

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Dr. Turgut Altuğ (GRÜNE)

vom 10. November 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. November 2022)

zum Thema:

Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Kreuzberg

und **Antwort** vom 05. Dezember 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Dez. 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Dr. Turgut Altuğ (Bündnis 90/Die Grünen)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/13973
vom 10. November 2022
über Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Kreuzberg

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Maßnahmen des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr 2030 (StEP MoVe) wurden in Kreuzberg bereits umgesetzt? (Bitte um tabellarische Auflistung mit Angaben zu den einzelnen Maßnahmen und den entsprechenden Zeitplänen)

Frage 1:

Welche Maßnahmen sollen in den kommenden vier Jahren umgesetzt werden?

Frage 2:

Welche Schwerpunkte werden bei den Maßnahmen gesetzt?

Frage 3:

Welche bezirksbezogenen Konkretisierungen zum StEP MoVe wurden vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg für Kreuzberg erarbeitet?

Frage 4:

Wie wird die Radverkehrsinfrastruktur in Kreuzberg weiterentwickelt bzw. ausgebaut? Bitte führen Sie alle Maßnahmen tabellarisch mit dem entsprechenden Zeitplan auf.

Antwort zu 1, 1 bis 4:

Die Fragen 1 und 1 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Maßnahmen verfolgen den Schwerpunkt einer lebenswerten Stadt mit menschen- und umweltgerechter Mobilität. Der Verkehr in Berlin soll gestaltet werden, dass die negativen Auswirkungen auf die Luftqualität, das Lärmniveau, die Gesundheit der Menschen, das Klima sowie auf die Nutzungsmöglichkeiten und das Erscheinungsbild des öffentlichen Raums und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden so gering wie möglich gehalten werden.

Aus dem StEP MoVe ergeben sich einige übergreifende Maßnahmen, die damit gleichermaßen auch für Kreuzberg gelten und Auswirkungen auf Verkehrsinfrastruktur haben, und begonnen wurden bzw. in Arbeit sind, wie z.B.:

- O5 Weiterentwicklung und kontinuierliche Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms
- O14 konsequente Ausrichtung der Annahmen für Signalzeitenprogramme von Lichtsignalanlagen an Fragen der Verkehrssicherheit (Daueraufgabe)
- O25 Erarbeitung neuer Standards für die Verkehrsführung (inkl. Markierung) bei Baustellen
- OP16 Prüfung und Ausweitung von Tempo 30 unter Berücksichtigung der ÖPNV-Beschleunigung (Daueraufgabe)
- I2 Umgestaltung von Straßenräumen anhand aktueller und künftiger Anforderungen und Ziele für den öffentlichen Raum (Daueraufgabe)
- I4 Verbesserung der Oberflächen auf Geh- und Radwegen (Daueraufgabe)
- I6 Ausbau der E-Ladeinfrastruktur im öffentlichen und nicht öffentlichen Raum

Im Bereich Infrastruktur sind laut StEP MoVe und ÖPNV-Bedarfsplan folgende Maßnahmen mit Maßnahmenbezug vorgesehen:

- I44 Neubau der Straßenbahnstrecke Warschauer Straße – Hermannplatz
- I47 Straßenbahnneubaustrecke Spittelmarkt – Hallesches Tor – Mehringdamm
- I51 Straßenbahnneubaustrecke Potsdamer Platz – Schöneweide
- I62 Neubau der S-Bahn-Strecke vom Westhafen – Hauptbahnhof – Potsdamer Platz – Yorckstraße (Linie S21)

Die Maßnahmen I44 und I62 wurden planerisch begonnen, eine Umsetzung sämtlicher genannter Maßnahmen war allerdings nicht bis 2026 erwartet. Einzelne Angebotsausweitungen im ÖPNV sind hier nicht gelistet.

Ein Fortschrittsbericht zur Umsetzung vorrangiger Maßnahmen zum StEP MoVe ist gemäß Mobilitätsgesetz § 16 Absatz 5 alle zwei Jahre nach Verabschiedung vorzulegen, dies wird der Senat entsprechend 2023 tun.

Der Bezirk als Straßenbaulastträger und damit maßgeblich auch zur Umsetzung von Maßnahmen verantwortlicher Bereich antwortet hierzu:

„Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg führt eine Liste zu Mobilitätswendemaßnahmen, die sich sowohl auf Kreuzberg als auch Friedrichshain beziehen:

<https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamts/strassen/mobilitaetswende/2203-mobilitaetswende-projektuebersicht.pdf>.

Diese Liste wird jedes Jahr aktualisiert und vor Veröffentlichung dem BVV-Ausschuss für Verkehr und Ordnung vorgestellt. Nach dieser Vorstellung wird diese dann auf der Website des Bezirksamts veröffentlicht.

Die (geplante) Fertigstellung der (laufenden) Maßnahmen ist in der Liste hinterlegt. Noch nicht begonnene Maßnahmen werden derzeit im Bezirksamt auf Grundlage der personellen und finanziellen Ressourcen priorisiert. Die Priorisierung der Maßnahmen wird Anfang des kommenden Jahres abgeschlossen sein und in Abstimmung mit den BVV-Beschlüssen nach Vorstellung im BVV-Ausschuss veröffentlicht.

Derzeit kann der barrierefreie Ausbau der Haltestellen aufgrund personeller Engpässe nicht abgedeckt werden. Daher gibt es hierzu auch keine Planungen. Es ist jedoch beabsichtigt, bei größeren Umbaumaßnahmen von Straßen den barrierefreien Umbau von Haltestellen zu berücksichtigen.

Die oben genannte Liste zu den Mobilitätswendemaßnahmen beinhaltet Radverkehrsprojekte in Kreuzberg. Soweit bekannt, werden die Zeitpläne in der letzten Spalte unter Bemerkungen aufgezeigt.“

Die U-Bahnhöfe Görlitzer Bahnhof, Gneisenaustraße, Möckernbrücke, Moritzplatz, Platz der Luftbrücke, Prinzenstraße (Aufzug II), Schönleinstraße und Schlesisches Tor werden bis 2026 barrierefrei ausgebaut.

Frage 5:

Wie viele Fahrradabstellanlagen auf den öffentlichen Flächen wurden in den vergangenen fünf Jahren in Kreuzberg neu geschaffen?

Antwort zu 5:

Insgesamt wurden in den vergangenen fünf Jahren 2.866 Fahrradbügel bzw. 5.732 Fahrradstellflächen auf öffentlichen Flächen in Friedrichshain und Kreuzberg errichtet:

2018: 326 Fahrradbügel

2019: 342 Fahrradbügel

2020: 1.034 Fahrradbügel

2021: 655 Fahrradbügel

2022: 509 Fahrradbügel (Stand 28.11.2022).

Frage 6:

An welchen Unfallschwerpunkten in Kreuzberg wurden in den vergangenen fünf Jahren Maßnahmen ergriffen, um dort die Unfallhäufigkeit zu reduzieren? (Bitte mit Angabe zum Ort und Art der Maßnahme)

Antwort zu 6:

Die nachfolgenden Ausführungen beschränken sich ausschließlich auf Maßnahmen der Unfallkommission aus der Bearbeitung von Unfallhäufungsstellen. Darüber hinaus werden auch in der sonstigen Arbeit der Straßenverkehrsbehörden an Unfallhäufungsstellen Maßnahmen ergriffen, diese sind aber nicht gesondert erfasst. Eine Zusammenstellung erfolgte bereits für die Schriftliche Anfrage Nr. 19/13896

In Kreuzberg wurden in den Jahren von 2017 bis 2022 an folgenden Örtlichkeiten Maßnahmen zur Beseitigung von Unfällen an Unfallhäufungsstellen ergriffen:

- Blücherstraße / Brachvogelstraße (Neubau Lichtzeichenanlage)
- Yorckstraße / Katzbachstraße (Umbau Lichtzeichenanlage mit getrennter Linksabbiegesignalisierung)
- Wiener Straße / Lausitzer Straße (Sperrung Mittelstreifendurchbruch)
- Oranienstraße / Oranienplatz (Schaffung von geschützten Radverkehrsanlagen und aufgeweitete Aufstellflächen für den Radverkehr in den Nebenrichtungen)
- Mehringdamm / Tempelhofer Ufer (geschützte Radverkehrsanlagen in den Uferstraßen, Verbesserung der Sichtbeziehung)
- Kottbusser Tor (Umprogrammierung der Lichtzeichenanlage und Rotunterlegung der Radfurten)
- Skalitzer Straße / Oberbaumstraße (Reduzierung der Fahrstreifen, Verbreiterung Radverkehrsanlage)
- Rudi-Dutschke-Straße / Markgrafenstraße (Neubau LZA in Umsetzung)

Die Anzahl der an Unfallhäufungsstellen in Kreuzberg durchgeführten Verkehrsüberwachungsmaßnahmen der Polizei Berlin sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Die Schwerpunktsetzung umfasste insbesondere die gezielte Überwachung von Geschwindigkeiten, Rotlichtmissachtungen, Abbiege- und Vorfahrtverstößen sowie zur Radverkehrssicherheit.

Verkehrsüberwachungsmaßnahmen an Unfallhäufungsstellen in Kreuzberg	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (bis 30.09.)
Blücherstraße/Brachvogelstraße	1	0	0	4	0	0
Yorckstraße/Katzbachstraße	1	57	15	3	3	0
Wiener Straße/Lausitzer Straße	0	14	10	0	2	1
Oranienstraße/Oranienplatz	4	3	7	5	4	1
Mehringdamm/Tempelhofer Ufer	0	0	0	0	3	4
Kottbusser Tor	3	2	55	35	6	12
Skalitzer Straße/Oberbaumstraße	3	3	4	7	2	1
Rudi-Dutschke-Straße/Markgrafenstraße	0	0	0	0	0	0

Stand: 4. November 2022

Die angegebenen Kontrollen wurden im Jahr 2021 durch zwei Einsätze der Verkehrsunfallprävention am Oranienplatz und am Kottbusser Tor ergänzt. Eine automatisierte Auswertung der Verkehrsunfallpräventionsmaßnahmen ist erst seit dem 1. Januar 2021 möglich.

Frage 7:

An welchen Unfallschwerpunkten in Kreuzberg sollen in den kommenden fünf Jahren Maßnahmen ergriffen werden, um dort die Unfallhäufigkeit zu reduzieren? (Bitte mit Angabe zum Ort und Art der Maßnahme)

Antwort zu 7:

Eine Aussage zu geplanten Maßnahmen in den nächsten 5 Jahren für Kreuzberg ist nicht möglich, weil die Festlegung dazu, welche Maßnahmen einer dringenden Umsetzung bedürfen, immer in Abhängigkeit zu dem aktuellen Unfallgeschehen steht. Konkret ist für die Kreuzung Mehringdamm / Blücherstraße – Obentrautstraße eine Ummarkierung vorgesehen.

Berlin, den 05.12.2022

In Vertretung
 Dr. Meike Niedbal
 Senatsverwaltung für
 Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz