Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 23 520
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Dirk Stettner (CDU)

vom 19. Mai 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Mai 2020)

zum Thema:

Ampelanlage an der Kreuzung Breite Straße/ Berliner Straße und Ossietzkystraße

und **Antwort** vom 09. Juni 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Jun. 2020)

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 Dirk Stettner (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/23520
vom 19. Mai 2020
über Ampelanlage an der Kreuzung Breite Straße/ Berliner Straße und Ossietzkystraße

---

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:
An der Lichtsignalanlage (Ampel) im Knotenpunkt Breite Straße, Berliner Straße, Ossietzkystraße wurden jüngst sowohl bauliche Änderungen als auch Anpassungen der Programmierung (Umlaufzeiten) vorgenommen. Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat von Berlin:

Frage 1:

Aus welchem Grund und in wessen Auftrag wurden die oben genannten Änderungen an der Lichtsignalanlage vorgenommen?

Antwort zu 1:

Die Lichtsignalanlage ist im Zuge des Modernisierungsprogramms im Auftrag der Abteilung VI Verkehrsmanagement der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz verändert worden. Bei diesem Programm werden veraltete Steuergräte von Lichtsignalanlagen (LSA) gegen neue getauscht und die Signalgeber durch moderne LED-Technik ersetzt. Das Alter der betroffenen Anlagen liegt in der Regel zwischen 15 und 20 Jahren. Da sich sowohl die gesetzlichen Grundlagen als auch die technischen Vorgaben im Land Berlin seit der letzten Programmierung der zu modernisierenden LSA zwischenzeitlich geändert haben, werden die Grundlagen der verkehrstechnischen Berechnungen jeweils überprüft und gegebenenfalls Anpassungen an den Signalprogrammen vorgenommen.
Die neuen Anforderungen an die LSA hinsichtlich der Freigabezeiten der zu Fuß Gehenden gemäß dem Berliner Mobilitätsgesetz erforderten im vorliegendem Fall an der Einmündung Breite Str. / Berliner Str. in Berlin Pankow aufgrund der Größe des Knotenpunkts einen erheblichen zeitlichen Mehrbedarf gegenüber der vorherigen Situation. Ferner bestand auch für die Abwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) Optimierungsbedarf in der Straßenraumaufteilung in der Berliner Straße. Aus diesem Grund und unter Berücksichtigung aller vorliegenden Anforderungen (zu Fuß

Gehende, Radfahrende, Busse und Straßenbahnen) erforderte der Umfang der einzelnen Freigabezeitreduzierungen eine Erhöhung der Umlaufzeiten der Programmzyklen. Zur Kompensation wurde daher angestrebt, verkehrstechnische Randbedingungen auf baulichem Wege zu verändern. Der Einbau des zusätzlichen Signalquerschnitts (Fahrradampel) für den Radverkehr zur zeitlichen Verkürzung des Räumvorgangs war dabei eine solche Maßnahme. Eine weitere Maßnahme (Sperrfläche) separiert den links abbiegenden Fahrverkehr vom Straßenbahnverkehr, um beide Vorgänge betrieblich gleichzeitig stattfinden lassen zu können.

Frage 2:

Aus welchem Grund wurde im Bereich des Pankower Angers auf Höhe der Berliner Straße/ Ossietzkystraße eine weitere Fahrradampel installiert?

Antwort zu 2:

Die zusätzliche Fahrradampel ist eine Konsequenz daraus, dass die gemeinsame Freigabe mehrerer Fahrrelationen in einen Querschnitt nicht zulässig ist, solange den Verkehrsbeziehungen keine gesicherte eigene Verkehrsanlage bzw. kein gesicherter eigener Fahrstreifen zur Verfügung steht.

Den Radfahrenden (Linksabbiegende aus der Breiten Str. Ost und Querende aus der Ossietzkystr.) steht in der Ausfahrt der Berliner Straße ein Schutzstreifen zur Verfügung, der durch abbiegende Verkehre überfahrbar ist und daher keine gesicherte eigene Verkehrsfläche darstellt. Da die Abbiegenden durch die erforderliche Sperrfläche in den rechten Fahrstreifen der Berliner Straße fahren, kann der Fahrverkehr die Radverkehrsanlage in der Knotenausfahrt überfahren und damit eine Behinderung/Gefährdung der Radfahrenden verursachen.
Aus diesem Grund ist die Absicherung der Radfahrenden gegen die von Osten kommenden Linksabbiegenden zwingend erforderlich.
Die Länge des Räumweges über die Kreuzung bzw. der Zeitbedarf dafür macht es im Rahmen zumutbar langer Signalprogramme unmöglich, die beiden Verkehrsgruppen nacheinander zu schalten.

Frage 3:

Wie ist diese Fahrradampel hinsichtlich der Durchlässigkeit (Leistungsfähigkeit) für Radfahrer in der Relation Ossietzkystraße-Berliner Straße zu bewerten? (Senkt oder erhöht sie die Leistungsfähigkeit des Knotens im Vergleich zum vorherigen Zustand.)

Antwort zu 3:

Die zusätzlichen Anforderungen an die Querung der Sehbehinderten führen im Zusammenspiel mit dem unter der Antwort zu 2. geschilderten Konflikt zu einer Reduktion der Durchlassfähigkeit der Radfahrenden in der Nord-Süd-Relation, erhöht aber die Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens.

Frage 4:

Aus welchem Grund sind an der genannten Stelle die markierten Fahrradwege (Angebotsstreifen) so angeordnet, dass der links in die Breite Straße (Richtung Damerowstraße) abbiegende Radverkehr rechts neben dem geradeaus verlaufenden Verkehr Richtung Berliner Straße aufgestellt wird? Wie ist dies hinsichtlich der Verkehrssicherheit zu bewerten?

Antwort zu 4:

Die indirekt linksabbiegenden Radfahrenden werden wie an den meisten Kreuzungen in Berlin rechts neben dem geradausfahrenden Radverkehr aufgestellt. Dies stellt die Standardlösung dar und wurde im Vergleich zum Bestand nicht verändert.
Die Radfahrenden haben den neuen Signalquerschnitt zu passieren und stellen sich vor der Zufahrt Breite Straße West auf, um auf das hierfür vorhandene Signal vor dem von Westen kommenden Fahrverkehr indirekt links abzubiegen.
Allgemein bietet die Knotenpunktgeometrie nur im Eckbereich zwischen den orthogonal kreuzenden Zu- und Abfahrten einen sicheren Aufstellbereich für Radfahrende, die in der Regel noch umfangreiches Verkehrsaufkommen der Geradeausrichtung an sich vorüberziehen lassen müssen, bevor ihnen die eigene Freigabe die querende Abfahrt ermöglicht. Ferner stellt das Aufstellen am Fahrbahnrand per se ein höheres Sicherheitsempfinden während dieser Wartezeit dar, als es in umgekehrter Anordnung zwischen Rad- und Fahrverkehr möglich wäre.

Frage 5:

Welche Aufstellkapazität steht Radfahrern in der Mitte der Kreuzung (vor der neuen Ampel) im Bereich der rot markierten Fläche zur Verfügung?

Antwort zu 5:

Zunächst muss richtiggestellt werden, dass die Radverkehrsanlage derzeit nicht rot markiert ist. Die Aufstellkapazität entspricht den baulichen Gegebenheiten von etwa acht Metern Länge und etwa zwei Metern Breite der Radfurt. Je nach Art des Fahrrads, kann die Anzahl der sich aufstellenden Fahrräder variieren. In der Regel sollten sich hier etwa acht Fahrräder aufstellen können, ohne andere Verkehrsströme zu behindern.

Frage 6:

Genügt diese Kapazität, um den Bedarf in den Spitzenstunden zu decken?

Antwort zu 6:

Genaue Zahlen zum Verkehrsaufkommen im Radverkehr sowie Prognosen zum zukünftigen Radverkehrsaufkommen liegen nicht vor. Aktuell können durch das veränderte Verkehrsaufkommen keine validen Erhebungen durchgeführt werden.

Frage 7:

Wie wird verhindert, dass sich aufgrund fehlender Aufstellkapazitäten ein Rückstau in den Bereich der Straßenbahntrasse bildet?

Antwort zu 7:

Die Benutzung aller Verkehrsanlagen unterliegt der Beachtung der StVO. Im Rahmen dieser gilt §11 Abs.1 für alle Verkehrsteilnehmenden: „*Stockt der Verkehr, darf trotz Vorfahrt oder grünem Lichtzeichen nicht in die Kreuzung oder Einmündung eingefahren werden, wenn auf ihr gewartet werden müsste.*“
Alternativ müsste die Freigabe auch am nördlichen Radquerschnitt verringert werden. Dies hätte jedoch zur Folge, dass die Freigabe des parallel laufenden Fußverkehrs früher beginnt und ggf. später endet als die des Radverkehrs. Solche Effekte führen dann in der Regel zur Missachtung der versetzt schaltenden Signalgruppe, weswegen hier auf einen parallelen Beginn geachtet wird.

Frage 8:

Sind die Änderungen der Lichtsignalanlage auf die Umwandlung der Ossietzkystraße in eine Fahrradstraße (gem. Beschluss auf Drucksache VIII-0514) zwischen dem Bezirksamt Pankow, Abteilung Stadtentwicklung und Bürgerdienste, und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abgestimmt? Wenn ja, inwiefern? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 8:

Wie schon in den Antworten zu 1 und 2 geschildert, begründen sich die Anpassungen auf den erhöhten Anforderungen an die Signalisierung der zu Fuß Gehenden im Zusammenspiel mit zu berücksichtigenden Sicherheitsaspekten im Rahmen der Modernisierung dieser Lichtsignalanlage. Die dargestellte Steuerung der Lichtsignalanlage bietet im Rahmen der gewählten maximalen Umlaufzeiten zu allen Tageszeiten keine Reserven hinsichtlich der Begünstigung des Radverkehrs und vor allem nicht die Möglichkeit der Querung ohne zusätzlichen Halt.
Die Umwandlung der Ossietzkystr. kann unter den derzeitigen baulichen und organisatorischen Rahmenbedingungen keine gesonderte Berücksichtigung finden.

Es wird derzeit geprüft, welche Möglichkeiten bestehen, die aktuelle Situation zu verbessern und die Sicherheit sowie den Komfort der von Norden querenden Radfahrenden miteinander zu verbinden.

Es wird aber auch darauf hingewiesen, dass zum einen die bestehenden organisatorischen Randbedingungen des Knotenpunktes nicht einer optimalen Verkehrsabwicklung von Fahrverkehr, zu Fuß Gehenden und Radfahrenden geschuldet sind, sondern sich mehr aus der historischen Situation sowie der Trassierung des Gleisnetzes ergeben haben. Zum anderen müssen Veränderungen in den angebundenen Streckennetzen konzeptionell die angeschlossenen Knotenpunkte mit einschließen, was in der Regel dann auch mit erheblichen Mehraufwendungen an Finanzmitteln verbunden ist. In der vorliegenden Form handelt sich die Radverkehrssignalisierung lediglich um eine

Angebotsplanung für durchschnittlich auftretende Verkehrsstärken.

Berlin, den 09.06.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz