

Dr. Francisco Welter-Schultes

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

fwelter@gwdg.de - 0151-51216527



Eing.: 30.08.2019

Göttingen, 29.08.2019

Antrag

für die Sitzung des Rates am 13.09.2019

"Rücknahme der Bettelampelschaltungen in Göttingen"

1. Die Bettelampelschaltungen an Kreuzungen werden alle rückgängig gemacht. Fuß- und Radverkehr erhält bei jedem Phasenumlauf automatisch Grün, ohne dass dies extra angefordert ("um Grün gebettelt") werden muss.
2. Fußgänger*innen erhalten die maximal mögliche Grünzeit bezogen auf das parallele Autogrün.

Begründung:

Seit 2011 gibt es in Göttingen Bettelampeln. Das sind solche Fußgängerampeln an Kreuzungen (nicht zu verwechseln mit Bedarfsampeln an Schulen etc.), die dem nicht motorisierten Verkehr erst auf Anforderung Grün geben, selbst wenn in paralleler Richtung die Autos Grün erhalten.

Vor 2011 waren alle Ampeln an Kreuzungen in Göttingen so geschaltet, dass dann, wenn der Autoverkehr Grün bekam, die parallelen Fußgängerampeln auch automatisch Grün bekamen. 2011 wurde die erste Bettelampel an der Kreuzung "Hoffmannshof" (B 27) installiert - viele dachten, das sei eine Fehlfunktion. Nach 2014 wurde an der Goßlerstraße die zweite Bettelampel in Betrieb genommen. Seit 2016 werden offenbar systematisch fast alle Ampeln auf Bettelfunktion umgestellt. Schwerpunkte waren zunächst Weende und die Weststadt, seit kurzem die südliche Oststadt. Nur Geismar ist derzeit offenbar noch nicht betroffen. Rat und Ortsräte wurden nie konsultiert.

Man muss sich den Vergleich so vorstellen: Autofahrer*innen, die an eine rote Ampel kommen, müssen aussteigen, zum Ampelmast gehen, einen Schalter betätigen, wieder einsteigen - und dann noch fast eine Minute warten, bis sie Grün bekommen. Sonst bleibt die Ampel ewig Rot. Und das Ganze 7mal bei 7 Ampeln auf ihrer Strecke.

Das wären Bettelampeln für Autos. Fußgänger*innen so zu behandeln ist genauso unschön.

Bettelampeln benachteiligen klar den Fuß- und Radverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr. Die Wartezeiten verlängern sich deutlich. Radfahrenden wird die Möglichkeit zu flüssigem Fahren genommen. Das Anpassen der Geschwindigkeit an die Ampelschaltungsfolge auf einer Strecke wird unmöglich. Radfahrende sind somit gegenüber dem parallelen Autoverkehr benachteiligt. Der Fuß- und Radverkehr fühlt sich nicht angemessen berücksichtigt. Die Rotlichtmissachtung steigt enorm, weil diese Schaltungen nicht akzeptiert werden [1, 2].

Der Sinn von Bettelampeln liegt darin, Autoverkehr möglichst störungsfrei und schnell durch eine Stadt zu leiten.

Es ist eine Maßnahme im Sinne der autogerechten Stadt, einem Leitbild der 1970er Jahre.

Eine Ratsanfrage zum 14.12.2018 wurde von der Verwaltung bislang nicht beantwortet [3]. Der Anfrage wurde ein Stadtplan beigelegt, in dem 30 Bettelampeln (Stand Ende 2018) kartiert wurden. Seitdem sind insbesondere in der Oststadt noch weitere Bettelampeln dazugekommen - obwohl in der Anfrage fundierte Kritik geäußert und herausgestellt wurde, dass Bettelampeln nicht mit dem 2015 vom Rat beschlossenen Klimaplan Verkehrsentwicklung in Einklang zu bringen sind (der kurze Wartezeiten für Fuß- und Radverkehr festschreibt) [4]. Der Ortsrat Weende-Deppoldshausen hatte im Mai 2018 kürzere Grünphasen für Weender Fußgängerampeln gefordert [5].

Bettelampeln bewirken, dass Fußgänger*innen bis zu einem ganzen Umlauf länger auf Grün warten müssen - vorausgesetzt, sie verstehen rechtzeitig, dass es sich um eine Ampel mit Bettelfunktion handelt.

Seit neuestem wurde begonnen, mit Aufklebern "*Bitte Taste drücken*" darauf hinzuweisen, dass man um Grün betteln muss (Foto: Friedländer Weg, Aug. 2019). Ortsunkundige glauben, das gilt für Sehbehinderte.



Warum die Fußgänger*innen bei Rot rübergehen, scheint die Verwaltung nicht verstanden zu haben.

Es liegt an der Wartezeit.

Dagegen helfen auch keine Aufkleber. Viele Leute wissen, dass sie drücken müssen, drücken vielleicht auch, und queren trotzdem bei Rot.

Bettelampeln verlängern die Wartezeit deutlich (siehe Tabelle). Ab 40 Sekunden Wartezeit gehen - das wird sogar als Grundlage für die offiziellen Richtlinien für Fußgängerverkehrsanlagen verwendet - überall in Deutschland die Fußgänger*innen zu einem erhöhten Anteil bei Rot über die Straße [6].

Tabelle: Wartezeiten an Fußgängerampeln, Anteil von mehr als 40sekündigen Wartezeiten und Anteil an Roter Welle (Ankunft bei roter Ampel) bei verschiedenen Ampelschaltstrategien.

Richtlinientreue Normalschaltung (RiLSA, maximale Grünphase für Fußgänger [7]):

Umlauf	Maximale Wartezeit	Durchschnittliche Wartezeit	Anteil Warten über 40 Sek. (%)	Anteil Rote Welle (%)
69 Sek. Umlauf	43 Sek.	14 Sek.	6%	64%
90 Sek. Umlauf	64 Sek.	23 Sek.	28%	71%

Göttinger Normalschaltung (sehr kurz Grün für Fußgänger, unnötig lange Rot):

69 Sek. Umlauf	59 Sek.	25 Sek.	29%	87%
90 Sek. Umlauf	80 Sek.	46 Sek.	46%	89%

Bettelampelschaltung (Grün für Fußgänger nur auf Anforderung, im nächsten Umlauf):

69 Sek. Umlauf	74 Sek.	40 Sek.	51%	98-100%
90 Sek. Umlauf	95 Sek.	50 Sek.	61%	98-100%

Bettelampeln bewirken quasi eine permanente Rote Welle. Bereits die durchschnittliche Wartezeit geht über die problematische 40-Sekunden-Wartezeitgrenze. Bei Bettelampeln warten rechnerisch mehr als 50 % länger als 40 Sekunden. Die Anteile sind in Wirklichkeit etwas niedriger, weil viele wissen, dass es ewig dauert, und schon vorher bei Rot queren.

In vielen Städten wird richtlinientreu (oberer Tabellenteil) geschaltet, was erklärt, warum dort die

Fußgängerampeln viel länger grün sind als in Göttingen.

Bettelampelschaltungen sind Ausdruck einer rückwärtsgewandten Verkehrspolitik, die die Verantwortlichkeit des Menschen für den Klimawandel negiert und einseitig auf die Förderung des Autoverkehrs setzt. Sie sind schon seit längerem nicht mehr mit den politischen Leitlinien vereinbar.

Beispiel Hamburg. Dort wurden nach 2004 unter dem CDU-Senat an weit über 100 Kreuzungen Bettelampeln installiert, um den Kfz-Verkehr zu beschleunigen. Diese werden seit 2011 (Wahlerfolg der SPD) wieder mit hohem Aufwand rückgängig gemacht [8].

Auch Göttingen wird entweder gleich oder später alles wieder rückgängig machen müssen.

Quellen:

[1] Fachverband Fußverkehr Deutschland FUSS e.V.

<https://www.fuss-ev.de/57-themen/fussgaengerquerung-von-fahrbahnen/228-bettelampeln-ampelschaltungen-fuer-schnellen-autoverkehr.html>

[2] ADFC Hamburg, 23.3.2018

<https://hamburg.adfc.de/verkehr/themen-a-z/ampeln/adfc-position-ampeln/>

[3] Rat 14.12.2018

<https://ratsinfo.goettingen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=17863>

<https://ratsinfo.goettingen.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=119332>

[4] Klimaplan Verkehrsentwicklung vom 30.1.2015 (Anlage 1, Fußverkehr Seite 97, Radverkehr Seite 103)

<https://ratsinfo.goettingen.de/bi/vo020.asp?VOLFDNR=11150>

[5] Ortsrat Weende vom 17.05.2018 (Antrag Piraten und FDP, mit Ortsratsbeschluss)

<https://ratsinfo.goettingen.de/bi/to020.asp?TOLFDNR=112127>

[6] Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA, Ausgabe 2002, Kapitel 3.3.5.1, Seite 23:

"Da nach mehr als 40 Sekunden der Anteil der Fußgänger, die die Sperrzeit missachten, deutlich zunimmt und damit auch die Unfallgefahr ansteigt, sollten längere Wartezeiten möglichst vermieden werden."

[7] Richtlinien für Lichtsignalanlagen RiLSA, Ausgabe 2015, Kapitel 2.7, Seite 27

[8] Hamburger Abendblatt 18.6.2016

<https://www.abendblatt.de/hamburg/article207698993/Hamburg-baut-umstrittene-Bettelampeln-ab.html>

Unterschrift lag vor