

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Johannes Kraft (CDU)

vom 08. November 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. November 2022)

zum Thema:

Lichtsignalanlage auf der Höhe Greifswalder Straße 202

und **Antwort** vom 21. November 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Nov. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Johannes Kraft (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/13861
vom 08.11.2022
über Lichtsignalanlage auf der Höhe Greifswalder Straße 202

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

Frage 1:

Wann wurde die Lichtsignalanlage (LSA) auf der Höhe Greifswalder Straße 202, 10405 Berlin, stadteinwärts warum errichtet?

Frage 2:

Ist diese LSA mit der am Knoten Bundesstraße B2 (Greifswalder Straße) / Marienburger Straße / Hufelandstraße installierten LSA regelungstechnisch verknüpft? Wenn ja, wie?

Antwort zu 1 und 2:

Die Signalgeber in Höhe der Greifswalder Straße 202 gehören zur Lichtsignalanlage (LSA) Greifswalder Straße / Hufelandstraße - Marienburger Straße. Die Lichtsignalanlage wurde 1995/1996 errichtet. Ziel ist die optimale gemeinsame Nutzung des Gleisbereichs durch Straßenbahn und Linksabbiegeverkehr. Die Signalgeber werden in Abhängigkeit der Signalgeber am Hauptknotenpunkt Greifswalder Straße / Hufelandstraße - Marienburger Straße koordiniert geschaltet. Bei einer Straßenbahn Anforderung werden die Signalgeber in Höhe der Greifswalder Straße 202 auf "gesperrt" gesetzt. Danach wird für die Räumung der Straßenbahngleise der Linksabbiegeverkehr in die Hufelandstraße freigegeben.

Frage 3:

Wie wirkt sich die Doppelsignalisierung an dem genannten Knoten und vorgezogen an der Greifswalder Straße 202 auf die Leistungsfähigkeit des Knotens aus? (Bitte getrennt nach den einzelnen dort relevanten Verkehrsträgern angeben.)

Antwort zu 3:

Bei dem zusätzlichen Signalquerschnitt handelt es sich um keine Doppelsignalisierung. Der Vorquerschnitt (Signalgeber in Höhe der Greifswalder Straße 202) hat keine messbaren Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs am Knotenpunkt Greifswalder Straße / Hufelandstraße - Marienburger Straße, sondern dient dem Ziel, das Freiräumen des Gleisbereichs von Kfz-Linksabbiegern und damit die betriebliche Absicherung des Straßenbahnverkehrs zu verbessern.

Frage 4:

Haben sich seit der Errichtung der LSA Veränderungen in den Verkehrsströmen und/oder Knotenpunktbelastungen ergeben? Wenn ja, in welcher Ausprägung?

Antwort zu 4:

Zählungen aus den Jahren 1998 und 2015 weisen keine erheblichen Veränderungen aus. Im Jahr 1998 wurden auf der Greifswalder Straße in Fahrtrichtung von Süd nach Nord in der Spitzenstunde 1.242 Fahrzeuge gezählt, in Fahrtrichtung von Nord nach Süd waren es 1.149 Fahrzeuge in der Spitzenstunde. Im Jahr 2015 wurden in Fahrtrichtung von Süd nach Nord 1.040 Fahrzeuge gezählt, in Fahrtrichtung von Nord nach Süd waren es 994 Fahrzeuge in der Spitzenstunde. Grundsätzlich hat der LSA-Vorquerschnitt nicht die Aufgabe, die Verkehrsströme hinsichtlich der Mengen zu steuern.

Frage 5:

Welche Kosten sind dem Land Berlin und seinen Steuerzahlern durch die Errichtung der vorgezogenen LSA auf Höhe der Greifswalder Straße 202 entstanden? Welche Kosten fallen für den aktuellen Betrieb an?

Antwort zu 5:

Die Kosten für die Errichtung der Lichtsignalanlage im Jahr 1995/1996 lassen sich nicht mehr ermitteln. Die monatlichen Kosten für die gesamte Anlage (Vorquerschnitt und Kreuzung) liegen bei 158,06 € Netto für die Wartung und Instandhaltung, der monatliche Abschlag für Strom beträgt 275 €.

Frage 6:

Wie hoch ist die durchschnittliche Verkehrsstärke an diesem Knoten auf der Relation Greifswalder Straße der unterschiedlichen Verkehrsträger? Wie war diese vor der Errichtung der vorgezogenen LSA?

Antwort zu 6:

Im Jahr 2019 betrug die Verkehrsmenge auf der Greifswalder Straße pro Fahrtrichtung etwa 1.225 Fahrzeuge in der Spitzenstunde. Die Daten aus den Jahren 1998 und 2015 sind der Antwort zu 4. zu entnehmen.

Frage 7:

Welche ökologischen Effekte konnten durch die vorgezogene LSA bisher realisiert werden?

Frage 8:

Welche klimaschonenden Effekte wurden bis dato erreicht? (Bitte in Tonnen CO₂ angeben.)

Frage 9:

Welche verkehrlenkenden Effekte hat die vorgezogene LSA darüber hinaus?

Antwort zu 7, 8 und 9:

Mit Einfügen des Vorquerschnitts und den unter Antwort zu Frage 3 erläuterten betrieblichen Abläufen und Effekten der LSA-Schaltung bei Straßenbahnanwesenheit ist der zwischen Vorquerschnitt und Kreuzung liegende Straßenabschnitt von Straßenbahn und dem linksabbiegenden Kfz-Verkehr gemeinsam nutzbar. Vergleichbare betriebliche Randbedingungen für beide Verkehrsmittel wären nur zu erzielen, wenn die Gleislage dieser Fahrtrichtung in den Mittelstreifen verlegt würde. Insofern dient die Bestandslösung mit dem Vorquerschnitt der Ressourcenschonung im Sinne des Verzichts auf zusätzlichen Flächenverbrauch und erzielt damit ökologische wie klimaschonende Effekte, die jedoch nicht näher spezifiziert werden können.

Berlin, den 21.11.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal

Senatsverwaltung für

Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz