Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 24 178
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Florian Kluckert (FDP)

vom 08. Juli 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Juli 2020)

zum Thema:
Ampelschaltung Prellerweg Teil 2

und **Antwort** vom 30. Juli 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Aug. 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 Florian Kluckert (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/24178
vom 08. Juli 2020
über Ampelschaltung Prellerweg Teil 2

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:
Bei den Verkehrsampeln Prellerweg direkt an der Bushaltestelle „S-Bahnhof Priesterweg“ sowie am Prellerweg Ecke Sembritzkistraße können Fußgänger das Grünlicht per Druck-Taster anfordern, wenn sie die Straße überqueren möchten. In meiner Schriftlichen Anfrage Nr. 18/19007 vom 23. Mai 2019 räumt die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ein, dass die Ampelschaltung seit dem 25. September 2018 in einer Fußgänger-Daueranforderung ohne Steuerung über die Druckknöpfe erfolgt. Ferner teilt sie unter Frage 6 mit, dass die dafür verantwortliche fehlende Kabelverbindung bis Ende Juli 2019 wiederhergestellt sein wird und kurzfristig danach die verkehrsabhängige Steuerung wieder in Betrieb genommen wird.

Frage 1:

Warum funktioniert ein Jahr später und nach nunmehr fast 2 Jahren insgesamt die verkehrsabhängige Schaltung immer noch nicht?

Antwort zu 1:

Die fehlende Kabelverbindung zwischen den Lichtsignalanlagen (LSA) Prellerweg / Priesterweg und Prellerweg / Röblingstraße wurde zu Ende September 2019 hergestellt und baulich abgenommen. Das Zusammenspiel der beiden LSA unterlag jedoch weiterhin technischen Störungen. Die beauftragte Signalbaufirma hat zur Fehleranalyse die Daten der beiden Anlagen separat aufgezeichnet, um diese auszuwerten. Hierbei sind der beauftragten Signalbaufirma Fehler in der Durchführung unterlaufen, die Wiederholungen der Aufzeichnung inklusive der Auswertung erforderlich machten, allerdings ohne dass diese Analysen zu einem Ergebnis führten.
Der Zugriff auf die für eine Fehlerbehebung relevanten Daten der ursprünglichen Ingenieurs-Planung sowie die darin eingebundenen Ingenieur-Dienstleister besteht nicht mehr.
Vor diesem Hintergrund der nicht hinnehmbaren Langwierigkeit des Prozesses und des Vorliegens nicht-behebbarer technischer Probleme ist durch die mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz nunmehr eine Überplanung beauftragt worden. Diese wäre angesichts der neuen Spureinteilungen entlang des Prellerwegs infolge der Einrichtung von Protected-Bike-Lanes ohnehin erforderlich gewesen, so dass die Koppelung der Überplanung auch wirtschaftlich sinnvoll ist. Des Weiteren wird im Zuge der

Überplanung auch den gesteigerten Ansprüchen des Fußverkehres auf das inzwischen gültige Niveau gemäß Mobilitätsgesetz angemessen Rechnung getragen.

Frage 2:

Hält der Senat es für erforderlich, dass eine Ampel nachts alle 17 Sekunden, tags alle 20 Sekunden (laut Auskunft des Senats aus Frage 3) auf „rot“ springt, obwohl kein Fußgänger die Straße überqueren will?

Antwort zu 2:

Der Senat ist einer sicheren Regelung für aller Verkehrsteilnehmenden im Rahmen der hierfür geltenden Regularien verpflichtet. Im Fall von Lichtsignalanlagen in Festzeitbetrieb ist dabei die ausreichende Freigabe jeder Signalgruppe unabhängig von deren tatsächlichem Bedarf im Sinne von Anwesenheit oder aktueller Bemessung vorzusehen.

Frage 3:

Stellt der dadurch künstlich verursachte Stau eine unnötige und vermeidbare Abgasbelastung der Umwelt dar?

Antwort zu 3:

Nachteilige Konsequenzen aus den Regularien von Festzeitsteuerungen für jeweils nicht freigegebene Verkehrsgruppen sind unvermeidlich. Die Vermeidung der betrieblichen Nachteile im Sinne der Fragestellung erfordert eine entsprechende verkehrsabhängige Steuerung mit Busbeschleunigung, die für diese Anlage nach wie vor vorgesehen ist (vgl. Antwort zu Frage 1).

Frage 4:

Wie bewertet der Senat die Tatsache, dass durch das Wegnehmen einer Fahrspur für einen Radweg vor ca. 3 Wochen die Autofahrer und der BVG-Bus nun oftmals mehrere Ampelphasen benötigen, um beide Ampel an dieser Stelle zu passieren, obwohl kein einziger Fußgänger die Straße überqueren möchte?

Antwort zu 4:

Die grundsätzliche Entscheidung zur Spurreduzierung ist der Notwendigkeit geschuldet, dem Radverkehr in Berlin bei der Flächenzuweisung im öffentlichen Raum ein größeres Gewicht einzuräumen, insbesondere dann, wenn sich dadurch die Sicherheits-Situation für den Radverkehr verbessert. Diese Konsequenz aus der angestrebten Verkehrswende kann bei der konkreten Umstellung zu Nachteilen für andere Verkehrsgruppen führen, die jedoch in Hinblick auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit in Kauf genommen werden. Für die Lichtsignalanlage ist eine verkehrsabhängige Steuerung mit Busbeschleunigung vorgesehen. Mittelfristig wird von einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) ausgegangen, wonach auch die Egalisierung der beschriebenen Symptome erwartet wird.

Frage 5:

Wann hat der Senat an dieser Stelle zuletzt kontrolliert, ob sich Radfahrer an das unnötige rote Signallicht der Ampel auch tatsächlich halten?

Antwort zu 5:

Die letzte gezielte polizeiliche Kontrolle hinsichtlich des Fehlverhaltens von und gegenüber Radfahrenden im Bereich des Prellerwegs wurde am 25. Juli 2018 durchgeführt.

Frage 6:

Ist der am Prellerweg künstlich verursachte Stau beabsichtigt oder auf Unfähig- bzw. Untätigkeit des Senates zurückzuführen?

Antwort zu 6:

Siehe Antworten zu den Fragen 1, 3 und 4.

Frage 7:

Was wird der Senat jetzt konkret unternehmen, um den dort künstlich verursachten Stau schnellstmöglich zu beseitigen und wann wird dies erfolgen?

Antwort zu 7:

Der Senat hat mit der Beauftragung einer Neu-Planung der verkehrsabhängigen Steuerung bereits reagiert. Die Umsetzung soll nach aktueller Planung innerhalb eines halben Jahres erfolgen.

Berlin, den 30.07.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz