



Freie und Hansestadt Hamburg
Bezirksamt Bergedorf
Bezirksversammlung

Antwort Grüne Fraktion Bergedorf öffentlich	Drucksachen–Nr.: 20-0525.1
	Datum: 23.10.2015 Aktenzeichen:

Beratungsfolge		
	Gremium	Datum
	Bezirksversammlung Bergedorf	

Ampelschaltung mittlere Rampe am ZOB

Sachverhalt:

Auskunftsersuchen der BAbg. Fleige, Wobbe, Lühr und Fraktion GRÜNE Bergedorf

Auf den Beschluss der Bezirksversammlung vom 26.03.2015 zur Stilllegung der Ampel an der mittleren Rampe des Bergedorfer ZOB's reagierte die Behörde für Sport und Inneres mit der Drucksache 20/0363.1. Dieser Drucksache ist zu entnehmen, dass der Beschluss nicht umgesetzt wird. Dies ist unverständlich und die Begründung nicht nachvollziehbar. Um Klarheit zu erhalten, stellen wir folgende Fragen:

Die Behörde für Inneres und Sport – Zentrale Verkehrsdirektion – beantwortet das Auskunftsersuchen wie folgt:

Vorbemerkung:

Im Rahmen der damaligen Planungs- und Abstimmungsverfahren für den Neubau des ZOB Bergedorf und dessen Erschließung mittels verschiedener Rampenanlagen, wurden durch die VHH für die Rampenübergänge zum öffentlichen Verkehrsraum vehement Signalisierungen gefordert, um für die Busfahrer die größtmögliche Sicherheit zum Erreichen der Busanlage zu schaffen. Hierfür wurden seinerzeit u.a. als besonderer Gefahrenpunkt die möglichen Konflikte zwischen den ein- und ausfahrenden Bussen und Fußgängern, die die Rampen kreuzen angegeben. Die Fachbehörden hatten sich diesem Votum angeschlossen, da nur eine Signalisierung die unterschiedlichen Verkehrsströme wirkungsvoll zu trennen vermag und für alle eine eindeutige Regelung darstellt. Zudem können die Belange von Menschen mit körperlichen Einschränkungen mit einer Signalanlage durch bspw. die Verwendung von akustischen und taktilen Signalen am besten berücksichtigt werden. Es ist daher aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde schwerlich nachvollziehbar, dass die seinerzeit auch von der VHH geäußerten berechtigten Sicherheitsbedenken nicht mehr gelten sollen.

Dies vorausgeschickt, werden die Einzelfragen wie folgt beantwortet:

1. Nicht nachvollziehbar ist das Argument, eine abgeschaltete Ampel führe zu Fehlinterpretationen („Ampel kaputt oder was“). Auch andere Ampeln sind abgeschaltet, ohne dass sie als „außer Betrieb“ gekennzeichnet sind. Warum führen z.B. Ampeln, die nachts abgeschaltet sind, nicht ebenfalls zu Fehlinterpretationen?

1.1 Warum sind Ampeln, die zeitweilig (z.B. nachts) abgeschaltet sind, nicht mit dem Hinweis „Außer Betrieb“ gekennzeichnet?

Zu 1. / 1.1:

Tagsüber sind in Hamburg grds. alle vorhandenen Signalanlagen in Betrieb, lediglich tatsächlich defekte Anlagen sind „dunkel“, werden aber alsbald durch den Straßenbaulastträger bzw. dem beauftragten Unternehmen *Hamburg Verkehrsanlagen* repariert. An größeren Kreuzungen und Einmündungen regelt in solchen Fällen grds. sogar die Polizei den Verkehr. Sollten einzelne Signalgeber nicht sofort repariert werden können bzw. diese aus anderen Gründen außer Betrieb genommen werden, so sind diese stets mit einer Abdeckung („Ampel aus“) versehen – zusätzlich wird die Fußgängerfurt dann mit Absperrmaterial gesperrt.

Es ist richtig, dass an nachts abgeschalteten Signalanlagen keine weiteren Maßnahmen mit Ausnahme des Gelbblinkens in der wartepflichtigen Knotenpunktzufahrt getroffen werden. Zu diesen Zeiten sind aber nur noch wenige Fußgänger und Kraftfahrzeuge unterwegs, so dass der Verkehr auch ohne Signalanlagen nach den allgemeinen Verkehrsregeln sicher abgewickelt werden kann. Sollte dieses im Einzelfall nicht mehr der Fall sein, so wird eine zuvor nachts abgeschaltete Signalanlage wieder dauerhaft in Betrieb genommen.

2. Nicht nachvollziehbar ist das Argument, dass große Veränderungen an der Ampelschaltung notwendig sind. Nicht aktive Ampeln werden auf gelbes Blinklicht geschaltet. Warum ist dies bei dieser Ampel nicht möglich?

2.1 Da lt. obiger Drucksache große Veränderungen an der Ampelschaltung für die Nutzung der Ausweichhaltestelle notwendig sind: Wie oft wurde die Ausweichhaltestelle bisher genutzt?

Zu 2. / 2.1:

Wie bereits mitgeteilt, ist eine Abschaltung einzelner Signalgeber innerhalb einer Knotenpunkt-signalisierung nur durch eine komplette Neuprogrammierung der LSA-Software möglich. Die Außerbetriebnahme einzelner Signalgeber führt zu einer geräteinternen Fehlermeldung, die vom Gerät als Störung sicherheitsrelevanter Anlagenteile (Ausfall eines überwachten Leuchtmittels) behandelt wird und es kommt zu einem Komplettausfall der gesamten Signalanlage Berge-dorfer Straße / Weidenbaumsweg. Erst mit Wiederinbetriebnahme der entsprechenden Signalgeber würde die Signalanlage ihren Dienst wieder aufnehmen. Der in unserer Antwort enthaltene Hinweis auf die Ausweichhaltestelle war nur der entsprechenden Formulierung des Beschlusses 20 – 0363 geschuldet. Über Nutzungszeiten dieser Haltestelle liegen hier keine Erkenntnisse vor.

3. Breiten Raum nimmt in der Drucksache 20/0363.1 das Thema Verkehrssicherheit ein. Daraus ergeben sich viele Fragen:

3.1 Woher nimmt die Behörde in ihrer Antwort „die an Sicherheit grenzende Wahrscheinlichkeit“, dass die verkehrsrechtlichen Regelungen und das tatsächliche Verkehrsverhalten weit auseinanderklaffen?

3.2 Geht die Behörde davon aus, dass die Busfahrer nicht fähig sind, sich verkehrsgerecht zu verhalten?

3.3 *Welche vorhandenen Sichtbehinderungen an dieser Stelle könnten die Busfahrer am Erkennen von Fußgängern oder Radfahrern hindern?*

3.4 *Vor einigen Jahren wurde von der Behörde im Rahmen der Diskussion um die Gemeinschaftsstraße das Konzept „Unsicherheit schafft Sicherheit“ vertreten. Gilt dies heute nicht mehr?*

3.5 *In der obigen Drucksache wird auf die Probleme von sehbehinderten/blinden Menschen hingewiesen. Der Hinweis auf die taktilen Elemente ist natürlich korrekt. Geht die Behörde davon aus, dass die Busfahrer keine Rücksicht auf diesen Personenkreis nehmen würden?*

Zu 3.1 bis 3.5:

Entsprechende Erfahrungen liegen bei der Straßenverkehrsbehörde aufgrund der angeführten Situation am Reesendamm vor. Hier wird immer wieder von Missverständnissen zwischen Fußgängern und abbiegenden Bussen bezüglich des Vorrangs berichtet. Eine konkrete Gefahrenlage hat sich aber noch nicht eingestellt. Seit Abbau der Fußgängersignalisierung haben sich zwei polizeilich registrierte Unfälle zwischen den beiden Verkehrsteilnehmergruppen ereignet.

Die Straßenverkehrsbehörden gehen stets davon aus, dass sich alle Verkehrsteilnehmer an die in der jeweiligen Situation geltenden Regelungen halten. Die Straßenverkehrsbehörde weiß aber auch aus der täglichen Erfahrung aus Verkehrsbeobachtungen, Unfallauswertungen und nicht zuletzt den zahlreichen Beschwerden und Anträgen zum Wunsch nach Veränderung von bestehenden Regelungen, dass es nicht immer klappt. Ursachen hierfür sind u.a. die Ablenkung der Verkehrsteilnehmer durch vielfältige äußere Einflüsse (gilt auch für Busfahrer) oder, dass bestimmte Verhaltensvorschriften nicht bekannt sind bzw. bewusst ignoriert werden.

Das angeführte Projekt „Einführung von Gemeinschaftsstraßen“, welches nur in wenigen Einzelfällen in Hamburg umgesetzt wurde, sollte tatsächlich durch weniger/keine Regelung eine gewisse Unsicherheit erzeugen, die dann zu erhöhter Aufmerksamkeit und besonderer gegenseitiger Rücksicht führen. Für diese Modellversuche waren aber eher Örtlichkeiten vorgesehen, die eine deutlich geringere Verkehrsbedeutung haben. Das Projekt wird nach unserem Kenntnisstand seither durch die Straßenbaulasträger nicht aktiv verfolgt.

3.6 *An anderen Stellen scheint es möglich zu sein, eine rechtsabbiegende Busspur nicht ampeltechnisch zu sichern. Beispielhaft sei hier die Situation am Jungfernstieg/Reesendamm genannt:*



- 3.7 Welche Verkehrsbelastung (Busse) hat der Reesendamm?
- 3.8 Wie viele Fußgänger und Radfahrer queren den Reesendamm am Jungfernstieg?
- 3.9 Warum treffen die für die Situation an der mittleren Rampe genannten Argumente der Behörde nicht auch auf die Situation am Reesendamm zu?
- 3.10 Es hat am Reesendamm eine LSA gegeben. Wann wurde diese beseitigt?
- 3.11 Ist geplant, am Reesendamm eine LSA aufzustellen?

Zu 3.6 bis 3.11:

Zu den Verkehrsbelastungszahlen teilt die Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovationen folgendes mit: „An Werktagen fahren 600 Busse auf der Straße Reesendamm. Angaben zu Fußgänger- und Radfahrermengen, die die Straße Reesendamm beim Jungfernstieg queren, liegen der für Verkehrszählungen zuständigen Behörde nicht vor.“

Der Abbau der Fußgängersignalisierung über den Reesendamm erfolgte im Jahre 2006 im Zusammenhang mit der Komplettumgestaltung des Jungfernstiegs. In der Folgezeit führte die unsignalisierte Fußgängerquerung zu einer Beschwerdelage durch die betroffenen Fußgänger und Radfahrer, die u.a. zu einem Beschluss der Bezirksversammlung Hamburg-Mitte führte, es solle dort wieder ein Fußgängerüberweg eingerichtet werden. Dieses Ansinnen wurde seinerzeit negativ beschieden.

Petition/Beschluss: ---

Anlage/n: ---