



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Hamburg-Nord
Bezirksversammlung

Az.

Drucksachen-Nr. 1173/12
15.02.2012

Anfrage

gem. § 27 Bezirksverwaltungsgesetz

- öffentlich -

GAL

Beratungsfolge	am	Top

Ampeln an der Lübecker Straße

Sachverhalt/Fragen

An drei von vier Ampeln in der Lübecker Straße zwischen Wartenau und Mühlendamm erhalten FußgängerInnen und RadfahrerInnen nicht automatisch gleichzeitig grünes Licht, wenn ein Fahrzeug auf der Straße dieses anfordert. Sie müssen stattdessen vor jeder Überquerung der Lübecker Straße grünes Licht extra anfordern. Ein vom Regionalausschuss Barmbek-Uhlenhorst-Hohenfelde-Dulsberg beschlossener Antrag (Drs. 0336.1/11 in Verbindung mit Drs. 0658.1/11), dies zu ändern, wurde von der zuständigen Fachbehörde abgelehnt, da bei Umsetzung des Antrags mit verlängerten Rotphasen auf der Lübecker Straße und damit mit Verkehrsstaus und Behinderungen des Busverkehrs zu rechnen sei.

Vor diesem Hintergrund fragen wir:

1. Wie viele Sekunden dauern jeweils die Grünphasen für Kraftfahrzeuge, welche aus den folgenden Straßen kommend in die Lübecker Straße einfahren?
 - a. Wartenau und Landwehr
 - b. Reismühle
 - c. Güntherstraße
2. Um wie viele Sekunden müsste die Grünphase der oben genannten KfZ-Verkehre bei den folgenden Knoten verlängert werden, wenn FußgängerInnen automatisch und gleichzeitig mit dem Kraftverkehr grünes Licht zur Überquerung der Lübecker Straße erhielten?
 - a. Lübecker Straße/Wartenau/Landwehr/Wandsbeker Chaussee
 - b. Lübecker Straße/Reismühle/Wandsbeker Stieg
 - c. Lübecker Straße/Güntherstraße/Freiligrathstraße
3. Um wie viele Sekunden müsste die Grünphase an der Kreuzung Lübecker Straße/Wartenau/Landwehr/Wandsbeker Chaussee verlängert werden, wenn FahrradfahrerInnen gleichzeitig mit dem motorisierten Verkehr grünes Licht zur Überquerung der Lübecker Straße hätten (Für FahrradfahrerInnen gibt es hier eine Extra-Ampel)?
4. In der Stellungnahme der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation heißt es: „Kraftfahrzeuge müssen nach der Anforderung (*Anm.: des grünen Lichts*) in der Regel **einige Sekunden** auf ihr „Grün“ warten, genau so wie dies Fußgänger und Radfahrer tun.“

- a. Wie viele Sekunden müssen FußgängerInnen und RadfahrerInnen im Durchschnitt an den drei unter (1) genannten Kreuzungen ab der Grün-Anforderung warten, bis das grüne Licht erscheint?
 1. an Wochentagen um 10.00 Uhr
 2. am Sonntag gegen 10.00 Uhr
- b. Wie viele Sekunden müssen Kraftfahrzeuge im Durchschnitt warten, bis es grün wird, damit sie in die Lübecker Straße aus folgenden Straßen kommend einfahren können (jeweils an Wochentagen gegen 10.00 Uhr und am Sonntag gegen 10.00 Uhr)?
 1. Wartenau
 2. Güntherstraße
 3. Reismühle
5. Wie oft passiert auf der Lübecker Straße ein Bus die Kreuzung Lübecker Straße/Reismühle/Wandsbeker Stieg?
 - a. an Wochentagen gegen 10.00 Uhr
 - b. an Wochentagen gegen 21.00 Uhr
 - c. an Sonn- und Geiertagen gegen 10.00 Uhr
6. Wie viele Grünphasen gibt es auf der Lübecker Straße am Knoten Lübecker Str./Reismühle/Wandsbeker Stieg durchschnittlich pro Stunde
 - a. an Wochentagen gegen 10.00 Uhr
 - b. an Wochentagen gegen 21.00 Uhr
 - c. an Sonn- und Geiertagen gegen 10.00 Uhr?
7. Wie viele Personen überqueren täglich die Lübecker Straße an den drei o.g. Knoten?
8. Sind Daten dazu vorhanden, wie viele Personen an den genannten drei Knoten die Lübecker Straße überqueren, ohne auf „Grün“ zu warten (bitte in absoluten Zahlen und wenn möglich % der Querungen angeben)?

Michael Schilf
Martin Bill
Kai Elmendorf
René Gögge
Sabine Liebe
Thorsten Schmidt
Ulrike Sparr
Michael Werner-Boelz
Carmen Wilckens
GAL-Fraktion

Antwort der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation:

Die derzeitigen Schaltungen der Lichtsignalanlagen Lübecker Straße/ Güntherstraße und Lübecker Straße/ Landwehr dienen der Busbeschleunigung. Der Senat hat es sich zum Ziel gesetzt, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu fördern, um der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs durch eine gezielte Attraktivitätssteigerung des ÖPNV zu begegnen.

Die hier eingesetzte Technik wird auch bei allen zukünftig im Rahmen der Busbeschleunigung umzurüstenden Lichtsignalanlagen zum Einsatz kommen. Das heißt, dass die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer auf den Prüfstand gestellt und entsprechend ihren tatsächlichen Bedarfen unter Zugrundelegung der verfügbaren Zeitressourcen adäquat berücksichtigt werden. Dabei ist es oft sinnvoll, einer Verkehrsteilnehmergruppe nur dann Grünzeit zur Verfügung zu stellen, wenn hierfür tatsächlich eine Nachfrage vorhanden ist. Dies gilt sowohl für den Kraftfahrzeug-Verkehr (Kfz-Verkehr), dessen Nachfrage durch in die Fahrbahn verlegte Anforderungsschleifen erkannt wird, als auch für Fußgänger und Radfahrer, die ihren Bedarf durch Betätigen eines Tasters anmelden oder über die Kontaktschleifen in der Fahrbahn erfasst werden.

Dies vorausgeschickt, beantwortet die zuständige Behörde die Fragen wie folgt:

Zu 1. bis 1.c):

	Dauer der Grünphase für Kraftfahrzeuge (Kfz)	Einflussgrößen
Wartenau und Landwehr	Verkehrabhängig zwischen 5 und 30 Sekunden	aktuelle Verkehrsbelastung, vorliegende Fußgänger- und Radfahrerforderungen, sowie vorliegende Buseingriffe
Reismühle	Verkehrabhängig zwischen 7 und 17 Sekunden	aktuelle Verkehrsbelastung, sowie vorliegende Fußgänger- und Radfahrerforderungen
Güntherstraße	Verkehrabhängig zwischen 5 und 22 Sekunden	aktuelle Verkehrsbelastung, vorliegende Fußgänger- und Radfahrerforderungen, sowie vorliegender Buseingriffe

Zu 2. bis 2.c):

Aufgrund der verkehrsabhängigen Steuerung der Lichtsignalanlagen, welche unterschiedlich lange Grünzeiten zur Folge hat, ist es nicht möglich exakt anzugeben, inwieweit die Grünphasen verlängert werden müssten. Es können jedoch Mindestgrünzeiten angegeben werden. Wenn ein Fahrzeug in der Nebenrichtung Grün anfordert, muss dafür nur eine Mindestgrünzeit von wenigen Sekunden geschaltet werden (zu den konkreten Grünzeiten siehe Antwort zu 1. bis 1.c)). Nach dem Ablauf der Mindestgrünzeit wird wieder zurück in die Hauptrichtung geschaltet. Würden die Hauptrichtung querende Fußgänger ebenfalls automatisch Grün erhalten, müsste die Mindestgrünzeit bei entsprechend längerer Rotphase in der Hauptrichtung verlängert werden – und zwar auch dann, wenn weder Fußgänger noch weitere Kfz vorhanden sind.

	Mindestgrünzeit für den Kfz-Verkehr bei automatischer Grünphase für Fußgänger	Auswirkungen
Wartenau	25 Sekunden	Kaum noch Flexibilität für die Bearbeitung der Buseingriffe; Buspriorisierung wäre nicht möglich.
Landwehr	23 Sekunden	
Reismühle	15 Sekunden	Die Lichtsignalanlage ist für den Kfz-Verkehr, der entgegen der aktuell geschalteten „Grünen Welle“ (Lastrichtung) fährt, jeweils ein Auflaufpunkt. Durch die flexible verkehrsabhängige Steuerung werden die Haltezeiten für den entgegen der Lastrichtung fahrenden Kfz-Verkehr minimiert, was zu einer Reduzierung von Lärm- und Abgasbelastungen für die Anwohner führt. Die gewünschte Umschaltung hätte diesbezüglich negative Auswirkungen.
Güntherstraße, bei Anforderung von Kfz aus der Freiligrathstraße vorliegt	19 Sekunden	Kaum noch Flexibilität für die Bearbeitung der Buseingriffe; Buspriorisierung wäre nicht möglich.
Güntherstraße, bei Anforderung von Kfz aus der Freiligrathstraße vorliegt	15 Sekunden	

Zu 3.:

Die Mindestgrünzeit für die Wartenau muss 11 Sekunden, für die Landwehr 10 Sekunden betragen. Im Übrigen siehe Antwort zu 2. bis 2.c).

Zu 4.a):

Die mittlere Wartezeit beträgt für Fußgänger und Radfahrer an Wochentagen um 10.00 Uhr 35 Sekunden und an Sonntagen um 10.00 Uhr 31 Sekunden.

Zu 4.b):

Die durchschnittliche Wartezeit ist an allen drei Lichtsignalanlagen für Kfz identisch. Sie beträgt an Wochentagen um 10.00 Uhr 40 Sekunden und an Sonntagen um 10.00 Uhr 33 Sekunden.

Zu 5.a) bis 5.b):

An Wochentagen passieren 15 Busse die Lichtsignalanlage in der Zeit von 9.00 Uhr bis 10.00 Uhr und acht Busse in der Zeit von 20.00 Uhr bis 21.00 Uhr. An Sonn- und Feiertagen passieren in der Zeit von 9.00 Uhr bis 10.00 Uhr acht Busse die Lichtsignalanlage.

Zu 6.a), 6.b) und 6.c):

Es sind bis zu 40 Grünphasen für die Nebenrichtungen pro Stunde möglich, denn es handelt sich um verkehrsabhängige Steuerungen. Wenn keine Anforderung aus den Nebenrichtungen (Fußgänger, Radfahrer, Kfz/Bus) vorliegt, hat die Lübecker Straße Dauergrün für den Kfz-Verkehr und damit auch für den Busverkehr und die parallel geführten Fußgänger und Radfahrer. Ein wesentlicher zusätzlicher positiver Effekt besteht hierdurch für den Radverkehr in Haupttrichtung der Lübecker Straße darin, dass er in der Regel ohne Halt fahren kann und nicht aus Koordinierungsgründen öfters zum Stehen kommt.

7.:

Eine Fußgängerzählung für den gesamten Tagesverlauf liegt nicht vor. Es liegen jedoch Verkehrszählungen für die morgendliche Spitzenstunde vor:

	LSA Lübecker Straße/ Landwehr:	LSA Lübecker Straße/ Reismühle:	LSA Lübecker Straße/ Güntherstraße:
Fußgänger, welche die Lübecker Straße queren	132	41	36
Radfahrer, welche die Lübecker Straße queren	76	17	8
Busse auf der Lübecker Straße (durchschnittlicher Besetzungsgrad von 53 Personen pro Bus)	15 (entspricht rund 795 Personen)		
Kfz auf der Lübecker Straße (durchschnittlicher Besetzungsgrad von 1,2 Personen pro Kfz)	3572 (entspricht rund 4286 Personen)		

8.:

Es sind keine entsprechenden Daten vorhanden. Eigene Beobachtungen in den Spitzenstunden haben aber ergeben, dass es auf der Lübecker Straße aufgrund der hohen Verkehrsdichte kaum „Rotläufer“ gibt.

Anlage/n:

ohne Anlagen