

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Stefanie Bung (CDU)

vom 16. März 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. März 2026)

zum Thema:

**Nächtlicher Dauerbetrieb der Lichtzeichenanlage (LZA) Binger Straße /
Wiesbadener Straße (14197 Berlin) – Datengrundlage und Alternativen**

und **Antwort** vom 1. April 2026 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 7. April 2026)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Stefanie Bung (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/25563

vom 16. März 2026

über Nächtlicher Dauerbetrieb der Lichtzeichenanlage (LZA) Binger Straße / Wiesbadener Straße (14197 Berlin) - Datengrundlage und Alternativen

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

Frage 1:

Wie lautet die interne Anlagenkennung/Standortbezeichnung der LZA an der Kreuzung Binger Straße/Wiesbadener Straße, 14197 Berlin?

Antwort zu 1:

Die Lichtsignalanlage (LSA) an der Kreuzung Wiesbadener Straße / Binger Straße wird unter der Anlagennummer 13098 geführt.

Frage 2:

Seit welchem Datum wird die LZA auch in den Nachtstunden im Regelbetrieb betrieben?

Antwort zu 2:

Die Lichtsignalanlage wird seit dem 15.01.2024, 16:25 Uhr, ohne zeitliche Einschränkungen betrieben.

Frage 3:

Welche Betriebsform galt in den Nachtstunden vor der Umstellung (z. B. Abschaltung, Gelbblinkbetrieb, kürzere Betriebszeit)?

Antwort zu 3:

Vor dem 15.01.2024 wurde die Lichtsignalanlage mit Nachtabschaltung betrieben. Die Betriebszeiten waren montags bis samstags von 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr. Außerhalb dieser Zeiten sowie an Sonn- und Feiertagen war die Anlage außer Betrieb.

Frage 4:

Welche verkehrsrechtliche Anordnung liegt dem Nacht-Regelbetrieb zugrunde (Datum, Aktenzeichen, anordnende Behörde)?

Antwort zu 4:

Grundlage des Dauerbetriebs ist die verkehrsrechtliche Anordnung (Maßnahmennummer 231804, „Schlangenbader Tunnel“) vom 01.12.2023 der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt.

Frage 5:

Welche fachliche Begründung wurde in der Anordnung dokumentiert? Bitte wesentliche Punkte wörtlich/auszugsweise darstellen.

Frage 11:

Welche konkreten Risiken für Kfz-, Rad- und Fußverkehr in den Nachtstunden wurden festgestellt, die einen Nacht-Regelbetrieb erforderlich machen sollen? Bitte anhand von Daten aus 6-10 begründen.

Frage 13:

Welche Alternativen zum Nacht-Regelbetrieb wurden geprüft (z. B. Gelbblinkbetrieb, verkehrsabhängige/bedarfsgerechte Schaltung, Nachtprogramm mit reduzierter Umlaufzeit, Teilabschaltung einzelner Signalgruppen), und zu welchem Ergebnis kam die Prüfung jeweils?

Frage 14:

Wurde geprüft, ob in den Nachtstunden (00:00-05:00 Uhr) eine Umstellung auf eine alternative Betriebsform möglich ist, unter gleichzeitiger Sicherung der Querung durch Maßnahmen wie

- a) Mittelinsel/ Querungshilfe,
- b) Zebrastreifen (ggf. mit Beleuchtung/Markierung),
- c) Tempoanordnung oder sonstige verkehrsberuhigende Maßnahmen?

Falls ja: mit welchem Ergebnis?

Falls nein: warum nicht?

Frage 16:

Welche Prüfungen/Messungen liegen zu Lichtimmissionen (Signalgeber, Abstrahlung/Reflexion) und Geräuschemissionen (Anfahr-/Bremsvorgänge) im Umfeld der LZA vor? Falls keine: warum nicht?

Frage 20:

Ist ein zeitlich befristeter Pilotversuch zur Umstellung des Nachtbetriebs (00:00-05:00 Uhr) vorgesehen oder möglich, verbunden mit Evaluation von Verkehrsmengen, Unfalllage und Immissionsbelastung?

Falls nein: warum nicht?

Antwort zu 5, 11, 13, 14, 16 und 20:

Die Ausweitung der Betriebszeiten der Lichtsignalanlage erfolgte aus Gründen der Verkehrssicherheit, insbesondere zum Schutz des querenden Fußverkehrs einschließlich von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen.

Im Zuge der Sperrung des Tunnels der Schlangenbader Straße ist es zu einer signifikanten Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs im betroffenen Umfeld und somit auch im Bereich der genannten Kreuzung gekommen. Neben Hinweisen aus der Bevölkerung haben auch eigene Feststellungen der zuständigen Behörden ergeben, dass sich hieraus erhöhte Gefährdungslagen ergeben können. Vor diesem Hintergrund wurde entschieden, die Lichtsignalanlage zur Gewährleistung eines sicheren Verkehrsablaufs auch in den Nachtstunden durchgehend zu betreiben.

Eine gesonderte Prüfung anderer Sicherungsmaßnahmen für die Nachtstunden oder Messungen zu Licht- oder Geräuschemissionen im Umfeld der Lichtsignalanlage wurden nicht durchgeführt. Durch die Ausweitung der Betriebszeiten der Lichtsignalanlage ist sichergestellt, dass trotz der Verkehrszunahme Querungen des Fußverkehrs zu jeder Tages- und Nachtzeit sicher möglich sind, ein Pilotversuch zu einer Nachtabschaltung ist angesichts der damit verbundenen Kosten nicht vorgesehen. Vor dem Hintergrund der erhöhten Verkehrsbelastung infolge der Tunnelsperrung wurde der durchgehende Betrieb der Lichtsignalanlage als geeignetes und erforderliches Mittel zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit bewertet.

Frage 6:

Welche Verkehrsdaten liegen für den Kreuzungsbereich vor der Sperrung des Schlangenbader Tunnels vor (Zählungen, Dauerzählstellen, Gutachten, Modellierungen) – mit Zeitraum und Methodik?

Frage 7:

Welche Verkehrsdaten liegen für den Kreuzungsbereich nach der Sperrung des Schlangenbader Tunnels vor? Bitte Zeitraum und Methodik angeben.

Frage 8:

Welche Ergebnisse ergeben sich aus 6-7 jeweils getrennt nach Kfz-, Rad- und Fußverkehr?

Antwort zu 6 bis 8:

Für den betreffenden Kreuzungsbereich liegen keine belastbaren Verkehrszähl­daten aus der Zeit vor oder nach der Sperrung des Schlangenbader Tunnels vor.

Frage 9:

Welche Ergebnisse ergeben sich aus 6-8 jeweils getrennt nach Tageszeiten, insbesondere für 00:00-05:00 Uhr?

Antwort zu 9:

Es wird auf die Ausführungen zu den Fragen 6 bis 8 verwiesen.

Frage 10:

Wie stellt sich die Unfall­lage im Kreuzungsbereich in den letzten fünf Jahren dar (Anzahl, Schwere, Unfall­typen), getrennt nach

- a) Gesamtzeitraum und
- b) Nachtstunden (00:00-05:00 Uhr)?

Antwort zu 10:

Die angegebenen Daten wurden der fortgeschriebenen polizeilichen Eingangsstatistik (sog. Ver­laufsstatistik) Datawarehouse Verkehrslagebild (DWH VklB) entnommen. Da DWH VklB stets den tagesaktuellen Stand der im Quellsystem erfassten Daten widerspiegelt, unterliegt der Datenbestand einer fortlaufenden Änderung. Dadurch können unterschiedliche Abfragezeitpunkte zu voneinander abweichenden Ergebnissen führen.

Zu 10. a):

Die erfragten Daten sind den folgenden Tabellen zu entnehmen:

Anzahl der Verkehrsunfälle (VU)				
Jahr	Jahr	Jahr	Jahr	Jahr
2021	2022	2023	2024	2025
3	4	0	0	1

(Quelle: DWH VklB, Stand: 18. März 2026)

VU-Kategorie	Anzahl der VU				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	1	0	0	0	0
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	0	0	0	0
alle übrigen VU	2	4	0	0	1
sonstiger VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	0	0
gesamt	3	4	0	0	1

(Quelle: DWH VklB, Stand: 18. März 2026)

VU-Typen	Anzahl der VU				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
Fahrunfall	0	0	0	0	0
Abbiegeunfall	0	0	0	0	1
Einbiegen/Kreuzen-VU	0	1	0	0	0
Überschreiten-VU	0	0	0	0	0
VU mit ruhendem Verkehr	0	1	0	0	0
VU im Längsverkehr	2	0	0	0	0
sonstiger VU	1	2	0	0	0
gesamt	3	4	0	0	1

(Quelle: DWH VklB, Stand: 18. März 2026)

10. b) Nachtstunden (00:00-05:00 Uhr)?

Zu 10. b)

Die erfragten Daten sind den folgenden Tabellen zu entnehmen:

Anzahl der VU				
Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
0	1	0	0	0

(Quelle: DWH VklB, Stand: 18. März 2026)

VU-Kategorien	Anzahl der VU				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	0	0	0	0	0
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	0	0	0	0
alle übrigen VU	0	1	0	0	0
sonstiger VU unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	0	0
gesamt	0	1	0	0	0

(Quelle: DWH VklB, Stand: 18. März 2026)

VU-Typen	Anzahl der VU				
	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024	Jahr 2025
Fahrerunfall	0	0	0	0	0
Abbiegeunfall	0	0	0	0	0
Einbiegen/Kreuzen-VU	0	1	0	0	0
Überschreiten-VU	0	0	0	0	0
VU mit ruhendem Verkehr	0	0	0	0	0
VU im Längsverkehr	0	0	0	0	0
sonstiger VU	0	0	0	0	0
gesamt	0	1	0	0	0

(Quelle: DWH VklB, Stand: 18. März 2026)

Für den Betrachtungszeitraum vom 1. Januar 2026 bis zum 31. Januar 2026 liegen in dem gegenständlichen Kreuzungsbereich keine VU vor. (Quelle: DWH VklB, Stand: 24. März 2026).

Frage 12:

Welche Signalprogramme (Tag-/Nachtprogramm) sind aktuell hinterlegt, welche Parameter (Umlaufzeit, Zwischenzeiten, Freigabezeiten, verkehrabhängige Steuerung) wurden seit der Betriebszeitverlängerung geändert, und welche Auswirkungen wurden dabei prognostiziert?

Antwort zu 12:

Eine Anpassung der Signalprogramme ist nicht erfolgt. Es wurde ausschließlich die Nachtabschaltung aufgehoben, sodass der vorhandene Signalzeitenplan nunmehr durchgehend betrieben wird.

Frage 15:

Welche Kriterien legt der Senat bzw. die zuständige Straßenverkehrsbehörde zugrunde, um eine Nachtabschaltung oder einen Gelbblinkbetrieb an Lichtzeichenanlagen anzuordnen, abzulehnen oder mit Auflagen zuzulassen?

Antwort zu 15:

Die Entscheidung über eine Nachtabschaltung erfolgt einzelfallbezogen unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrsverhältnisse. Maßgebliche Kriterien sind die Verkehrsstärken und insbesondere Querungsbedarfe des Fuß- und Radverkehrs, die Unfalllage sowie die Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit der Verkehrssituation.

Bei der Nachtabschaltung einer LSA an einer Kreuzung wird für die wartepflichtige Nebenrichtung stets gelbes Blinklicht gezeigt.

Frage 17:

Welche technischen Minderungsmaßnahmen gegen Lichtimmissionen wurden geprüft oder umgesetzt (z. B. Abschirmblenden, Ausrichtung, Dimmen/Nachtabsenkung, Austausch Signalgeber), und welcher Zeitplan ist vorgesehen?

Antwort zu 17:

Es wurden keine gesonderten technischen Maßnahmen zur Reduzierung von Lichtimmissionen geprüft oder umgesetzt.

Frage 18:

Welche Maßnahmen zur Reduktion lärmintensiver Brems-/Anfahrvorgänge im Nachtbetrieb wurden geprüft (z. B. Anpassung Umlaufzeiten/Koordinierung, verkehrsabhängige Schaltung)?

Antwort zu 18:

Es wurden keine spezifischen Maßnahmen zu einer möglichen Lärmentwicklung geprüft.

Frage 19:

Welche jährlichen Kosten (Strom/Unterhaltung anteilig) entstehen durch den Nachtbetrieb, und welche Kosten wären mit den unter 14 genannten Alternativen bzw. Umrüstungen verbunden?

Antwort zu 19:

Bei der Lichtsignalanlage handelt es sich um eine LED-basierte Anlage mit vergleichsweise geringem Energieverbrauch. Zusätzliche Kosten durch den Dauerbetrieb sind als gering einzustufen, zumal auch bei einer nächtlichen Abschaltung die Anlage technisch in Betrieb bleibt (Steuergerät und gelb blinkende Signale). Ungeachtet der geringen Kosten stellt ohnehin die Verbesserungen der Verkehrssicherheit hier das entscheidende Kriterium für den Dauerbetrieb dar.

Berlin, den 01.04.2026

In Vertretung
Arne Herz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt