Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 11 711
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Mario Czaja (CDU)

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

zum Thema:

Steuerungsmöglichkeiten an Berliner Lichtsignalanlagen/Ampeln

und **Antwort** vom 19. Juli 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Jul. 2017)

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 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. 18/11711
vom 3. Juli 2017
über Steuerungsmöglichkeiten an Berliner Lichtsignalanlagen/Ampeln

---

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

Frage 1:

Nach welchen Kriterien entscheidet die Verkehrslenkung Berlin, ob und wann eine Festzeitsteuerung, eine verkehrsabhängige Steuerung oder eine Steuerung auf Anforderung an einer Lichtsignalanlage erfolgt?

Antwort zu 1:

Die Festlegung der Steuerungsart einer Lichtsignalanlage (LSA) erfolgt durch die Verkehrslenkung Berlin auf Basis der bestehenden unterschiedlichen verkehrlichen Erfordernisse aller Verkehrsarten und der jeweiligen örtlichen Randbedingungen. Festgelegte Kriterien gibt es dazu nicht. Es handelt sich immer um Einzelfallentscheidungen unter Abwägung aller verkehrlicher Interessen. Die verschiedenen Steuerungsmöglichkeiten einer LSA ergeben sich aus den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA).

Frage 2:

Welche weiteren Steuerungsmöglichkeiten für Lichtsignalanlagen gibt es darüber hinaus?

Antwort zu 2:

Durch Festzeitsteuerungen, verkehrsabhängige Steuerungen und durch eine LSA-Steuerung auf Anforderung werden die unterschiedlichen Bedarfe einer LSA-Steuerung zur Realisierung eines sicheren und geordneten Verkehrsablaufes vollumfänglich abgedeckt.

Als Festzeitsteuerungen werden Steuerungen bezeichnet, die für bestimmte Tageszeiten für mehrere Stunden immer gleich laufende Programme schalten, zum Beispiel ein Tagesprogramm, ein Nachtprogramm, ein Frühspitzenprogramm und ein Spätspitzenprogramm, um dem tageszeitlich unterschiedlichen Verkehrsaufkommen jeweils gerecht zu werden. Hierbei handelt es sich um eine zeitplanabhängige Auswahl der Signalprogramme. Darüber hinaus werden in diesen Programmen die akustischen Freigabesignale für Blinde und Sehbehinderte, soweit diese vorhanden sind, nur auf deren Anforderung freigegeben. Diese Freigabe stellt eine Art der verkehrsabhängigen Steuerung dar.

Eine verkehrsabhängige Steuerung ist darüber hinaus eine Steuerung, die sich im Laufe eines festgelegten Zeitraumes (z.B. innerhalb eines Tages oder einer Woche) verändert oder von Verkehrsteilnehmenden beeinflusst wird, um dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen gerecht zu werden. Weitergehende verkehrsabhängige Steuerungen reagieren direkt auf das Verkehrsaufkommen der unterschiedlichen am Verkehr Teilnehmenden. Eine reine Fußgänger-LSA wird häufig auf Anforderung betrieben, damit sie nur dann schaltet, wenn für zu Fuß Gehende auch ein Querungsbedarf besteht. Hier gibt es die insbesondere zur Schulwegsicherung eingesetzte Variante der Sofortanforderung, bei der, nach Betätigung des Anforderungstasters, die Anlage sofort schaltet und der Fußverkehr bereits nach wenigen Sekunden sein Grün erhält. Alternativ kann diese Anforderungsschaltung auch in eine Koordinierung eingebunden werden, so dass die Fußgängerfreigabe nicht den Fahrzeugpulk innerhalb einer „grünen Welle“ für den Fahrverkehr unterbricht. Darüber hinaus gibt es in Berlin vereinzelt spezielle Schaltungen für zu Fuß Gehende, bei denen nach der Anforderung besondere Phasen mit einer verlängerten Fußgängergrünzeit geschaltet werden.

Die Beschleunigung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) erfordert in der Regel verkehrsabhängige Steuerungen. Die Busse und Straßenbahnen melden sich über Funk an der LSA an (und ab) und erhalten dann entweder eine vorgezogene oder verlängerte Freigabezeit oder auch eine eigene Sonderphase. Für den Fahrzeugverkehr bietet sich eine verkehrsabhängige Steuerung an, wenn das Verkehrsaufkommen starken Schwankungen unterliegt. So können beispielsweise Linksabbiegesignalisierungen, wie sie im Zusammenhang mit Straßenbahnen in Straßenmittellage vorkommen, nur auf Anforderung freigegeben werden, wenn kein starker oder nur sporadischer Linksabbiegeverkehr vorhanden ist. Eine Freigabezeit kann abgebrochen werden, wenn keine Fahrzeuge mehr auftreten, um Abbiegeverkehren oder der Nebenrichtung früher Grün zu geben. Ebenso kann eine Freigabe verlängert werden, wenn beispielsweise ein Stau auftritt.

Eine verkehrsabhängige Steuerung setzt zudem voraus, dass der vorhandene Verkehr, bzw. die Verkehrsteilnehmenden richtig erfasst werden können. Zur Anforderung von Verkehrsarten oder zur Bemessung von Verkehrsströmen müssen entsprechende Detektionsmöglichkeiten vorhanden sein, wie zum Beispiel Induktionsschleifen, eine Videodetektion, Anforderungstaster oder eine Funkanforderung. Gelegentlich sind hier bauliche Einschränkungen zur Montage von Erfassungseinrichtungen zu beachten, die gegebenenfalls die Möglichkeiten einer verkehrsabhängigen Steuerung einschränken.

Frage 3:

Wann wurde dieser Kriterienkatalog erarbeitet?

Frage 4:

Wer evaluiert in welchen Abständen den Kriterienkatalog?

Frage 5:

Wo ist der Kriterienkatalog veröffentlicht?

Antwort zu 3, 4 und 5:

Es gibt keinen erarbeiteten, evaluierten oder veröffentlichten Kriterienkatalog.

Frage 6:

Welche Kombinationen der Steuerung sind an den Berliner Lichtsignalanlagen möglich?

Antwort zu 6:

Im Ergebnis können alle in Beantwortung der Frage 2 genannten Steuerungsmöglichkeiten einer LSA, in Abwägung des jeweiligen Einzelfalles und der unterschiedlichen verkehrlichen Interessen, in einer Kombination angeordnet und realisiert werden.

Berlin, den 19.07.2017

In Vertretung

S t e f a n T i d o w
.....
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz