

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Dennis Haustein (CDU)

vom 24. April 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. April 2023)

zum Thema:

Bedarfsgerechte Planung von Lichtsignalanlagen

und **Antwort** vom 10. Mai 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Mai 2023)

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Dennis Haustein (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/15348
vom 24. April 2023
über Bedarfsgerechte Planung von Lichtsignalanlagen

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

Frage 1:

Wann wurde die Errichtung der Lichtsignalanlage auf der Rhinstraße (Höhe des S-Bahnhofes Friedrichsfelde Ost in Richtung des U-Bahnhofs Tierpark) fertiggestellt? Wie lang hat der Bau gedauert?

Antwort zu 1:

Der S-Bahnhof Friedrichsfelde Ost wird über die Seddiner Straße erschlossen. Am Knoten Rhinstraße/Seddiner Straße ist bereits seit Juni 2001 eine Lichtsignalanlage in Betrieb. Im Zusammenhang mit dem Neubau der Rhinstraßenbrücke mit integriertem Umbau der dort gelegenen BVG-Haltestelle und Errichtung eines Aufzugs zum S-Bahnsteig am zweiten Haltestellenabgang wurde die vorhandene Lichtsignalanlage modernisiert, umgebaut und um einen neuen Teilknoten auf der Rhinstraßenbrücke in Höhe des Aufzugs zum S-Bahnsteig erweitert. Die erforderlichen Maßnahmen am Hauptknoten wurden im April 2022 nach rd. 1,5 Jahren Planungs- und Bauphase fertiggestellt, der neue Teilknoten in Höhe des Aufzugs zum S-Bahnsteig wurde im Oktober 2022 in Betrieb genommen wurde.

Frage 2:

Wie hoch waren die Kosten für die Errichtung der Lichtsignalanlage?

Antwort zu 2:

Die Modernisierung sowie der Umbau mit Erweiterung der Lichtsignalanlage haben rd. 375.000 EUR gekostet.

Frage 3:

Welche Gründe gab es für die Errichtung der Lichtsignalanlage?

Antwort zu 3:

Mit der Errichtung eines Aufzugs zum S-Bahnsteig wurde der barrierefreie Umstieg zwischen Straßenbahn und S-Bahn gewährleistet. Zum Erreichen des Aufzugs ist die Querung der Rheinstraße erforderlich, welche aufgrund der insbesondere zu den Verkehrsspitzenzeiten hohen Verkehrsbelastung mit erheblichen Wartezeiten für die Fahrgäste verbunden wäre. Außerdem wird dieser Aufzug vorwiegend von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen genutzt. In der Folge war aus Verkehrssicherheitsgründen eine signalgeregelte Querung einzurichten.

Frage 4:

Wie hat der Berliner Senat den Bedarf für diese Fußgängerampel im Vorhinein geprüft?

Antwort zu 4:

Die Grundlage bildeten die Bauplanungsunterlagen, aus der sich die Lage des neuen Aufzugs und die sich daraus in der Konsequenz abzuleitenden Querungsnotwendigkeiten der Rheinstraße ergaben. In der weiteren Prüfung wurden die zu erwartenden Querungsbedürfnisse mit besonderer Betrachtung der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste und des Fahrzeugaufkommens in der Rheinstraße herangezogen.

Frage 5:

Fanden Abwägungsprozesse statt, in denen geprüft wurde, ob eine reguläre LSA mit festen rot/grün Phasen oder eine Bedarfsampel (Bettelampel) eingerichtet werden soll? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5:

Bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlagen werden dort eingesetzt, wo der Bedarf tageszeitlich unterschiedlich ist oder bestimmte Relationen nicht zyklisch freigegeben werden müssen. Dabei sind alle Verkehrsteilnehmenden gleichgestellt. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) kann sich bereits vor seinem Eintreffen per Funk anmelden. Andere Fahrzeuge und Verkehrsteilnehmende werden unmittelbar beim Erreichen der Lichtsignalanlage erfasst, um

dann nur die Freigaben schalten zu müssen, die aktuell erforderlich sind und damit anderen Verkehrsrelationen mehr Flexibilität zu ermöglichen.

Im Rahmen dieser inhaltlichen Abwägung wurde an der benannten Lichtsignalanlage entschieden, dass die Freigabe für die Querung der östlichen Fahrbahn nach Anforderung geschaltet wird, während die Freigabe der westlichen Fußgängerfurt auf der Seite mit dem Aufzug zyklisch erfolgt.

Frage 6:

Erfolgt Formen der Bürgerbeteiligung bei der Bedarfsabfrage dieses neuen Standortes für die Ampel?

Antwort zu 6:

Nein.

Frage 7:

Welche Auswirkungen hat die neue Lichtsignalanlage seit Bestehen auf den Verkehrsfluss an dieser Stelle? Inwiefern liegen dem Berliner Senat Zahlen und Daten dazu vor? Liegen dem Senat Rückmeldungen aus der Bevölkerung vor?

Antwort zu 7:

Lichtsignalanlagen dienen vorrangig der Verkehrssicherheit. Zu Auswirkungen der Lichtsignalanlage auf den Verkehrsfluss liegen noch keine Zahlen vor. Der Planung der verkehrsabhängigen Steuerung liegt ein bedarfsabhängiger, koordinierter Betrieb zugrunde. Es sind dem Senat keine Rückmeldungen aus der Bevölkerung bekannt.

Frage 8:

Wie viele Unfälle wurden in den letzten zehn Jahren an der Kreuzung Rhinstraße/Seddiner Str. registriert?

Antwort zu 8:

Die erfragten Daten sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr	Anzahl der Verkehrsunfälle
2013	22
2014	24
2015	32
2016	20
2017	37

2018	28
2019	26
2020	36
2021	34
2022	28
gesamt	287

(Stand: 26. April 2023)

Frage 9:

Wie bewertet der Berliner Senat die allgemeine Sicherheit an dieser Kreuzung für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer?

Antwort zu 9:

Allen Verkehrsarten wird durch die Lichtzeichenregelung verbunden mit getrennten Verkehrsbereichen sowie der bei Teilnahme am Straßenverkehr immer erforderlichen Aufmerksamkeit ein sicheres Passieren des Knotens Rhinstraße/Seddiner Straße ermöglicht. Auch aus polizeilicher Sicht ist die Verkehrsunfalllage für zu Fuß Gehende, Radfahrende und Kraftfahrzeugführende unauffällig.

Berlin, den 10.05.2023

In Vertretung

Dr. Claudia Stutz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt