

Ergänzende Stellungnahme zu der Beschlussvorlage 3262/2014

Demontage der Lichtsignalanlage Sandweg/Feltenstraße/Am Rosengarten und Ersatz durch eine alternative Betriebsform

Text der Anfrage:

Herr Hanselmann (SPD – Fraktion) berichtet vom Ortstermin am 29.01.2015, bei dem auch eine Vielzahl von Eltern mit deren Kindern teilnahmen. Diese haben aus seiner Sicht eindrucksvoll dargestellt, dass die Lichtsignalanlage (LSA) weiterhin benötigt wird. Die Eltern stellten dar, dass eine LSA für mehr Sicherheit ihrer Kinder sorgt. Ein Zebrastreifen würde Autofahrer eher zur Geschwindigkeitsübertretung anreizen. Eine LSA sorgt für eine vernünftige Reduzierung. Dieses subjektive Sicherheitsempfinden hätte zur Folge, dass die Eltern ihre Kinder auch unbeaufsichtigt in die Schule oder beispielsweise in den Park gehen lassen würden.

Frau Martin (Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen) bittet die Verwaltung um eine fachliche Einschätzung, welche der beiden genannten Varianten in Bezug auf die Sicherheit sinnvoller sind.

Frau Schütz, Amt für Straßen und Verkehrstechnik, führt aus, dass langfristige Untersuchungen (Vergleich LSA/Zebrastreifen) zum Ergebnis haben, dass Zebrastreifen sicherer seien, da diese weniger Verkehrsunfälle aufweisen.

Herr Berg (CDU – Fraktion) schließt sich den Ausführungen von Herrn Hanselmann an.

Herr Petri (Fraktion DIE LINKE) fand die Beteiligung der Eltern und ihrer Kinder ebenfalls eindrucksvoll. Er hält das Sicherheitsempfinden bei einer LSA eher für nachvollziehbar. Die statistischen Zahlen kann er nicht werten. Er ist gegen die Entfernung der LSA.

Frau Lantzen (Fraktion FDP – Piraten) findet die statistischen Daten ebenfalls nicht nachvollziehbar und befürwortet die Erhaltung der LSA.

Herr Schuster (Deine Freunde) bedankt sich für die Schilderung der Verwaltung. Insofern tut er sich auch schwer gegen Sachargumente zu stimmen. Er möchte wissen, ob sich die Statistik hinsichtlich vergleichbarer Fälle präzisieren lässt. Zudem fragt er, welche Maßnahmen getroffen werden können, dass die Autofahrer dazu veranlasst werden, die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h einzuhalten. Wie wirkt sich die LSA auf die Radwegesituation aus?

Frau Schütz kann die Statistik nicht direkt präzisieren. Sie wird die Fragestellungen mitnehmen und der Bezirksvertretung schriftlich beantworten.

Frau Bossinger (SPD – Fraktion) verweist auf die Kampagne „Bei grün gehen - bei rot stehen“ hin. In diesem Zusammenhang wünscht sie sich mehr Kommunikation in der Öffentlichkeit darüber, wenn Zebrastreifen tatsächlich sicherer sein sollen.

Frau Martin fällt es schwer den Abbau abzulehnen. Sie möchte wissen, welche Konsequenzen ein Abbau für den Radverkehr hat.

Frau Pöttgen (Fraktion FDP – Piraten) sagt, dass der Sandweg viel befahren sei. Die dortige LSA steht in der Regel auf grün. Das Argument „Erhöhung der Geschwindigkeit“

in Bezug auf die LSA sieht sie nicht. Man solle an dieser Stelle, aber an die Belange der Kinder denken.

Stellungnahme der Verwaltung:

Grundsätzlich haben Lichtsignalanlagen bei Grünlicht keinen Einfluss auf die gefahrene Geschwindigkeit der Autofahrer, dies zeigen Geschwindigkeitskontrollen und Beobachtungen. Dagegen kann immer wieder festgestellt werden, dass mit Grünende und Aufleuchten des Gelblichts die Autofahrer nochmals beschleunigen um nicht bei Rotlicht warten zu müssen oder noch bei Rotlichtbeginn durchzufahren. Durch so ein Verhalten treten die gefährlichen Situationen auf und genau dieses Verhalten entfällt bei alternativen Betriebsformen. Wegen der verkürzten Wartezeit für Autofahrer verbessert sich die Akzeptanz der Regelung bei alternativen Betriebsformen gegenüber Lichtsignalanlagen.

Im Zusammenhang mit der Einführung von alternativen Betriebsformen hat die Verwaltung das Thema Alternative Betriebsformen und die Verkehrssicherheit intensiv untersucht.

Die Anlage 6 zeigt die Ergebnisse der Untersuchung im Zeitraum ab 2005 bis 2011 auf den Seiten 10 bis 12.

Hieraus ergibt sich, dass sowohl Lichtsignalanlagen als auch alternative Betriebsformen sicher sind. Eines der in der Anlage dargestellten Diagramme zeigt, dass die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls bei einer Lichtsignalanlage bei 12,5 Jahren und bei einer alternativen Betriebsform bei 20 Jahren liegt.

Die Anlage 6 bietet weiterhin eine Übersicht über den Stand und die Sicherheitsaspekte von alternativen Betriebsformen an.

Am 25.06.2012 hat die Verwaltung der Bezirksvertretung in einer Broschüre „Verkehrslösungen für Ihre Sicherheit Ampeln oder Alternativen“ die Grundzüge mit dem Schwerpunkt Verkehrssicherheit mitgeteilt. Diese Broschüre wird als Anlage 7 zur Verfügung gestellt.

Die geplante Radwegführung kann ohne die Einrichtung der vorgeschlagenen alternativen Betriebsform nicht eingerichtet werden, da diese die Voraussetzung für eine sichere Radverkehrsführung schafft.