

Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der Bezirksvertretung 4 am 08.07.2026

hier: Ampelschaltung auf der Hansaallee vor der Kreuzung

Frage 1:

Wie kann die Ampel so geschaltet werden, dass die Radfahrenden, die auf der Hansaallee stadteinwärts an der neuen Fahrradampel - Höhe Hansaallee 51 - vor der roten Ampel stehen bleiben mussten, nach dem Umschalten auf Grün nicht direkt nach 10 Metern wieder vor einer gerade umgeschalteten roten Ampel an der Kreuzung Hansaallee/ Heerdter Sandberg stehen bleiben müssen?

Antwort:

Anlass der Neuplanung der Lichtsignalanlage an der Hansaallee/Am Heerdter Sandberg war die Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radfahrer auf der Radleitroute, insbesondere im Einfädelungsbereich der Kreuzung.

Im Rahmen der Planung musste daher ein Kompromiss gefunden werden, der sowohl den Anforderungen an die Verkehrssicherheit des Radverkehrs als auch einer leistungsfähigen Abwicklung des hohen Kfz-Verkehrs gerecht wird. Die Signalsteuerung wurde entsprechend so programmiert, dass insbesondere in den Verkehrsspitzenzeiten Rückstaus möglichst vermieden und die damit verbundenen Lärm- und Schadstoffbelastungen geringgehalten werden.

In den verkehrsschwachen Zeiten sind die Grünzeiten für den Radverkehr so bemessen, dass Radfahrende, die bei Grünbeginn zügig anfahren, die nachfolgende Lichtsignalanlage in der Regel ebenfalls bei Grün erreichen können. Aufgrund der begrenzten Freigabezeit kann dies jedoch nicht für alle Radfahrenden gewährleistet werden, die die Kreuzung erst später während der Grünphase erreichen.

Während der Verkehrsspitzenzeiten am Morgen und am Nachmittag hat aufgrund der hohen Verkehrsbelastung die Leistungsfähigkeit des KFZ-Verkehrs Vorrang. Deshalb kann für den Radverkehr in diesem Zeitraum keine Grüne Welle zum Folgesignal gewährleistet werden. Eine Anpassung der Signalsteuerung zugunsten des Radverkehrs würde längere Rückstaus im Kfz-Verkehr verursachen, die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes verringern und zu zusätzlichen Lärm- und Schadstoffbelastung durch vermehrte Anfahr- und Wartevorgänge führen.

Wie bei jeder neu in Betrieb genommenen Lichtsignalanlage werden auch hier in den kommenden Wochen Verkehrsbeobachtungen und Analysen durchgeführt. Sollten sich dabei Optimierungsmöglichkeiten ergeben, werden entsprechende Anpassungen an der Signalsteuerung vorgenommen.