

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)

vom 24. November 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. November 2021)

zum Thema:

Intelligente Verkehrslenkung

und **Antwort** vom 09. Dezember 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Dez. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10201
vom 24. November 2021
über Intelligente Verkehrslenkung

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

Frage 1:

Wie viele Systeme intelligenter Verkehrslenkung gibt es in Berlin und wo (z.B. digitales Parkplatzmanagement, Richtgeschwindigkeit für grüne Welle, etc.)?

Frage 3:

Welche Gebiete/Strecken wurden bisher identifiziert, um dort mit Hilfe intelligenter Verkehrslenkung den Verkehrsfluss erheblich zu verbessern oder die Verkehrsbelastung zu verringern?

Frage 4:

An welchen dieser Orte ist bereits eine Umsetzung von Maßnahmen vorgesehen und gibt es hierfür bereits Zeitpläne?

Antwort zu 1, 3 und 4:

Der Begriff „intelligente Verkehrslenkung“ ist nicht eindeutig definiert und die Anfrage lässt keine Eingrenzung erkennen. Die untenstehende Auflistung enthält daher Systeme, die nach Ansicht des Senats mit der Anfrage gemeint sein könnten, weil in gewissem Umfang eine von veränderbaren Rahmenbedingungen und vordefinierten Schritten abhängige Reaktion mit dem Ziel erfolgt, dynamisch auf Verkehrsabläufe Einfluss zu nehmen. Dabei wird allerdings von einer Automatisierung ausgegangen, die mit dem Begriff von „intelligenten“ Maßnahmen insoweit nicht vollständig übereinstimmt. Aufgelistet sind Projekte, die in der Verantwortung des Senats liegen oder an denen der Senat beteiligt ist.

- Von den über 2.100 Lichtsignalanlagen im Land Berlin sind mehr als zwei Drittel der Anlagen mit verkehrsabhängigen Steuerungen ausgestattet, die sowohl Freigabezeit-Umverteilungen je nach Verkehrsbelastungen vornehmen, als auch über eine Priorisierungs-Beeinflussung für Fahrzeuge des Öffentlichen Personennahverkehrs - ÖPNV (Straßenbahnen und Busse) verfügen. Dabei gibt es diverse Örtlichkeiten, an

denen eine lokale Ausbalancierung der Eingriffe durch direkte Kommunikationsverbindungen zwischen den meist dicht beieinanderliegenden Anlagen vorgenommen wird.

- Es existieren gegenwärtig vier Steuerungen für Lichtsignalanlagen, bei denen detektierte Verkehrsmengen zur Darstellung einer Gesamtverkehrslage zentral ausgewertet und daraufhin automatisch Programmwechsel zur Bewältigung höherer Verkehrsbelastungen aktiviert werden. Aktiv sind die Steuerungen im Bereich der Messe Berlin, am Großen Stern und im Bereich der Joachim-Tiburtius-Brücke in Steglitz-Zehlendorf. Noch vor der Inbetriebnahme befindet sich eine Steuerung im Bereich Seestraße/Beusselstraße.
- Als Forschungsprojekt zum umweltverträglichen Verkehrsmanagement befindet sich seit ca. fünf Jahren eine „Umweltsensitive Steuerung“ im Bereich der Invalidenstraße/Chausseestraße in Betrieb, die bei Grenzwertüberschreitungen durch Abbiegeverbote die Führung des Kfz-Verkehrs über eine alternative, Route zum Ziel hat.
- Im Bereich des Tiergartentunnels reagieren zur Gewährleistung der Sicherheit im Tunnel die Wechselwegweisung und die Lichtsignalanlagen an den Ausfahrten auf Sperrungen der Tunnelzufahrten mit alternativen Programmen.
- Auf der Heerstraße existiert eine Fahrstreifensignalisierung (Dauerlichtzeichen) zwischen Theodor-Heuss-Platz und Pichelsdorfer Str. zur lastrichtungsbezogenen Fahrstreifenfreigabe in Festzeitsteuerung einschl. der Anzeige einer empfohlenen Fahrgeschwindigkeit zur Nutzung der „Grünen Welle“.
- Das Parkleitsystem Messe/Olympiastadion verweist bei Großveranstaltungen auf Parkplätze mit freien Kapazitäten im Umfeld des Veranstaltungsortes (Messe oder Olympiastadion, ggf. Waldbühne) und leitet den Parksuchverkehr je nach Anreiserichtung zum nächstgelegenen Parkplatz. Die elektronischen Hinweisschilder sind auf den Zuwegungen ab den korrespondierenden Anschlussstellen der A100 sowie im Bereich Masurenallee/Kaiserdamm/Heerstraße angeordnet und werden dynamisch gemäß den zur Verfügung stehenden Kapazitäten geschaltet. Bei Messeveranstaltungen mit entsprechend hoher Nachfrage wird außerdem zum Parkplatz Olympiastadion geleitet und auf einen durch die Messe im Vorfeld organisierten Shuttleservice hingewiesen.
- Im Projekt AIRVIS wird eine intermodale Verkehrlenkung im Südosten der Stadt betrieben, um insbesondere die Zielführung zum Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) zu sichern.
- Ergänzend zu den Verkehrlenkungsmaßnahmen werden durch die Verkehrsinformationszentrale (VIZ) die Verkehrsteilnehmenden mittels Informationstafeln im Straßenland, Internetseiten, Social-Media-Kanälen und E-Mail-Newslettern umfangreich über die aktuelle und prognostizierte Situation im Stadtgebiet informiert. Hierfür bedient sich die VIZ umfangreicher Daten, zum Beispiel aus stationären Verkehrsdetektoren, die Auskunft über Anzahl und Geschwindigkeit des Verkehrs an 220 Messquerschnitten liefern, sowie über Floating-Car-Daten, welche die aktuelle Verkehrslage im gesamten übergeordneten Straßennetz und auch auf viz.berlin.de abbildet.

Frage 2:

An welchen Projekten zu Themen der intelligenten Verkehrslenkung war das Land Berlin seit 2016 beteiligt und in welcher Form?

Antwort zu 2:

Aufgrund der in der Antwort zu Frage 1 beschriebenen begrifflichen Unklarheit ist eine umfassende Beantwortung nicht möglich.

Die Beteiligung an den Forschungsprojekten DIGINET und SAFARI diente der Weiterentwicklung des automatisierten Fahrens und wurde an den Schnittstellen zu den Lichtsignalanlagen sowie bezüglich der Streckenführungen und Kartenmaterialien durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz begleitet. Das Nachfolge-Projekt „Shuttles & Co.“ baut auf neuen Schnittstellen zu Systemen der Verkehrstelematik auf, die einen Ersatz für eine physikalische Erfassung der Fahrzeuge sowie digitale Funkerfassungen bieten und durch Prognosen hinsichtlich der Lichtsignalanlagen umweltschonende Annäherungsgeschwindigkeiten empfehlen. Hierzu sind im Jahr 2022 im Bereich Berliner Straße in Tegel entsprechende Versuche vorgesehen.

Frage 5:

Welche finanziellen Mittel stehen hierfür zur Verfügung?

Antwort zu 5:

Es sind keine Haushaltsmittel speziell bzw. ausschließlich für den Zweck intelligente Verkehrslenkung veranschlagt. Die Finanzierung einzelner Projekte ist im Rahmen der Haushaltswirtschaft durch entsprechende Prioritätensetzung möglich, u.U. auch unter Inanspruchnahme von Drittmitteln.

Berlin, den 09.12.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz