



Fußgänger ausgebremst:
Stadtplaner sprechen von der
Trennwirkung großer Straßen.

Signal kommt nicht

Neue Ampelschaltungen bevorzugen noch einseitigen den Autoverkehr

Vor vierzig Jahren gingen die Menschen nicht schneller als heute. Fußgänger waren aber trotzdem zügiger am Ziel, denn sie kamen noch über die Fahrbahnen. Später wurden daraus breite Schneisen mit nie endendem Autostrom und die als »Überquerungshilfen« eingerichteten Ampeln waren mit Umwegen und oft langen Wartezeiten verbunden. Viele Kreuzungen besitzen noch nicht einmal über jedem Fahrbahnast eine Furt. Für bestimmte Wegbeziehungen muss der nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer daher mindestens zweimal warten.

Fußgänger und Radfahrer haben schon seit Jahren Grund zum Klagen. Doch wer den Zustand kritisiert, wird barsch zurückgewiesen, man müsse den Realitäten ins Auge sehen, ein Ausgleich zwischen Motorisierten und nicht-Motorisierten müsse gefunden werden.

Die Benachteiligung an Ampeln hat inzwischen eine so lange Geschichte und ist so perfektioniert, dass sie von vielen als gegeben hingenommen oder gar nicht mehr als solche wahrgenommen wird. Man richtet sich ein, geht mal bei rot oder überquert die stark befahrene Fahrbahn, wo keine Ampel ist: Wer hat noch nicht beobachtet, wie jemand auf dem Mittelstreifen einer vierspurigen Fahrbahn steht und dort auf eine Lücke im tosenden Verkehr wartet, um den zweiten Teil der Überquerung lebend zu schaffen?

Für Radler gibt es ein weiteres Ärgernis: Die gemeinsame Signalisierung mit dem Fußverkehr. Die Nachteile entstehen besonders bei breiter Fahrbahn, da hier für Fußgänger ein frühes Rot notwendig ist – der Radfahrer jedoch viel länger Grün haben könnte (siehe Kasten rechts).

Bettelampeln

Als die verkehrsadaptiven Ampeln aufkommen, wird der Protest größer. Er konzentriert sich regional, da sie zunächst nur in einem Umkreis von 1.000 Metern im Raum Bramfeld und Barmbek installiert werden. Die Anlagen messen das Autoaufkommen und passen die Grün- und Rotphasen an. Zu diesem System gehören die gleichzeitig angebrachten Taster, mit denen Pedaleure und Flaneure ihr Grün erst anfordern müssen. Nicht davon Betroffenen ist die Problematik schwer zu erklären. Denn jeder kennt Ampeln mit Anforderungsschaltern und dagegen ist z. B. an selten genutzten Ampeln zum Queren großer Straßen auf freier Strecke wenig einzuwenden.

Eine neue Qualität erreicht es aber, wenn sogar an der Kreuzung grundsätzlich Rot leuchtet, obwohl der Autover-



kehr gleicher Fahrtrichtung Grün erhält. Der Radfahrer soll Grün erst erbetteln.

Dagegen protestieren gemeinsam FUSS e. V., Bürgerini Ring 2, VCD und ADFC. Nach unserem Bericht in der Rad-City 6/05 wirft uns zwar ein langjähriges Mitglied vor, »jedes Maß von Verhältnis-mäßigkeit offenbar verloren zu haben«, die vorgebrachten Argumente seien »lächerlich inhaltslos« und »krampfhaft«.

Mit dieser Meinung bleibt das inzwischen Ex-Mitglied allerdings allein. Groß ist hingegen die Zahl der Protestunterschriften, die bei uns eingehen. Viele ergänzen ihre Einsendung mit Kommentaren wie: »Mein Beitrag gegen den Ampelwahnsinn«, »Tut etwas gegen diese Frechheit« oder »Hoffentlich trägt unsere Sammlung zu einer Änderung bei«. Viele Blinde und Sehbehinderte unterschreiben auf den Listen: Sie können sich bei adaptiven Schaltungen mit Anforderungstastern nicht mehr daran orientieren, ob das Auto neben ihnen losfährt,

um zu wissen, ob sie Grün haben – ihre Ampel könnte trotzdem Rot zeigen. Wie uns der Vertreter des Blindenvereins erklärte, wird beim Mobilitätstraining auch nicht gelehrt, unbedingt den Ampelmast zu suchen – dessen Position ist ohnehin nicht genormt. Vielmehr wird der akustische Raum zwischen dem startenden Auto links und dem anhaltenden rechts als der Bereich ermittelt, in dem die Fahrbahn überquert werden kann.

Insgesamt kommen über die Winterzeit, und ohne dass die Aktionswebseite über die RadCity hinaus in der Presse erwähnt worden wäre, rund 2.000 Unterschriften zusammen, die wir Anfang Mai der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) übergeben.

Behörde verteidigt sich

Gleichzeitig beginnt die BSU, die Schaltungen zu rechtfertigen. Auf den Nebenströmen seien Autofahrer und Radfahrer gleichgestellt, da auch die Autofahrer

durch die Kontaktschwelle Grün anfordern müssten.

Da werden Äpfel mit Birnen verglichen: Zwar gibt es schon seit Jahrzehnten vereinzelt Kontaktschwellen in Fahrbahnen sehr gering belasteter Nebenstraßen. Nur wenn ein Autofahrer darauf fährt, wird das Dauergrün des Querverkehrs unterbrochen und er bekommt Grün. An solchen Stellen ist auch für Radfahrer, die den Hauptverkehrsstrom queren wollen, eine Anforderungsschleife oder ein Anforderungstaster akzeptabel (z.B. Seehofallee/Bramfelder Chaussee).

Bei den neuen adaptiven Ampelschaltungen geht es jedoch um Knotenpunkte mehrerer durchaus viel befahrener Straßen (z. B. Habichtstraße/Steilshooper Straße, Hellbrookstraße/Steilshooper Straße). Dort kommt es nicht vor, dass



Eigene Fahrradsignale könnten helfen

Adaptive Ampelschaltungen sollen den Autoverkehrsfluss verbessern. Das funktioniert am besten dann, wenn Fußgänger und Radfahrer möglichst kurz oder in einzelnen Umläufen gar nicht Grün bekommen. So lassen sich einige Sekunden mehr den Autos der Hauptlastrichtung zuweisen oder es kann z. B. ein Auto-Kurz-Grün gegeben werden, um ein einzelnes Auto aus der Nebenrichtung einfahren zu lassen.

Zusätzlich verlieren Radfahrer viel »Grünzeit«, weil sie mit den Fußgängern das Ampelsignal teilen. Für Fußgänger nehmen die bundesweit gültigen Planungsrichtlinien eine Geschwindigkeit von 1,2 m/s an, für Radfahrer 4 m/s. Ampelschaltungen müssen so früh Rot zeigen, dass, wer eben die Fahrbahn betrat, noch auf der anderen Seite ankommt, bevor der Autoverkehr der Querrichtung Grün erhält. Wegen der deutlich kürzeren Räumzeit könnten Radfahrer gerade bei breiten Fahrbahnen länger Grün haben als die Fußgänger – ein Problem, das nicht nur bei adaptiven Schaltungen auftritt.

Die Akzeptanz von Rotlicht hängt u. a. davon ab, wie sehr sich ein Radfahrer oder Fußgänger von den Planern berücksichtigt fühlt. Daher ist besonders wichtig, wie diese Verkehrsteilneh-

In den Niederlanden gehören Fahrradampeln zum Straßenbild. Auch sie sind nicht immer radfahrfreundlich geschaltet. Immerhin berücksichtigen ihre Grünphasen die im Vergleich zum Fußgänger höhere Geschwindigkeit der RadfahrerIn.



Bilder: foto, Werte: nach RILSA92



mer im Vergleich zum Autoverkehr der gleichen Richtung behandelt werden. Fühlen sie sich als Verkehrsteilnehmer nicht ernst genommen, steigt die Tendenz zum Rotgehen. Die Verkehrssicherheit sinkt.

Ein Beispiel: An der Kreuzung Habichtstraße/Bramfelder Straße haben Fußgänger über die erste Fahrbahnhälfte ca. 6 Sekunden Grün. Danach ist Rot – auch für die Radfahrer. Der Autofahrer kann weitere 16 Sekunden bei Grün in die Kreuzung einfahren. Rein rechnerisch könnten nach den geltenden Ampelrichtlinien auch die Radfahrer etwa 11 Sekunden davon noch Grün sehen, so sie denn ein eigenes Signal hätten.

ud

Autos nur in einer Richtung fahren. Immer gibt es auch Querverkehr, so dass sich im Ergebnis ein Wechsel von Rot und Grün ergibt, wie man ihn von bisherigen Ampelschaltungen kennt. Für den Autofahrer der Nebenrichtung, der auf die Kreuzung zufährt, ergibt sich kaum eine Veränderung im Vergleich zu früher.

Der Fußgänger- und Radverkehr erhält aber nicht automatisch zusammen mit dem Autoverkehr der selben Richtung Grün. Er muss es per Taster erst anfordern (Fabriciusstraße/Bramfelder Straße, Wartenau/Wandsbeker Chaussee, inzwischen an einzelnen Kreuzungen auch in der übrigen Stadt).

Da weniger Radfahrer und Fußgänger diese Kreuzungen passieren als Autofahrer, erreichen sie die Ampel oft, wenn dort noch niemand den Taster gedrückt hat. Da die Grünphase obendrein deutlich kürzer ist als für den Autoverkehr, ist die Chance für nicht-Motorisierte, ein von anderen ausgelöstes Grünsignal zu erreichen, viel geringer als für Autofahrer.

Beim Ortstermin betonte selbst Arno Reglitzky vom ADAC Hansa, dass er es unsinnig fände, Unmotorisierten an den adaptiven Schaltungen nicht automatisch mit dem Autoverkehr Grün zu geben.

Akzeptanz sinkt, Gefahr wächst

Die verkehrsadaptiven Lichtzeichen, von ihren Freunden »Schlau-Ampeln« oder »intelligente Ampeln« genannt, von ihren Feinden »Bettelampeln«, setzen neue Gefahren. Eine Gefahr übr-

Ein wichtiger Förderer der adaptiven Ampelschaltungen ist Klaus-Peter Hesse, verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Bürgerschaftsfraktion. Wir stellen ihm (schriftlich) vier Fragen zum Thema.

An den adaptiv geschalteten Ampeln fühlen sich Radfahrer und Fußgänger ungerecht behandelt. Das gilt allerdings als wesentliche Ursache für Rotlichtmissachtung. Konflikte und Gefahren werden daher zunehmen. Wie stehen Sie dazu?

Klaus-Peter Hesse: Durch die adaptiv geschalteten Ampeln wird sichergestellt, dass sowohl Radfahrer als auch Fußgänger nach entsprechender Bedarfsanforderung innerhalb kürzester Zeit die Straßen sicher queren können. Der Verkehrsfluss auf der Straße kann erhöht werden, da jetzt nicht mehr Grünphasen für Radfahrer und Fußgänger vorgehalten werden, in denen kein Bedarf besteht. Dies ist eine ökologisch und ökonomisch sinnvolle Maßnahme zur Steigerung des Verkehrsflusses in Hamburg.

Rotlichtmissachtungen werden von keinem Verkehrsteilnehmer akzeptiert und Ampelschaltungen sind hierfür auch keine Entschuldigung. Dies gilt sowohl für den motorisierten sowie für den nicht motorisierten Verkehr in Hamburg.

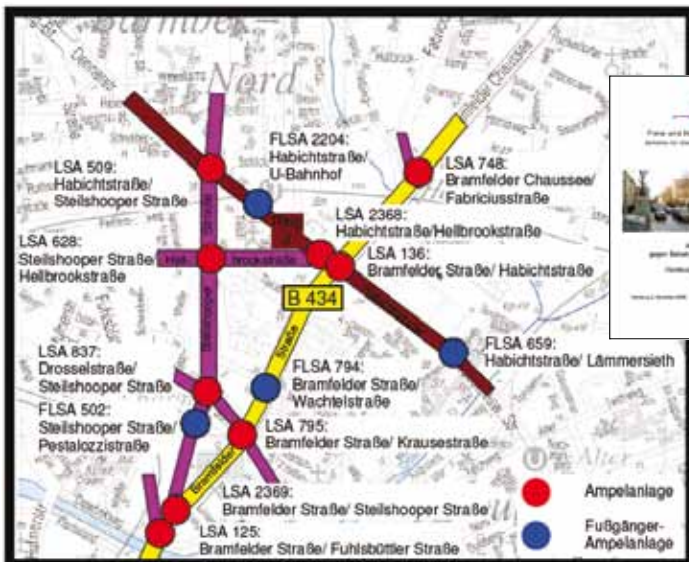
Die Berechnung der BSU weist einen hohen finanziellen Nutzen für die Allgemeinheit aus. Warum nützt es der Gesellschaft, wenn der Autofahrer 28 Sekunden länger am Frühstückstisch sitzen kann?

Die CDU setzt sich aus ökonomischen und ökologischen Gründen für eine Steigerung des Verkehrsflusses in ganz Hamburg ein. Das knappe Gut Zeit spielt in unserer Gesellschaft eine immer größere Rolle. Es ist daher Aufgabe der Politik, dass dieses knappe Gut möglichst nicht auf Hamburgs Straßen verbracht wird, sondern am Arbeitsplatz oder bei der Familie. Sie sprechen sich seit einiger Zeit für einen höheren Radverkehrsanteil aus. Gleichzeitig befürworten Sie mit den »Bettelampeln« eine Einrichtung, die diese Verkehrsteilnehmergruppe massiv benachteiligt. Wie ernst ist es Ihnen mit der Förderung des Radverkehrs?

Die CDU setzt sich aus ökonomischen und ökologischen Gründen für eine Steigerung des Verkehrsflusses in ganz Hamburg ein. Das knappe Gut Zeit spielt in unserer Gesellschaft eine immer größere Rolle. Es ist daher Aufgabe der Politik, dass dieses knappe Gut möglichst nicht auf Hamburgs Straßen verbracht wird, sondern am Arbeitsplatz oder bei der Familie. Sie sprechen sich seit einiger Zeit für einen höheren Radverkehrsanteil aus. Gleichzeitig befürworten Sie mit den »Bettelampeln« eine Einrichtung, die diese Verkehrsteilnehmergruppe massiv benachteiligt. Wie ernst ist es Ihnen mit der Förderung des Radverkehrs?



Klaus-Peter Hesse



»Gebiet des Pilotprojekts der verkehrsadaptiven Netzsteuerung« (aus dem Aktionsplan gegen Belastungen durch Feinstaub, Hg.: FHH BSU, November 2005)



Die CDU fördert alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen. Dass Radfahren immer beliebter wird, ergab die Auswertung der Radfahrerzählung des Jahres 2005 bei der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU). Auch aus verkehrlicher Sicht ist die Entwicklung positiv zu bewerten. Je mehr Menschen das Rad benutzen, desto besser funktioniert der gesamte Verkehrsablauf – ein Beitrag für eine bessere Lebensqualität in der gesamten Stadt.

Hamburg unterscheidet sich von anderen Großstädten dahingehend, dass in den letzten Jahrzehnten eine nachhaltige Radverkehrskonzeption gefehlt hat. Finanzielle Mittel wurden großzügig auf Bezirke verteilt, ohne dass gezielt über deren sinnvolle und zielgerichtete Verwendung gewacht wurde. So entstanden billige und teilweise unnötige Radwege, die nach den heutigen rechtlichen Bestimmungen nicht mehr genutzt werden können oder dürfen.

Somit ist für die Zukunft entscheidend, dass die Fehler der Vergangenheit nicht wiederholt werden. Auch wenn Hamburg heute leider nicht mehr die Möglichkeiten hat, alle Fehler der Vergangenheit zu beheben, so kann mit einer Konzeption zumindest ein gezielter Einsatz der vorhandenen Mittel erreicht werden. Dabei wird eine umfangreiche Konzeption benötigt, die für einen integrierten und systematischen Ansatz, ähnlich wie in Berlin oder Sachsen, steht und geeignet wäre, dem Hamburger Radverkehrssystem zu einem echten Qualitätssprung zu verhelfen.

Ich bin überzeugt, dass in Zukunft der ADFC genügend Möglichkeiten haben wird, über Verbesserungen für Radfahrer in Hamburg zu berichten und dies ohne auf angebliche Konfliktsituationen zwischen motorisierten und nicht motorisierten Verkehr hinweisen zu müssen.

Der ADFC fordert eine Grünzeit, die der Räumzeit der Radfahrer angemessen ist. Dafür sind bei Fahrbahnbreiten ab etwa 7 Metern vom Fußverkehr getrennte Signale erforderlich. Werden Sie sich für solche Signale einsetzen?

Natürlich werden wir im Rahmen der Erstellung einer Radfahrkonzeption auch über diese Thematik sprechen. Es wird dann zu klären sein, wo und mit welchem Mitteleinsatz solche aus meiner Sicht sinnvollen Ampelschaltungen für Radfahrer eingesetzt werden sollten.

Die Fragen stellte Ulf Dietze

weise zur Signalisierung des Radverkehrs«. Darin steht, wodurch sich die Akzeptanz von Ampeln bei Radfahrern fördern lässt: »(...) durch Regelungen, die einleuchtend und nachvollziehbar sind, durch Freigabezeiten für Radfahrer, die nicht erheblich kürzer sind als die für den parallel geführten Kraftfahrzeugverkehr, durch kürzere Wartezeiten, (...)« An diesen Kriterien scheitert jede Bettelampel.



Stadt-Land-Fluss-Heu

Eine Radtour in die Heuherberge



Tour-Termine 06

6. / 7.	Mai
17. / 18.	Juni
8. / 9.	Juli
26. / 27.	August
9. / 10.	September
7. / 8.	Oktober

Twietenkieker - in Hamburg reisen

Buchung über

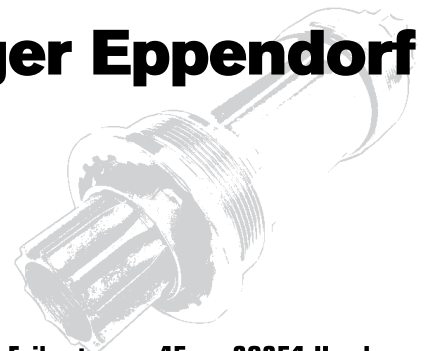
www.anderereisewelten.de

Informationen

040 - 85 38 27 94 / info@twietenkieker.de

Tret-Lager Eppendorf

Markenräder
mit individueller
Ausstattung



vorm. Achim Rose • Erikastrasse 45 • 20251 Hamburg
Tel. 040-46 45 21 • www.tretlager-eppendorf.de

ADFC Radatlas Hamburg

Die besten Karten, damit Sie
bei Ihren Freunden
gut ankommen.

ca. 194 Seiten,
Format: 12 x 22 cm
Preis: € 12,90

Vollständiger
Stadtplan –
zusätzlich eingezeichnet:
**Ein Netz besonders
fahradfreundlicher
Strecken.**

Bezug über Infoladen Ohlsdorf
Infoladen Wandsbek
www.hamburg.adfc.de



www.citybike-hamburg.de • Tel. 040-49 30 61

eimbütteler Fahrradladen

Osterstraße 13
Ecke Eppendorfer Weg
22059 Hamburg Eimsbüttel

**City Manufaktur der Marken
Sinus und Böttcher Safari**

24 Stunden Reparaturservice

Kosten und Nutzen

»Ein voller Erfolg«, sagt der Senat über die 13 adaptiven Ampelschaltungen in Bramfeld. 90.000 Autofahrer seien täglich schneller und entspannter am Ziel. Der volkswirtschaftliche Gewinn liege allein bei dieser Anlage bei 1,5 Millionen Euro im Jahr. Durch vermiedene Staus sei der Kraftstoffverbrauch um 560.000 Liter pro Jahr gesunken, dies erspare die Emission von 1.300 Tonnen Kohlendioxid.

Dabei zieht ein besserer Verkehrsfluss immer auch neuen Verkehr an, der die Erfolge z. T. kompensiert. Auch wird mancher Radfahrer überlegen, ob er nicht langsam zum Autofahrer werden sollte,

Fußgänger müssen hetzen

Wie sicher die angeblich ausreichenden Grünphasen für Fußgänger in der Praxis tatsächlich sind, konnte ich Anfang März in Niendorf beobachten. Aus dem Niendorfer Gehege kommend, wollte ich die Straße Niendorfer Marktplatz an der Ampel in Richtung Tibarg überqueren.

Eine Gruppe Kindergartenkinder und einige ältere Leute warteten ebenfalls. Kaum hatten die ersten Kinder die Straße betreten, schaltete die Ampel auch schon wieder auf Rot. Daraufhin drängten die Erzieher die hinteren Kleinkinder zurück und trieben die vorderen an. Einige der hinteren Kinder stürzten. Die älteren Leute und ich selbst kamen in der Schlange gar nicht erst bis zur Ampel. Auch im zweiten Versuch gelang es den zurück gebliebenen Kindern nur mit Mühe, die andere Straßenseite zu erreichen.

Ich beschloss, der Innenbehörde diese Situation zu schildern. Anscheinend hat die Behörde sehr schnell reagiert: Als ich neulich noch einmal an dieser Stelle war, konnte ich ohne zu hetzen bei Grün die Ampel überqueren. Zum Vergleich: Vor der veränderten Schaltung, kam ich bei Grün lediglich über einen Fahrstreifen.

Birgit Bossbach



Schaltung korrigiert: Über den Niendorfer Marktplatz in Richtung Tibarg

denn die adaptiven Schaltungen machen Radfahren noch unattraktiver. In der Konsequenz wird weniger Rad gefahren und mehr Auto. Natürlich wirkt eine Maßnahme für sich noch nicht allein. Aber die Vielzahl autoverkehrs-fördernder und das Radfahren hemmender Faktoren zusammen ist verantwortlich für einen zu geringen Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr, denn die Grenzen zwischen den beiden Gruppen sind fließend.

»Die prognostizierte Einsparung ist im Eimer, wenn sich auch nur rund 500 Hamburger Familien entscheiden, Hamburg zu verlassen – eine realistische Zahl für eine Stadt, die ihre Bürger bekämpft, um den Bürgern von Nachbargemeinden freie Fahrt zu verschaffen«, fasste es ein Leser der RadCity zusammen.

Leider macht sich kein Hamburger Presseorgan die Mühe, die Jubel-Zahlen der Behörde zu überprüfen. Denn der im Versuchsgebiet errechnete volkswirtschaftliche Nutzen basiert auf phantasiervoller Auslegung der Messergebnisse. So wird für sämtliche durchfahrende Fahrzeuge eine um 10 % reduzierte Reisezeit angenommen. In Wahrheit ist das nur ein errechneter Durchschnittswert (!) für die Geschwindigkeit (!) im Versuchsgebiet (!). Letzteres beschränkt sich aber auf einen Umkreis von 1.000 m. Zur Reisezeit gehören außerdem die Parkplatzsuche oder der Teil der Fahrt, der nicht auf adaptiv angepassten Strecken erfolgt. Im optimalen Fall und bei Ausweitung der adaptiven Schaltungen, kann ein Autofahrer also ein paar Minuten länger im Bett liegen bleiben oder sein Frühstück etwas ausdehnen. Der volkswirtschaftliche Nutzen von beidem ist nicht erkennbar.

Die BSU addiert nun aber einfach die pro Auto angeblich eingesparten Sekunden mit der Gesamtzahl aller durchfahrenden Autos. So kommt sie auf täglich eingesparte 665 PKW-Stunden. So eine Stunde kostet nach der Berechnung 5,62 Euro, wir multiplizieren usw. usw. Die Realität bildet das zwar nicht ab – so ein Auto hätte nach diesen Zahlen durch bloßes Fahren einen jährlichen (!) Wert von knapp 50.000 Euro. Doch der Auftraggeber der Studie hat nun eine Un-

tersuchung, mit der er das belegt, was er immer schon wusste.

Weitere Fakten sprechen gegen die Wahrhaftigkeit der Behördenrechnung. So verhindern die hohen Kosten von Installation und Pflege adaptiver Schaltungen, dass genügend Geld für verkehrsplanerisch sinnvollere Maßnahmen zur Verfügung steht, wie einen dichteren Bustakt oder eine bessere Fahrrad-Infrastruktur. Beides könnte den Treibstoffverbrauch nachhaltiger reduzieren als ein beschleunigter Autoverkehr.

Die höheren Folgekosten der neuen Ampeln trägt ohnehin die Allgemeinheit, denn die Versorger (Gas, Telefon, Strom usw.) müssen die Fahrbahnen nach Grabungsarbeiten an ihrem Leitungsnetz nun aufwändiger wieder herstellen. Man darf raten, auf wen diese Mehrkosten abgewälzt werden. So zahlen letztlich auch der Radfahrer und die zu Fuß gehende Rentnerin indirekt für den nun beschleunigten Autofahrer.

Weitere Planung der BSU

Die nächsten 25 »intelligenten« Ampeln sind für den Raum Wandsbek Markt geplant. Die »Welt« berichtet im August 2005, dass Senator Dr. Michael Freytag (CDU) jährlich (!) 25 Ampeln so umrüsten will, insgesamt spricht er von 650 Stück. Der ADAC kritisiert, dass das Projekt bei diesem Tempo 26 Jahre dauern würde. Man sollte vielleicht besser kritisieren, dass es herausgeschmissenes Geld ist, das die Verkehrssicherheit gefährdet und sogar für die Zielgruppe einen unverhältnismäßig geringen Nutzen bringt.

Die Nachteile für Radfahrer werden dabei bewusst in Kauf genommen. CDU-Verkehrspolitiker Klaus-Peter Hesse: »Uns ist es wichtig, dass der Wirtschafts- und Individualverkehr auf den Ringen schneller fließt«. Und selbst das dürfte er kaum erreichen, da er ja undifferenziert jedes Autofahren fördert. Straßenverkehr stellt



allerdings noch keinen Wert dar und ist immer auch mit erheblichen Nachteilen verbunden.

Richtig toll wird's bei Feinstaubalarm

Senator Dr. Freytag will die Feinstaubmeßgeräte an die Ampelcomputer koppeln. Dann werden bei Feinstaubalarm die Ampeln so geschaltet, dass der Verkehr schneller fließt. Andere Städte denken darüber nach, den Feinstaubverursacher Autoverkehr in solchen Fällen mit Fahrverbot einzuschränken. In Hamburg geht's dann erst richtig los. »Das ist Verkehrspolitik und Umweltschutz aus einem Guß«, meint Dr. Freytag.

Forderungen in Kurzform

Leicht geraten Diskussionen über Ampelschaltungen auf Abwege. Schließlich ist es ein technisches Männerthema. Immer wieder werden in diese Diskussion neue Ideen eingebracht, an denen sich

dann Verkehrsausschüsse, Politiker, Medien oder Ampel-Ingenieure dankbar abarbeiten. Am Ende redet man über irgendwelche Sekunden hier oder zusätzliche Blinkampeln da.

So kommen sie um die ganz einfache Tatsache herum, die da lautet: Die Interessen der Fußgänger und Radfahrer werden an diesen Schaltungen zu Gunsten der Autofahrer grob missachtet.

Die FGSV erläutert, dass Rotlichtdurchfahrten selten sind, wenn Rad- und Autoverkehr gemeinsam signalisiert werden. Extrasignale nur für Radfahrer werden besonders dann akzeptiert, wenn sie im Verhältnis zur Grünzeit des parallelen Autoverkehrs ausreichend lang sind. Und die Rotlichtakzeptanz bei gemeinsamer Signalisierung mit den Fußgängern ist gering, weil die Radfahrer wegen der erheblich geringeren Räumgeschwindigkeit der Fußgänger die entstehenden Freigabezeitverluste

vielfach nicht hinnehmen.

Man kann die Thematik adaptiver Ampelschaltungen daher auf etwa drei Forderungen reduzieren:

Fußgänger und Radfahrer erhalten bei jedem Phasenumlauf automatisch Grün. Fußgänger erhalten die im Vergleich zum parallelen Autogrün maximal mögliche Grünzeit (eben unter Berücksichtigung ihrer Räumgeschwindigkeit).

Ist die Breite der insgesamt zu überquerenden Fahrstreifen größer als 7 Meter, so müssen Radfahrer ein eigenes Signal bekommen, das dann die maximal mögliche Grünzeit im Vergleich zum parallel fahrenden Autoverkehr erhält.

Sind nicht alle drei Forderungen erfüllt, so ist keine adaptive Schaltung einzurichten.

Ulf Dietze

Kleines Ampelglossar

Wir haben für Sie die Begriffe zusammengestellt, die in den Ampeldiskussionen immer wieder auftauchen.

bedingt verträglicher Verkehrsstrom: Verkehrsteilnehmergruppen, die gleichzeitig Grün haben und deren Wege sich dabei auf der selben Fläche kreuzen. Z. B. rechts abbiegende Kfz mit geradeaus die Fahrbahn überquerenden Radfahrern.

Freigabezeit: Grünzeit

Freigabezeitverlust: Der Radfahrer verliert Grünzeit, wenn er mit dem Fußgänger ein gemeinsames Ampelsignal hat, denn seine mehr als dreimal so hohe Räumgeschwindigkeit ließe längeres Grün zu.

Furt: Mit unterbrochener Linie markierte Strecke für Fußgänger und Radfahrer über eine Fahrbahn

gesicherte Führung: Während des Grünsignals gibt es keinen Verkehrsstrom, der die zurückzulegende Strecke kreuzt.

Konfliktfläche: Der Straßenteil, den bedingt verträgliche Verkehrsströme gemeinsam nutzen.

LSA = Lichtsignalanlage: Ampel

LZA = Lichtzeichenanlage: Ampel

Phasenumlauf: Vollständiger Durchgang der Schaltvorgänge aller Richtungen an einer Ampel-Kreuzung.

Räumgeschwindigkeit: Die Geschwindigkeit eines Verkehrsteilnehmers, mit der dieser den betrachteten Fahrbahn teil überquert. Beim Fußgänger wird dafür in den Ampelrichtlinien (RiL-

SA92) ein Wert von 1,2 m/s angesetzt, beim Radfahrer 4 m/s.

Räumzeit: Zeit, die ein Verkehrsteilnehmer zum Verlassen der Konfliktfläche benötigt. Bei Fußgängern ist das also die Zeit zwischen dem Betreten der Fahrbahn und dem Verlassen auf der anderen Seite. Sie ist damit abhängig von der Fahrbahnbreite. Bei 15 Metern Fahrbahnbreite z.B. sind dies 13 Sekunden. Beim Auto ist die Räumzeit z. B. zwischen dem Einfahren in eine Kreuzung ab der Haltelinie bis zum Verlassen der Kreuzung hinter der Fußgängerfurt auf der anderen Kreuzungsseite zu betrachten.

Signalgeber: Ampelleuchte

Sperrsignal: Rot

Zielkonflikt: Die verschiedenen Anforderungen an Ampelschaltungen machen Kompromisse nötig. Verkehrssicherheit, kurze Wartezeiten, hoher Kfz-Durchsatz, Umweltschutz sind nur die wichtigsten der Parameter. Bekommt das eine Ziel eine hohe Priorität, leidet mindestens ein anderes.

Zwischenzeit: Zeitraum zwischen dem Rot-Beginn eines Verkehrsstroms und dem Grün-Beginn eines damit unverträglichen Verkehrsstroms. Zwischenzeitberechnungen berücksichtigen die Räumzeiten der Verkehrsteilnehmer. Generell sollten Zwischenzeiten nicht übermäßig lang sein, weil sonst die Akzeptanz des Rotlichts nachlässt.

ud



Kurz vor Redaktionsschluss

Bei einem Gespräch in der Baubehörde konnten wir unsere Position darlegen. Vereinbart wurde, dass an (zunächst wenigen) ausgewählten Kreuzungen Radfahrer Extrasignale erhalten sollen. Damit wolle die Behörde weitere Erfahrungen sammeln.

Außerdem soll geprüft werden, ob auf Anforderungstaster dort verzichtet werden kann, wo auch der Autoverkehr keinen nennenswerten Vorteil dadurch hat.

Die Behörde äußerte ihr Interesse, sich zu diesen Fragen erneut auszutauschen, wenn es konkretere Planungen gibt.

Das Titelblatt dieser Ausgabe zeichnete Stephanie Poschmann (www.stp-illustration.de). Die Fotos für den Schwerpunkt machten Birgit Bossbach, Ulf Dietze und Stefan Warda.

