

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Mario Czaja (CDU)

vom 03. Juli 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. Juli 2017)

zum Thema:

Lichtsignalanlage/Ampel am Bahnhof Mahlsdorf

und **Antwort** vom 14. Juli 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Juli 2017)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Mario Czaja (CDU)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/11710
vom 3. Juli 2017
über Lichtsignalanlage/Ampel am Bahnhof Mahlsdorf

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

Frage 1:

Durch wen erfolgte die Festlegung, dass die Ampel am Bahnhof Mahlsdorf durch eine verkehrsabhängige Steuerung betrieben wird?

Antwort zu 1:

Die Entscheidung, die Lichtsignalanlage (LSA) Hönower Straße (S-Bhf. Mahlsdorf) als verkehrsabhängige Fußgänger-Anforderungsanlage zu betreiben erfolgte bereits im Jahr 2005 durch die Verkehrslenkung Berlin (VLB).

Frage 2:

Nach welchen Kriterien erfolgte diese Festlegung?

Antwort zu 2:

Die Kriterien zur Errichtung von LSA bemessen sich nach den Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung (§ 37 StVO), der Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) sowie der Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA). Die Installation von Vorrangschaltungen an LSA für den Fußverkehr und den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erfolgt darüber hinaus unter Berücksichtigung der politischen Zielstellungen des Landes Berlin.

Frage 3:

Welche Möglichkeiten der Kombination von Steuerungsmöglichkeiten gibt es grundsätzlich für Lichtsignalanlagen dieses Typs?

Antwort zu 3:

Alternativ zu der Sofortanforderung könnte die Anlage mit einer Festzeitsteuerung betrieben werden, bei der die Fußgänger- und Fahrverkehrsfreigaben unabhängig vom tatsächlichen Verkehrsaufkommen geschaltet würden. Dadurch würde sich die Wartezeit, insbesondere für den Fußverkehr, im Durchschnitt erhöhen.

Frage 4:

Welche Kombinationen wurden für diese Lichtsignalanlage geprüft?

Antwort zu 4:

Die LSA wurde als Sofortanforderungsanlage für zu Fuß Gehende in Abhängigkeit von der Beeinflussung durch den Omnibuslinienverkehr geplant und konzipiert.

Frage 5:

Wie kann erreicht werden, dass bei ankommenden Bussen den Fußgängern immer die Möglichkeit gegeben ist, die Straße so zeitnah zu überqueren, dass abfahrende S-Bahnen erreicht werden und umgekehrt?

Antwort zu 5:

Die LSA schaltet nach einer Fußgängeranforderung sofort. Der Fußverkehr erhält bereits wenige Sekunden nach einer Anforderung sein Grün und die Straße kann von zu Fuß Gehenden zeitnah überquert werden.

Bei gleichzeitiger Grün-Anforderung durch den ÖPNV kann die Freigabe für den Fußverkehr geringfügig verzögert werden. Erfolgt nach einer Fußgängerfreigabe umgehend eine erneute Anforderung durch zu Fuß Gehende, so schaltet die Anlage nicht sofort erneut um, da zunächst eine Mindestgrünzeit für den Fahrverkehr abgelaufen sein muss.

Eine Anpassung der LSA-Schaltung ist aus den genannten Gründen aktuell nicht erforderlich.

Aufgrund einer aktuell stattfindenden Baumaßnahme und den damit einhergehenden verkehrlichen Einschränkungen ist aktuell die Beeinflussung durch den Omnibuslinienverkehr ausgesetzt.

Berlin, den 14.07.2017

In Vertretung

Stefan Tidow

.....

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz