

**Vorlage  
zur Beschlussfassung  
für die Bezirksamtssitzung am 17.12.2019**

- 1. Gegenstand der Vorlage:** **BVV-Beschluss-Nr. 658/V vom 16.01.2019  
Ampelschaltung optimieren, Fußgänger\*innen am  
Hindenburgdamm nicht ausbremsen  
Drs-Nr.: 0960/V**
- 2. Berichterstatter:** Bezirksstadträtin Maren Schellenberg
- 3. Beschlussentwurf:** Das Bezirksamt beschließt, der BVV die beigefügte Vorlage zur Kenntnis zu geben.
- 4. Begründung:** Auf die beigefügte Vorlage für die Bezirksverordnetenversammlung wird verwiesen.
- 5. Rechtsgrundlagen:** § 36 Abs. 2 b) BezVG i.V.m  
§ 36 Abs. 3 BezVG
- 6. Finanzielle Auswirkungen:** keine
- 7. Auswirkungen auf eine nachhaltige Entwicklung:** entfällt
- 8. Veröffentlichung (BVV-BNr: 471/V):** ja
- 9. An der Vorlage hat mitgewirkt:** Entfällt

Maren Schellenberg  
Bezirksstadträtin

**Vorlage  
zur Kenntnisnahme  
für die Bezirksverordnetenversammlung**

- 1. Gegenstand der Vorlage:** BVV-Beschluss-Nr. 658/V vom 16.01.2019  
Anpassung der Software bei Lichtzeichenanlagen  
Drucksachen-Nr. 0960/V
- 2. Berichterstatter:** Bezirksstadträtin Frau Schellenberg
- 3. Die Bezirksverordnetenversammlung hat am 16.01.2019 folgenden Beschluss gefasst:**

„Das Bezirksamt wird gebeten, sich an die zuständigen Stellen zu wenden, die Fußgängerampeln entlang des Hindenburgdamms, insbesondere im Bereich des Krankenhauses und der Manteuffelstraße so zu schalten, dass zu Fuß Gehende (insbesondere ältere Menschen) innerhalb einer Grün-Phase die Straße (ggf. in Teilen) überqueren können, zusätzlich sind Gehwegverlängerungen zu prüfen.“

Hierzu wird berichtet:

Am 23. Januar 2019 wurde die zuständige Verkehrslenkung Berlin (VLB) gebeten, den Beschluss zu prüfen. Da wir keine Antwort erhalten haben, wurde die VLB am 17.07.2019 erneut an den Beschluss mit der Bitte um Prüfung erinnert. In Ihrem Schreiben vom 10. Dezember 2019 teilte die VLB folgendes Prüfergebnis mit:

„[...] Zu allererst darf ich Ihnen versichern, dass ein wesentliches verkehrspolitisches Ziel meiner Behörde ist, zu Fuß Gehende als schwächsten Verkehrsteilnehmern eine größtmögliche Sicherheit im Straßenverkehr zuteil werden zu lassen.

Die Lichtsignalanlagen der Stadt werden nach den bundesweit geltenden „Richtlinien für Lichtsignalanlagen“ (RiLSA) konzipiert. Als Berechnungsgrundlage für die Freigabezeiten der zu Fuß Gehenden dienen die in den Richtlinien zugrunde gelegten Gehgeschwindigkeiten. Grundsätzlich ist nicht vorgesehen, dass bis zum Erreichen des gegenüberliegenden Bordes Grün gezeigt wird. Es sind jedoch Mindestgrünzeiten sowie Schutzzeiten vorgeschrieben. Die Schutzzeit gewährleistet, dass nach dem Umschalten auf Rot noch ausreichend Zeit bleibt, die betretene Furt sicher räumen zu können, bevor der querende Fahrverkehr seine Freigabe erhält bzw. der abbiegende Verkehr seinen grünen Pfeil. Die Sicherheit der zu Fuß Gehenden an einer einzelnen Furt bemisst sich somit nicht aus der Grün-Dauer der Freigabe. Vielmehr besteht der Querungsvorgang sowohl aus der Grünphase als auch aus dem anschließenden Teil der Rotphase, der zur vollständigen Räumung der betretenen Fahrbahn notwendig ist. Die Grünlichtdauer ist als ein verlängertes Startsignal zu verstehen, dass der Fußgänger auch noch während seiner Querung einsehen kann.

Zusätzlich so zu Fußgehenden ein komfortables Queren ermöglicht werden, weshalb das Queren in einem Zuge angestrebt wird. Das heißt bei Straßen mit Mittelstreifen (wie auch

beim Hindenburgdamm) soll ein an der ersten Furt bei Grünbeginn startender zu Fuß Gehender die zweite Furt noch während deren Grünzeit erreichen und betreten können. Kann bei der Signalprogramm-gestaltung eine derartige Schaltung nicht eingehalten werden, steht für den Zwischenstopp eine sichere Aufstellfläche zwischen den Furten zur Verfügung, so dass eine Gefährdung ausgeschlossen werden kann.

Nach Prüfung der verkehrstechnischen Unterlagen der einzelnen Lichtsignalanlagen (LSA) des Hindenburgdamms kann ich Ihnen folgendes mitteilen:

Die fünf LSA entlang des Hindenburgdamms werden mit einer verkehrsabhängigen Steuerung zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) betrieben. Das heißt die Steuerung wird von den Bussen der BVG beeinflusst, in dem sich die Busse über Funk an den LSA anmelden und ihre Freigabezeiten anfordern, um die Kreuzung möglichst ohne LSA-Halt zu passieren. Außerdem werden tageszeitabhängig verschiedene Programme geschaltet, um den wechselnden Verkehrsaufkommen möglichst gerecht zu werden. Das heißt, die Grünzeiten für zu Fuß Gehende ändern sich je nach Tageszeit und ob sich ein Bus annähert oder nicht.

An der LSA Hindenburgdamm/ Gardeschützenweg – Gélieustraße ist das Queren in einem Zuge mit der Grünzeit der aktuellen Steuerung leider nicht möglich. Das sichere Queren einer Furt bis zur Mittelinsel ist hingegen in jedem Fall gewährleistet, auch wenn der Einfluss eines BVG-Busses die Grünzeit verkürzt. Die Steuerung der LSA ist seit 2011 in Betrieb. Die Ansprüche an die Grünzeiten für zu Fußgehende haben sich seit 2011 geändert, weshalb zurzeit auch der zweite Teil des Mobilitätsgesetzes erarbeitet wird, der konkrete Anforderungen diesbezüglich festlegen soll. Leider ist es aber nicht möglich die mehr als 2300 Berliner LSA kurzfristig an diese gehobenen Ansprüche anzupassen. Daher kann ich in diesem Fall nur um Geduld bitten: die LSA ist aktuell sicherlich nicht optimal für zu Fuß Gehende geschaltet, aber entspricht den derzeit gültigen Richtlinien und eine Gefährdung kann ausgeschlossen werden. Bei einer langfristig anstehenden Modernisierung der LSA werden wir prüfen, ob Verbesserungen für zu Fuß Gehende umgesetzt werden können. Das Ziel eines flüssigen Verkehrsablaufes zur Reduzierung umweltschädlicher Emissionen darf dabei jedoch nicht aus den Augen verloren werden.

Die Steuerung der LSA Hindenburgdamm (Haydenstraße – Manteuffelstraße) hingegen wurde im Juni 2018 erneuert. Hierbei wurden die Grünzeiten für zu Fuß Gehende angepasst, so dass eine Querung in einem Zuge nun zu allen Tageszeiten und auch bei Beeinflussung durch den Bus seitdem möglich ist. Eine Verlängerung der Grünzeiten darüber hinaus lehne ich ab, da sich dadurch die Koordinierung entlang des Hindenburgdamms verschlechtern würde. Eine Koordinierung ist grundsätzlich anzustreben um einen möglichst stetigen Verkehrsfluss und damit einhergehend eine Verringerung von Lärm, Abgasen und Energieverbrauch zu erreichen.

An den drei LSA Hindenburgdamm/Augustastraße - Klingsorstraße, Hindenburgdamm (Moltkestraße) und Hindenburgdamm/ Bäkestraße - Karwendelstraße ist das Queren in einem Zuge ebenfalls möglich. Hier gibt es allerdings die Einschränkung, dass sowohl im Nachtprogramm (vor 6:00 Uhr und nach 21:30 Uhr) als auch bei einer Busbeeinflussung die Grünzeit der zu Fuß Gehenden gekürzt wird und das Queren in einem Zuge nicht mehr möglich ist. Das sichere Erreichen der Mittelinsel ist durch die Schutzzeit aber in jedem Fall gewährleistet. Die Nachteile für zu Fuß Gehende sind mir durchaus bewusst. Deshalb werden wir bei einer zukünftigen Änderung an einer der drei LSA erneut gründlich prüfen, ob Verbesserungen für den Fußverkehr umgesetzt werden können, wobei sowohl die Koordinierung als auch die ÖPNV-Beschleunigung dabei nicht außer Acht gelassen werden dürfen.

Da die von Ihnen erhobene Bitte um Verlängerung der Grünzeiten für zu Fuß Gehende nicht die Sicherheit der zu Fuß Gehenden an diesen LSA berührt, sehe ich derzeit leider keine Möglichkeit eine Änderung zu bewirken. Ich bitte Sie hierfür um Verständnis.

In Ihrem Schreiben baten Sie außerdem darum zu prüfen, in wie weit Gehwegvorstreckungen sinnvoll wären, um die Situation an den benannten LSA zu verbessern. Gehwegvorstreckungen sind erhebliche bauliche Änderungen an einer LSA. Bauliche Änderungen ziehen immer auch eine Überprüfung und Anpassung der Steuerung an die neuen Gegebenheiten nach sich. Voraussichtlich müsste im Kreuzungsbereich eine Fahrspur wegfallen, so dass nur noch zwei Spuren zum links- und rechtsabbiegen sowie zum geradefahren vorhanden wäre, wodurch sich die Leistungsfähigkeit verschlechtert, weil Rechtsabbieger den Geradeausfahrenden behindern. Sämtliche Freigabezeiten müssten demnach geprüft werden, so dass nicht sichergestellt ist, dass die derzeit vorhandene Grünzeit für die zu Fuß Gehenden erhalten bleiben kann. Außerdem müssen bei einer Neuberechnung der Steuerung auch alle neuen Gegebenheiten mit in die Berechnung einfließen. So würde man bei der Berechnung die kürzeren Wege für zu Fußgehende ansetzen. Ein Gewinn für die zu Fußgehenden ist daher fraglich und kann pauschal nicht abgeschätzt werden. Eine detaillierte Prüfung und Planung für jeden einzelnen Knoten wäre notwendig.

Abschließend möchte ich daran erinnern, dass die finanziellen Ressourcen der Stadt Berlin sehr begrenzt sind. Ein solcher Umbau einer LSA mit der damit einhergehenden notwendigen Umprogrammierung ist sehr kostenintensiv. Im Sinne einer sparsamen Haushaltsführung ist es mir nicht möglich, eine solche Planung mit ungewissem Erfolg für insgesamt fünf LSA anzustoßen.“

Es wird gebeten, den Beschluss als erledigt zu betrachten.

Cerstin Richter-Kotowski  
Bezirksbürgermeisterin

Maren Schellenberg  
Bezirksstadträtin