

Sitzung der Bezirksvertretung Gadderbaum am 18.01.2024
Antwort zur Anfrage Drucksache 7307/2020-2025
Synchronisation von Fußgängersignalanlagen an den Stadtbahnhaltestellen „Eggeweg,“ und
„Friedrich-List-Straße“
Anfrage der SPD-Fraktion

Antwort des Amtes für Verkehr

Wenn mit „Synchronisierung“ gleichzeitige Grünzeiten aller Fußgängersignale gemeint sind, wäre dieses zwar technisch umsetzbar aber mit großen verkehrlichen Nachteilen verbunden.

Alle Lichtsignalanlagen (LSA) auf der Artur-Ladebeck-Straße werden verkehrsabhängig gesteuert. Je nach Tageszeit und Verkehrsbelastung werden unterschiedliche Signalprogramme mit unterschiedlichen Umlaufzeiten und Koordinierungsrichtungen geschaltet.

Koordinierung von LSA bedeutet nicht, dass alle Signale für eine Richtung gleichzeitig Grün haben, sondern dass die Grünphasen in Abhängigkeit von den Abständen und Geschwindigkeiten zeitversetzt geschaltet werden, damit sich in der bevorzugten Richtung möglichst wenig Halte ergeben. Im Regelfall sind die erforderlichen Versatzzeiten für alle Fahrrichtungen unterschiedlich, was an einem einfachen Beispiel erläutert werden kann: Für den stadtauswärts fahrenden Autoverkehr müssen die Kfz- Signale am zusätzlichen Zugang zum Hochbahnsteig Friedrich-List-Straße etwa zehn Sekunden später in Grün stehen als vor der Kreuzung. In Gegenrichtung ist die optimale Versatzzeit genau andersherum.

*Auch für den Fußverkehr haben versetzte Grünphasen Vorteile. An einer Straßenquerung mit mehreren Teilfurten habe alle Teilfurten unterschiedliche Konflikte mit unterschiedlichen Kfz-Fahrrichtungen. Deshalb ergeben sich für alle Teilfurten unterschiedliche Zeitfenster innerhalb eines LSA-Umlaufs, in denen eine Grünphase geschaltet werden kann. Für eine gleichzeitige Grünphase aller Teilfurten ergeben sich – wenn überhaupt – nur sehr kurze „gemeinsame“ Zeitfenster, so dass einzelne Teilfurten unnötig in Rot gehalten würden, weil an anderen Furten die Voraussetzungen für eine Grünphase noch nicht erfüllt sind. Die Folge wären deutlich kürzere Grünzeiten und längere Wartezeiten. Dies wäre besonders kritisch, wenn eine Stadtbahn in die Haltestelle einfährt, die immer nur eine Teilfurt überfährt, die dann für Fußgänger*innen in Rot gesetzt werden muss. Ohne Erfordernis alle anderen Teilfurten ebenfalls in Rot zu setzen, würde die Erreichbarkeit der Stadtbahn und die Überquerung der Artur-Ladebeck-Straße unzumutbar einschränken.*
