

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Christian Hochgrebe (SPD)

vom 30. März 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. April 2022)

zum Thema:

Verlängerung der Grünphasen von Lichtsignalanlagen

und **Antwort** vom 25. April 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. April 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Christian Hochgrebe (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11572
vom 30. März 2022
über Verlängerung der Grünphasen von Lichtsignalanlagen

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

Frage 1:

Wie viele Sekunden Grünphase gelten allgemein als ausreichend, um eine Straße zu überqueren?

Antwort zu 1:

In den bundesweit einheitlichen Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RILSA) wird eine Mindestgrünphasenlänge von 5 Sekunden für den Fußverkehr empfohlen. An jede Grünphase schließt sich eine Räumzeit an, die gewährleistet, dass auch eine Person, die erst in der letzten Grünsekunde die Fahrbahn betritt, diese noch gefahrlos überqueren kann, bevor der Fahrzeugverkehr Grün erhält. Insofern ist stets sichergestellt, dass die Straße sicher überquert werden kann. Zur Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls für die zu Fuß Gehenden wird nach den aktuellen Planungsvorgaben des Landes Berlin die Grünzeit einer einzelnen Furt so bemessen, dass 2/3 der Furtlänge zurückgelegt werden können. Bei aufeinanderfolgenden baulich getrennten Furten soll die in Laufrichtung zweite Furt bis zur Hälfte bei Grün erreicht werden.

Frage 2:

Wie lange ist die Räumzeit – also die Zeit zwischen auf „rot“ umspringenden Licht für die Fußgänger und der auf „grün“ umspringenden Zeit für Kfz?

Antwort zu 2:

Die Räumzeit bemisst sich aus der Distanz zwischen den Bordkanten (Räumweg) dividiert durch eine Räumgeschwindigkeit von 1,2 Metern pro Sekunde. Die exakte Dauer ist daher von der Fahrbahnbreite abhängig.

Frage 3:

Werden in Berlin die Richtlinien für Lichtsignalanlagen generell eingehalten?

Antwort zu 3:

Ja.

Frage 4:

Hält es der Senat für grundsätzlich erstrebenswert, alle LSA-Schaltungen dergestalt vorzunehmen, dass eine Querung der Straße auch bei breiter oder doppelspuriger Verkehrsführung möglich ist?

Antwort zu 4:

Es ist nicht nur erstrebenswert, sondern es wird gewährleistet.

Frage 5:

Für wie senioren-, kinder- bzw. behindertenfreundlich erachtet der Senat grundsätzlich die Ampelanlagen und Ampelschaltungen in Berlin?

Antwort zu 5:

Die Steuerungen von Lichtsignalanlagen (LSA) orientieren auf eine bedarfsgerechte Bedienung sämtlicher Verkehrsströme. Dabei werden die bundesweit gültigen Berechnungsansätze verwendet. Die dabei inhaltlich wie bedarfsbezogenen Spielräume zur Berücksichtigung von Verkehrsteilnehmendengruppen, die mutmaßlich von der Durchschnittsnorm abweichen, wie etwa Schulkinder oder Senioren, werden in Berlin an entsprechenden Anlagen ausgeschöpft.

Der barrierefreie Ausbau der Berliner LSA mittels bedarfsgerechter Bordabsenkungen sowie taktilen und akustischen Signalgebern für Sehbehinderte wird im Rahmen des dafür zur Verfügung stehenden Budgets kontinuierlich fortgesetzt.

Frage 6:

Wie viele Sekunden Grünphase sollten im Idealfall pro Meter für Senioren, Kinder, bzw. Menschen mit Behinderungen für das sichere Überqueren einer Straße berechnet werden, werden diese Empfehlungen überall eingehalten und ggf. bis wann ist vollständige Abhilfe geschaffen?

Antwort zu 6:

Die unter Frage 1 erläuterten Mindestgrünphasenlängen beziehen sich auf eine Gehgeschwindigkeit von 1,0 m/s. Diese Berechnungsgrundlage gilt in Berlin seit dem Jahr 2016 und lag vorher bei 1,2 m/s. Die Anpassung der ca. 2.100 LSA in Berlin erfolgt mit einer Rate von ca. 5-10 % pro Jahr, so dass noch nicht sämtliche LSA im Land Berlin diesen neuen Maßstäben entsprechen. Eine genaue Prognose zur vollständigen Umsetzung kann aufgrund der jährlichen Schwankungen in der Anzahl umgesetzter Maßnahmen nicht gegeben werden, zumal die Anpassung von Signalprogrammen aus wirtschaftlichen Gründen bevorzugt im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen an einer LSA, z. B. technischer Modernisierung oder behindertengerechtem Ausbau, erfolgen soll.

Frage 7:

Wie viele Doppel-Lichtsignalanlagen gibt es in Berlin, die nicht in einer Grünphase überquert werden können?

Antwort zu 7:

Eine Statistik hierüber wird nicht geführt.

Frage 8:

Wann und mit welchen konkreten Maßnahmen sollen diese Lichtsignalschaltungen an welchen Standorten verlängert werden? Und was bedeutet das im Umkehrschluss für andere Verkehrsteilnehmer?

Antwort zu 8:

Die Anpassung erfolgt in der Regel im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen. Neben den bereits unter Frage 6 genannten Maßnahmenprogrammen können das beispielsweise auch die Umgestaltung von Kreuzungen für den Radverkehr, Maßnahmen der Unfallkommission oder Beschleunigungsprojekte des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sein.

Die verlängerten Grünzeiten führen primär zur Verkürzung der Freigaben anderer Verkehrsströme oder erfordert eine Verlängerung der Umlaufzeiten der LSA-Programme (Zyklus-Dauer eines Programm-Umlaufs). Im Allgemeinen verlängern sich damit die durchschnittlichen Wartezeiten aller Verkehrsteilnehmenden.

Frage 9:

Mit welcher Begründung verhindert der Senat die Verlängerung von Lichtsignalschaltungen an Berliner Lichtsignalanlagen?

Antwort zu 9:

Die Aussage, dass der Senat die Verlängerung von Grünphasen des Fußverkehrs verhindert, trifft nicht zu. Wirtschaftliche Zwänge und begrenzte personelle Ressourcen bei allen am Prozess Beteiligten lassen jedoch nur die Anpassung einer begrenzten Anzahl von LSA im Jahr zu.

Frage 10:

Wie viele Kreuzungen oder Lichtsignalübergänge sind in Berlin durch ein hohes Unfallaufkommen als gefährlich eingestuft?

Antwort zu 10:

Eine Unfallhäufungsstelle liegt vor, wenn auf einer Kreuzung in drei Jahren mehr als fünf Verkehrsunfälle mit Personenschaden oder in einem Jahr mehr als fünf Unfälle gleichen Unfalltyps auftreten. Im Jahr 2020 wurden 1.275 Unfallhäufungsstellen in Berlin registriert.

Eine Unterscheidung zwischen Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen, Lichtsignalübergängen oder Kreuzungen ohne Lichtsignalanlagen im Sinne der Fragestellung erfolgt nicht. Valide Daten für das Jahr 2021 liegen noch nicht vor.

Frage 11:

Welche Planungen gibt es hinsichtlich der Schaffung eines angemessenen Zeitraums der Grünphase bei der Lichtsignalanlage am Spandauer Damm auf der Höhe des Klausener Platzes, um beide Fahrstreifen in einer Grünphase überqueren zu können?

Antwort zu 11:

Die LSA Spandauer Damm (Klausener Platz) wurde am 30.07.2021 modernisiert. Dabei wurde das Signalprogramm neu projektiert, wobei Grünphasenlängen entsprechend der unter Frage 1 erläuterten Vorgaben im Signalprogramm gewährleistet sind.

Berlin, den 25.04.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz