

Antrag gemäß Vorschlagsrecht im Stadtbezirksbeirat Dresden-Altstadt

Gegenstand:

Verringerung der Wartezeiten an den Fußgänger-Lichtsignalanlagen auf der St. Petersburger Straße

Beschlussvorschlag:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, das Signalprogramm der Fußgänger-Lichtsignalanlagen an der St. Petersburger Straße (auf Höhe des Kristallpalastes, der Hausnummer 21 sowie der Kreuzstraße) so umzuprogrammieren, dass für die zu Fuß Gehenden eine maximale Wartezeit von 30 Sekunden ab Betätigung des Anforderungstasters entsteht.

Begründung:

Die Wartezeiten an den Fußgänger-Lichtsignalanlagen betragen bis zu 100 Sekunden ab Betätigung des Anforderungstasters. Da aber der Kraftfahrzeugverkehr in Fahrzeugpuls (Grüne Welle) ankommt, entstehen teils große Lücken ohne Freigabe für die zu Fuß Gehenden. Die Schaltung ist für die Verkehrsteilnehmenden nicht nachvollziehbar. In der Folge kommt es zu unzähligen Rotverstößen. Dies widerspricht dem vorrangigen Ziel einer Fußgänger-Lichtsignalanlage: Die Erhöhung der Verkehrssicherheit der querenden zu Fuß Gehenden.

Laut den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (FGSV 2002) sollte „bei bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlagen [...] möglichst umgehend (nach 7 Sekunden), bei Schaltung in „Grüner Welle“ (Kraftfahrzeugverkehr) längstens nach 30 Sekunden, für den Fußgänger eine Freigabezeit eingerichtet werden.“ Weiter heißt es dort: „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.“ (vgl. FGSV 2002)

Die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (FGSV 2010) legen fest, dass wenn „zu große Wartezeiten entstehen, [...] im Interesse des Schutzes des Fußgängerquerverkehrs gegebenenfalls eine Störung der Grünen Welle des Kraftfahrzeugverkehrs hinzunehmen [ist].“ Außerdem gibt das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (FGSV 2015) an, dass eine Wartezeit für zu Fuß Gehende von über 85 Sekunden an Lichtsignalanlagen die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs F („Die Wartezeiten sind für die Verkehrsteilnehmer sehr lang. Die Funktionsfähigkeit ist nicht mehr gegeben.“ (vgl. FGSV 2015)) erhält.

Die Grüne Welle des Kraftfahrzeugverkehrs funktioniert in diesem Bereich ohnehin nicht sehr gut. Oftmals kann beobachtet werden, dass lange Zeit kein Fahrzeug eintrifft, die Freigabe für die zu Fuß Gehenden jedoch nicht erfolgt. Wenn dann ein Fahrzeugpuls anrollt, bekommt dieser unmittelbar vor dem Eintreffen „Rot“ und muss die gesamte Freigabezeit des Fußverkehrs warten. Durch die Nutzung der Zeiten zwischen den Fahrzeugpuls der Grünen Welle könnten die Wartezeiten für den Fußverkehr und den Kraftfahrzeugverkehr verringert werden.

Quellen:

(FGSV 2002) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) Ausgabe 2002, FGSV Verlag, Köln, 2002

(FGSV 2010) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)

Ausgabe 2010, FGSV Verlag, Köln, 2010, ISBN: 978-3-939715-91-7

(FGSV 2015) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Handbuch für die Bemessung von

Straßenverkehrsanlagen (HBS) Ausgabe 2015, FGSV Verlag, Köln, 2015, ISBN: 978-3-86446-103-3

Einreicher: Tom Fabian Knebel, Jonathan Gut

T. Knebel Jonathan Gut