

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Christian Hochgrebe (SPD)

vom 16. Mai 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Mai 2022)

zum Thema:

Verlängerung der Grünphasen von Lichtsignalanlagen II

und **Antwort** vom 01. Juni 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Jun. 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. 19/11880
vom 16. Mai 2022
über Verlängerung der Grünphasen von Lichtsignalanlagen II

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

Frage 1:

Wonach genau wird bemessen oder festgelegt, welche Gehgeschwindigkeit ausreichend ist, um eine Straße zu überqueren?

Antwort zu 1:

Die Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) legt auch Empfehlungen zu Gehgeschwindigkeiten für den Fußverkehr fest.

In Berlin wird im Normalfall zur Bemessung der Grünzeit einheitlich von einer Gehgeschwindigkeit von 1,0 m/s ausgegangen und somit mehr Zeit eingeräumt als laut RiLSA vorgesehen ist.

Frage 2:

Welche Gehgeschwindigkeit wird für Seniorinnen und Senioren, für Personen mit Behinderung, für Schulkinder und für junge Erwachsene als Durchschnittswert zu Grunde gelegt?

Antwort zu 2:

Vom Standard abweichende Geschwindigkeiten werden nur bei der Berechnung der Räumzeit angesetzt (vgl. Antwort 2 DS-19/11572), wenn die Örtlichkeit (Schulen, Kitas, Seniorenheime) eine dauerhaft anzunehmende Relevanz von Abweichungen nahelegt. Für den Standardfall (junge Erwachsene) werden 1,2 Meter pro Sekunde angesetzt, für Senior*innen, Schüler*innen und oder mobilitätseingeschränkte Personen mit Behinderung wird von 1,0 Meter pro Sekunde ausgegangen.

Frage 3:

Unter welchen Voraussetzungen und wie kann die aktuell geltende Räumgeschwindigkeit verlängert werden?

Antwort zu 3:

Die Fragestellung ist unklar. Ein Geschwindigkeitswert kann erhöht aber nicht verlängert werden. Die Erhöhung der Geschwindigkeit liegt in der Verantwortung der sich fortbewegenden Person.

Frage 4:

Unter Bezugnahme auf die schriftliche Anfrage vom 30. März 2022 (Drs. 19/11572) und die dortige Antwort zu Nr. 5,

- a) ist die Antwort, „die Steuerung von Lichtsignalanlagen (LSA) orientieren auf eine bedarfsgerechte Bedienung sämtlicher Verkehrsströme“ dahingehend zu verstehen, dass die Abteilung Verkehrsmanagement (früher VLB) weiterhin vom konservativen Ansatz der Gleichberechtigung aller Verkehrsarten ausgeht? Wenn ja, warum? Wie ist dies mit den gesetzlichen Vorschriften des Berliner Mobilitätsgesetzes in Einklang zu bringen, das einen Vorrang für den Fußverkehr vorsieht?
- b) welche Mittel stehen für den barrierefreien Ausbau aller Berliner LSA zur Verfügung? Sofern diese nach Auffassung des Senats nicht zum barrierefreien Ausbau aller Berliner LSA ausreichen; in welcher Höhe fehlen Mittel?

Antwort zu 4:

a) Die Antwort ist dahingehend zu verstehen, dass stets eine Abwägung aller an einer Lichtsignalanlage (LSA) bestehenden Ansprüche erfolgt. Dabei stehen die bundesrechtlichen Vorgaben und damit die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs im Mittelpunkt des straßenverkehrsbehördlichen Handelns. Der Spielraum bei der Ermessensausübung, wird dieser im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetzes ausgeschöpft.

b) Dem Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wurde 2020 berichtet, dass bis 2030 rd. 140 Mio. EUR für den vollständigen barrierefreien Ausbau von LSA benötigt werden, jedoch

voraussichtlich pro Jahr nur 2,5 Mio. EUR und demnach nur rd. 25 Mio. EUR bereitgestellt werden (siehe: <https://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/18/AusschussPr/uv/uv18-037-ip.pdf>). Für die Differenz von 115 Mio. EUR besteht gegenwärtig noch keine Absicherung.

Frage 5:

Unter Bezugnahme auf die schriftliche Anfrage vom 30. März 2022 (Drs. 19/11572) und die dortige Antwort zu Nr. 6,

- a) wann wird die im Berliner Mobilitätsgesetz vorgesehene Umstellung der Lichtsignalanlagen auf längere Grünphasen und zur Anpassung an eine Gehgeschwindigkeit von durchschnittlich 1,0 m/sec (statt 1,2 m/sec) an allen Lichtsignalanlagen im Land Berlin abgeschlossen sein?
- b) wann ist eine entsprechende Umstellung für die LSA am Klausener Platz geplant?

Antwort zu 5:

a) Wie in der Antwort auf die Frage 6 der Schriftlichen Anfrage 19/11572 ausgeführt, ist eine genaue Prognose nicht möglich. Die Umstellung der LSA-Steuerungen erfolgt nicht als separates Umsetzungsprogramm zum Mobilitätsgesetz, sondern bei aktuell anstehenden Umplanungen. Dabei stellen Modernisierungsmaßnahmen zur Hardware-Ausstattung von ca. 100 Anlagen pro Jahr sowie ca. 100 weitere LSA-Vorhaben, vornehmlich aus dem Bereich Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und der Verkehrssicherheit, ein repräsentatives Maß an Bestandsveränderungen der ca. 2.100 Anlagen im Land Berlin dar.

b) Die LSA Spandauer Damm (Klausener Platz) wurde am 30.07.2021 modernisiert. Dabei wurde das Signalprogramm neu projektiert, wobei Grünphasenlängen entsprechend der erläuterten Vorgaben verkehrsabhängig im Signalprogramm gewährleistet sind, je nachdem, welche Gehrrichtungen über die vorhandenen Taster angefordert wurden.

Frage 6:

Wie viele Ampeln wurden bisher von 1,2 m/sec auf 1,0 m/sec umgestellt? Wie viele Anpassungen der Signalprogramme sind berlinweit noch offen? Wo wird der aktuelle Stand der Anpassungen transparent aufgelistet, z. B. im Internetportal des Landes Berlin?

Antwort zu 6:

Hierüber wird keine Statistik geführt.

Frage 7:

Wie beurteilt der Senat die Entwicklungen in anderen Staaten, so etwa in den Niederlanden, mit Rücksicht auf SeniorInnen oder auf mobilitätseingeschränkte Personen oder auf Personen mit Kinderwagen längere Grünphasen entsprechend einer Fußgängergeschwindigkeit von 0,8 m/sec bei Lichtsignalanlagen anzusetzen? Werden solche Überlegungen auch im Land Berlin angestellt, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 7:

Es existieren keine international einheitlichen Grundlagen für die Projektierung und den Betrieb von Lichtsignalanlagen, so dass eine Einstufung der genannten Anforderungen innerhalb der jeweiligen nationalen Steuerungsphilosophien nicht vorgenommen werden kann. Grundsätzlich erfolgt in Berlin auf eine bedarfsweise Berücksichtigung von Abweichungen vom (Modell-) Standard, was beispielsweise im Fall von Sehbehinderungen bereits zu komfortableren Freigabezeitgestaltung bei vorliegender Anforderung durch den Verkehrsteilnehmenden führt.

Frage 8:

Unter Bezugnahme auf die schriftliche Anfrage vom 30. März 2022 (Drs. 19/11572) und die dortige Antwort zu Nr. 10,

- a) wie wird bei einer Feststellung von Unfallhäufungsstellen vorgegangen? Welche Maßnahmen müssen, sollen oder werden in welchen Zeiträumen eingeleitet?
- b) wie viele der 1.275 Unfallhäufungsstellen im Jahr 2020 wurden behoben?

Antwort zu 8:

a) Die Liste der Unfallhäufungsstellen und deren Rangfolge wird nach der Aufnahme aller Unfälle von der Polizei Berlin jährlich anhand der Definition von Unfallhäufungsstellen zusammengestellt. Eine Festlegung, in welchem Zeitraum eine Unfallhäufungsstelle behandelt werden muss, gibt es nicht. Nach dem Berliner Mobilitätsgesetz (§ 21) sind in dem Jahr nach Inkrafttretens des Mobilitätsgesetzes 10, im Jahr danach 20 und in den Folgejahren 30 Umbauten an Unfallhäufungsstellen vorzunehmen.

b) Im Jahr 2019/2020 (jeweils von Juni bis Juni,) wurden an 20 Unfallhäufungsstellen Maßnahmen umgesetzt. Ob damit die Unfallhäufungsstelle behoben wurde, kann jedoch erst mit einer Nachher-Untersuchung frühestens drei Jahre nach der Umsetzung ausgewertet werden.

Frage 9:

Welchen Rechtscharakter haben nach der Auffassung des Senats die „Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)“? Durch wen werden diese ermittelt und herausgegeben? Welchen Stand hat die aktuelle Ausgabe der RiLSA?

Antwort zu 9:

„Die Richtlinie enthalten grundlegende verkehrstechnische Bestimmungen und Empfehlungen für die Einrichtung und den Betrieb von Lichtsignalanlagen und stellen den zum Zeitpunkt der Veröffentlichung gültigen Stand der Technik dar.“ (RiLSA 2015, 1.1 Allgemeines, Seite 9). Der Senat teilt diese Auffassung. Zudem verweisen die Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrs-Ordnung themenbezogen auf die RiLSA.

Die Erarbeitung der Richtlinie erfolgt durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Der aktuelle Stand der RiLSA datiert aus dem 2015 und wurde auf Empfehlung des Bundesverkehrsministeriums vom 04.09.2015 im Land Berlin verbindlich eingeführt.

Frage 10:

Unter welchen Voraussetzungen kann nach Auffassung des Senats von den „Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)“ abgewichen werden?

Antwort zu 10:

„Von den Anwendern dieser Richtlinie wird erwartet, dass sie im Sinne der allgemein angestrebten Vereinheitlichung die angegebenen Grundlagen und Grundsätze beachten. Da jedoch nicht alle in der Praxis auftretenden Fragen durch die Richtlinien vollständig erfasst werden können und der technische Fortschritt sowie gegebenenfalls örtliche Besonderheiten angemessen zu berücksichtigen sind, können Fachleute in begründeten Fällen in Eigenverantwortung von den fixierten Grundlagen und Grundsätzen abweichen. Die Richtlinien enthalten daher zu einer Reihe von Fragen Empfehlungen und Vorschläge, die einen Rahmen für eigenständiges ingenieurmäßiges Handeln abstecken.“ (RiLSA 2015, 1.1 Allgemeines, Seite 9). Der Senat folgt dieser Auffassung.

Frage 11:

Hat der Senat Kenntnis darüber, aus welchen Mitteln die „Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen“ finanziert wird? Wenn ja, aus welchen?

Antwort zu 11:

Nach Kenntnis des Senats finanziert sich die FGSV satzungsgemäß aus Mitgliedsbeiträgen und Zuwendungen (vgl. <https://www.fgsv.de/satzung.html>).

Frage 12:

Wie bewertet der Senat die Forderung zahlreicher ExpertInnen (z. B. Prof. Schwedes, TU Berlin), dass die FGSV dringend reformbedürftig sei, weil etwa in den RiLSA weiterhin von der Gleichberechtigung aller Verkehrsarten und nicht vom Vorrang für den Umweltverbund oder den Fuß- oder Radverkehr ausgegangen wird?

Frage 13:

Wie bewertet der Senat die Tatsache, dass etliche ExpertInnen, z. B. Prof. Becker oder Prof. Holzapfel, aus Protest gegen die Verkehrspolitik der FGSV und den Regelwerken von ihren dortigen Funktionen zurückgetreten sind?

Antwort zu 12 und 13:

Eine mögliche Reform der FGSV liegt nicht in der Zuständigkeit des Senats und der Senat hat sich daher noch nicht damit befasst.

Frage 14:

Nehmen Mitglieder oder Mitarbeiter des Senats an Workshops, Tagungen oder Veranstaltungen der FGSV teil, oder sind sie Mitglieder des FGDV?

Antwort zu 14:

Ja, Dienstkräfte der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz nehmen an fachlichen Fortbildungen und Fachausschüssen des FGSV teil. Zudem besteht eine Mitgliedschaft in einer Fachgruppe.

Frage 15:

Ist dem Senat bekannt, dass es in vielen Kommunen parteiübergreifende Kritik an den RiLSA gibt, und wie wird sich der Senat für reformierte Regelwerke unter stärkerer Priorisierung des Fuß- oder Radverkehrs oder des Umweltverbunds einsetzen, z. B. in Bund-Länder-Gremien?

Antwort zu 15:

„Neben den hier vorliegenden Richtlinien sind verschiedene andere Verordnungen, Bestimmungen und Richtlinien zu beachten (...), auf die im Text an den entsprechenden Stellen verwiesen wird.“ (RiLSA 2015, 1.1 Allgemeines, Seite 9). Diese Verweise auf andere Vorgaben

verdeutlichen, dass u.a. spezielle Empfehlungen zu verschiedenen Verkehrsarten wie beispielsweise Fuß- und Radverkehr nicht ignoriert werden. Es besteht aus Sicht des Senats folglich kein Anlass anzunehmen, dass die Würdigung der RiLSA als Richtlinie der gegenwärtig angestrebten Mobilitätswende oder ihrer verkehrstechnischen Umsetzung entgegensteht.

Berlin, den 01.06.2022

In Vertretung

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