Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 28 351
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Heiko Melzer (CDU)

vom 12. August 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. August 2021)

zum Thema:

Schaltung der Lichtsignalanlage an der Kreuzung Heerstraße/ Magistratsweg/ Semmelländerweg

und **Antwort** vom 27. August 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Aug. 2021)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Heiko Melzer (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28351
vom 12. August 2021
über Schaltung der Lichtsignalanlage an der Kreuzung Heerstraße/ Magistratsweg/ Semmelländerweg

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Gehört es zur Vorgehensweise der Verkehrssenatorin, ihr Politikfeld betreffende Schreiben unbeantwortet zu lassen, bspw. Briefe des Anfragenden vom 25. März 2021 und vom 28. Juni 2021, in denen auf Bitten von Anwohnern um verkehrliche Prüfungen gebeten wird?

Frage 2:

Wie erklärt die Verkehrssenatorin die Nicht-Reaktion, zumal ein Desinteresse an den Belangen mobilitätseingeschränkter Menschen nicht unterstellt werden soll? Besteht schlicht kein Interesse, den Verkehrsfluss (auch des MIV) in Spandau zu verbessern?

Antwort zu 1:

Im Vorfeld der Beantwortung der angegebenen Schreiben mussten die zugrundliegenden verkehrlichen Sachverhalte eingehend überprüft werden. Eine Beantwortung des Schreibens wird bis zur 35. Kalenderwoche erfolgen.

Frage 3:

Wird eine Grünphase von neun Sekunden für Fußgänger als eine ausreichende Zeitspanne angesehen, um die Heerstraße an benannter Kreuzung zu überqueren, insbesondere für gehandicapte und bewegungseingeschränkte Menschen?

Antwort zu 3:

Die derzeitige Steuerung entsprach zum Zeitpunkt der Projektierung im Jahr 2004 den diesbezüglich geltenden Vorgaben und Vorschriften auch den hier nachgefragten Personenkreis betreffend. Grundsätzlich war die tatsächliche Grünzeit einer Fußverkehrs-Furt in der Vergangenheit nicht darauf ausgelegt, die andere Straßenseite bzw. die

Mittelinsel innerhalb der Grünzeit zu erreichen. Mit dem Ende der Grünzeit beginnt für alle Verkehrsteilnehmenden eine Schutzzeit, die zum Räumen der Verkehrsfläche ausreicht, bevor es zu Konflikten mit nachfolgenden Verkehrsströmen kommt. Die Dauer der Grünzeit ist folglich für sich genommen kein Kriterium für die Sicherheit der Signalzeiten.

Frage 4:

Wie wird der Vorschlag bewertet, die Grünphase für Fußgänger um wenige Sekunden zu verlängern und anschließend auch die Grünphase für den motorisierten Individualverkehr auf der Heerstraße zu verlängern (was ein Mittel gegen den täglichen Stau sein könnte)?

Antwort zu 4:

Signalprogramme sind grundsätzlich mit einen in sich geschlossenen Ablauf unter Einhaltung einer festgelegten Umlaufzeit konzeptioniert, damit benachbarte Lichtsignalanlagen entlang einer Strecke koordinierbar sind. Die Verlängerung verschiedener Phasen, ohne diese Zeiten an anderer Stelle einzusparen, würde zu einer Überschreitung der fixen Umlaufzeit führen und aufgrund der zyklischen Wiederholungen keine Synchronisation zum Schaltrhythmus der Nachbaranlagen mehr zulassen. Die Freigabezeitverteilung innerhalb der jetzigen Programme war gemessen an den geltenden Grundsätzen zum Zeitpunkt ihrer Projektierung der Verkehrssituation angemessen.

Frage 5:

Wie wird die Verbesserung der individuellen Sicherheit für Fußgänger bewertet, wenn durch vollständige Querung während einer Ampelphase ein Verharren auf der Mittelinsel der sechsspurigen Heerstraße unnötig wäre bzw. das risikoreiche (und untersagte aber dennoch häufig zu beobachtende) „wilde Queren bei Rot“ der Heerstraße durch ein-/ aussteigende Busfahrgäste reduziert werden könnte?

Antwort zu 5:

Der Aufenthalt auf Mittelinseln stellt i.d.R. keine Gefährdungssituation dar, sondern gewährleistet einen sicheren Aufenthalt für den Fußverkehr bis zum nächsten Freigabe-Zyklus. Dennoch kann ein Aufenthalt auf der Mittelinsel unangenehm sein. Daher ist das Queren in einem Zug auch als Ziel im Berliner Mobilitätsgesetz festgehalten worden.
Das Konzept für Querungsvorgänge des Fußverkehrs über breite Hauptstraßen mit Mittelinseln baut im Wesentlichen darauf auf, die zweite Furt noch während deren Grünzeit betreten zu können, um innerhalb eines Signalumlaufs (Phasen-Zyklus) die komplette Straßenbreite überqueren zu können. Dieses Ziel hängt aber nicht zwangsläufig von der Dauer der Grünzeit der ersten Furt ab, sondern von der zeitlichen Taktung der zweiten im Verhältnis zur ersten.
Der Komfort einer Querung in einem Zuge gegenüber einer mit Zwangsaufenthalt auf einer Mittelinsel ist unbestritten und wird grundsätzlich auch bei Neuprojektierungen berücksichtigt.

Frage 6:

Weshalb sollte dort keine längere Grünphase für die Fußgänger ohne signifikante Beeinträchtigung für den Fahrzeugverkehr möglich sein, wenn dies im weiteren Verlauf der Heerstraße an den folgenden Kreuzungen (z.B. an der Gatower Straße) bereits der Fall ist?

Antwort zu 6:

An dem genannten Vergleichsknotenpunkt an der Gatower Straße werden aufgrund der hohen Belastung und aus Sicherheitsgründen die Linksabbiegenden der Heerstraße mit eigenen Signalen geregelt. Um diese zusätzlichen Phasen schalten zu können, werden dort und an der Wilhelmstraße zu den Spitzenzeiten längere Umlaufzeiten geschaltet, die in Kombination mit den zeitlich gestaffelten Freigaben der Folgefurten die Querung in einer Richtung ermöglichen. Außerhalb dieser Spitzenstunden sind die Bedingungen an diesen Knoten aber ähnlich denen, wie sie auch an der betrachteten Anlage bestehen.

Frage 7:

Trifft es zu, dass seit mindestens zwei Jahren über eine Änderung der Schaltung nachgedacht wird? Fall ja, wie ist der Stand dieser Überlegungen? Gibt es einen zeitlichen Horizont zur Umsetzung?

Antwort zu 7:

Die hier angesprochene Überplanung des verkehrstechnischen Betriebs bezieht sich auf den gesamten Streckenzug der Heerstraße von der Stadtgrenze bis zum Brandensteinweg. Da derartige Überplanungen der vorhandenen Verkehrstechnik nicht losgelöst von anderen verkehrlichen Projekten im betroffenen Streckenabschnitt umgesetzt werden können, wie z.B. aktuell denen der Radverkehrsanlagen, ist hier ein hoher Abstimmungsaufwand zur Integration solcher Vorhaben in übergeordnete Planungen erforderlich. Entsprechende Realisierungen lassen sich derzeit noch nicht zeitlich verifizieren.

Frage 8:

Hält der Senat die Mini-Anpassung der Grünphase für Fußgänger um wenige Sekunden, mit anschließender Verlängerung der Grünphase für den Autoverkehr bis zum Herbst für realisierbar? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 8:

Eine Anpassung im erwähnten Umfang wäre aufgrund der vertraglich festgelegten Realisierungszeiträume solcher Beauftragungen, die ausschließlich über den in Berlin tätigen Generalübernehmer möglich sind, bis September nicht mehr realisierbar. Dies hängt auch damit zusammen, dass eine Reihe von Aufträgen hinsichtlich ihrer Umsetzung derzeit noch ausstehen, weshalb die Kapazitäten der beauftragten Signalbaufirmen ausgeschöpft sind. Hinzu kommt, dass bei Anpassungen von inzwischen überholten Steuerungen neue Richtlinien und Gesetze zu berücksichtigen sind, was in einem solchen Fall daher entsprechend grundsätzliche Anpassungen der Steuerung zur Folge hätte. Damit erreicht der erforderliche Umfang den einer Neuplanung. Angesichts der laufenden Abstimmungen (siehe Antwort zu Frage 7) werden solche Änderungen gebündelt.

Berlin, den 27.08.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz