

Lothar Gajek
Mitglied der Stadtvertretung Schwerin

Oberbürgermeister
Dr. Rico Badenschier
Am Packhof 2 – 6
19053 Schwerin

Schwerin, 16.11.2020

Betreff:

Anfrage gemäß § 4 Abs. 4 der Hauptsatzung für die
Landeshauptstadt Schwerin

Sehr geehrter Herr Dr. Badenschier!

Anbei Anfragen zum Thema:

Bedarfsampeln in der Landeshauptstadt Schwerin

1. Nach welchen Kriterien wird entschieden, ob auf Kreuzungen, die mit Lichtsignalanlagen ausgestattet sind, die Schaltung der Grün-Phase für Fußgänger und Radfahrer über eine Bedarfsampel erfolgt?
2. An welchen Kreuzungen im Schweriner Stadtgebiet wird die Schaltung mittels Bedarfsampeln für Fußgänger oder Fußgänger und Radfahrer umgesetzt?

3. Ändert sich in Kreuzungsbereichen mit Bedarfsampeln etwas an den Ampelphasen, wenn diese nicht betätigt werden oder bleibt es bei dem zeitlichen Ablauf, als ob sie betätigt ist.
4. Welchen zeitlichen Einfluss haben Bedarfsampeln in der Landeshauptstadt auf den Verkehrsfluss? Die entsprechenden Bedarfsampeln bitte einzeln dazu ausführen.
5. Besteht die Möglichkeit in der Zukunft auf Bedarfsampeln in Kreuzungsbereichen zu verzichten oder diese zumindest zu reduzieren?

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Gajek', with a stylized, cursive script.

Lothar Gajek

Der Oberbürgermeister

Mitglied der Stadtvertretung Schwerin
Herrn
Lothar Gajek

Hausanschrift: Am Packhof 2-6•19053 Schwerin
Zimmer: 4.070
Telefon: 0385 545-2051
Fax: 0385 545-2059
E-Mail: bsmerdka@schwerin.de

Ihre Nachricht vom/Ihr Zeichen
16.11..2020

Unsere Nachricht vom/Unser Zeichen
69.1-ha AZ2020/633

Ansprechpartner/in
Herr Dr. Smerdka

Datum
09.12.2020

Fragen zum Thema Bedarfsampeln in der Landeshauptstadt Schwerin

Sehr geehrter Herr Gajek,

Sie hatten sich, hinsichtlich der Notwendigkeit bedarfsgerechter Lichtsignalanlagen (LSA) bzw. dem Umgang, sich an LSA anfordern zu müssen, an mich gewandt, hierzu möchte ich Ihnen antworten.

1. Nach welchen Kriterien wird entschieden, ob auf Kreuzungen, die mit Lichtsignalanlagen ausgestattet sind, die Schaltung der Grün-Phase für Fußgänger und Radfahrer über eine Bedarfsampel erfolgt?

Die Festlegung der Phasenabläufe, die Entscheidung über Anforderungstaster oder auch die Anpassung der Freigabezeiten erfolgt regelmäßig auf Grund von Anordnungen der zuständigen Unteren Verkehrsbehörde. Diesen Anordnungen liegen detaillierte Verkehrserhebungen und technische Berechnungen zu den erforderlichen Räum-, Übergangs- und Zwischenzeiten der vorgesehenen Ampelschaltung zugrunde. Damit wird sichergestellt, dass alle im Stadtgebiet betriebenen Lichtsignalanlagen den rechtlichen Anforderungen des Straßenverkehrsrechts entsprechen.

Insofern sind bei einer LSA technische, verkehrsorganisatorische, verkehrsrechtliche, bauliche, finanzielle aber vor allem sicherheitsrelevante Belange in der Gesamtheit zu betrachten und zu bewerten.

2. An welchen Kreuzungen im Schweriner Stadtgebiet wird die Schaltung mittels Bedarfsampeln für Fußgänger oder Fußgänger und Radfahrer umgesetzt?

In Schwerin werden durch die Stadt und das Straßenbauamt Schwerin insgesamt 103 LSA betrieben. Jede davon mit mindestens 4 Übergängen, manche mehr. Jede LSA wie auch deren Ausstattung ist für sich ein Einzelfall. Eine einzelne Auflistung der Situationen dieser hunderte von Bedarfsampelsituationen ist in der Kürze der Zeit nicht möglich.

Grundsätzlich kann aber festgehalten werden, dass die Mehrheit der Querungen in den Spitzenstunden ohne Anforderungen über Taster möglich ist, hingegen ist das Verhältnis in den verkehrsarmen Zeiten umgekehrt.

3. **Ändert sich in Kreuzungsbereichen mit Bedarfsampeln etwas an den Ampelphasen, wenn diese nicht betätigt werden oder bleibt es bei dem zeitlichen Ablauf, als ob sie betätigt ist.**
4. **Welchen zeitlichen Einfluss haben Bedarfsampeln in der Landeshauptstadt auf den Verkehrsfluss? Die entsprechenden Bedarfsampeln bitte einzeln dazu ausführen.**
5. **Besteht die Möglichkeit in der Zukunft auf Bedarfsampeln in Kreuzungsbereichen zu verzichten oder diese zumindest zu reduzieren?**

Um Ihnen die Komplexität und Funktionalität einzelner LSA insbesondere vor dem Hintergrund einer bedarfsgerechten Schaltung besser zu vermitteln, möchte ich Ihnen in Beantwortung der Fragen 3-5 detailliert an Beispielen bestimmte technische Abläufe und Parameter erläutern:

Eine bedarfsgerechte Schaltung von Freigabezeiten ermöglicht eine flexiblere Steuerung des Verkehrsflusses, eine Verringerung von Wartezeiten von Verkehrsströmen und auch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit bestimmter Zufahrten. Die so gewonnenen Zeitreserven können anderen Verkehrsströmen zugeschlagen werden.

So werden zum Beispiel Freigabesignale für Sehbehinderte nur auf Bedarf geschaltet, da diese i.d.R. einen höheren Zeitbedarf haben als „sehende“ Fußgänger. Besonders bei geteilten Fußgängerfurten (z.B. über die Lübecker Str. an der Kreuzung Gosewinkler Weg oder Ludwigsluster Chaussee an der Kreuzung Hagenower Straße) ist der Zeitbedarf für Fußgänger und insbesondere für Sehbehinderte sehr hoch.

Die Fußgängerfreigabezeiten sind generell so eingestellt, dass Fußgänger ca. 2/3 der Furt bei Grün (Mindestfreigabezeit, die nicht unterschritten werden darf) passieren können. Danach schließt sich die Zwischenzeit (Schutzzeit) an, in welcher bei Betreten der Fußgängerfurt in der letzten Grünsekunde noch die gesamte Furt passiert werden kann, bei geteilten Furten bis zur nächsten Aufstellfläche. Bei Sehbehindertensignalisierung (Freigabeton) ist eine Freigabe von Bord zu Bord eingestellt. Die anzusetzende Räumgeschwindigkeit liegt dabei i.d.R. bei 1,2 m/s. An vielen Kreuzungen werden auch Straßenbahnen und Busse des Nahverkehrs bedarfsgerecht geschaltet. Entweder erfolgt nur dann eine „Einblendung“, wenn das Fahrzeug sich angefordert hat oder das Fahrzeug organisiert sich sogenannte Vor- und Nachläufe zur eigentlichen Freigabe und verschiebt somit die Phasenabläufe.

An der LSA Ludwigsluster Chaussee/ Hagenower Straße unterbricht die Freigabe der Zufahrt Hagenower Straße die in den Spitzenzeiten sehr starken Verkehrsströme. Bei Fußgängerfreigabe und Sehbehindertenfreigabe wird dieser Verkehrsstrom länger unterbrochen. In diesen Zeiten kommt es zu Rückstaus. Eine Freigabe der Hagenower Straße ohne Fußgänger- und Sehbehindertenfreigabe verkürzt diese Sperrzeit erheblich. Da an dieser Stelle nur wenige Fußgänger und Radfahrer Querungsbedarf haben, werden diese daher nur auf Anforderung geschaltet.

Andere Kreuzungen mit Bedarfsschaltungen (Fußgänger bekommt nur mit Tasterdruck eine Freigabe) im Stadtgebiet sind z.B. die

- LSA Obotritenring/ Rogahner Straße – Furt über die Rogahner Straße,
- LSA Obotritenring/ Lessingstraße – Furt über den Obotritenring/ Demmlerplatz
- LSA Obotritenring/ Lübecker Straße - Furt über den Obotritenring/ G.-Hauptmann-Straße,
- LSA Obotritenring/ R.-Beltz-Straße – Furt über den Obotritenring,
- LSA Lübecker Straße/ Büdnerstraße – Furt über die Lübecker Straße im Haltestellenbereich,

Zuletzt möchte ich anmerken, dass auch jede Überprüfung der Lichtsignalanlagen neben erheblichen zeitlichen Kapazitäten für die notwendigen Voruntersuchungen vor allem finanzielle Mittel erfordert, um die notwendigen technischen Anpassungen durch Fachfirmen durchführen zu können. Insofern sind stetige pauschale Untersuchungen und Anpassungen nicht leistbar.

Dennoch ist den Verantwortlichen bewusst, gerade im Zuge der zukünftigen Klimapolitik hier die Belange der Radfahrer und Fußgänger im besonderen Maße zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Rico Badenschier