

Der Grüne Daumen

Ampeln gerecht schalten

Erklärtes Ziel des Senats ist ein höherer Radverkehrsanteil. Radfahren muss attraktiver werden. Eine angemessene und als »gerecht« empfundene Berücksichtigung an Ampeln ist notwendiger Bestandteil jeder Radverkehrsförderung.

Ampeln und ihre Schaltungen sind ein umfangreiches Themengebiet. Der ADFC konzentriert sich deshalb auf drei wesentliche Forderungen. Sie betreffen Bettelampeln, Stummelradwege und Ampelschaltungen allgemein.

Bettelampeln

Seit 2005 gibt es in Hamburg Bettelampeln. Das sind solche Lichtsignalanlagen (LSA) an Kreuzungen, die dem nicht motorisierten Verkehr im Gegensatz zum parallelen motorisierten Verkehr erst auf Anforderung Grün geben.

Sie haben für RadfahrerInnen (und FußgängerInnen) einige Nachteile. Radfahrern wird die Möglichkeit zu flüssigem Fahren genommen. Das Anpassen der Geschwindigkeit an die Ampelschaltungsfolge wird unmöglich. Radfahrende sind somit gegenüber dem parallelen Autoverkehr deutlich benachteiligt. Das Fahren bei Rot nimmt zu, weil diese Schaltungen nicht akzeptiert werden (siehe »Das Kleingedruckte«).

Der ADFC fordert deshalb:

- Fußgänger und Radfahrer erhalten bei jedem Phasenumlauf automatisch Grün.



- Fußgänger erhalten die maximal mögliche Grünzeit bezogen auf das parallele Autogrün.
- Ist die Breite der

zu überquerenden Fahrstreifen größer als 7 Meter, so sollten Radfahrer ein eigenes Signal bekommen, das dann die maximal mögliche Grünzeit in Bezug auf den parallelen Autoverkehr erhält.

Von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) erwarten wir jetzt, dass sie keine weiteren Bettelampel-Schaltungen einführt und vorhandene wieder auf automatisches Grün umschaltet.

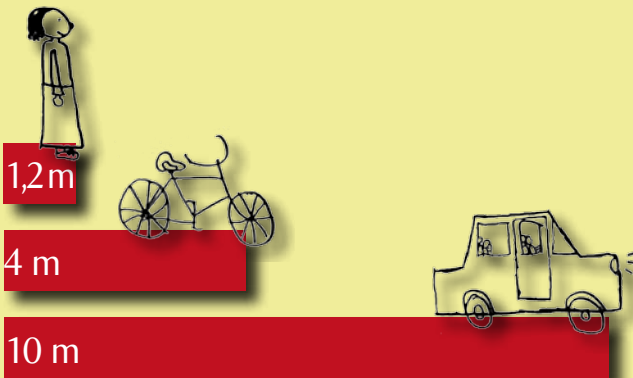
Tatsächlich ist noch im September 2009 mit der Kreuzung Haldedorfer Straße/Bramfelder Chaussee mindestens eine neue Bettelampel hinzugekommen.

Stummelradwege

In Straßen ohne benutzungspflichtige Radwege gibt es manchmal kurze, benutzungspflichtige Radwegstrecken. Sie beginnen nahe einer Kreuzung oder an der Einmündung zuvor und enden

Mit der »Radverkehrsstrategie für Hamburg« setzen sich alle in der Bürgerschaft vertretenen Parteien die Förderung des Radverkehrs zum Ziel. Der Radverkehrsanteil ist danach bis 2015 auf 18 % zu verdoppeln. Nach Ansicht des ADFC kommen die notwendigen Veränderungen viel zu langsam. Ankündigungen und Hinweise auf Planungsarbeiten reichen nicht aus. RadfahrerInnen wollen die neue Infrastruktur tatsächlich sehen. In dieser Artikelserie greift die RadCity die dringlichsten Themen der RadStrategie auf.

In einer Sekunde legen zurück:



Bilder: Jojo, Werte: nach RiLSA92

Eigene Fahrradsignale könnten helfen

RadfahrerInnen verlieren »Grünzeit«, weil sie mit den FußgängerInnen das Ampelsignal teilen. Für Fußgänger nehmen die bundesweit gültigen Richtlinien 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 Reaktionszeit könnten Radfahrer gerade bei breiten Fahrbahnen länger Grün haben als die Fußgänger.

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

hinter der Kreuzung wieder.

Diese »Stummelradwege« sind eingerichtet, weil die Ampelschaltung so kurze Räumzeiten vorsieht, dass Radverkehr auf der Fahrbahn nicht zugelassen ist: Ein Radfahrer, der bei beginnendem Gelb in die Kreuzung einfährt, kommt nach den Werten der Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) nicht rechtzeitig vor dem Start des Querverkehrs am anderen Ende der Kreuzung

an. Also ordnet die Behörde für Inneres mit Hilfe des Stummelradwegs den Radverkehr dem Fußverkehr-Signal zu. Dieses Vorgehen mag kurz nach Einführung der StVO-Novelle verständlich gewesen sein, weil nicht alle LSA kurzfristig umzuschalten waren. Mehr als zehn Jahre nach StVO-Fahrrad-Novelle hätte das allerdings abgearbeitet sein müssen. Jetzt ist die Benutzungspflicht für Stummelradwege rechtswidrig angeordnet, weil sie in der

Das Kleingedruckte

Wie man Ampeln schalten muss, damit Radverkehr sicher und komfortabel vorankommt, ist bekannt. Die Grünen forderten es – als sie noch in der Opposition waren. Und auch Untersuchungen und Planungshandbücher sind sich einig.

Stadt Münster – Amt für Stadtentwicklung, Stadtplanung, Verkehrsplanung (Hg.); Planungsgemeinschaft Verkehr PGV (Inhalt): Signale für den Radverkehr. 2007

»Attraktive Signalisierung für Radfahrer Komfortable Signalschaltungen für den Radverkehr sind ein wichtiger Baustein einer radfahrerfreundlichen Stadt. Sie zeigen, dass der Radverkehr ernst genommen wird. Attraktive Signalschaltungen mit kurzen Wartezeiten erhöhen auch die Sicherheit, da sie besser akzeptiert werden« S. 22; »Die Freigabezeiten für Radfahrer (und Fußgänger) sollen weitgehend den Grünzeiten des gleichgerichteten Kfz-Verkehrs entsprechen und nur unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Räumgeschwindigkeiten abweichend enden. Deshalb soll es bei verkehrsabhängiger Steuerung auch kein „Wegschalten“ der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer nach der Mindestgrünzeit geben, wenn der gleichgerichtete Kfz-Verkehr noch Grün hat.« S. 23; »Verkehrsabhängige Steuerung und Detektoren: (...) Besser ist es deshalb gemäß RiLSA, wenn parallel zum Kfz-Verkehr verlaufende Fußgänger- und Radfahrerströme grundsätzlich – d. h. auch bei Anforderung nur durch Kfz-Verkehr – freigegeben werden« S. 30

FGSV (Hg.): Hinweise zur Signalisierung des Radverkehrs. 2005

»Akzeptanzkriterien. Die Erfahrungen zeigen, dass sich die Bemühungen um die Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen in ihr Gegenteil verkehren können, wenn die Radfahrer die Regelungen nicht verstehen oder nicht akzeptieren. Durch die dann zu erwartenden Rotlichtübertretungen können größere Gefährdungen auftreten als bei Anwendung einer einfachen Lichtsignalsteuerung oder ohne Signalisierung.

Die Akzeptanz der Lichtsignalsteuerung wird bei Radfahrern gefördert

- durch Regelungen, die einleuchtend und nachvollziehbar sind,
- durch Freigabezeiten für Radfahrer, die

nicht erheblich kürzer sind als die für den parallel geführten Kraftfahrzeugverkehr, - durch kurze Wartezeiten, (...) Rotdurchfahrten sind selten, wenn der Radverkehr gemeinsam mit dem Kraftfahrzeugverkehr signalisiert wird. Auch die Akzeptanz einer gesonderten Radfahrersignalisierung kann hoch sein, wenn die Freigabezeit des Radverkehrs im Verhältnis zur Freigabezeit des parallelen Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend lang ist. Die Akzeptanz der gemeinsamen Signalisierung mit den Fußgängern ist gering, weil die Radfahrer wegen der erheblich geringeren Räumgeschwindigkeit der Fußgänger die entstehenden Freigabezeitverluste vielfach nicht hinnehmen«. (S. 5 f.)

Planungshinweise für Stadtstraßen in Hamburg, Teil 9 (Plast 9, 2000)

»Grundsätze zur Signalisierung (...) Bei verkehrsabhängiger Steuerung sollte auch der Radverkehr Grün über Detektoren (z. B. Induktivschleifen) anfordern können. Druckknöpfe sollten nur in Ausnahmefällen zum Einsatz kommen und dann für die Radfahrer/innen ohne abzusteigen gut erreichbar sein. Parallel geführte Rad- und Kfz-Verkehrsströme sollen immer gleichzeitig freigegeben werden, auch wenn die Freigabe nur von einem Kraftfahrzeug angefordert wird. (...)

c) Getrennte Signalisierung des Radverkehrs (...) Ein frühes Grünzeitende für den Radverkehr sollte nur räumzeitbedingt erfolgen. Deutlich kürzere Grünphasen als für den parallelen Kfz-Verkehr führen bei Nichtakzeptanz zu einer hohen Gefährdung durch den Querverkehr und durch abbiegende Kraftfahrzeuge«.

Bürgerschaftsdrucksache 18/2751 vom 23.08.05

Antrag der Abgeordneten Jörg Lühmann, Christa Goetsch, Christian Maaß, Dr. Willfried Maier, Claudius Lieven (GAL) und Fraktion zu Drucksache 18/2691. Betr.: Sicherheit für Fußgänger/-innen und Fahrradfahrer/-innen geht vor!

(...) Die Bürgerschaft möge daher beschließen: Der Senat wird ersucht, (...) 4. alle Fußgängerampeln an Hauptverkehrsstraßen automatisch mit den Ampelphasen für den motorisierten Verkehr schalten zu lassen.

Bürgerschaftsdrucksache 18/3771 vom 22.02.06

Antrag der Abgeordneten Jörg Lühmann, Dr. Heike Opitz, Christian Maaß, Christa

Goetsch, Antje Möller (GAL) und Fraktion. Betr.: 13 Maßnahmen zur konsequenten Förderung des Fahrradfahrens (...) Die Bürgerschaft möge daher beschließen: Der Senat wird ersucht: (...) 11. bestehende einseitige Behinderungen des Fahrradverkehrs durch Einsatz von Bedarfslichtsignalanlagen (Druckknopfampeln) zu beseitigen. (...)

Wahlprüfsteine des ADFC Hamburg, RadCity 1/2008, S. 20

Bettelampeln. Neue Ampel-Schaltprogramme an Kreuzungen zeigen für Fußgänger und Radfahrer nicht bei jedem Umlauf automatisch Grün. Sie erhalten es – ganz im Gegensatz zum parallelen Autoverkehr – erst auf Anforderung. Das fordert der ADFC: a) automatisches Grünsignal für Fußgänger und Radfahrer bei jedem Phasenumlauf

b) maximal mögliche Grünzeit im Vergleich zum parallelen Kfz-Verkehr

c) eigenes Signal für Radfahrer auf benutzungspflichtigen Radwegen, wenn die Grünzeit dadurch gegenüber Fußgängern deutlich länger sein kann.

Wie steht Ihre Partei zu diesen Forderungen?

Antwort der GAL: Um es ganz kurz zu sagen: Wir unterstützen diese Forderungen und haben uns bereits seit Jahren für eine Änderung dieser verfehlten Praxis eingesetzt.

FHH, BSU (Hg.): Radverkehrsstrategie für Hamburg. Hamburg 2007

»Radverkehr an signalisierten Knotenpunkten

1-16 Parallel zu einem freigegebenen Kfz-Verkehrsstrom verlaufende Fuß- und Radverkehrsströme sollen in der Regel, d.h. auch ohne Anforderung durch diese, ebenfalls Grün erhalten.

1-17 Um die Qualitätsanforderungen des Kfz-Verkehrs und des Radverkehrs besser aufeinander abstimmen zu können, sollen – insbesondere an größeren Knotenpunkten – verstärkt eigene Radfahrersignale (in der Regel mit Grünvorlauf für den Radverkehr) vorgesehen werden. (...) Diese Umrüstung ist grundsätzlich in die Planungsüberlegungen einzubeziehen, wenn in einem Knotenpunkt – gleich aus welchem Anlass – bauliche oder betriebliche Maßnahmen erforderlich sind«.

Straße offenkundig ansonsten nicht erforderlich ist.

Stummelradwege führen zu unstetiger Linienführung des Radverkehrs und nehmen ihn im Bereich der Kreuzung aus dem Sichtfeld der Autofahrer, wo eine gute Sichtbeziehung aus Verkehrssicherheitsgründen am wichtigsten ist. Sie machen obendrein aus verträglichen Verkehrsströmen (Weg von hintereinander fahrendem Auto und Rad kreuzt sich nicht) lediglich bedingt verträgliche (Auto und Rad kreuzen nun im Bereich der Furtmarkierung). Das Ergebnis ist ein Weniger an Sicherheit.

Der ADFC fordert von der BSU das zügige Umschalten der noch vorhandenen LSA. Die Behördenspitze hat zugesagt, die rund 130 Kreuzungen umfassende Liste dieser Ampeln bis Ende 2010 abgearbeitet zu haben.

Ampelschaltungen allgemein

Besonders bei breiten Fahrbahnen führt die Zuordnung des Radverkehrs zum Fußverkehr zu unverhältnismäßig frühem Rot für die Radfahrer. Obwohl sie auch nach RiLSA noch einige Sekunden länger Grün haben könnten, kommt ihr Rotsignal wegen der langen Räumzeit der Fußgänger früh. Abhilfe schafft hier am besten die Zuordnung der Radfahrenden zum Fahrbahnverkehr.

Und schließlich ...

Bei nicht kreuzungsgebundenen Ampeln wäre »Sofortgrün« – das Grünsignal kommt nach wenigen Sekunden – ein geeignetes Mittel, um Verbindungen z. B. entlang von Hamburgs Grünwegen attraktiver zu machen. Sie stellen dann insgesamt eine zügige und besonders sichere Alternative zu den stärker belasteten Straßen dar.

Ulf Dietze

StVO

Die neue Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zwingt Hamburg zum Handeln. StVO seit 01.09.2009, § 37: »Radfahrer haben die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten. Davon abweichend haben Radfahrer auf Radverkehrsführungen die besonderen Lichtzeichen für Radfahrer zu beachten.« Das heißt, Radfahrer beachten nun die Signale der Kfz-Fahrbahn. Es sei denn, sie bewegen sich auf einem Weg, für den es eine Ampel mit Fahrradpiktogramm gibt.

Die Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO zu § 3) führt aus: »Zur gemeinsamen Signalisierung des Fußgänger- und Radverkehrs gilt Folgendes: In den roten und grünen Lichtzeichen der Fußgängerlichtzeichenanlage werden jeweils die Sinnbilder für Fußgänger und Radfahrer gemeinsam gezeigt oder neben dem Lichtzeichen für Fußgänger wird ein zweifarbiges Lichtzeichen für Radfahrer angebracht; beide Lichtzeichen müssen jeweils dieselbe Farbe zeigen.«

Für die Behörden heißt das: Entweder wird der Radverkehr an einer Kreuzung das Autosignal beachten. Oder es wird ihm ein angemessenes eigenes Signal aufgestellt. Oder – das ist billig, aber ungeeignet – in die Fußgängerampel wird einfach eine andere Streuscheibe eingesetzt, die zusätzlich das Fahrrad zeigt (s. Foto). Diese letzte Lösung lehnt der ADFC ab, weil sie die unterschiedlichen Räumzeiten von Fußgängern und Radfahrern nicht berücksichtigt.

Bitte beachten: StVO § 53 Inkrafttreten: »(6) An Lichtzeichenanlagen mit Radverkehrsführungen ohne besondere Lichtzeichen für Radfahrer müssen Radfahrer bis zum 31. August 2012 weiterhin die Lichtzeichen für Fußgänger beachten.«



BEWEGTE ZEITEN SICHERE LEISTUNG

Es gibt gute Gründe, jetzt zur AOK zu wechseln. Hier sind die fünf Besten:

- 1 Bis zu 600 € mehr auf dem Konto.**
Optimal versichert. Optimal sparen.
Die Wahltarife der AOK Rheinland/Hamburg.
- 2 AOK-Prämienprogramm.**
Gleich anmelden und bei regelmäßigen Vorsorgeuntersuchungen lospunkten unter www.aok-praemienprogramm.de
- 3 Schneller einen Arzttermin.**
Arzttermin in maximal drei Tagen.
- 4 16 Fachärzte am Telefon.**
Clarimedis, das Service-Center der AOK Rheinland/Hamburg informiert. 90 Stunden in der Woche, auch samstags und sonntags.
- 5 Zweitmeinung gratis.**
Zweite Meinung gefragt? In unserem Auftrag stehen Ihnen 18 namhafte Professoren in einem medizinischen Kompetenz-Center zur Seite. Ein einzigartiger Service Ihrer AOK Rheinland/Hamburg.

**AOK Rheinland/Hamburg –
Hamburg in besten Händen.**

www.aok.de/pluspunkte

**Jetzt zur AOK
wechseln!**