



Freie und Hansestadt Hamburg

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer

Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer, Postfach 10 14 22, 20009 Hamburg

Geschäftsbereich Straßen
Fachbereich Planung und Entwurf Stadtstraßen

Sachsenfeld 3 - 5
20097 Hamburg
Telefon +49 40 428 26- [REDACTED]

E-Fax +49 40 427 949- [REDACTED]

Ansprechpartner: [REDACTED]

Zimmer [REDACTED]
E-Mail: [REDACTED]

Aktenzeichen (bei Antworten bitte angeben)

Az.: [REDACTED] Dokument1

Hamburg, 13.5.2014

Betreff: Bettelampeln rund um das Heiligengeistfeld

Sehr geehrter Herr [REDACTED],

vielen Dank für Ihre Bürgeranfrage, die wir Ihnen gern beantworten. Ein Bezug auf das Transparenzgesetz ist hier entbehrlich.

In der Sache kann ich Ihnen folgendes mitteilen:

Dort, wo die von Ihnen beschriebenen Schaltungen bestehen, gibt es dafür Gründe. Anforderungsampeln sind Teil von verkehrsabhängigen Steuerungen, die helfen, den Verkehrsfluss zu verbessern und Wartezeiten an Ampeln weitgehend zu vermeiden. Ziel ist die Reduzierung von Lärm und Abgasen.

Bevor wir eine solche Schaltung einrichten, werden die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer geprüft und entsprechend ihrer tatsächlichen angemessen berücksichtigt. Dabei ist es besonders wichtig, einer Verkehrsteilnehmergruppe nur dann Grün zu geben, wenn hierfür eine tatsächliche Nachfrage vorhanden ist. Insofern wird an manchen Lichtsignalanlagen das Fußgänger-Grün nur geschaltet, wenn die entsprechenden Taster betätigt werden.

Wir setzen eine solche Schaltung ein, weil die Räumzeiten für Fußgänger deutlich länger sind als die des Kfz-Verkehrs und die Räumzeiten die Länge der Grün-Phase an dieser Kreuzung maßgeblich bestimmen (Kfz räumt einen Kreuzungsbereich mit ca. 50 km/h, Fußgänger mit ca. 4 km/h). Wir wollen verhindern, dass sich ein Stau aufbaut, obwohl überhaupt kein Fußgänger die Straße queren will. Das kann im Übrigen für die Fußgänger auch bedeuten, dass sie an einer solchen Ampel schneller Grün erhalten, als bei einer Festzeitsteuerung, bei der alle Ampeln nach einem fest programmierten Zeitrhythmus geschaltet werden. Eine Festzeitsteuerung würde dort die Flexibilität unnötig einschränken.

Ampeln, die verkehrsabhängig gesteuert werden, sind also, richtig eingesetzt, aktiver Umweltschutz und bevorzugen die jeweils zahlreicheren Verkehrsteilnehmer. Gleichwohl ist hierbei beabsichtigt, das beschriebene Steuerverfahren (Fußgänger erhalten nicht immer parallel zum Kfz-Verkehr Grün) zukünftig nur in Ausnahmefällen einzusetzen.



Öffentliche Verkehrsmittel:

S 3, S 31 Hammerbrook
Bus 25, 112 Hammerbrook/City-Süd



LSBG
Landesbetrieb Straßen,
Brücken und Gewässer
Hamburg

Dieses vorausgeschickt, im einzelnen zu der Frage 1:

An den vier genannten Ampelanlagen werden die unterschiedlichen Signalzeitenpläne (SP x) in folgenden Zeiten geschaltet

Name der Ampel	SP 1	SP 3	SP 2	SP 4	SP 7
Feldstraße/Glashüttenstraße/Turnerstraße	06:00-13:00	13:00-21:00	21:00-06:00		
Feldstraße/U-Bahnhof				01:00-14:00	14:00-01:00
Budapester Straße/Paulinenstraße	05:00-13:00	13:00-21:00	21:00-05:00		
Budapester Straße/Detlev-Bremer-Straße	05:00-13:00	13:00-21:00	21:00-05:00		

Zu der Frage 2:

Die Wartezeiten nach einer Grünanforderung am Taster beträgt min. x bis max. y Sekunden. Die maximale Zeit kann nur dann auftreten, wenn der ungünstigste Anforderungsfall eintritt, ansonsten ist die Wartezeit kürzer. Und natürlich wartet der Fußgänger auch dann kürzer, wenn schon andere Verkehrsteilnehmer an der Ampel gedrückt haben.

Name der Ampel	Sek	Sek	Sek	Sek	Sek
Feldstraße/Glashüttenstraße/Turnerstraße	min. 5 - max. 51	min. 5 - max. 51	min. 5 - max. 44		
Feldstraße/U-Bahnhof				min. 8 - max. 68	min. 8 - max. 98
Budapester Straße/Paulinenstraße	min. 5 - max. 95	min. 5 - max. 95	min. 8 - max. 80		
Budapester Straße/Detlev-Bremer-Straße	min. 7 - max. 97	min. 7 - max. 97	min. 7 - max. 82		

Ich hoffe, dass ich damit Ihre Fragen beantworten konnte.

Mit freundlichen Grüßen

