

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Förster (FDP)

vom 03. Juni 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Juni 2019)

zum Thema:

**Mit dem Kopf durch die Wand – Mutwilliger Verkehrsstau an der Kreuzung
Rudolf-Rühl-Allee / An der Wuhlheide**

und **Antwort** vom 17. Juni 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Jun. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Stefan Förster (FDP)
über

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

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/19075

vom 03. Juni 2019

**über Mit dem Kopf durch die Wand – Mutwilliger Verkehrsstau an der Kreuzung
Rudolf-Rühl-Allee / An der Wuhlheide**

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Seit Herbst 2018 wurde am Verkehrsknoten Rudolf-Rühl-Allee / An der Wuhlheide eine neue Verkehrsführung eingerichtet. Rechtsabbiegen in Richtung TVO ist nur noch aus einer Richtung möglich. Im Berufsverkehr kommt es zu erheblichem Rückstau.

Frage 1:

Wer ist für die Änderung der Verkehrsführung konkret verantwortlich? Auf wessen Betreiben wurde sie veranlasst und wann genau fiel die Entscheidung mit welcher Begründung?

Antwort zu 1:

Für die Änderung der Verkehrsführung ist die Verkehrslenkung Berlin (VLB) verantwortlich. An der Lichtsignalanlage (LSA) des Verkehrsknotens An der Wuhlheide/Rudolf-Rühl-Allee musste in Folge eines Klageverfahrens eine verkehrliche Anpassung im Zusammenhang mit einer Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Straße An der Wuhlheide vorgenommen werden. Hierbei mussten auch Änderungen an der vorstehenden LSA vorgenommen werden. An der LSA wurde geprüft, ob die bestehende Verkehrssituation regelkonform und verkehrssicher ist. Hierbei wurde festgestellt, dass aus der Rudolf-Rühl-Allee ein zweisepuriges Rechtsabbiegen möglich war. Nach den Richtlinien für Lichtsignalanlagen ist ein mehrspuriges Abbiegen nicht zulässig, wenn ein paralleler Verkehr (hier: Fuß- und Radverkehr) zu beachten ist. Diese Regelung soll aus Sicherheitsgründen unterbleiben, weil die Sicht der Abbiegenden auf die zu Fuß Gehenden bzw. Rad Fahrenden beeinträchtigt ist und es an solchen Stellen häufiger zu Unfällen kommt. Zur Unfallprävention wurde daher das zweisepurige Abbiegen untersagt. Die Planung hierzu erfolgte im Laufe des Jahres 2018, die straßenverkehrsbehördliche Anordnung zur Ummarkierung am 15. Oktober 2018.

Frage 2:

Gab es vor der Änderung Verkehrszählungen, um die Belastung und Leistungsfähigkeit des Knotens zu ermitteln? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 2:

Eine Verkehrszählung am 29.11.2017 hatte Folgendes ergeben:

Spitzenstunde 16-17 Uhr [Kfz/h]		nach		
		An der Wuhlheide (West)	An der Wuhlheide (Ost)	Rudolf-Rühl- Allee (Nord)
von	An der Wuhlheide (West)		864	728
	An der Wuhlheide (Ost)	855	18	48
	Rudolf-Rühl-Allee (Nord)	942	68	

Die Verkehrserhebung aus dem Jahr 2017 enthielt nicht den derzeit auftretenden zusätzlichen Verkehr im Zuge der gesperrten Salvador-Allende-Brücke.

Die Daten der Verkehrszählung wurden auf der Basis des Handbuchs zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen überprüft. Anstelle der Festzeitsteuerung wurde eine flexible verkehrsabhängige Steuerung im Zusammenhang mit der Anpassung der Lichtsignalanlage vorgesehen. Der Abfluss für Rechtsabbiegende aus der Rudolf-Rühl-Allee wurde durch ein zweifeldiges Zusatzsignal (sogenannter Rechtsvorlauf) erhöht. Diese Regelung zeigte sich, insbesondere im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit, als realisierbar.

Frage 3:

Gab es in dem Bereich in den letzten fünf Jahren Unfälle, bei denen Fußgänger oder Radfahrer betroffen waren? An wie vielen dieser Unfälle trugen motorisierte Verkehrsteilnehmer Schuld?

Antwort zu 3:

Im Zeitraum von 2014 bis 2018 ereigneten sich an der Kreuzung Rudolf-Rühl-Allee/An der Wuhlheide insgesamt 12 Verkehrsunfälle mit Beteiligung Radfahrender sowie ein Unfall, an dem ein zu Fuß Gehender beteiligt war. In insgesamt acht Fällen wurden motorisierte Verkehrsteilnehmende als Verursachende registriert.

(Quelle: Datawarehouse Verkehrslagebild; Stand: 01.06.2019)

Frage 4:

Wurde nach Sperrung der Salvador-Allende-Brücke die Verkehrsführung am Knoten Rudolf-Rühl-Allee / An der Wuhlheide der tatsächlichen Verkehrsbelastung angepasst? Wenn ja, inwiefern? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 4:

Im Zusammenhang mit der Sperrung der Salvador-Allende-Brücke wurde im Vorfeld ein Planungsbüro beauftragt, notwendige Anpassungen von Lichtsignalanlagen im Umfeld zu

überprüfen. Im Ergebnis wurde für den Knotenpunkt An der Wuhlheide/Rudolph-Rühl-Allee, aufgrund der dort zwischenzeitlich in Betrieb genommenen verkehrsabhängigen Steuerung, kein Anpassungsbedarf gesehen.

Auf Grund der massiven Verkehrsbeeinträchtigungen durch die Zunahme des Verkehrs durch die gesperrte Salvador-Allende-Brücke wird die Situation aktuell überprüft.

Frage 5:

Wie kommt der Pressesprecher der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zu der gegenüber der „Berliner Woche“ getätigten Aussage, dass die zweite Abbiegespur ein Problem sei, weil für Autofahrer aus dem zweiten Fahrstreifen die Sicht auf den querenden Fußgänger- und Radverkehr häufig versperrt sei?

Antwort zu 5:

Ein neben einem abbiegenden Fahrzeug stehendes zweites abbiegendes Fahrzeug stellt immer ein Sichthindernis auf den Fuß- und Radverkehr dar.

Frage 6:

Kann Pressesprecher Jan Thomsen, immerhin ehemaliger Zeitungsredakteur, die Aussage, dass diese Verkehrssituation häufig zu Unfällen führt, für den betreffenden Standort belegen?

Antwort zu 6:

Die getroffene Maßnahme ist auch präventiv. Es geht auch darum, Unfälle zu verhindern bevor sie entstehen.

Frage 7:

Gibt es in der Rudolf-Rühl-Allee, die an dieser Stelle keinen Gehweg hat, überhaupt Fußgängerverkehr, der gefährdet werden könnte?

Antwort zu 7:

Das Aufkommen an Zu Fuß Gehenden ist eher gering, weshalb auch die in Beantwortung der Frage 4 erwähnte temporäre Sperrung der westlichen Fußgängerfurt vertretbar ist. Westlich der Rudolf-Rühl-Allee befindet sich in der Straße An der Wuhlheide allerdings eine Bushaltestelle, aus der sich ein Querungsbedarf ergibt. Die Menge des Fußgängerverkehrs ist kein Indikator für die Gefährdung von zu Fuß Gehenden. Bei geringem Fußverkehr ist die Gefahr des Übersehenwerdens nicht automatisch geringer, da z.B. abbiegende Fahrzeuge nicht mit parallel querenden Fußgängern rechnen.

Berlin, den 17.06.2019

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz