

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Jian Omar (GRÜNE)

vom 29. April 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. April 2025)

zum Thema:

Schnelle und sichere Querung – Lichtsignalanlagen Turmstraße und Alt-Moabit

und **Antwort** vom 15. Mai 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Mai 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Jian Omar (Bündnis 90/Die Grünen)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/22475
vom 29. April 2025
über Schnelle und sichere Querung - Lichtsignalanlagen Turmstraße und Alt-Moabit

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

In Moabit befinden sich mehrere Lichtsignalanlagen, die es den Fußgehenden nicht ermöglichen, die Straße in einem Zug sicher zu queren. Im Abschnitt Turmstraße/ Ecke Bredowstraße befindet sich eine Lichtsignalanlage mit Anforderungstaste. Häufig stauen sich hier die Menschen auf dem Gehweg und der Mittelinsel, da sich in unmittelbarer Umgebung die Haltestelle Turmstraße der M10 befindet und man häufig bis zu 80 Sekunden auf die Freigabe der Querung warten muss.

Frage 1:

Ist die Lichtsignalanlage an der Turmstraße/ Ecke Bredowstraße unter Beachtung der neuen Tramlinie M10 optimal eingestellt?

Frage 2:

Ist dem Senat bekannt, dass die Lichtsignalanlage (LSA) mit Anforderungstaste an der Ecke Turmstraße/ Bredowstraße dafür sorgt, dass sich auf den Gehwegen viele Fußgehende stauen und viele Menschen aufgrund der langen Wartezeit die Ampel bei Rot queren?

Frage 3:

Aus welchem Grund wurde an der Turmstraße/ Ecke Bredowstraße eine Bedarf-LSA installiert und keine reguläre Ampelanlage?

Frage 4:

Welche Maßnahmen plant der Senat, um zu verhindern, dass viele Menschen die LSA an dem Abschnitt Turmstraße/ Bredowstraße bei Rot queren?

Antwort zu 1 bis 4:

Auf Grund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 bis 4 gemeinsam beantwortet.

Die Lichtsignalanlage (LSA) Turmstraße (Bredowstraße) ist ein Teilknoten der LSA Turmstraße/Wilhemshavener Straße, der im Zuge der Straßenbahn Neubaustrecke Turmstraße I ergänzt wurde. Die Straßenbahnlinie wurde im Rahmen der LSA-Steuerung explizit berücksichtigt.

Alle neu in Betrieb genommenen LSA-Steuerungen werden anhand einer vollständigen Datenaufzeichnung über einen längeren Zeitraum (Mitschnitt) ausgewertet, um die Funktionalität zu prüfen. Sofern Optimierungsbedarf erkannt wird, erfolgt im Nachgang zur Inbetriebnahme eine sogenannte Feinjustierung. Die betreffenden LSA stehen in technischer Abhängigkeit zu der dazwischenliegenden, übergeordneten LSA Stromstraße/Turmstraße, welche wiederum mit der unmittelbar benachbarten LSA Stromstraße/Alt-Moabit koordiniert betrieben werden soll. Die Mittschnitte der übergeordneten LSA konnten auf Grund von technischen Problemen erst jetzt durchgeführt werden und werden derzeit ausgewertet. Eine Überprüfung (Mitschnitt und Feinjustierung) der hierarchisch abhängigen Anlagen ist erst im Anschluss sinnvoll, wenn die Auswertung der LSA Stromstraße/Turmstraße und Stromstraße/Alt-Moabit einen einwandfreien Betrieb bestätigen.

Bei der betrieblichen Konzeption stand der betreffenden LSA-Steuerung in erster Linie ein zeitverlustfreier Straßenbahnbetrieb im Mittelpunkt. Daher erfolgen die Fußverkehrsfreigaben nur bei entsprechendem Bedarf, also nur dann, wenn Fußverkehr auch anwesend ist. Stand der Technik bei der Errichtung der Straßenbahn-Neubaustrecke war die aktive Anforderung der Querungsfreigaben durch den Fuß- bzw. Fahrgastverkehr an den entsprechenden Tastern der Signalgebärmaste. Durch Beobachtungen vor Ort wurde jedoch festgestellt, dass der überwiegende Teil des Fußverkehrs diese Anforderung nicht vornimmt und stattdessen auf ein automatisches Grün wartet, welches hier nicht vorgesehen ist. Dieses Phänomen ist insbesondere an Querungen zu beobachten, die temporär frequentierter sind und an denen aus der Anwesenheit schon wartender Personen auf die Betätigung des Tasters und damit auf die Auslösung der Anforderung stillschweigend geschlossen wird, ohne dies zu überprüfen bzw. selbst die Betätigung vorzunehmen. Die Wartezeiten im Anforderungsfall begründen sich durch die notwendige Koordinierung mit der nahegelegenen Nachbaranlage Stromstraße / Turmstraße. Weiter ist der Betrieb dieser LSA unter den betrieblichen Erfordernissen der Haltestellenbedienung, des Wendeverkehrs der Straßenbahnen sowie der Beschickung des zusätzlichen Stumpfgleises zu sehen, denen in der Konzeption zur Turmstraße I die Priorität ggü. anderen Verkehrsarten im Zuge der Planungen eingeräumt wurde. Grund hierfür sind die geringen Fahrgeschwindigkeiten und der entsprechend längere Zeitbedarf für die damit in

Verbindung stehenden Fahrmanöver sowie auch der zeitlich nur schwer zu kalkulierende Zeitbedarf des Fahrgastwechsels im Haltestellenbereich. Dies alles ist vor dem Hintergrund der geforderten, hohen Flexibilität der LSA-Steuerung in Bezug auf die aktuellen Erfordernisse des Straßenbahnbetriebs zu sehen, die von einer permanenten Vorhaltung des Zeitbedarfs für den Fußverkehr deutlich eingeengt würde und dessen Bedarf andererseits im Wesentlichen durch das ÖPNV-Angebot des Straßenbahnverkehrs generiert wird.

Frage 5:

Wie lange sind die tatsächlichen Freigabezeiten für Fußgehende an den Fußgängerfurten der Kreuzung Alt-Moabit/ Gotzkowskystraße?

Frage 7:

Sind die Ampelschaltungen an der Kreuzung Alt-Moabit/ Gotzkowskystraße auf die Schulschlusszeiten (insbesondere 11:00-14:00 Uhr) abgestimmt?

a. Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5 und 7:

Die Fragen 5 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die LSA Gotzkowskystr. / Alt-Moabit wird mit einer verkehrsabhängigen Steuerung betrieben. Die Freigabezeiten für den Fußverkehr können daher entsprechend der jeweils aktuellen Verkehrssituation angepasst werden. Ebenso können Busse, Feuerwehr und Polizei die Steuerung zu ihren Gunsten beeinflussen. Dies bedeutet, dass die Freigabezeiten sehr unterschiedlich sein können. Die folgenden Freigabezeiten werden dabei jedoch immer mindestens eingehalten:

Signalgruppe	Tagesplan	Nachtplan	Frühplan	Spätplan
F1,2	10s	7s	11s	13s
F3,4	7s	8s	10s	10s
F5,6	8s	7s	8s	10s
F7,8	7s	6s	8s	8s
F9,10	15s	15s	15s	15s
F11,12	15s	15s	15s	15s

(Quelle: SenMVKU)

Die in der Frage genannten Schulschlusszeiten liegen im Tagesplan der Freigabezeiten. Der Fußverkehr kann sich durch Betätigung der Anforderungstaster über die geteilten Furten längere Freigabezeiten anfordern.

Frage 6:

Wie genau beeinflussen Busse der BVG die Freigabezeiten für Fußgehende an der Kreuzung Alt-Moabit/ Gotzkowskystraße?

Antwort zu 6:

Sich annähernde Busse können die Freigabezeiten für den Fußverkehr verlängern oder einkürzen. Die in der Antwort der Frage 5 genannten Mindestfreigabezeiten werden dabei jedoch nicht unterschritten.

Frage 8:

Warum bestehen an der LSA an der Kreuzung Alt-Moabit/ Krefelder Straße unterschiedliche Grünzeiten für Fußgehende auf der nördlichen (13 Sekunden) und südlichen (10 Sekunden) Furt?

Antwort zu 8:

Die Freigabezeiten der nördlichen und südlichen Furt unterscheiden sich, da die Furten unterschiedlich lang sind. Die nördliche Furt ist ca. 11m lang, die südliche ca. 7m. Die Freigabezeiten der nördlichen Furt betragen tagsüber 19s, nachts 16s. Die südliche Furt wird tagsüber 23s und nachts 20s lang freigegeben. Die Anlage kann jedoch durch Einsatzfahrzeuge der Polizei und Feuerwehr beeinflusst und dabei die Freigabezeit bis auf 7s reduziert werden.

Frage 9:

Wie bewertet der Senat die derzeitige Ampelschaltung an der Kreuzung Alt-Moabit/ Krefelder Straße, bei der die Grünzeit für Fußgänger auf der nördlichen Furt 13 Sekunden, auf der südlichen jedoch nur 10 Sekunden beträgt, wodurch eine durchgängige Querung der Straße auf der westlichen Seite abends für viele Fußgehende kaum möglich ist?

Antwort zu 9:

Der Senat sieht eine Straßenquerung in einem Zuge für den Fußverkehr unter den hier vorherrschenden räumlichen wie betrieblichen Randbedingungen (Mittelteiler) als gegeben an, wenn dabei die Querung in der ersten Freigabesekunde beginnt und dadurch die zweite Furt während deren Freigabe bis zur Mitte überschritten werden kann. Aufgrund der unterschiedlichen Furlänge wird dabei je nach Querungsrichtung ein unterschiedlicher Zeitbedarf bis zum Erreichen der jeweils zweiten, hinteren Furt (Mitte) benötigt.

Frage 10:

Inwiefern ist die Ampelschaltung an der Tram-Haltestelle Lesser-Ury-Weg auf den Fahrplan der Tram angepasst?

Antwort zu 10:

Die LSA Invalidenstr. Höhe Lesser-Ury-Weg ist nicht an den Fahrplan der Straßenbahn angepasst.

Straßenbahnen haben jedoch individuell die Möglichkeit, die Signalisierung der LSA aktuell zu beeinflussen.

Frage 11:

Ist dem Senat bekannt, dass eine automatische Umschaltung der Ampel auf Rot für Autofahrende beim Eintreffen der Tram an der Haltestelle Lesser-Ury-Weg zu einer erhöhten Sicherheit für Fußgehende führen würde?

Antwort zu 11:

Für die Fahrtrichtung West erfolgt nach Passieren einer Straßenbahn eine Sperrung durch die Kfz- und Straßenbahnsignale im Unterschied zur Fahrtrichtung Ost mit Haltestellenkap. Allerdings kann es bei dichter Zugfolge und/oder lückenhafter bzw. verzögerter Meldepunktaussendung durch die Straßenbahn infolge verkürzter Annäherung und der Einhaltung von Mindestfreigaben zu einer Verzögerung der Sperrung kommen.

Frage 12:

Entsprechen die oben genannten Ampelschaltungen den Vorgaben des § 55 des Berliner Mobilitätsgesetzes bezüglich sicherer und komfortabler Querungsmöglichkeiten für Fußgehende? Bitte nach LSA auflisten.

- a. Wenn nicht, welche Maßnahmen sind erforderlich, um die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen? Bitte nach LSA auflisten.

Antwort zu 12:

Die Lichtsignalanlagen bieten eine sichere Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr, die Grundsätze des § 55 Mobilitätsgesetz Berlin wurden, unter Wahrung des Vorrangs der bundesrechtlichen Straßenverkehrsordnung, berücksichtigt. Wie aus den vorstehenden Antworten hervorgeht, sind im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten zudem noch Verbesserungen zur Erhöhung des Querungskomforts geplant.

Berlin, den 15.05.2025

In Vertretung
Johannes Wiczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt