

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Taylan Kurt und Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 21. März 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. März 2024)

zum Thema:

Moabit sieht rot: steht hier Berlins nervigste Ampel?

und **Antwort** vom 15. April 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. April 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Taylan Kurt (GRÜNE) und
Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/18724
vom 21. März 2024

über Moabit sieht rot: steht hier Berlins nervigste Ampel?

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

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Seit dem 10.09.2023 fährt die Straßenbahnlinie M10 bis zum U-Bahnhof Turmstraße, wo sie an einer Mittelhaltestelle endet. An beiden Enden dieser Haltestelle sind Überwege eingerichtet worden, die mit einer Lichtsignalanlage (LSA) geregelt werden. Die Wartezeit zum Überqueren der LSA beläuft sich für Zufußgehende auf bis zu 8 Minuten. Bei der Programmierung einer LSA sollen die Bedürfnisse aller Verkehrsträger beachtet und damit die Verkehrssicherheit signifikant erhöht werden. Nach Aussage der Abteilung VI der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt handele es sich hier um eine „verkehrsabhängige Steuerung mit Beeinflussung durch den öffentlichen Personennahverkehr, so dass die Freigabe für den Fußverkehr in einigen wenigen Situationen so beeinflusst und verschoben werden [könne], dass eine Fußverkehrs-Querung ohne Halt auf der Mittelinsel nicht mehr möglich“ sei. Die Anlage besäße also schon eine Vorrangschaltung für Busse und Straßenbahnen.

Frage 1:

Sind die genannten Lichtsignalanlagen an der Wilhelmshavener Straße und der Bredowstraße jetzt unter Beachtung aller verkehrlichen Anforderungen optimal eingestellt?

- a. Wenn ja, wie erklärt der Senat, dass sich an der LSA Bredowstraße sehr häufig größere Ansammlungen von zu Fuß Gehenden bilden, die die Fahrbahn queren wollen, aber bis zu 80 Sekunden lang durch ein rotes Signal daran gehindert werden?
- b. Wenn nein, warum ist diese Optimierung bisher nicht erfolgt und wann wird das durchgeführt?

Antwort zu 1:

Es wird derzeit der Anpassungsbedarf aller betroffenen Lichtsignalanlagen der gesamte Straßenbahn-Neubau-Strecke Turmstraße I anhand von Datenmitschnitten ermittelt. Dabei werden sowohl lokale als auch systemübergreifende Begebenheiten berücksichtigt, die aufgrund von Wechselwirkung nur gemeinsam betrachtet werden können. Die entsprechende Optimierung erfolgt im Anschluss.

Frage 2:

Wie wird sichergestellt, dass, bei Abwesenheit einer Tram, zu Fuß Gehende beide Furten der Turmstraße in einem Zug queren können?

Antwort zu 2:

Die Freigaben der Fußverkehrsquerungen nördlich und südlich des Haltestellenbereichs orientieren sich an dem Zeitbedarf des Fußverkehrs zum Erreichen der jeweiligen gegenüberliegenden Furt.

Frage 3:

Aus welchen Gründen wurde an der Bredowstraße – anders als an der Wilhelmshavener Straße – eine Bedarfs-LSA installiert?

Antwort zu 3:

Der Abgang aus dem Haltestellenbereich in Richtung Osten ist durch die Abgangs-Optionen zur U-Bahn (Aufzug) und den Bushaltestellen naheliegender als in Richtung Westen. Durch die Lage vor dem Haltestellenbereich ist sie zudem betrieblich unkritischer, als vor der haltenden Straßenbahn, wie in Höhe der Bredowstraße. Ferner stehen die Schaltfolgen am Knotenpunkt Wilhelmshavener Straße in einer größeren Abhängigkeit vom Knotenpunkt Stromstraße/Turmstraße weshalb die Fußverkehrsfreigaben regelmäßig parallel zum Grün der Stromstraße geschaltet werden können.

Für das Verlassen und auch das Einfahren in den Haltestellenbereich an der Querung Bredowstraße bestehen mit einem Bezug zu Fahrgastwechselzeiten und dem Zeitbedarf für Wende- bzw. Einfahrtsvorgänge dagegen nur vage Abhängigkeiten.

Frage 4:

Wie ist es zu begründen, dass der rollende Verkehr auf der nördlichen Fahrbahn der Turmstraße an der Wilhelmshavener Straße mit ca. 40 Sekunden Grünzeit pro Umlauf der LSA auskommt, an der Bredowstraße dieselbe Anzahl von Fahrzeugen jedoch ca. 70 Sekunden je Umlauf zur Verfügung hat?

Antwort zu 4:

Die längere Grünphase dient der Flexibilität der Steuerung für die Abwicklung der Straßenbahnwendevorgänge in und aus dem Stumpfgleis bzw. aus und in den Haltestellenbereich, da der Fußverkehr hier beide Verkehrsströme gemeinsam überquert.

Frage 5:

Wie lange beträgt die maximale Wartezeit für einen die gesamte Turmstraße an der Bredowstraße Querenden, der die Signalanforderung der Bedarfs-LSA betätigt hat,
a. von Nord nach Süd?
b. von Süd nach Nord?

Antwort zu 5:

Die maximale Wartezeit beträgt in Ausnahmefällen zu Spitzenverkehrszeiten bei Eingriffen durch die Straßenbahn zur Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs für die Querungsrichtung von Süd nach Nord 85 Sekunden und von Nord nach Süd 78 Sekunden.

Frage 6:

Liegen dem Senat Erkenntnisse darüber vor, ob an der LSA Bredowstraße eine auffällig hohe Zahl so genannter Rotläufer festgestellt werden kann?
a. Wenn nein, was tut der Senat um hier eine Gefahreinschätzung vorzunehmen?

Antwort zu 6:

Den Senat liegen hierzu keine Erkenntnisse vor, eine gesonderte Gefahreinschätzung wird derzeit nicht für erforderlich gehalten.

Frage 7:

Ist dem Senat bekannt, dass längeres Warten an einer Rot zeigenden Fußgängerampel zu einer hohen Zahl an Rotläufern führt?

Antwort zu 7:

Dazu liegen dem Senat keine Erkenntnisse vor, der Senat geht davon aus, dass die geltenden Verkehrsregeln eingehalten werden.

Frage 8:

Liegen der Programmierung der Lichtsignalanlagen in diesem Bereich aktuelle Verkehrszählungsdaten aus der Zeit nach der Schließung des Flughafens Tegel zugrunde?

- a . Wenn ja, aus welchem Jahr stammt diese Zählung?
- b . Wenn nein, ist dem Senat die Abnahme des Kfz.-Verkehrs auf der Turmstraße nach der Schließung des Flughafens bekannt?

Antwort zu 8:

Die Projektierung der Lichtsignalanlagen ist vor dem Hintergrund von Prognosedaten vorgenommen worden. Die letzten Zählungen stammen aus November 2023 vom Knoten Stromstraße/Turmstraße. Aktuelle Erhebungen sind für diesen konkreten Querschnitt bzw. diese LSA-Anlage nicht vorgesehen. Sämtliche Verkehrsströme des Fahrverkehrs werden entlang der Turmstraße von Detektoren erfasst, so dass das Ende von Freigabezeiten dynamisch bestimmt wird und Wartezeiten auf nachfolgende Freigabephase verkehrsabhängig reduziert werden.

Frage 9:

Wurde bei der Programmierung der LSA an der Bredowstraße berücksichtigt, dass die Straßenbahnlinie M10 hier endet, also grundsätzlich eine erhebliche Zahl an zu Fuß Gehenden die Bahn verlässt und anschließend die Fahrbahn queren muss?

- a . Wenn ja, wie erklärt der Senat, dass zusätzlich an der Ampel der gelbe Taster betätigt werden muss, um eine Freigabe der Querung anzufordern?
- b . Wenn nein, warum wird hier die automatische Abfolge „Ankunft Tram -> Anforderung Grün für zu Fuß Gehende“, als logische Verknüpfung, nicht installiert?

Antwort zu 9:

Bei der Programmierung wurde berücksichtigt, dass die Straßenbahnlinie endet. Da der fahrplanmäßige Linienbetrieb in der Rückrichtung von den vorgesehenen Wendezeiten und dem damit zusammenhängenden Räumen der Stumpfgleise abhängt, wurde für den Fußverkehr eine bedarfsorientierte die Lichtsignalanlagen für den Fußverkehr bedarfsorientiert ausgerichtet ist. Ergänzend wird auf die Antwort auf die Frage 4 verwiesen.

Frage 10:

Ist dem Senat bekannt, wie viele mit einer LSA geregelte Überwege über Straßenbahngleise es in Berlin gibt und wie viele Überwege ohne eine solche Regelung?

Antwort zu 10:

Der Senat führt hierzu keine Statistik.

Frage 11:

Liegen dem Senat Zahlen darüber vor, ob es in der Vergangenheit in Berlin häufiger

- a. an Überwegen über Straßenbahngleise, die mit einer LSA geregelt werden,
- b. an unregulierten Überwegen oder
- c. abseits von offiziellen Überwegen zu Unfällen mit Verletzten oder sogar Toten gekommen ist?

Antwort zu 11:

Dem Senat liegt eine entsprechende Statistik für Verkehrsunfälle (VU) vor. Ein VU mit Schienenbahnen liegt vor, wenn das beteiligte schienengebundene Fahrzeug am öffentlichen Straßenverkehr teilnimmt, d.h. die Gleise in der Fahrbahn für den allgemeinen Fahrzeugverkehr liegen.

Zu 11 a.:

Die Anzahl der im Zeitraum von 2019 bis 2023 polizeilich registrierten VU mit Personenschaden unter Beteiligung einer Straßenbahn und zu Fuß Gehenden an durch Lichtzeichenanlagen geregelten Querungen ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Verkehrsunfallkategorie	Jahr / Anzahl der VU				
	2019	2020	2021	2022	2023
VU mit Getöteten	0	0	1	0	1
VU mit Schwerverletzten	3	3	2	8	7
VU mit Leichtverletzten	8	4	7	10	16
alle übrigen VU	1	0	0	1	0
gesamt	12	7	10	19	24

(Stand: 3. April 2024)

Zu 11 b. und c.:

Die Anzahl der im Zeitraum von 2019 bis 2023 polizeilich registrierten VU mit Personenschaden unter Beteiligung einer Straßenbahn und zu Fuß Gehenden an Querungen ohne Regelung durch Lichtzeichenanlagen ist der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Verkehrsunfallkategorie	Jahr / Anzahl der VU				
	2019	2020	2021	2022	2023
VU mit Getöteten	0	1	2	1	0
VU mit Schwerverletzten	9	9	6	7	13
VU mit Leichtverletzten	11	12	13	14	18
alle übrigen VU	1	0	0	1	1
gesamt	21	22	21	23	32

(Stand: 3. April 2024)

Frage 12:

Ergibt sich aus den Antworten zu 11 eine Begründung für die von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Umweltschutz und Klima vertretene Aussage, geregelte Überwege seien sicherer als unregelte und wie lautet diese?

Antwort zu 12:

In den Jahren 2019 bis 2023 fanden weniger polizeilich registrierte VU mit Personenschaden unter Beteiligung einer Straßenbahn und zu Fuß Gehenden an durch Lichtzeichenanlagen geregelten Querungen statt als an Querungen ohne Regelung durch Lichtzeichenanlagen.

Berlin, den 15.04.2024

In Vertretung

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