

16. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 22. Mai 2007 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Mai 2007) und **Antwort**

Bedarfsgesteuerte Fußgängerampeln zur Behinderung des Fußgängerverkehrs?

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

Frage 1: Wie viele bedarfsgesteuerte Fußgängerampeln gibt es in Berlin?

Antwort zu 1.: In Berlin besteht zurzeit an 633 Lichtsignalanlagen (LSA) für Fußgänger die Möglichkeit, sich "Grün" anzufordern.

Frage 2: Wie lang sind die durchschnittlichen und wie lang die maximalen Wartezeiten?

Antwort zu 2.: In Berlin gibt es LSA mit Umlaufzeiten (Zeitdauer von Grünbeginn Haupttrichtung bis zum nächsten Grünbeginn Haupttrichtung) von 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100, 110 und vereinzelt bei Notfallplänen, wie z.B. Autobahnräumpläne, 120 Sekunden. Insofern sind die geschalteten Grünzeiten für die Fußgänger sehr unterschiedlich von Anlage zu Anlage. Zudem sind diese unter Umständen von Umlauf zu Umlauf verschieden, wenn es sich um eine verkehrsabhängige Steuerung handelt. Ein Durchschnittswert kann nicht ermittelt werden. Die maximale Wartezeit kann bei einem langen Umlauf bis zu 115 Sekunden betragen, im Regelfall werden jedoch Wartezeiten von 90 Sekunden nicht überschritten.

Frage 3: Wie lang ist die maximale Wartezeit an der Fußgängerampel in der Dorotheenstraße Ecke Wilhelmstraße und an den beiden Fußgängerampeln vor dem Hauptbahnhof zur Überquerung der Invalidenstraße?

Antwort zu 3.: An der LSA Wilhelmstraße/Dorotheenstraße beträgt die maximale Wartezeit 77 Sekunden. An den beiden LSA am Hauptbahnhof betragen die maximalen Wartezeiten 74, bzw. 77 Sekunden.

Frage 4: Wie bewertet der Senat die Auffassung, dass lange Rotphasen von Fußgängerampeln an Querungen,

die zu Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel führen, eine Diskriminierung von Fußgängern darstellen?

Antwort zu 4.: Jede Signalsteuerung ist ein Kompromiss zwischen den Zielkonflikten der verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Signalsteuerungen werden immer unter sorgfältiger Abwägung der verschiedenen Interessen der Verkehrsteilnehmer geplant und im praktischen Ablauf überprüft. Werden in diesem Rahmen Mängel erkannt, wird die Steuerung entsprechend angepasst. Die oberste Priorität hat die Sicherheit.

LSA an von Straßenbahnen und Bussen befahrenen Kreuzungen werden gemäß Senatsbeschluss sukzessive mit einer Bevorrechtigung des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestattet. Diese Maßnahmen können kurzzeitig zu Abweichungen vom normalen Verkehrsablauf führen. Diese können Beeinträchtigungen für andere Verkehrsteilnehmer bedeuten, die jedoch so gering wie möglich gehalten werden. Eine Diskriminierung einzelner Verkehrsteilnehmergruppen findet nicht statt.

Frage 5: Wie bewertet der Senat die Auffassung, dass lange Rotphasen von Fußgängerampeln an Querungen, die zu Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel führen, regelmäßig zu Regelverstößen führen, wenn so das wartende Verkehrsmittel rechtzeitig erreicht werden kann?

Frage 6: Wie sollen derartige Sicherheitsrisiken künftig vermieden bzw. minimiert werden?

Antwort zu 5. und 6.: Leider lässt sich ein Fehlverhalten einzelner Verkehrsteilnehmer nicht verhindern.

Frage 7: Wie bewertet der Senat den Vorschlag, in Stadträumen mit starkem Fußgängerverkehr statt teurer mobilitätseinschränkender Fußgängerampeln, preiswerte Zebrastreifen in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zu installieren?

Antwort zu 7.: Der Senat misst der Einrichtung von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) und der damit verbundenen Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger eine hohe Bedeutung zu. Seit 2001 wurden zu den damals 103 vorhandenen Fußgängerüberwegen in Berlin 140 neu eingerichtet. Weitere Fußgängerüberwege sind zurzeit im Bau oder in der Planungsvorbereitung, der Prüfungs- und Abstimmungsprozess zu weiteren Querungshilfen für Fußgänger findet kontinuierlich statt.

Fußgängerüberwege können jedoch nicht überall angelegt werden. Für eine Anordnung müssen bestimmte verkehrliche Kriterien erfüllt sein. Zu hohe Kraftfahrzeug-Belegungen, mehrere Fahrstreifen in eine Richtung, schlechte Sichtbeziehungen sowie straßenbündige Straßenbahnanlagen sind Ausschlusskriterien. In diesen Fällen kann eine Fußgängerampel sinnvoll sein.

Eine begleitende Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ist nicht zwingend erforderlich. Allerdings kann in Einzelfällen eine Geschwindigkeitsreduzierung die Erkennbarkeit eines Fußgängerüberwegs und die Sicht auf die wartenden Fußgänger verbessern und somit die Anlage eines Fußgängerüberwegs erst ermöglichen.

Berlin, den 11. Juni 2007

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Juni 2007)