

Dr. Francisco Welter-Schultes

Mitglied im Rat der Stadt Göttingen
Hiroshimaplatz 1-4
37083 Göttingen

fwelter@gwdg.de - 0151-51216527



Göttingen, 11.12.2018

Pressemitteilung

Kritische Ratsanfrage: wieviele Bettelampeln stehen inzwischen in Göttingen?

Zur Sitzung des Rates am 14.12.2018 liegt eine kritische **Anfrage** vor, die bezüglich der Umstände der Installation von Bettelampeln nachhakt. An immer mehr Kreuzungen werden in Göttingen die schon seit 15 Jahren von Fachverbänden scharf kritisierten Bettelampeln beobachtet. Die Installation von Bettelfunktionen an Fuß- und Radverkehrsampeln hat steuernden Einfluss auf die Wahl von Verkehrsarten. Sie folgt der Leitlinie der autogerechten Stadt, ist eine bedeutende verkehrspolitische Entscheidung und es steht die Frage im Raum, wer die Verwaltung dazu angewiesen hat. Hierzu einige Erläuterungen.

Was genau sind Bettelampeln?

Bettelampeln stehen an Kreuzungen. Normalerweise werden Fußgängerampeln dann grün, wenn die parallel führende Fahrbahn grün bekommt. Rechts abbiegende Autos müssen dann warten und den Fußgängern Vorrang lassen. Stellt eine Stadt Bettelfunktion ein, bleibt die Fußgängerampel rot, es sei denn, Fußgänger drücken auf den Anforderungsknopf und "betteln" um Grün.

Was ist der Unterschied zu klassischen bedarfsgesteuerten Ampeln?

Eine klassische Bedarfsampel steht an einem freien Straßenabschnitt ohne Querstraßen und zeigt für die Autos grundsätzlich durchgehend Grün. Nur wenn Fußgänger drücken, bekommen Autos Rot.

Bettelampeln werden von Fuß- und Radverkehrsfachverbänden kritisiert. Warum?

Bettelampeln verlängern die durchschnittliche Wartezeit und benachteiligen somit den Fuß- und Radverkehr gegenüber dem Autoverkehr, der schneller vorankommt.

Fußgänger bekommen doch Grün, wenn die den Knopf drücken. Warum müssen sie dann länger warten?

Es kommt darauf an, zu welchem Zeitpunkt der Fußgänger an der Ampel ankommt.

Kommt er dann an, wenn die Autos Rot haben, kann er drücken, bekommt gleichzeitig mit den Autos Grün und verliert keine Zeit.

Kommt er dann an, wenn die Autos bereits Grün haben, dann löst die Anforderung erst im nächsten Umlauf Grün aus und der Fußgänger muss über eine Minute warten - wo er sonst sofort rüberkäme. Fußgänger können bei einer Bettelampel also nicht auf eine Grün stehende Ampel zugehen und diese noch erreichen. Erst müssen sie zum Ampelmast gehen und drücken. Unter dem Strich ergibt sich für Fußgänger und Radfahrer eine durchschnittlich längere Wartezeit bei Bettelampeln.

Warum werden Bettelampeln als gefährlich bezeichnet?

Wenn die Fußgängerampel rot bleibt, obwohl die parallel führende Autoampel grün zeigt, denken viele, die Ampel sei kaputt und gehen bei Rot über die Straße. Fachstudien konnten ermitteln, dass Fußgänger, die länger als 40 Sekunden an einer roten Ampel warten, dazu neigen, bei Rot

loszugehen. Dabei schätzen sie die Sicherheitslage nicht immer richtig ein. Denn nach 40 Sekunden kann bereits der Querverkehr schon wieder Grün haben.

Autofahrer wiederum lernen, dass beim Rechtsabbiegen die Fußgängerampel Rot zeigt, gewöhnen sich schnell an die neue Freiheit und wundern sich beim Rechtsabbiegen, wenn plötzlich doch einmal Fußgänger Grün haben und die Straße queren.

Warum können auch klassische bedarfsgesteuerte Fußgängerampeln gefährlich sein?

Bedarfsampeln können gefährlich sein, wenn das Fußverkehrsaufkommen zu hoch ist. Deshalb steht in der Richtlinie EFA, dass Bedarfsampeln nur dann eingerichtet werden können, *"wenn äußerst selten Fußgänger queren"*. So kann man an der Ampel Goetheallee/Berliner Straße seit der kürzlich erfolgten Umstellung auf Bedarfsfunktion beobachten, dass dann, wenn niemand gedrückt hat und die Ampel konstant rot bleibt, oft ganze Pulks bei Rot übergehen. Nach etwa einer Minute Wartezeit entscheiden sich die ersten Fußgänger, bei Rot loszugehen, und ziehen alle anderen mit.

Warum werden Bettelampeln installiert?

Bettelampeln werden installiert, um den Kfz-Verkehr zu beschleunigen, indem der Kfz-Verkehrsfluss erhöht wird. Dadurch werden Fahrbahnen in eng bebauten Städten im zeitlichen Management besser ausgenutzt und es können pro Zeiteinheit mehr Autos durch die Stadt fahren.

Wie hat sich der Rat bislang dazu geäußert?

Der Rat hat 2015 den Klimaplan Verkehrsentwicklung verabschiedet und der Verwaltung damit eine Handlungsanweisung gegeben. Darin steht, Fußgänger und Fahrräder sollen Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr haben. Ampeln sollen so geschaltet werden, dass die Fußgänger und Radfahrer bevorzugt werden und möglichst lange Grün haben.

Dass Bettelampeln installiert werden und der Kfz-Verkehr damit im Sinne der autogerechten Stadt einseitig gefördert wird, hat die Verwaltung unbemerkt am Rat vorbei alleine entschieden.

Was hat das mit dem Klima zu tun? Kann man überhaupt sagen, Auto- und Fußverkehr stehen miteinander in Konkurrenz?

Wenn ich an acht Fußgängerampeln lange warten muss und 20 Minuten unterwegs bin, um beim Bäcker meine Brötchen zu holen, nehme ich lieber das Auto und bin schneller. Fuß, Rad und Auto stehen miteinander durchaus in Konkurrenz. Das wiederum hat letztlich Einfluss auf das globale Klima.

Was passierte in Hamburg?

In Hamburg entschied der CDU-Senat 2004, hunderte von Ampeln auf Bettelfunktion umzustellen und setzte die Entscheidung innerhalb kurzer Zeit um. Nach seiner Abwahl 2011 und zunehmenden Protesten wurde entschieden, die Maßnahme wieder rückgängig zu machen und alle Bettelampeln wieder auf Normalfunktion umzustellen - ein langwieriges und teures Unterfangen. Auf eine Anfrage der Grünen wurde 2016 ermittelt, dass immer noch 75 Ampeln mit Bettelfunktion ausgestattet waren. Der Schaden, der durch die Fehlentscheidung von 2004 für den öffentlichen Haushalt entstanden war, war enorm.

Seit wann werden in Göttingen Bettelampeln installiert?

Die erste Bettelampel war vor einigen Jahren die Ampel in Hoffmannshof an der B 27. Die nächste wurde 2014 am Radschnellweg an der Goßlerstraße eingerichtet. Eine massive Häufung wird erst seit etwa 2 Jahren beobachtet, als in der Weststadt viele Ampeln neu justiert wurden:

<http://www.ampelpiraten.de/2018-12-14-bettelampelkarte.jpg>

Ein im Verhältnis ähnlich massiver Schaden für den städtischen Haushalt wie in Hamburg ist vor auszusehen.