

Verkehrslenkung Berlin (VLB) - Columbiadamm 10, 12101 Berlin

GeschZ. (bei Antwort bitte angeben)

VLB B 3 VB-00540/2019-30

Bearbeiter/in: Frau Krause

Postanschrift: Verkehrslenkung Berlin
Columbiadamm 10, 12101 Berlin

Dienstgebäude: ehem. Flughafen Tempelhof
Bauteil 6, Aufgang B
Zugang über Tempelhofer Damm 45 / U Paradestr.

Zimmer 166

Telefon (030) 902594 – 525

Fax (030) 902594 – 698

E-Mail nicht für Dokumente mit elektronischer Signatur verwenden
Nicole.krause@senuvk.berlin.de

Zugang für Dokumente mit qualifizierter elektronischer Signatur
verkehrslenkung@senuvk.berlin.de

www.berlin.de/sen/uvk

Datum 28.03.2019

Sehr

mit Ihrem Schreiben haben Sie auf die verkehrlichen Schwierigkeiten in der im Berliner Ortsteil Hermsdorf gelegenen Schildower Straße hingewiesen, die im Zusammenhang mit der Verdichtung der Wohnbevölkerung in der auf Brandenburger Seite angrenzenden Gemeinde Glienicke entstanden sind.

Sie bitten diesbezüglich um eine fachliche Einschätzung, an der Landesgrenze Lichtzeichenanlagen zu errichten und so den Durchlass der Verkehrsströme zu regeln. Ziel ist es, die Attraktivität der Schildower Straße als Durchfahrtsstraße zur B 96 zu senken.

Die Anordnung von Lichtzeichenanlagen ist an sehr strenge gesetzliche Kriterien gebunden, da einerseits der Bau sowie auch der Betrieb sehr kostenintensiv sind und andererseits Lichtzeichenanlagen im Rahmen der Verhältnismäßigkeit der Maßnahmenauswahl erst dann zum Tragen kommen, wenn keine milderer Mittel zur Verfügung stehen, die das damit verfolgte Ziel erreichen lassen. Die Entscheidung zur Errichtung neuer Lichtzeichenanlagen unterliegt daher immer einem besonders sorgfältigen und folglich auch sehr zeitintensiven Abwägungsprozess.

Lichtzeichenanlagen sind Verkehrseinrichtungen nach § 43 Absatz 1 Satz 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Gemäß § 45 Absatz 9 Satz 1 StVO sind diese nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. In der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO), hier zu § 37, sowie in ergänzenden Richtlinien sind diese Anordnungsgründe und die bei der Prüfung und Schaltung zu berücksichtigenden Kriterien ausführlich geregelt.

Fahrverbindungen:

6 Paradestr.

Zahlungen bitte bargeldlos an die Landeshauptkasse Berlin:

Postbank Berlin

IBAN: DE47100100100000058100

BIC: PBNKDEFF100

Berliner Sparkasse

IBAN: DE25100500000990007600

BIC: BELADEBEXX

Bundesbank, Filiale Berlin

IBAN: DE53100000000010001520

BIC: MARKDEF1100

Danach sind Lichtzeichenanlagen an Kreuzungen und Einmündungen für den Fahrverkehr u.a. dann erforderlich, wenn

- es immer wieder zu Unfällen kommt, die durch andere Maßnahmen nicht verhindert werden können,
- ein ständiges Missachten der Vorfahrt zu beobachten ist, ohne dass dies mit einer schlechten Erkennbarkeit der Kreuzung oder mangelnder Verständlichkeit der geltenden Vorfahrtregelung zusammenhängt,
- der Verkehr so stark ist, dass sich in der wartepflichtigen Kreuzungszufahrt ein großer Rückstau bildet oder einzelne Wartepflichtige unzumutbar lange warten müssen, bis sich geeignete Lücken zum Einfahren in oder Queren des vorfahrtsberechtigten Verkehrs ergeben.

Darüber hinaus werden Lichtzeichenanlagen mit dem Ziel der Schaffung einer sicheren Querungshilfe für den Fußverkehr u.a. angeordnet, wenn

- eine hohe Anzahl an zu Fuß Gehenden konzentriert an einer Stelle die Fahrbahn einer Hauptverkehrsstraße überquert,
- diesen die Wartezeit auf eine ausreichend große Lücke zum Queren der Fahrbahn nicht zugemutet und durch andere Maßnahmen keine ausreichende Querungserleichterung geschaffen werden kann,
- ein sensibler Personenkreis wie Schulkinder oder körperlich/geistig behinderter Menschen einen besonderen Schutz benötigt.

Diese Auflistung macht deutlich, dass die Anordnung von Lichtzeichenanlagen durch ihre signaltechnische Absicherung von Verkehrsabläufen immer auf besonderen Rechtfertigungsgründen basiert und ausschließlich das Ziel hat, die Verkehrssicherheit an einer bestimmten Örtlichkeit zu erhöhen.

In der diskutierten Signalisierung kann ich dieses Ziel nur mittelbar erkennen. Mit der Anordnung von Lichtzeichenanlagen an der Landesgrenze soll die Anzahl der durchfahrenden Fahrzeugmengen reduziert und so die Verkehrssicherheit in der Schildower Straße im weiteren Verlauf erhöht werden. Dieser Anordnungsgrund ist nicht in den gesetzlichen Grundlagen vorgesehen.

Außerdem sehe ich erhebliche Nachteile in einer solchen Regelung:

Die Fahrzeugführenden nutzen die Schildower Straße als direkte und kürzeste Verbindung zur/von der B 96. Die Wartezeit an der Lichtzeichenanlage, die auch noch zyklisch einkalkuliert werden kann, wird zu keiner deutlichen Verlängerung der Fahrzeiten führen und somit auch das damit verfolgte Ziel nicht erreichen. Im Gegenteil ist zu befürchten, dass Fahrzeugführende nach dem Passieren dieser Signalisierung erst recht rasanter und schneller fahren werden, um so wieder Zeit aufzuholen. Darüber hinaus werden die Anwohner in den jeweils vor der Signalisierung liegenden Abschnitten durch die bei rotem Signal wartenden und sich aufstauenden Fahrzeuge noch höheren Lärm- und Abgasbelastungen ausgesetzt. Schon jetzt, schreiben Sie, beschwerten sich die Anwohner über die Lärm- und Umweltbelastung. Folglich dürfte dies nicht auf Zustimmung der davon betroffenen Anwohner stoßen. Eine weitere, wenn auch nur nebensächliche Folge von Signalisierungen wäre, dass die Tempo 30 –Zone aufgehoben und durch eine Einzelbeschilderung durch die Zeichen 274-30 (30 km/h) an jeder Kreuzung/Einmündung ersetzt werden müsste, da die StVO die Anordnung und Errichtung von neuen Lichtzeichenanlagen in Tempo 30 – Zonen verbietet.

Aus diesen Gründen kann ich aus fachlicher Sicht den Wunsch nach Signalisierungen zur Dosierung der durchfahrenden Verkehrsmengen an der Landesgrenze nicht unterstützen und eine derartige Regelung auch nicht in Aussicht stellen.

Die Attraktivität zum Durchfahren der Schildower Straße kann aus meiner Sicht nur durch eine Vielzahl von unterschiedlichen Maßnahmen verteilt auf die gesamte Straße – so wie dies bereits durch den Bezirk begonnen wurde – und durch verkehrsbeschränkende Maßnahmen auf Brandenburger Seite wirksam reduziert werden. Bei der Anlegung und Verdeutlichung von weiteren

Querungsstellen kann die der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz unterstellte Arbeitsgruppe „Fußverkehr/Querungshilfen“ planerische Unterstützung anbieten. Da die Schildower Straße nicht zum Hauptstraßennetz gehört, liegt die Entscheidung über entsprechende Maßnahmen aber ausschließlich beim Bezirk Reinickendorf.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

beglaubigt

Krause