

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Franziska Becker (SPD)

vom 05. Dezember 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Dezember 2022)

zum Thema:

Verkehrssicherheit an der Kreuzung Bundesallee/ Ecke Trautenaustraße resp. Prager und Nikolsburger Platz sowie Güntzelkiez in Wilmersdorf?

und **Antwort** vom 19. Dez. 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Dezember 2022)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Frau Abgeordnete Franziska Becker (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/14184
vom 5. Dezember 2022

über Verkehrssicherheit an der Kreuzung Bundesallee/ Ecke Trautenaustraße resp. Prager
und Nikolsburger Platz sowie Güntzelkiez in Wilmersdorf?

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 Charlottenburg-Wilmersdorf um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an der entsprechend gekennzeichneten Stelle wiedergegeben.

Frage 1:

Wann hat der Senat vor dem Hintergrund seiner Verkehrsicherheitsstrategie, seinem Bekenntnis zur "Vision Zero" und dem Schulwegsicherungsprogramm den Kreuzungsbereich Bundesallee/ Ecke Trautenaustraße einem Straßenverkehrssicherheitsaudit zur Unfallprävention unterworfen? Welches sind an dieser Stelle aus Sicht der Senat die größten Gefahren (bzw. als Ergebnis des möglichen Audits)?

Antwort zu 1:

An der Örtlichkeit wurde bislang kein Verkehrssicherheitsaudit durchgeführt, die Unfallstatistik an dieser Kreuzung ist unauffällig und kein Unfallschwerpunkt

Frage 2:

Was tut der Senat für mehr tägliche Schulwegsicherheit von Schüler:innen, als besonders schutzwürdige Nutzergruppe, die jeden Morgen diese Kreuzung überqueren (müssen), um etwa zur Cecilien-Grundschule zu kommen?

Antwort zu 2:

Die Kreuzung Bundesallee/Trautenaustraße ist mit einer Lichtzeichenanlage geregelt, die den Schülerinnen und Schülern ein sicheres Überqueren der Straße ermöglicht. Das zeigt sich auch in der Unfallstatistik, die in den letzten drei Jahren keinen Unfall mit Fußverkehr und kein unfallbeteiligtes Kind unter 15 Jahren verzeichnet.

Frage 3:

Was plant der Senat, kurz-, mittel- und langfristig, um die real bestehenden Gefahren für die Verkehrsteilnehmer:innen in der Bundesallee resp. an dieser Kreuzung zu beheben und die Verkehrssicherheit für Fußgänger:innen, insb. Kinder und Radfahrer:innen zu erhöhen?

Antwort zu 3:

Derzeit sind dort aufgrund der unauffälligen Unfallstatistik keine Maßnahmen geplant.

Frage 4:

Wie häufig und wodurch (z.B. durch überhöhte Geschwindigkeit) kam es seit 2017 zu Verkehrsunfällen auf der Bundesallee resp. an dieser Kreuzung, welche Verkehrsteilnehmer:innen waren betroffen und wie viele Todesfälle mussten verzeichnet werden?

Antwort zu 4:

Im Zeitraum vom 1. Januar 2017 bis zum 31. Oktober 2022 wurden im Bereich der gesamten Bundesallee insgesamt 1.865 Verkehrsunfälle polizeilich registriert.

Die erfragten Daten für den Bereich Bundesallee/Trautenaustraße sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen:

Verkehrsunfälle	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (bis 31.10.)
Unfall mit Getöteten	0	0	0	0	0	0
Unfall mit Schwerverletzten	0	1	0	0	1	0
Unfall mit Leichtverletzten	0	4	6	3	3	2

sonstiger Unfall unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	0	0	0
schwerer Verkehrsunfall (VU) mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	0	0	0	0	0
alle übrigen VU	11	9	7	11	5	6
gesamt	11	14	13	14	9	8

Stand: 5. Dezember 2022

Beteiligte	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (bis 31.10.)
E-Bike	0	0	0	0	0	1
Elektrokleinstfahrzeug (zwischen 6 - 20 km/h mit Versicherungskennzeichen)	0	0	0	0	0	1
Fahrrad	0	3	5	3	2	2
Fußgänger	0	1	0	0	0	0
Kleinkraftrad	0	0	0	1	1	0
Kraftrad (über 125 cm ³)	0	0	0	1	0	0
Leichtkraftrad (bis 125 cm ³)	0	0	1	0	0	0
Liefer- und Lastkraftwagen bis 3,5t ohne Anhänger	1	0	0	0	0	1
Liefer- und Lastkraftwagen über 3,5t ohne Anhänger	0	0	0	0	1	0
Linienbus	0	0	1	0	0	0
Pkw/Pkw mit Anhänger	21	25	18	23	14	11
sonstige Fahrzeuge	0	0	1	0	0	0
gesamt	22	29	26	28	18	16

Stand: 5. Dezember 2022

Unfallursachen	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (bis 31.10.)
ungenügender Sicherheitsabstand	8	3	2	5	3	2
Fehler beim Abbiegen nach links	1	2	3	3	3	2

Unfallursachen	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (bis 31.10.)
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens	3	4	3	1	2	0
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	0	1	2	1	0	3
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamtinnen/Polizei-beamte oder Lichtzeichen	0	1	0	3	1	0
Fehler beim Abbiegen nach rechts	0	1	2	0	1	0
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	0	1	1	0	0	2
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	0	1	0	0	0	0
verkehrswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile	0	0	0	0	0	1
andere Fehler beim Fahrzeugführer	0	0	0	1	0	0
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn an Stellen, an denen der Fußgängerinnen- bzw. Fußgängerverkehr durch Polizeibeamtinnen/Polizei-beamte oder Lichtzeichen geregelt war	0	1	0	0	0	0
gesamt	12	15	13	14	10	10

Stand: 5. Dezember 2022

Frage 5:

Wann hat der Senat am Unfallschwerpunkt Bundesallee resp. an dieser Kreuzung Geschwindigkeitsmessungen vorgenommen und mit welchem Ergebnis? Wie oft wurde dabei eine überhöhte Geschwindigkeit von mehr als die erlaubten 50 km/ h für den Fließverkehr festgestellt? Ggf.: Mit welchen Konsequenzen?

Antwort zu 5:

Die Daten sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen:

Mobile Geschwindigkeitsüberwachung gesamte Bundesallee	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (bis 30.09.)
Anzahl der Einsätze	27	43	51	105	143	119
Summe von Überschreitungen	5.070	12.597	16.265	19.188	34.436	23.145
Summe von Ahndungen	4.579	10.623	10.384	11.363	24.381	11.394

Stand: 5. Dezember 2022

Stationäre Geschwindigkeitsmessanlage Bundesallee/Günzelstraße	2017	2018	2019
Summe von Überschreitungen	12.229	7.588	1.038
Summe von Ahndungen	11.806	7.229	896

Stand: 5. Dezember 2022

Stationäre Geschwindigkeitsmessanlage Bundesallee/Nachodstraße	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (bis 30.09.)
Summe von Überschreitungen	5.413	5.444	2.102	452	968	397
Summe von Ahndungen	4.852	4.852	1.458	337	543	193

Stand: 5. Dezember 2022

An der benannten Kreuzung Bundesallee/Trautenaustraße wurden keine Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen durchgeführt.

Frage 6:

Inwiefern entspricht die Dauer der Grünphase für Fußgänger:innen von 16 Sekunden den vom Berliner Mobilitätsgesetz in § 55 vorgegebenen Standards für Querungen: Zitat: "Grundsätzlich sollen zwei hintereinanderliegende Fußgängerfurten, die durch eine Mittelinsel oder einen Fahrbahnteiler getrennt und mit einer Lichtzeichenanlage gesichert sind, in einem Zug gequert werden können. Dabei sollen die hintereinander liegenden Furten grundsätzlich gleichzeitig freigegeben werden"? Wenn nein, wann wird der Senat das Mobilitätsgesetz an dieser Stelle umsetzen?

Antwort zu 6:

Die Fußverkehrsquerung der Bundesallee an der in Rede stehenden Kreuzung entspricht nicht dem im § 55 Mobilitätsgesetz (MobG) angesprochenen Typus von hintereinanderliegender Fußverkehrsfurten, da der Mittelteiler hier nicht als Querungshilfe zwischen den Richtungsfahrbahnen mit einer Tiefe in der Größenordnung einer Fahrspur einzustufen ist. Mit dem vorhandenen Abstand von ca. 10 bzw. 12 m zwischen den Teilfurten ist der vorliegende Fall vielmehr dem Absatz 2 des zitierten Paragraphen zuzuordnen, der darauf verweist, dass eine entsprechende Berücksichtigung des Fußverkehrs nicht zu „inakzeptabel langen Umlauf- oder Wartezeiten“ führen soll, und stellt damit eine zulässige Ausnahme dar.

Ferner ist bei den vorherrschenden Distanzen auch nicht mehr von einer Verwechslungsgefahr der Signalgeber von erster und zweiter Furt auszugehen, so dass die im MobG geforderte Gleichzeitigkeit der (Grün-) Schaltung für den Fußverkehr hier ebenfalls nicht relevant ist.

Frage 7:

Ist der Senat der Meinung, dass überlanges Warten beim Querungsvorgang an dieser Kreuzung dazu verleitet, möglicherweise bei Rot über die Straße zu gehen (so, vielfältige Beobachtungen aus der „Praxis“)? Welche Dauer wäre aus Sicht des Senats, und im Sinne des Mobilitätsgesetzes, angemessen, damit große und kleine Fußgänger:innen gut „in einem Zug“ die Straße queren können ohne rennen zu müssen?

Antwort zu 7:

Aufgrund der relativ kurzen Umlaufzeit von 60 Sekunden (übliche Umlaufzeiten tagsüber liegen bei 60 – 90 Sekunden) sieht der Senat die Wartezeiten auf die folgende Grünphase an dieser Kreuzung nicht als „überlang“ und nicht als Ursache für Rotlichtmissachtungen an. Vielmehr resultieren die Rotlichtmissachtungen offenbar aus dem Bestreben, beide Fahrbahnen der Bundesallee auch dann noch in einem Zuge überqueren zu wollen, wenn die Voraussetzungen dafür (Querungs-Start bei Grünbeginn, Gehgeschwindigkeit von 1,5 m/s und lediglich dem Betreten der zweiten Furt bei Grün) nicht einzuhalten sind.

Frage 8:

Welche Möglichkeiten sieht der Senat, um Gefahren für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen durch wendende bzw. abbiegende Fahrzeuge abzustellen und die Verkehrssicherheit dort zu erhöhen?

Antwort zu 8:

Eine erhöhte Gefahr durch wendende oder abbiegende Fahrzeuge ist dem Senat nicht bekannt und findet sich auch nicht in den Unfalldaten.

Frage 9:

Wie steht der Senat zum Einsatz von Schüler:innen-Lotsen bis alle notwendigen Maßnahmen umgesetzt sind? Welche Verwaltung ist für den ausreichenden Einsatz von Schüler:innen-Lotsen zuständig? Welche unterstützende Fördermöglichkeiten bietet hier der Senat

Antwort zu 9:

Der Einsatz von Verkehrshelfern erfolgt durch Festlegung der Schulen in den Bezirksämtern.

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf gibt dazu folgende Auskunft:

„Der Einsatz von Schülerlotsinnen und Schülerlotsen ist in der Verwaltungsvorschrift Schülerlotsendienst geregelt, die für die öffentlichen allgemeinbildenden Schulen gilt. Voraussetzung für die Einrichtung oder Auflösung eines Schülerlotsendienstes ist ein entsprechender Beschluss der Schulkonferenz im Einvernehmen mit dem Schulträger. Die Schule ist verantwortlich für die Durchführung des Schülerlotsendienstes.

Der Schülerlotsendienst wird von einer Lehrkraft (Beauftragte oder Beauftragter der Schulen zur Schulwegsicherung) organisiert. Die Übertragung der Aufgabe an eine verantwortliche Lehrkraft erfolgt durch die Schulleiterin oder den Schulleiter der jeweiligen Schule. Vor dem Einsatz müssen alle künftigen Schülerlotsinnen oder Schülerlotsen an einer Ausbildung teilgenommen haben; dies setzt bei Minderjährigen die schriftliche Einverständniserklärung der Erziehungsberechtigten voraus. Die Ausbildung orientiert sich insbesondere an den Materialien der Deutschen Verkehrswacht und der Unfallkasse Berlin. Sie erfolgt durch Verkehrssicherheitsberaterinnen und Verkehrssicherheitsberater der Polizei nach einem einheitlichen Lehrplan, der alle für die Ausübung der Tätigkeit wesentlichen Wissensgebiete sowie Übungen in der Praxis umfasst. Die Ausbildung der Schülerlotsinnen oder Schülerlotsen findet außerhalb des Unterrichts statt.

Die Anregung zur Einrichtung eines Schülerlotsendienstes kann von dem Schulträger, der durchführenden Schule, den Eltern, dem oder der örtlich zuständigen Verkehrssicherheitsberatern der Polizei Berlin oder der Landesverkehrswacht Berlin ausgehen.

Grundsätzlich bewertet der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf den Einsatz von Schülerlotsinnen und Schülerlotsen sehr positiv, denn u.a. trägt die Ausübung dieses Ehrenamtes zu einer sicheren und selbständigen Mobilität der jüngeren Schulkinder bei und sie selbst werden zu verantwortungsvollen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern gebildet.

Schulen können einen Schülerlotsendienst einrichten, müssen dieses aber nicht. Und ein Schülerlotsendienst ist aus Sicht des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf kein geeigneter Ersatz für notwendige Maßnahmen, die zur Verkehrssicherheit von Schülerinnen und Schülern dringend umgesetzt werden sollten. Von daher steht das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf solchen Einsätzen kritisch gegenüber“.

Auch der Senat sieht den Einsatz von Verkehrshelfern als „Überbrückungsdienst“ als nicht sachgerecht. An der angefragten Örtlichkeit liegen allerdings auch keine Defizite in der Schulwegsicherung vor.

Frage 10:

Ist der Senat bereit, vor dem Hintergrund der Schulwegsicherung für den betreffenden Abschnitt der Bundesallee zwischen der Kreuzung Hohenzollerndamm und Berliner Straße ganztägig 30 km/h anzuordnen?

Antwort zu 10:

Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h zur Schulwegsicherung sind im Unmittelbaren Umfeld von Schulen und deren Eingängen erforderlich und auch stadtweit vorhanden. In dem genannten Abschnitt der Bundesallee befindet sich keine Schule, die eine solche Anordnung erforderlich machen bzw. rechtlich ermöglichen würde. Zur sicheren Überquerung der Bundesallee sollten die vorhandenen Lichtzeichenanlagen genutzt werden.

Frage 11:

Welche Maßnahmen bzw. Gesetzesänderungen sind aus Sicht des Senats bei der im Bundestag derzeit diskutierten Reform der Straßenverkehrsordnung für die Verbesserung der Sicherheit von Fußgänger:innen und Schüler:innen hilfreich? Wie nutzt der Senat seine Mitwirkungsmöglichkeiten in den Bund-Länder-Gremien (Verkehrsministerkonferenz, Bundesrat), um den Kommunen mehr Handlungsspielraum bei der Anordnung von Tempo 30 im Hauptverkehrsstraßennetz und bei längeren Querungszeiten für Fußgänger:innen bei Ampeln zu ermöglichen, z.B. deutlich unterhalb einer Querungsgeschwindigkeit von 1,0 m/sec. wie in anderen EU-Staaten?

Antwort zu 11:

Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden des Landes Berlin treffen bereits bei geltender Rechtslage eine Vielzahl verkehrsrechtlicher Anordnungen, um die Sicherheit der zu Fuß Gehenden und insbesondere der „schwächeren“ Verkehrsteilnehmenden ständig zu erhöhen. Hierzu zählen u. a. die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie die Einrichtung von Fußgängerüberwegen. Da der erforderliche Nachweis einer konkreten oder sogar qualifizierten Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 StVO jedoch eine zentrale Herausforderung bei der Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen darstellt, setzt sich der Senat für mehr Möglichkeiten zur erleichterten Anordnung (z. B. auch bei Fußgängerüberwegen) bzw. den Wegfall dieses Erfordernisses ein. Darüber hinaus sieht der Senat in der Umsetzung des Koalitionsvertrags der Bundesregierung zum Straßenverkehrsrecht die Chance, dass Städte und Gemeinden künftig den Straßenverkehr durch Tempo 30, Parkraumbewirtschaftung, Verkehrsberuhigung und mehr Fläche für den Rad- und Fußverkehr klima- und umweltverträglich und zudem kindergerecht gestalten können. Er hat sich deshalb dafür ausgesprochen, dass der Bund die in

seiner Zuständigkeit liegende Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes unverzüglich vorlegen sollte. In einem zweiten Schritt sollten dann die sich daraus ergebenden Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung zwischen Bund und Ländern abgestimmt werden.

Der Senat nutzt alle Mitwirkungsmöglichkeiten in Bund-Länder-Gremien sowie über Bundesratsinitiativen und die Verkehrsministerkonferenz (VMK) - u. a. auch durch Beteiligung in der länderoffenen Arbeitsgruppe zur Vorbereitung praxisgerechter Anpassungen des Straßenverkehrsrechts der VMK, um den Kommunen mehr Handlungsspielraum bei der Anordnung von Tempo 30 im Hauptstraßennetz zu ermöglichen. Zudem ist Berlin bereits im März 2022 der Städteinitiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeit“ beigetreten. Die Initiative unterstützt im Zusammenschluss verschiedener Städte eine entsprechende Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung.

Eine Verlangsamung der angenommenen Gehgeschwindigkeiten, wie beispielsweise vorgeschlagen, hätte eine Verlängerung der Querungs- und Schutzzeiten zur Folge und würde in der Folge eine Erhöhung der Umlaufzeiten nach sich ziehen. Damit würden die Wartezeiten für den Fußverkehr bis zur nächsten Freigabezeit zunehmen, was in Hinblick auf die Akzeptanz der Regelung und der Verkehrssicherheit nicht sinnvoll ist.

Berlin, den 19.12.2022

In Vertretung

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