

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Dr. Stefan Taschner (GRÜNE)**

vom 09. Mai 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Mai 2018)

zum Thema:

Fahrradfreundliche Ampeln - "Grüne Welle für den Radverkehr"

und **Antwort** vom 22. Mai 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Mai 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Dr. Stefan Taschner (Grüne)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/14982
vom 9. Mai 2018
über Fahrradfreundliche Ampeln -"Grüne Welle für den Radverkehr"

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

Frage 1:

Wo wurden die Modellprojekte der Radverkehrsstrategie zur Fahrradfreundlichen Koordinierung von Lichtsignalanlagen ("Grüne Welle für den Radverkehr") bisher in Berlin umgesetzt?

Antwort zu 1:

Das Modellprojekt wurde unter Federführung der Technischen Universität Berlin (TU) als Forschungsprojekt im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur -BMVI-) mit Unterstützung des Landes Berlin durchgeführt. Das Projekt bestand aus zwei Phasen:

In der ersten Phase wurden auf insgesamt sechs Berliner Hauptverkehrsstraßen (Bernauer Straße, Hardenbergstraße, Uhlandstraße, Mühlenstraße, Müllerstraße, Wilhelmstraße) Möglichkeiten und Grenzen der Radverkehrsbeschleunigung durch die Koordinierung von Lichtsignalanlagen (LSA) durch Verkehrssimulationen ermittelt.

In der zweiten Phase wurde durch einen Pilotbetrieb in der Uhlandstraße im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf die Wirksamkeit der ausgewählten Maßnahmen und Erkenntnisse aus den Simulationen bestätigt.

Frage 2:

Nach welchen Kriterien wurden die Strecken ausgewählt?

Antwort zu 2:

Die Auswahl der Umlandstraße für den Pilotbetrieb erfolgte,

- da hier das Modellprojekt zeitnah umsetzbar war,
- keine größeren Umbauvorhaben anstanden,
- keine Konkurrenz zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) besteht,
- diese Radverkehrshauptroute eine Route mit starker Nachfrage bzw. hoher Bedeutung für den Radverkehr ist sowie
- die geeigneten Knotenpunktabstände ausweist.

Darüber hinaus hat das Land Berlin in der Belziger Straße bereits auf einer wichtigen Route für den Radverkehr durch verkehrstechnische Maßnahmen an den Lichtsignalanlagen erste Erkenntnisse zur Radverkehrsbeschleunigung gewinnen können.

Frage 3:

Wurden dazu Daten erhoben über die Verkehrsströme auf zwei Rädern, z.B. welche Radwege am meisten genutzt werden und wo Radfahrende wie schnell fahren können? Sind weitere Projekte zu Datenerhebungen in dieser Art geplant, die die "Verkehrssteuerung vor Ampeln optimieren"?

Antwort zu 3:

Im Rahmen des Forschungsprojekts wurden Erhebungen der Verkehrsstärken im Kfz-Verkehr, im Radverkehr und im Fußgängerverkehr durchgeführt. Auf ausgewählten Teilabschnitten, der untersuchten Streckenabschnitte erfolgten zusätzlich Messungen zur Ermittlung der lokalen Fahrgeschwindigkeiten im Radverkehr. Die Messungen dienen der Ableitung der anzusetzenden Progressionsgeschwindigkeiten für den Aufbau der grünen Welle im Radverkehr.

Frage 4:

Nach welchen Geschwindigkeiten richten sich die Ampelschaltungen für die radverkehrsfreundliche „Grüne Welle“?

Antwort zu 4:

Im Rahmen des erwähnten Forschungsprojektes wurden Messungen im Berliner Stadtgebiet durchgeführt, Richtlinien ausgewertet und auch bereits durchgeführte Projekte in anderen Städten herangezogen. Es stellte sich dabei heraus, dass eine Geschwindigkeit von 20 km/h für die Radfahrenden im Durchschnitt anzunehmen ist. Diese Geschwindigkeit liegt am oberen Ende der in den Richtlinien für Lichtsignalanlagen angeführten Werte (16-20 km/h) und führt zu einer Harmonisierung der Geschwindigkeiten, sowohl bei den langsameren als auch bei den schnelleren Radfahrenden.

Frage 5:

Welche Ergebnisse haben die Modellversuche gezeigt, zum Beispiel in Bezug auf die Verstärkung von Radverkehrsflüssen?

Antwort zu 5:

Der Abschlussbericht des Forschungsprojektes befindet sich in der Endredaktion. Die Ergebnisse können erst nach Freigabe durch das BMVI (voraussichtlich im Sommer) veröffentlicht werden.

Frage 6:

Wo wurden in den letzten drei Jahren, wenn neue Ampeln gebaut oder Signalprogramme geändert wurden, geprüft ob eine Grüne Welle für den Radverkehr möglich ist?

Antwort zu 6:

Es gab nach der Einrichtung einer Radverkehr-Grünen-Welle auf einem Teilstück in der Belziger Straße und dem TU-Projekt bislang keine weiteren Projekte zur Einrichtung von weiteren Grünen Wellen für den Radverkehr.

Frage 7:

Welche weiteren Maßnahmen plant der Senat um Wartezeiten vor roten Ampeln für Radfahrende und zu Fuß gehende möglichst gering zu halten?

Antwort zu 7:

Über die Auswahl weiterer Modellstrecken soll nach Vorlage des Abschlussberichts des Forschungsprojektes entschieden werden.

Die Wartezeit vor roten Ampeln ist darüber hinaus nur eines von vielen Kriterien zur Schaltung von Lichtsignalanlagen (LSA). Dieses Kriterium steht beispielsweise im direkten Gegensatz zur Forderung nach langen Grünzeiten für den Fußverkehr, da der Querverkehr (inklusive Radverkehr) zur gleichen Zeit Rot hat. Das Wartezeit-Kriterium kann somit nicht isoliert im Rahmen von zukünftigen Maßnahmen an LSA betrachtet werden.

Frage 8:

Wie schätzt der Senat die Möglichkeit ein, auf Displays die verbleibenden Sekunden bis zum nächsten Signalwechsel für Radfahrende anzuzeigen, wie es Kopenhagen vormacht?

Antwort zu 8:

Eine Restzeitanzeige ist für LSA mit einem statischen Umlauf denk- und umsetzbar. Im Berliner Stadtgebiet wird jedoch vermehrt, auch zur Verbesserung des ÖPNV, der Einsatz verkehrsabhängiger Steuerungen forciert. Hierdurch können die Grünzeiten dem Verkehrsaufkommen individueller angepasst werden. Diese Flexibilität bedingt jedoch, dass die Schaltzeitpunkte variabel und sowohl Grünbeginn als auch Grünende einer Signalgruppe nicht exakt vorhersagbar sind. Eine Restzeitanzeige ist in diesen Fällen somit nicht möglich. Ferner wird insbesondere das Problem des Frühstartens gesehen. Dieses Phänomen ist bei statischen Wechslen von Signalzeichen (Fußgänger kurz vor Kfz) auf Seiten des Fahrverkehrs bereits heute zu erkennen. Ein von der Ferne zu erkennender Countdown-Zähler würde das Phänomen verschärfen und gegebenenfalls zu

einer Reduzierung der Freigabezeiten zugunsten erhöhter (Sicherheits-)Zwischenzeiten führen. Dies würde dann jedoch die Leistungsfähigkeit aller Verkehrsteilnehmenden betreffen und das gewünschte Ziel konterkarieren.

Berlin, den 22.05.2018

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz