

Kleine Anfrage der Fraktion der SPD vom 15. Januar 2019

Kurze Grünphase – weite Wege? Probleme für Fußgängerinnen und Fußgänger beim Überqueren der Horner und Leher Heerstraße

Seit Jahren wird im Stadtteil Horn-Lehe – unter anderem im Beirat und im Verkehrsausschuss des Beirats – ein Problem offenbar: Die kurze Grünphase beim Überqueren der Horner und Leher Heerstraße an mehreren Stellen führt zu einem Unsicherheitsgefühl bei Fußgängerinnen und Fußgängern. Insbesondere an der Einmündung Leher Heerstraße/Vorstraße zeigt die Fußgängerampel nur für wenige Sekunden Grün. Zusätzlich haben mobilitätseingeschränkte Menschen, Ältere und Personen mit Kinderwagen nicht die Möglichkeit, auf einer Verkehrsinsel Halt zu machen. Ihnen bleibt also nur die Möglichkeit, die breite Straße inklusive der Straßenbahnschienen in einem Zug zu überqueren, auch wenn die Fußgängerampel schon lange Rot anzeigt.

Mehrere Erörterungen mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des zuständigen Ressorts in den vergangenen Jahren haben bisher zu keiner Änderung geführt. Stattdessen hieß es stets, es bestehe keine Gefahr, weil selbst bei einem Umspringen der Fußgängerampel auf Rot auch der motorisierte Verkehr das rote Signal hat. Zum Räumen der Kreuzung bliebe demnach ausreichend Zeit. Außerdem wurde argumentiert, es könne an den Ampelschaltungen nichts verändert werden, da dann auch die Bremer Straßenbahn AG (BSAG) Auswirkungen veränderter Schaltungen einplanen müsse und dies Auswirkungen auf die Taktung des öffentlichen Nahverkehrs haben könnte. Ein weiteres Argument war, dass es an diesen Querungen bisher keine nennenswerten Unfälle gegeben habe.

Gleichwohl sind die kurzen Grünphasen ein ewiges Ärgernis und führen stetig zur Verunsicherung der schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer.

Wir fragen den Senat:

1. Wie lange muss eine Grünphase für Fußgängerinnen und Fußgänger andauern, die eine zweispurige Straße plus einen Schienenkörper mit zwei Fahrtrichtungen für die Straßenbahn überqueren müssen?
2. Wie lange dauern die Grünphasen für Fußgängerinnen und Fußgänger an den jeweiligen Überwegen auf der Strecke Horner und Leher Heerstraße?
3. Welche Strategie verfolgt der Senat, um den schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern das Gefühl von Unsicherheit im Straßenverkehr zu nehmen?
4. Wie viele Unfälle mit Beteiligung von Fußgängerinnen und Fußgängern gab es in Horn-Lehe in den vergangenen fünf Jahren (bitte jeweils nach Jahr aufzuführen)?

5. Würde man die drei kürzesten Ampelschaltungen für Fußgängerinnen und Fußgänger um jeweils fünf Sekunden verlängern, welche Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr könnte dies haben?

Stephanie Dehne, Heike Sprehe, Björn Tschöpe und Fraktion der SPD

D a z u

Antwort des Senats vom 19. Februar 2019

1. Wie lange muss eine Grünphase für Fußgängerinnen und Fußgänger andauern, die eine zweispurige Straße plus einen Schienenkörper mit zwei Fahrtrichtungen für die Straßenbahn überqueren müssen?

Maßgebend für die Länge einer Grünphase für Fußgängerinnen/Fußgänger ist die zu querende Fahrbahnbreite bis zur nächsterreichbaren Aufstellfläche. Dabei ist unerheblich, ob mehrere Fahrspuren und/oder besondere Bahnkörper gequert werden müssen.

Die Mindestgrünzeit darf gemäß Richtlinie für Lichtsignalanlagen (RiLSA) fünf Sekunden nicht unterschreiten. Darüber hinaus muss sichergestellt sein, dass Fußgängerinnen/Fußgänger während der Grünzeit rechnerisch mindestens die halbe Länge der Fußgängerfurt zurücklegen können. In Bremen wird davon abweichend mit acht Sekunden eine längere Mindestfreigabezeit für Fußgängerinnen/Fußgänger angewendet, zusätzlich muss das Kriterium erfüllt sein, dass in der Grünzeit mindestens 2/3 der Furtlänge zurückgelegt werden kann.

Beim Farbwechsel auf „Rot“ wird die Querung der Fußgängerinnen/Fußgänger, die sich auf der Fahrbahn befinden, durch eine Schutzzeit gesichert. Die Länge dieser Zeit ist so bemessen, dass Fußgängerinnen/Fußgänger, die selbst in der letzten Freigabesekunde, also noch bei „Grün“, die Fahrbahn betreten, den gesamten Fahrbahnquerschnitt bis zur nächsten Aufstellfläche sicher bewältigen können, bevor ein startender konfliktierender Verkehrsstrom an dieser Furt ankommt. Der Regelwert für die Räumgeschwindigkeit von Fußgängerinnen/Fußgänger beträgt dabei gemäß RiLSA 1,2 m/s und wird auch in Bremen als Regelwert berücksichtigt.

Konkret zur LSA Leher Heerstraße/Vorstraße:

An der Lichtsignalanlage Leher Heerstraße/Vorstraße stehen für Fußgängerinnen/Fußgänger zwei Furten über die Leher Heerstraße zur Verfügung. Die östliche Furt ist dreiteilig und dient als Haltestellenzu- und Abgang. Mobilitätseingeschränkte Menschen können diese Furt ebenfalls zum barrierefreien Queren der Leher Heerstraße nutzen.

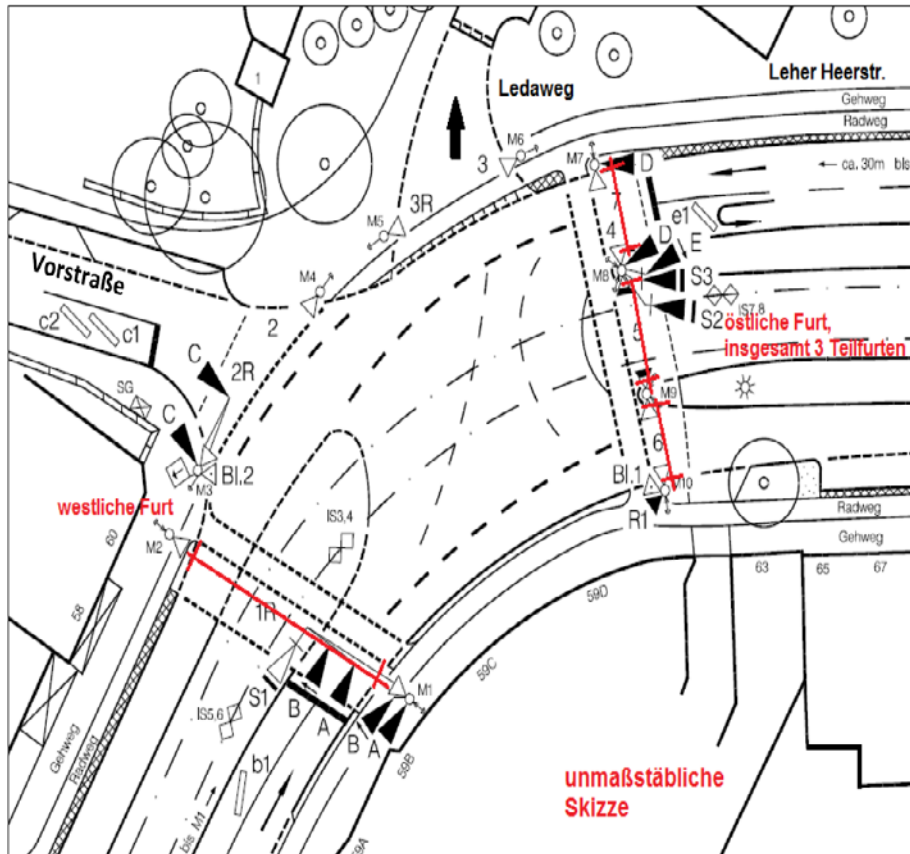


Abbildung 1: Knotenpunkt Leher Heerstraße/Vorstraße/Ledastraße. Quelle: Bericht der Verwaltung für die Sitzung der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft am 1. November 2018

Die westliche Furt über die stadtein- und stadtauswärtige Richtungsfahrbahn sowie den besonderen Bahnkörper ist 16 m lang und verfügt über keine weiteren Aufstellflächen. Die im Tagesverlauf dort durchschnittlich zur Verfügung stehende Grünzeit beträgt neun Sekunden. Diese Zeit ist für Fußgängerinnen/Fußgänger mit normaler Gehgeschwindigkeit ausreichend, um circa 2/3 der Konfliktfläche bei Grünlicht zu beschreiten. Da sich an die Grünzeit eine sogenannte Schutzzeit anschließt, kann die Fahrbahn selbst bei Betreten in der letzten Grünsekunde noch sicher gequert werden.

Mithin werden die Anforderungen der RiLSA (mindestens fünf Sekunden oder mindestens Grünzeit zur Querung der halben Furtlänge) eingehalten. Überdies wird die in der Stadtgemeinde Bremen zur Besserstellung der Fußgängerinnen/Fußgänger vorgesehene Freigabezeit eingehalten (mindestens acht Sekunden oder mindestens Grünzeit zur Querung von 2/3 der Furtlänge).

Für Fußgängerinnen/Fußgänger ergibt sich die Möglichkeit, die Fahrbahn komfortabel in einem Zug ohne Aufenthalt auf Zwischeninseln zu queren.

Weiterführende Informationen sind dem Bericht der Verwaltung für die Sitzung der städtischen Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft am 1. November 2018 „Grünzeitlänge Lichtsignalanlage Leher Heerstraße/Vorstraße/Ledaweg“ zu entnehmen.

2. Wie lange dauern die Grünphasen für Fußgängerinnen und Fußgänger an den jeweiligen Überwegen auf der Strecke Horner und Leher Heerstraße?

Die Länge einer Grünphase ist abhängig von der Geometrie der zu querenden Fahrbahnbreite. Insofern variieren die Grünzeitlängen der zehn

Lichtsignalanlagen im in Rede stehenden Streckenabschnitt zwischen acht und 25 Sekunden.

3. Welche Strategie verfolgt der Senat, um den schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern das Gefühl von Unsicherheit im Straßenverkehr zu nehmen?

Den Schutz der schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmern nimmt der Senat sehr ernst. Daher werden bei der Planung und Umsetzung von Verkehrsregelungen den Belangen von mobilitätseingeschränkten Personengruppen gezielte Beachtung geschenkt und bei der Anwendung geltender Richtlinien die Bedürfnisse dieses Personenkreises grundsätzlich berücksichtigt.

Das Zielfeld 1 des Verkehrsentwicklungsplanes 2025 lautet: „Gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen ermöglichen, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer stärken“. In diesem Sinne wird zum Schutz von Fußgängerinnen/Fußgängern, Kindern und Mobilitätseingeschränkten sowie zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls unter anderem angestrebt, gemeinsame Geh- und Radwege, wo möglich, zu trennen. Querungshilfen durch den Bau von Fahrbahntrennern, Mittelinseln und Fußgänger-Lichtsignalanlagen wurden auch gegen Widerstände, zum Beispiel über die Kurfürstenallee, eingerichtet. Zur Stärkung der Belange der bezeichneten Bevölkerungsgruppen baut der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr derzeit ein dreiköpfiges Team Nahmobilität auf und hat im Herbst 2018 eine Stelle zur Verkehrssicherheit eingerichtet.

Im Zielszenario des Verkehrsentwicklungsplans behandelt das Maßnahmenfeld K als eines von insgesamt zwölf Maßnahmenfeldern explizit die Erhöhung der Verkehrssicherheit. In diesem Maßnahmenfeld wird die Verkehrssicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer besonders hervorgehoben.

Darüber hinaus sind in anderen Maßnahmenfeldern zahlreiche weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit enthalten. Insbesondere sind im Maßnahmenfeld C 17 Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs und der Nahmobilität enthalten, von denen sich viele auch positiv auf die Sicherheit der Fußgängerinnen/Fußgänger auswirken. Unter anderem ist zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ein Programm für mehr und verbesserte Querungshilfen vorgesehen. Darunter sind vor allem Zebrastreifen, Fußgängerampeln, ein seitliches Vorziehen der Gehwege und bauliche Mittelinseln zu verstehen.

4. Wie viele Unfälle mit Beteiligung von Fußgängerinnen und Fußgängern gab es in Horn-Lehe in den vergangenen fünf Jahren (bitte jeweils nach Jahr aufführen)?

Die Antwort zur Frage entnehmen Sie bitte der Tabelle.

Jahr	Anzahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Fußgängerinnen und Fußgängern
2014	19
2015	17
2016	14
2017	13
2018	17



Abbildung 2: Ausgewerteter Bereich

Für den Straßenzug Leher Heerstraße ergeben sich keine Unfallauffälligkeiten. Eine Verlängerung der Grünzeit ist somit aus Sicherheitsgründen nicht erforderlich.

5. Würde man die drei kürzesten Ampelschaltungen für Fußgängerinnen und Fußgänger um jeweils fünf Sekunden verlängern, welche Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr könnte dies haben?

Eine pauschale Anpassung von kurzen Grünzeiten ist nicht sinnvoll, da diese, wie unter 1. dargelegt, immer einen Bezug zur Fahrbahnbreite haben.

Eine Verlängerung der Freigabezeit ist theoretisch auf zweierlei Weise möglich, wenn entweder die Umlaufzeit erweitert oder die Grünzeit für Fußgängerinnen/Fußgänger zulasten der Freigabezeit der konkurrierenden Verkehrsströme (Kfz-Verkehr, Fußgängerinnen/Fußgänger und Radfahrerinnen/Radfahrer) verlängert wird.

Eine Verlängerung der Umlaufzeit führt praktisch zu einer Verschlechterung der Qualität für alle Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Fußgängerinnen/Fußgänger, da diese dann länger auf die Freigabe warten müssen und so die Akzeptanz des Rotsignals mit zunehmender Wartezeit sinkt. Somit wäre neben der Qualitätseinbuße auch eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit zu erwarten.

Von der Verlängerung der Freigabezeit bei gleichbleibender Umlaufzeit wären alle Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer in Hauptrichtung der Leher Heerstraße betroffen (öffentlicher Personennahverkehr [ÖPNV], Kfz- und Radverkehr), hierzu zählen auch Fußgängerinnen/Fußgänger über die Furt zur Querung der Vorstraße (Schulweg).

Durch ein verringertes Freigabefenster für den öffentlichen Personennahverkehr kommt es zu Fahrzeitverlusten bedingt durch vermehrte Halte vor Lichtsignalanlagen und zu steigenden Lärmemissionen durch häufigeres Anfahren und Bremsen. Eine Verlängerung der Freigabezeiten für den Querverkehr würde daher die Qualität der ÖPNV-Koordinierung auf der gesamten Achse gefährden. Das aktuelle Steuerungskonzept berücksichtigt zur Stärkung des Umweltverbundes zwischen Stadt und Region (hier Lilienthal) die speziellen Eigenschaften des ÖPNV unter Einhaltung der

vorgenannten Regelwerte und gewährleistet so eine gute Qualität und eine geringe Anzahl von Halten. Mit einer Verlängerung der Freigabezeiten für den Querverkehr würden die Anzahl und Dauer von Halteereignisse des ÖPNV vergrößert und somit die Attraktivität des ÖPNV herabgesetzt.

Eine gesicherte Querung für Fußgängerinnen/Fußgänger ist auch ohne Erhöhung der Grünzeit gewährleistet.