SIGNALARCHIV.DE

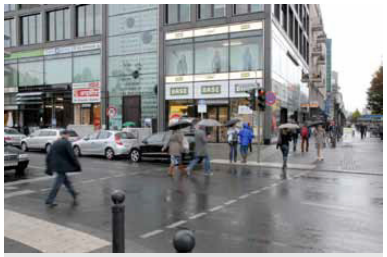
Berlin

Ampeln in Berlin oft fußgängerfeindlich

aus SIGNAL 05/2012 (November 2012), Seite 15 (Artikel-Nr: 10001133)

BUND Berlin

Ausgang vom U-Bahnhof Rathaus Neukölln auf der Karl-Marx-Straße. Insbesondere wenn zwei Züge gleichzeitig ankommen, wird das Warten auf der schmalen Mittelinsel zum Sicherheitsproblem. (Foto: Marc Heller)



Wer vom S-Bahnhof Charlottenburg zur Einkaufsmeile Wilmersdorfer Straße möchte, muss lange warten - trotz wenig Autoverkehr am Stuttgarter Platz. Hier wäre ein Zebrastreifen viel sinnvoller als die Ampelanlage. (Foto: Marc Heller)

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Berlin, hatte dazu aufgerufen, fußgängerfeindliche Ampeln zu melden. 256 Meldungen aus ganz Berlin gingen ein. Zudem hat der BUND eigene Recherchen angestellt und kommt zu dem Ergebnis, dass es bei der Steuerung der Ampeln in Berlin noch großen Verbesserungsbedarf gibt.

Die Ergebnisse sollen dafür genutzt werden, dass die vom Senat verabschiedete Fußverkehrsstrategie, die das Ziel verfolgt den Fußgängeranteil in ganz Berlin zu steigern, auch mit Maßnahmen umgesetzt wird, die den Fußgängern tatsächlich nützen. Bisher hat die Senatsverwaltung drei Modellvorhaben zur Optimierung von Ampelschaltungen geplant: Getestet werden sollen Count-Down-Ampeln sowie Rot-Blinken und Grün-Blinken für Fußgänger während der Räumzeit. Der BUND hält alle Vorhaben für nicht zielführend.

Bei der Auswertung der Meldungen und Rechercheergebnisse wurden allein 206 Problemstellen ausgemacht.

Das größte Problem für die Verkehrssicherheit sind Kreuzungen mit Doppel-Rechtsabbiegern, bei denen die parallel laufenden Fußgänger und fahrenden Radfahrer gleichzeitig »Grün« bekommen.

Ein weiteres Sicherheitsproblem sind zu schmale Mittelinseln insbesondere, wenn U-Bahn-Ausgänge dorthin führen, z. B. bei den U-Bf. Rathaus Neukölln und Kochstraße.

Mangelnder Komfort wurde an Straßen festgemacht, die nicht in einem Zuge überquert werden können. Die Kreuzung am Mehringdamm Ecke Gneisenaustraße wurde besonders oft gemeldet.

Ampelanlagen, an denen Fußgänger sehr lange auf »Grün« warten müssen, wurden ebenfalls als starkes Ärgernis angesehen. Der Spitzenreiter ist die Frankfurter Allee mit Überquerungszeiten von vier Minuten. Aber auch die »Sprinterampeln«, Ampeln mit sehr kurzen Grünphasen für Fußgänger, wurden gemeldet. An der Bernauer Straße Ecke Brunnenstraße hat der Fußgänger nur drei Sekunden.

Aber es fehlen auch Überquerungshilfen. Markanteste Beispiele hierfür sind die fehlende Querung des Boulevards »Unter den Linden« im Zuge des Kupfergrabens sowie entlang des Landwehrkanals an der Kottbusser Brücke und am Lützowplatz, wo im Verlauf der »Grünen Wege« an den Wasserläufen beliebte Fußgängerrouten liegen.

Die beschriebenen Probleme können gelöst oder zumindest abgemildert werden, wenn die Berliner Verkehrslenkung folgende Unsitten abstellen würde: - Fast immer bekommen Fußgänger früher »Rot«, als zu ihrer Sicherheit nötig ist, um eventuell wartende Rechtsabbieger abfließen zu lassen - auch an Stellen und zu Zeiten, wo es diese Abbieger kaum gibt.

Die in Berlin sehr beliebten Rechtsvorläufe (Pfeilsignale für Rechtsabbieger, die vor dem Geradeaus- und Rechtsverkehr Grün zeigen) nehmen den Fußgängern Grünzeit weg. Die gibt es auch weitgehend unabhängig vom Rechtsabbieger- Aufkommen, und sie werden oft sogar nachts geschaltet. Offenbar lässt der Senat lieber ungeschützte Fußgänger warten als Abbieger im warmen trockenen Auto.
Generell gibt es in Berlin noch zu wenige verkehrsabhängige Ampeln, die sich dem Bedarf anpassen. Demgegenüber haben andere Städte nur noch solche Ampeln. Die hier immer noch verbreiteten Festzeitsteuerungen, die auch Bus und Tram benachteiligen, müssten regelmäßig überprüft werden, ob sie noch bedarfsgerecht sind. In Zeiten sinkenden Kfz-Aufkommens könnten die Prüfung und die dann möglichen Anpassungen zu kürzeren Umlaufzeiten, Wegfall von Rechtsvorläufen und Linksabbiegersignalen, Anforderungsbetrieb sowie längeren Fußgängergrünzeiten führen. Es wird aber nicht überprüft. So sind viele Schaltungen fehlgesteuert und/oder überdimensioniert.
An Fußgängerampeln wird häufig auf eine Beschleunigung von Bus und Tram verzichtet, aber gerne eine »Grüne Welle« für den Kfz-Verkehr hinterlegt, die zu unterschiedlichen und zum Teil sehr langen Wartezeiten führt. Darauf sollte mindestens an Schulwegen und außerhalb der Hauptverkehrszeiten verzichtet werden. Außerdem sollten solche Ampeln mit Kfz- Detektoren ausgestattet werden, die nach Abfluss des Autopulks den Fußgängern »Grün« geben. So werden »Grüne Welle« und Fußgänger verträglich.
Oft fehlen Vorrangschaltungen für die Fahrgäste, die vom Gehweg zur Haltestelle auf die Mittelinsel wollen. Die vorhandenen Steuerungen sind zudem oft noch so gestaltet, dass sowohl die Straßenbahn zweimal warten muss, als auch die Fußgänger, welche die Straße und die Haltestelle gerne durchgängig und ohne erneute Wartezeit queren würden.

Es gibt also systematische und verbreitete Ärgernisse für Fußgänger an Berliner Ampeln, die es anzugehen lohnt. Stattdessen testet die Senatsverkehrsverwaltung mit den vorgesehenen Modellvorhaben technische Spielereien, die wohl eher der Beschleunigung des Kfz-Verkehrs dienen sollen. (Martin Schlegel)

Eine Liste der Problemstellen finden Sie unter www.BUND-Berlin.de

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001133.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten