Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 17 770
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Sebastian Czaja (FDP)

vom 04. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Februar 2019)

zum Thema:
Ampelschaltungen im Land Berlin

und **Antwort** vom 14. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Feb. 2019)

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 Sebastian Czaja (FDP)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17770
vom 04.02.2019
über Ampelschaltungen im Land Berlin

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

Frage 1:
a) Wie viele Ampeln gibt es insgesamt im Land Berlin und b) wie viele davon werden nachts abgeschaltet?

Antwort zu 1:
In Berlin gibt es insgesamt 2.120 Lichtzeichenanlagen (LZA), davon werden rund 30 % nachts abgeschaltet.

Frage 2:
Aus welchem Grund werden nicht alle Ampeln auf gering befahrenden Straßenabschnitten im Land Berlin, auf denen die vorfahrtsregelnden Verkehrszeichen für die Steuerung des Nachtverkehrs ausreichend sind, ab 22 Uhr schrittweise ausgeschaltet?

Antwort zu 2:
In der Regel sollten Lichtzeichenanlagen (LZA) gemäß Ziffer VI der Verwaltungsvorschrift (VwV) zu § 37 Abs. 2 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) auch nachts in Betrieb gehalten werden. Sofern die Verkehrsbelastung nachts schwächer ist, empfiehlt es sich, für diese Zeit ein besonderes Signalprogramm zu wählen, das alle Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer möglichst nur kurz warten lässt. Nächtliches Ausschalten ist nur dann zu verantworten, wenn eingehend geprüft ist, dass auch ohne LZA ein sicherer Verkehr möglich ist. Auch die Richtlinien für Lichtsignal-anlagen (RiLSA) sehen grundsätzlich vor, dass LZA in der Regel ununterbrochen (Tag und Nacht) in Betrieb zu halten sind.
Unfalluntersuchungen haben gezeigt, dass eine durch das Abschalten deutlich erhöhte Unfallwahrscheinlichkeit besteht. Selbst für LZA, die beim zeitweisen Abschalten für längere Zeit unfallfrei bleiben, ergeben sich bei einer Betrachtung über mehrere Jahre hinweg dennoch erhöhte Unfallzahlen. Die entstehenden volkswirtschaftlichen Verluste können dadurch deutlich höher liegen als die bewertbaren Einsparungen und ein eventueller Nutzen im Hinblick auf die Nachtruhe von Anwohnern und die Flüssigkeit des Verkehrs.

Aus den o. g. Gründen werden die Betriebszeiten der LZA in jedem Einzelfall geprüft und festgelegt. Dabei wurden an 30 % der rund 2.120 LSA bereits Nachtabschaltungen vorgesehen. Eine großzügigere Abschaltung kann aus Verkehrssicherheitsgründen derzeit nicht befürwortet werden.

Frage 3:
Wie stellt der Senat sicher, dass die Ampelschaltung insbesondere zu Stoßzeiten nach Kriterien der Luftreinhaltung ausgerichtet wird?

Frage 4:
Welche Effekte und Auswirkungen durch eine sogenannte „Grüne Welle“ sieht der Senat a) im Hinblick auf die Luftverschmutzung sowie b) für einen optimierten Verkehrsfluss?

Antwort zu 3 und 4:
Grundsätzlich werden in Berlin die Lichtzeichenanlagen (LZA) auf durchgehenden Straßenzügen mit dem Ziel koordiniert geschaltet, den Verkehr so gut wie möglich fließen zu lassen und dadurch die verkehrlichen Immissionsbelastungen möglichst gering zu halten. Dementsprechend existieren für jeden lichtzeichengeregelten Knoten für die verschiedenen Tages- und Nachtzeiten an das unterschiedliche Verkehrsaufkommen angepasste Signalzeitenpläne, insbesondere für den morgendlichen und den nachmittäglichen Spitzenverkehr.
Leider ist es aus mathematischen Gründen nur in Ausnahmefällen möglich, eine sogenannte „Grüne Welle“ in beiden Fahrtrichtungen zu schalten. Das geht nur bei ganz bestimmten Abständen der Kreuzungen untereinander, die in einer gewachsenen Stadt wie Berlin nicht vorliegen. Wenn für eine Fahrtrichtung durchgängig eine "Grüne Welle" geschaltet wird, wird bereits die Gegenrichtung häufig bei Rot halten müssen.

Darüber hinaus sind für jede LZA im Einzelfall auch die örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten sowie verschiedene Zielvorstellungen zu berücksichtigen, welche zusätzlich Anforderungen an die Signalisierung stellen und teilweise nur schwer miteinander zu vereinbaren sind, z.B. Schulwegsicherheit, Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie allgemein geringe Wartezeiten für sämtliche Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer. Insofern ist ein flüssiger Verkehrsablauf nur eine von vielen Randbedingungen, welche in den Abwägungsprozess der verschiedenen Interessen und Zielvorstellungen einzubeziehen ist. Somit stellt jede LZA-Schaltung einen für die konkrete Örtlichkeit abgewogenen Kompromiss hinsichtlich der verschiedenen Anforderungen dar.

Frage 5:
Welche Zielstellungen verfolgt der Senat im Hinblick auf eine Ausweitung des optimierten Verkehrsflusses?

Antwort zu 5:
Die umzusetzenden politischen Zielvorstellungen sind im Berliner Mobilitätsgesetz (MobG) enthalten, wobei die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden besondere Beachtung erfährt.
Gleichwohl liegt dem Berliner Senat auch die Mobilität aller Verkehrsteilnehmenden am Herzen, so dass gemäß der gesetzlichen Vorgaben und Richtlinien eine Optimierung des Verkehrsflusses im Gesamtsystem angestrebt wird.
Hierbei ist zu berücksichtigen, dass sowohl an den lichtzeichengeregelten Knoten als auch auf den einzelnen Straßenzügen - nach Abwägung der verschiedenen Interessen - Schwerpunktsetzungen im Einzelfall erfolgen müssen, welche die Steuerung beeinflussen.

Zudem können Störungen auftreten, die Anpassungen der Geschwindigkeit (Bremsen, Halten, Beschleunigen) erfordern. Temporär auftretende Hindernisse, wie das Halten bzw. Parken in zweiter Reihe, können einen ungehinderten Verkehrsfluss erheblich beeinträchtigen.

Frage 6:
Verfolgt der Senat das Ziel, durch eine den Verkehrsfluss hemmende Ampelschaltung die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs einzuschränken?

Antwort zu 6:
Nein.

Berlin, den 14.02.2019

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz