Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 24 999
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Frank Jahnke (SPD)

vom 17. September 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. September 2020)

zum Thema:

Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Ampeln in Berlin durch neue Signalisierung?

und **Antwort** vom 06. Oktober 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Okt. 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 Frank Jahnke (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/ 24 999
vom 17. September 2020
über Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger an Ampeln in Berlin durch neue Signalisierung?

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

Frage 1:

Wie beurteilt der Berliner Senat die in zahlreichen europäischen Städten eingesetzten Ampeln für Fußgänger, bei der zusätzlich zur Signalfolge Grün – Rot – Grün zusätzliche Informationen zur Restrot-Restgrün- Anzeige den Verkehrsteilnehmern durch Anzeigetafeln in Sekunden (als Count Down) übermittelt werden, hinsichtlich der Wirkung auf die Verkehrssicherheit?

Frage 3:

Trifft es zu, dass durch Anzeige der Wartezeit ungeduldige Fußgänger eher davon abgehalten werden, bei Rot die Straße zu überqueren und sich in Gefahr zu begeben?

Frage 4:

Wurden Fußgänger befragt, ob durch die Anzeige der Restrot-Zeit die Wartezeit als erträglicher empfunden wird?

Antwort zu 1, 3 und 4:

Die Nutzung von Restrot- bzw. Restgrün-Anzeigen weist Vor- und Nachteile auf.
Die Vorteile der zusätzlichen Informationen liegen darin, dass ein geringerer Konzentrationsbedarf der zu Fuß Gehenden beim Wechsel von Rot auf Grün besteht und dies zu einer größeren Gelassenheit der Passanten führen kann. Die Anzahl der Rotlaufenden kann reduziert werden. Hohe Restrot-Werte können die Anzahl der bei Rot Gehenden jedoch auch deutlich erhöhen. Zudem ist die genaue Anzeige der Warte- bzw. Freigabezeit nur bei Festzeitsteuerung möglich. Speziell bei der Bevorrechtigung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) können die Werte zum Teil erheblich schwanken, z. B. bei Einschub von ÖPNV-Sonderphasen bzw. Phasentausch. Dies kann zur Verwirrung der wartenden zu Fuß Gehenden führen.

Da der Großteil der Lichtsignalanlagen (LSA) in Berlin über eine verkehrsabhängige Steuerung, meist auch mit ÖPNV-Bevorrechtigung, verfügt und die noch bestehenden Festzeitsteuerungen in den nächsten Jahren durch verkehrsabhängige Steuerungen ersetzt werden, bietet sich die genannte Signalisierung in Berlin nicht an. Daher wurde sie im Modellprojekt „Fußgängerfreundliche Ampeln“ der Fußverkehrsstrategie für Berlin auch nicht getestet. Eine Beurteilung der Fußverkehrssicherheit für Berlin kann dementsprechend nicht erfolgen. Ebenso wurden zu Fuß Gehende diesbezüglich nicht befragt.

Frage 2:

Erinnere ich mich richtig, dass es u.a. in Charlottenburg-Wilmersdorf im Rahmen der Entwicklung der Fußgängerstrategie hierzu Pilotprojekte gab? Wie waren die Ergebnisse? Sind diese veröffentlicht und warum werden diese Ampeln nicht weiterverbreitet? Gibt es hierzu Ergebnisse der Unfallforschung des Bundes?

Antwort zu 2:

Im Rahmen des Modellprojektes 4 „Fußgängerfreundliche Ampeln“ der Fußverkehrsstrategie für Berlin wurden in den Jahren 2012 und 2013 über einen Zeitraum von je 12 bis 18 Monaten drei Pilotprojekte zur Verbesserung der Fußverkehrssignalisierung getestet. Nach umfassenden Analysen wurden die Signalisierungsformen „Grünblinken“, „Rotblinken“ und „Countdown-Signal“ erprobt und Ausnahmegenehmigungen bei der obersten Straßenverkehrsbehörde beantragt.
Das „Grünblinken“ (die letzten drei Sekunden der Freigabezeit blinken Grün) wurde an den Knotenpunkten Straße des 17. Juni / Yitzhak-Rabin-Straße, Paulstraße / Lüneburger Straße und Holzmarktstraße / Alexanderstraße (alle im Bezirk Mitte) getestet. Das „Rotblinken“ (mindestens die Hälfte der Räumzeit wird durch blinkendes Rot angezeigt) wurde an der Lietzenburger Straße / Joachimsthaler Straße (Charlottenburg-Wilmersdorf), Französische Straße / Charlottenstraße (Mitte) und Kaiser-Friedrich-Straße - Lewishamstraße / Stuttgarter Platz (Charlottenburg-Wilmersdorf) erprobt. An den Knotenpunkten Kurfürstendamm / Leibnizstraße / Olivaer Platz (Charlottenburg-Wilmersdorf), Hohenzollerndamm / Fehrbelliner Platz (Charlottenburg-Wilmersdorf) und Brunnenstraße / Anklamer Straße (Mitte) wurde das „Countdown-Signal“ (leuchtendes Trapez, welches mit fortschreitender Räumzeit abnimmt) getestet.
Die Untersuchung der Pilotprojekte wurde als „Vorher-Nachher-Untersuchung“ durchgeführt. Im Gesamtergebnis (subjektive und objektive Kriterien) ist festzuhalten, dass das „Rotblinken“ besser abschneidet, als die bestehende Signalisierung „Rot-Grün“. Das „Grünblinken“ sowie das „Countdown-Signal“ sind im Vergleich zur bestehenden Fußverkehrssignalisierung schlechter zu bewerten.

Die Ergebnisse sind im Bericht „Fußverkehrsstrategie für Berlin Modellprojekt 4 - Überprüfung der Grundsätze für eine fußverkehrsfreundliche Steuerung von Lichtsignalanlagen“ veröffentlicht. Dieser kann über den Internetauftritt der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) eingesehen werden (www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/mobilitaetsgesetz/fussverkehrsstrategie/).

Die Auseinandersetzung mit den Ergebnissen des Modellprojektes hat deutlich gemacht, dass es insbesondere für die objektive Bewertung der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit weiterer Untersuchungen bedarf. Nach Abschluss des Modellprojektes hat die SenUVK im Jahr 2016 daher eine Empfehlung an die zuständigen Stellen des

Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ausgesprochen, das sogenannte „Rotblinken“ auch bundesweit zu erproben und ggf. in die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufzunehmen. Dem Senat ist jedoch nicht bekannt, ob das BMVI eigene Modellversuche zum Thema „Fußgängerfreundliche Ampeln“ durchführt. Da die getesteten Signalschaltungen nicht mit der StVO sowie teilweise auch nicht mit internationalem Recht (Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen) vereinbar sind, ist eine zeitnahe, flächenhafte Anwendung der getesteten Signale in Berlin nicht zu erwarten.

Mit dem Abschluss des Versuchs erloschen auch die Ausnahmegenehmigungen für die erprobten Signalisierungen. Die Lichtsignalanlagen mit Rot- und Grünblinken wurden daher wieder auf die herkömmliche Signalisierung umgestellt. Die Countdown-Signale werden im Zusammenhang mit Instandsetzungsarbeiten an den Lichtsignalanlagen in den nächsten Jahren sukzessive außer Betrieb genommen.

Es wird davon ausgegangen, dass mit der „Unfallforschung des Bundes“ die „Unfallforschung der Versicherer (UDV)“ gemeint ist. Es ist bekannt, dass die UDV Untersuchungen zur Signalisierungsform „Diagonalgrün“ durchgeführt hat. Ergebnisse zu weiteren Signalisierungsformen für zu Fuß Gehende sind hingegen nicht bekannt.

Frage 5:

Wie beurteilt der Senat das in holländischen Städten verbreitete Grünblinken kurz vor Ende der Grünphase als Zusatzinformation?

Antwort zu 5:

Das „Grünblinken“, wie es in niederländischen Städten verbreitet ist, wurde im Rahmen des oben genannten Modellprojektes im Land Berlin an drei Knotenpunkten erprobt. Von den drei Pilotprojekten schnitt das „Grünblinken“ unter Einbeziehung der subjektiven und objektiven Kriterien am schlechtesten ab.

Frage 6:

Welche Erfahrungen und Forschungsergebnisse liegen zu rundherum grünen Ampeln vor? Warum gibt es außer an der Kochstraße in Berlin nicht weitere solcher Ampeln, wie es in vielen Metropolen üblich ist?

Antwort zu 6:

Das Rundum-Grün an Lichtsignalanlagen bietet eine konfliktfreie Signalisierung von Kraftfahrzeugen und zu Fuß Gehenden. Insofern bietet sich diese Einrichtung für Knotenpunkte mit starken Abbiegeströmen und starken Fußgängerströmen an. Da für die zu Fuß Gehenden eine eigene Freigabe geschaltet wird, ergeben sich an einer Kreuzung mindestens drei zu signalisierende Phasen (Kfz-Hauptrichtung, Kfz-Nebenrichtung, zu Fuß Gehende). Damit muss die Umlaufzeit, also die Zeit von einem Grünbeginn bis zum nächsten, entsprechend hoch gewählt werden, was wiederum zu längeren Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmenden führt.
In Berlin wurde an der Kreuzung Kochstraße/ Friedrichstraße eine Test-Anlage mit einer Rundum-Grün-Schaltung installiert. An dieser relativ kleinen Kreuzung beträgt die Umlaufzeit bereits 90 Sekunden, wodurch die Wartezeit insbesondere für nicht lange warten wollende zu Fuß Gehende zu hoch ist. Insofern sollte diese Schaltung nur für sehr

kompakte Knotenpunkte gewählt werden. Auf Grund der Erfahrungen bezüglich der hohen Wartezeiten an der Test-Anlage ist derzeit nicht geplant, in Berlin weitere Rundum-Grün-Schaltungen einzusetzen.

Frage 7:

Wie viele Ampeln gibt es zurzeit in Berlin und wie viele davon sind auf eine Querungsgeschwindigkeit der Fußgänger von 1,0 m/sec bzw. auf höhere Geschwindigkeiten programmiert? Wie viele Ampeln gibt es in Berlin, die auf noch niedrige Geschwindigkeiten zur Rücksicht auf Senioren und mobilitätseingeschränkte Personen programmiert sind?

Antwort zu 7:

In Berlin werden aktuell 2.130 stationäre Lichtsignalanlagen betrieben. Bereits seit mehreren Jahren gilt für die Planung von Lichtsignalanlagen die grundsätzliche Vorgabe, dass die Dauer der Grünzeit für den Fußverkehr an Hand der Furtlänge und der Gehgeschwindigkeit von 1,0 m/s berechnet werden soll. Gleichwohl existiert keine Datengrundlage auf der ausgewertet werden könnte, bei welchen in den letzten Jahren durchgeführten LSA-Projekten die Grünzeiten für den Fußverkehr angepasst oder auf welcher Grundlage diese bestimmt wurden. Die Frage kann somit nicht (vollständig) beantwortet werden.

Berlin, den 06.10.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz