



BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN – Jan Haude – Lessingstr. 10 – 30159 Hannover

An den
Bezirksbürgermeister
im Stadtbezirk Mitte
Herr Rainer Folta o.V.i.A.

über den Fachbereich Zentrale Dienste
Bereich Rats- und Bezirksratsangelegenheiten

Hannover, 11/08/09

Anfrage gem. § 14 der Geschäftsordnung des Rates
der Landeshauptstadt Hannover
in die nächste Sitzung des Bezirksrates
Verwendung von Fahrradampeln

Die getrennte Signalisierung von Fuß- und Radverkehr an Ampelkreuzungen berücksichtigt die höhere Geschwindigkeit und somit kürzere „Räumzeit“ des Radverkehrs, die Signalisierung zeigt einige Sekunden länger „grün“ als für den Fußverkehr. Diese Maßnahme dient zweifelsfrei der Attraktivierung und Förderung des Radverkehrs als schnelle und umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr in der Stadt – gerade auf kurzen Strecken.

Seit einigen Monaten jedoch hat die Verwaltung sukzessive Fahrradampeln (meist) nach Unfällen auf das kürzere Grünsignal der Fußverkehrsampel „zurückzuschalten“. Grund für die Unfälle waren offenbar das ordnungswidrige Orientieren der Unfallverursachenden Pkw-Lenker an dem roten Signal für den Fußverkehr.

In der Vergangenheit bewogen ähnliche Vorfälle die Verwaltung, die für den Radverkehr vorteilhaften und in der StVO/RiLSA verankerten getrennten Signalisierungen durch „Rückschaltung“ eigentlich überflüssig zu machen.

Trotz dieser Praxis installiert die Verwaltung nach wie vor getrennte Signalisierungen an Kreuzungen – jüngst an der Kreuzung Schiffgraben/Berliner Allee.

Wir fragen die Verwaltung vor diesem Hintergrund:

1. Wie teuer ist die Installation von getrennten Signalisierungen im Vergleich zur gemeinsamen Signalisierung (Ampel mit Streuscheibe Fuß- und Radverkehr) schätzungsweise (ggf. prozentual)?
2. Wenn die Verwaltung schon durch die Praxis bzw. Begründung der Rückschaltung quasi eine „allgemeingültige“ Vorlage zur Abschaffung dieser getrennten Signalisie-

rung geschaffen hat, warum werden diese getrennten Signale weiterhin neu installiert?

3. Warum wird nicht – nach dem Verursacherprinzip – die Signalisierung des motorisierten Individualverkehrs an den offenbar kritischen Punkten auf die Signalisierung des Fußverkehrs zurück geschaltet oder aber der Versuch unternommen, die Einsehbarkeit der für den MIV irrelevanten Signale einzuschränken (mittels Blenden an den Fußverkehrsampeln etc.)?

Jan Haude
Fraktionsvorsitzender