Verkehrsabläufe und unter Berücksichtigung von z.B. Busbevorzugungsmaßnahmen ist es erforderlich, flexible Verkehrssteuerungen zum Nutzen aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vorzusehen. Die Interessen der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sind in jedem Einzelfall gegeneinander abzuwägen.

Gleichwohl ist im Rahmen der ständigen Programmpflege und der anstehenden Bauprojekte mit Lichtsignalanlagen vorgesehen, alle Anforderungsschaltungen bis auf begründete Ausnahmefälle sukzessive abzuändern.

So wurden in den letzten Jahren im Bezirk Hamburg Mitte z.B. die Schaltung der Knotenpunkte Heidenkampsweg/Wendenstraße, Alstertor/Hermannstraße, Neuhöfer Straße/Reiherstieg Hauptdeich, Millerntorplatz/Budapester Straße und Am Sandtorkai/Am Kaiserkai entsprechend geändert.

Die Straße Sievekingsallee ist mit einer Verkehrsbelastung von täglich 34.000 Fahrzeugen eine hoch belastete Straße. Die Prüfung ergab, dass morgens eine Freigabe für den Fußverkehr häufig angefordert wird. Tagsüber gibt es regelmäßig viele Umläufe ohne einen Anforderungswunsch des Fußverkehrs.

Die Fußgängerlichtsignalanlage vor den Messehallen ist mit der benachbarten Lichtsignalanlage Sievekingsplatz/ Holstenglacis koordiniert, um Rückstaus zwischen den beiden Lichtsignalanlagen zu vermeiden. Daher kann nur in einem festgelegten Zeitbereich eine Fußgängerfreigabe geschaltet werden. Sie wird in Abhängigkeit der aktuellen Verkehrsbelastung, die über die in den Fahrbahnen verlegten Schleifen detektiert wird, so schnell wie möglich geschaltet.

Auch die Wartezeit des nicht motorisierten Individualverkehrs hat eine große Bedeutung in der Signalplanung und fließt in der Regel in die Verkehrssteuerungen mit ein. Die Wartezeiten der zu

Fuß Gehenden verringern sich allerdings in den meisten Fällen nicht, wenn das Grün automatisch geschaltet wird.

Die Querungszeiten von Straßen für den Fuß- und Radverkehr an Lichtsignalanlagen werden in Hamburg nach den Vorgaben der bundesweit geltenden Richtlinien für Signalanlagen (RiLSA) ermittelt. Fußgängerinnen und Fußgänger, die mit Beginn ihrer Grünphase die Fahrbahn betreten, sollen diese mindestens bis zur Hälfte überquert haben, bevor das Signal auf Rot schaltet. Anschließend läuft die „Schutzzeit“, in der kein Fahrzeug am Überweg ankommen darf, so dass die Fahrbahn ungefährdet überquert werden kann. Die Schutzzeit ist so bemessen, dass zu Fuß Gehende, die in der letzten Sekunde ihrer Grünphase auf die Fahrbahn treten, diese ungefährdet vollständig überqueren können.

Für die Berechnung der Räum- und Freigabezeiten der zu Fuß Gehenden wird in der Regel eine Gehgeschwindigkeit von 1,2 m/s zu Grunde gelegt. In vielen Fällen wird jedoch eine längere Mindestzeit, als in der RiLSA angegeben, geschaltet. Wird eine Ampel häufig von älteren oder gehbehinderten Menschen genutzt, wird dies bei der Festlegung der Grünzeiten berücksichtigt. Des Weiteren werden die Signale für sehbehinderte und blinde Menschen im engen Kontakt mit dem Blinden und Sehbehindertenverein Hamburg e.V. geplant.

Somit stehen für Personen, die mit Beginn ihrer Grünphase auf die Fahrbahn treten, mit der Grün- und Schutzzeit viel Zeit für die Querung zur Verfügung, so dass auch langsam gehende Personen sicher über die Fahrbahn kommen.