

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP)

vom 13. Dezember 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Dezember 2022)

zum Thema:

Wie werden Unfallschwerpunkte entschärft?

und **Antwort** vom 03. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Januar 2023)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Felix Reifschneider (FDP)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/14288
vom 13. Dezember 2022
über Wie werden Unfallschwerpunkte entschärft?

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

Frage 1

Mit welchen baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen wurde der Unfallschwerpunkt Frankfurter Tor seit 2019 entschärft? (Bitte Maßnahmen getrennt nach baulich und nicht-baulich sowie nach Zeitpunkt der Umsetzung getrennt ausweisen)

- a. Welche messbaren Effekte sind dem Senat mit Blick auf das Unfallgeschehen bekannt?
- b. Wann fanden seit 2019 Messungen mit mobilen Blitzeranlagen an diesem Unfallschwerpunkt statt und wie bewertet der Senat die Ergebnisse?
- c. Welche baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen an dem Unfallschwerpunkt befinden sich in Planung und für wann ist die Umsetzung vorgesehen?

Antwort zu 1:

Am Frankfurter Tor wurden seit 2019 keine Maßnahmen umgesetzt.

- a. entfällt
- b. Eine Übersicht über die erfolgten Messungen konnte nicht erstellt werden, da seitens der zuständigen Stellen keine Zuarbeit erfolgte.
- c. Für alle zugelassenen Linksabbiegerelationen ist eine gesicherte Signalisierung geplant. In Fahrtrichtung Osten ist dazu ein zusätzlicher Signalquerschnitt am Mittelstreifen vorgesehen (Einbau von Lichtsignalauslegermast). Die Umsetzung ist im Laufe des Jahres 2023 vorgesehen.

Frage 2:

Mit welchen baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen wurde der Unfallschwerpunkt Mühlenstr. / Straulauer Allee / Warschauer Str. / Am Oberbaum seit 2019 entschärft? (Bitte Maßnahmen getrennt nach baulich und nicht-baulich sowie nach Zeitpunkt der Umsetzung getrennt ausweisen)

- a. Welche messbaren Effekte sind dem Senat mit Blick auf das Unfallgeschehen bekannt?
- b. Wann fanden seit 2019 Messungen mit mobilen Blitzeranlagen an diesem Unfallschwerpunkt statt und wie bewertet der Senat die Ergebnisse?
- c. Welche baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen an dem Unfallschwerpunkt befinden sich in Planung und für wann ist die Umsetzung vorgesehen?

Antwort zu 2:

In 2020 wurden auf der Oberbaumbrücke die Radverkehrsanlagen verbreitert. In diesem Zusammenhang wurde die Verbreiterung an dem Knoten auch in Fahrtrichtung Westen durchgeführt. Der Geradeausverkehr aus der Warschauer Straße wird dadurch nur noch einspurig geführt. Da die Fahrbahn in dieser Relation verschwenkt wird, werden damit Unfälle durch seitliches Berühren verhindert.

- a. Keine, der Umsetzungszeitraum ist für eine Bewertung zu kurz. Eine Auswertung ist auf Grund statistischer Schwankungen in den Unfallzahlen regelmäßig erst nach Ablauf von drei Jahren sinnvoll.
- b. Eine Übersicht über die erfolgten Messungen konnte nicht erstellt werden, da seitens der zuständigen Stellen keine Zuarbeit erfolgte.
- c. Die Verbreiterung der Radverkehrsanlage ist auch in Fahrtrichtung Osten vorgesehen, erfordert hier aber eine Anpassung der Signalisierung. In der Zufahrt Mühlenstraße plant der Bezirk eine Verbreiterung der Gehwege und damit auch eine Änderung der Radverkehrsführung. Weitere Maßnahmen befinden sich noch in Prüfung und Abstimmung. Ein Umsetzungstermin kann noch nicht benannt werden.

Frage 3:

Mit welchen baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen wurde der Unfallschwerpunkt Osloer Str. / Prinzenallee seit 2019 entschärft? (Bitte Maßnahmen getrennt nach baulich und nicht-baulich sowie nach Zeitpunkt der Umsetzung getrennt ausweisen)

- a. Welche messbaren Effekte sind dem Senat mit Blick auf das Unfallgeschehen bekannt?
- b. Wann fanden seit 2019 Messungen mit mobilen Blitzeranlagen an diesem Unfallschwerpunkt statt und wie bewertet der Senat die Ergebnisse?
- c. Welche baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen an dem Unfallschwerpunkt befinden sich in Planung und für wann ist die Umsetzung vorgesehen?

Antwort zu 3:

An der Kreuzung wurden seit 2019 keine Maßnahmen umgesetzt.

- a. entfällt
- b. Eine Übersicht über die erfolgten Messungen konnte nicht erstellt werden, da seitens der zuständigen Stellen keine Zuarbeit erfolgte.
- c. Es sollen Sichtbehinderungen auf den baulichen Radwegen beseitigt und diese ggf. dichter an die Fahrbahn geführt werden. Da die Kreuzung großräumig ist, sollen die Räumsignale für den Linksabbiegeverkehr vergrößert werden. Eine Umsetzung ist für 2023 vorgesehen.

Frage 4:

Mit welchen baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen wurde der Unfallschwerpunkt Saatwinkler Damm / Seestr. / A100 / Goerdelerdammbrücke / Beusselstr./ Ludwig-Hoffmann-Brücke seit 2019 entschärft? (Bitte Maßnahmen getrennt nach baulich und nicht-baulich sowie nach Zeitpunkt der Umsetzung getrennt ausweisen)

- a. Welche messbaren Effekte sind dem Senat mit Blick auf das Unfallgeschehen bekannt?
- b. Wann fanden seit 2019 Messungen mit mobilen Blitzeranlagen an diesem Unfallschwerpunkt statt und wie bewertet der Senat die Ergebnisse?
- c. Welche baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen an dem Unfallschwerpunkt befinden sich in Planung und für wann ist die Umsetzung vorgesehen?

Antwort zu 4:

An der Kreuzung wurden seit 2019 keine Maßnahmen zur Entschärfung der Unfallsituation umgesetzt.

- a. entfällt
- b. Eine Übersicht über die erfolgten Messungen konnte nicht erstellt werden, da seitens der zuständigen Stellen keine Zuarbeit erfolgte.
- c. Der Bezirk wurde aufgefordert, die Markierungen und Rotunterlegungen der Radfahrerfurt zu erneuern. Als kurzfristige Maßnahmen sind Schutzblinker vorgesehen. Darüber hinaus wird die Möglichkeit einer getrennten Linksabbiegesignalisierung geprüft.

Frage 5:

Mit welchen baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen wurde der Unfallschwerpunkt Alexanderstr. / Karl-Liebnecht-Str. / Memhardtstr. seit 2019 entschärft? (Bitte Maßnahmen getrennt nach baulich und nicht-baulich sowie nach Zeitpunkt der Umsetzung getrennt ausweisen)

- a. Welche messbaren Effekte sind dem Senat mit Blick auf das Unfallgeschehen bekannt?
- b. Wann fanden seit 2019 Messungen mit mobilen Blitzeranlagen an diesem Unfallschwerpunkt statt und wie bewertet der Senat die Ergebnisse?
- c. Welche baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen an dem Unfallschwerpunkt befinden sich in Planung und für wann ist die Umsetzung vorgesehen?

Antwort zu 5:

An der Kreuzung wurden seit 2019 keine Maßnahmen zur Entschärfung der Unfallsituation umgesetzt.

- a. entfällt
- b. Eine Übersicht über die erfolgten Messungen konnte nicht erstellt werden, da seitens der zuständigen Stellen keine Zuarbeit erfolgte.
- c. Die Radverkehrsführung in der Alexanderstraße wird zu Lasten eines Fahrstreifens für den motorisierten Verkehr verbreitert. Das Linksabbiegen aus der Memhardstraße wird untersagt, um den linksabbiegenden Verkehr aus der Gegenrichtung eine eindeutigere Führung zu geben und die Sichtverhältnisse zu verbessern. Die Umsetzung ist für die erste Hälfte des Jahres 2023 vorgesehen.

Frage 6:

Mit welchen baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen wurde der Unfallschwerpunkt Markstr. / Reginhardstr. / Ungarnstr. / Louise-Schroeder-seit 2019 entschärft? (Bitte Maßnahmen getrennt nach baulich und nicht-baulich sowie nach Zeitpunkt der Umsetzung getrennt ausweisen)

- a. Welche messbaren Effekte sind dem Senat mit Blick auf das Unfallgeschehen bekannt?
- b. Wann fanden seit 2019 Messungen mit mobilen Blitzeranlagen an diesem Unfallschwerpunkt statt und wie bewertet der Senat die Ergebnisse?
- c. Welche baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen an dem Unfallschwerpunkt befinden sich in Planung und für wann ist die Umsetzung vorgesehen?

Antwort zu 6:

An der Kreuzung wurden seit 2019 keine Maßnahmen zur Entschärfung der Unfallsituation umgesetzt.

- a. entfällt
- b. Eine Übersicht über die erfolgten Messungen konnte nicht erstellt werden, da seitens der zuständigen Stellen keine Zuarbeit erfolgte.
- c. Es sind keine Maßnahmen in Planung.

Frage 7:

Mit welchen baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen wurde der Unfallschwerpunkt Otto-Braun-Str. / Mollstr. seit 2019 entschärft? (Bitte Maßnahmen getrennt nach baulich und nicht-baulich sowie nach Zeitpunkt der Umsetzung getrennt ausweisen)

- a. Welche messbaren Effekte sind dem Senat mit Blick auf das Unfallgeschehen bekannt?
- b. Wann fanden seit 2019 Messungen mit mobilen Blitzeranlagen an diesem Unfallschwerpunkt statt und wie bewertet der Senat die Ergebnisse?
- c. Welche baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen an dem Unfallschwerpunkt befinden sich in Planung und für wann ist die Umsetzung vorgesehen?

Antwort zu 7:

An der Kreuzung wurden seit 2019 keine Maßnahmen zur Entschärfung der Unfallsituation umgesetzt.

- a. entfällt
- b. Eine Übersicht über die erfolgten Messungen konnte nicht erstellt werden, da seitens der zuständigen Stellen keine Zuarbeit erfolgte.
- c. Verbesserte Angebote für den Radverkehr und gesicherte Führung der Rechtsabbieger sind in Prüfung. Eine konkrete Planung und ein Umsetzungszeitpunkt liegen noch nicht vor.

Frage 8:

Mit welchen baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen wurde der Unfallschwerpunkt Mehringdamm / Tempelhofer Ufer / Mehringbrücke / Hallesches Ufer / Wilhelmstr. seit 2019 entschärft? (Bitte Maßnahmen getrennt nach baulich und nicht-baulich sowie nach Zeitpunkt der Umsetzung getrennt ausweisen)

- a. Welche messbaren Effekte sind dem Senat mit Blick auf das Unfallgeschehen bekannt?
- b. Wann fanden seit 2019 Messungen mit mobilen Blitzeranlagen an diesem Unfallschwerpunkt statt und wie bewertet der Senat die Ergebnisse?
- c. Welche baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen an dem Unfallschwerpunkt befinden sich in Planung und für wann ist die Umsetzung vorgesehen?

Antwort zu 8:

Im Tempelhofer Ufer und Halleschen Ufer wurden geschützte Radverkehrsanlagen eingerichtet. Dadurch wurden die Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr reduziert und eine bessere Führung über den Knoten realisiert. In der Zufahrt Mehringdamm wurde eine Sichtbehinderung auf den Radverkehr durch den Wegfall des ruhenden Verkehrs beseitigt. Die Maßnahmen wurden in 2021 umgesetzt.

- a. Keine, der Umsetzungszeitraum ist für eine Bewertung zu kurz. Eine Auswertung ist auf Grund statistischer Schwankungen in den Unfallzahlen regelmäßig erst nach Ablauf von drei Jahren sinnvoll.
- b. Eine Übersicht über die erfolgten Messungen konnte nicht erstellt werden, da seitens der zuständigen Stellen keine Zuarbeit erfolgte.
- c. Es sind derzeit keine weiteren Maßnahmen geplant.

Frage 9:

Mit welchen baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen wurde der Unfallschwerpunkt Kottbusser Tor seit 2019 entschärft? (Bitte Maßnahmen getrennt nach baulich und nicht-baulich sowie nach Zeitpunkt der Umsetzung getrennt ausweisen)

- a. Welche messbaren Effekte sind dem Senat mit Blick auf das Unfallgeschehen bekannt?
- b. Wann fanden seit 2019 Messungen mit mobilen Blitzeranlagen an diesem Unfallschwerpunkt statt und wie bewertet der Senat die Ergebnisse?
- c. Welche baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen an dem Unfallschwerpunkt befinden sich in Planung und für wann ist die Umsetzung vorgesehen?

Antwort zu 9:

In der Zufahrt Kottbusser Straße wurde das Grünende des Radsignals mit dem Grünende des Fußgängersignals gleichgeschaltet, um zu verhindern, dass rechtsabbiegender Verkehr irrtümlich davon ausgeht, dass mit Ende der Querung des Fußverkehrs auch keine Querung des Radverkehrs mehr erfolgt. Die Radverkehrsfurten wurden Rot unterlegt, um die Radverkehrsführung zu verdeutlichen und auf den Radverkehr aufmerksam zu machen. Die Änderung der Signalisierung wurde 2020, die Rotunterlegung 2021 umgesetzt.

- a. Keine, der Umsetzungszeitraum ist für eine Bewertung zu kurz. Eine Auswertung ist auf Grund statistischer Schwankungen in den Unfallzahlen regelmäßig erst nach Ablauf von drei Jahren sinnvoll.
- b. Eine Übersicht über die erfolgten Messungen konnte nicht erstellt werden, da seitens der zuständigen Stellen keine Zuarbeit erfolgte.
- c. Derzeit sind keine weiteren konkreten Maßnahmen vorgesehen.

Frage 10:

Mit welchen baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen wurde der Unfallschwerpunkt Moritzplatz seit 2019 entschärft? (Bitte Maßnahmen getrennt nach baulich und nicht-baulich sowie nach Zeitpunkt der Umsetzung getrennt ausweisen)

- a. Welche messbaren Effekte sind dem Senat mit Blick auf das Unfallgeschehen bekannt?
- b. Wann fanden seit 2019 Messungen mit mobilen Blitzeranlagen an diesem Unfallschwerpunkt statt und wie bewertet der Senat die Ergebnisse?
- c. Welche baulichen und nicht-baulichen Maßnahmen an dem Unfallschwerpunkt befinden sich in Planung und für wann ist die Umsetzung vorgesehen?

Antwort zu 10:

Es wurden seit 2019 keine Maßnahmen zur Entschärfung des Unfallgeschehens umgesetzt.

- a. Die bereits in 2016/2017 umgesetzten Maßnahmen wurden 2022 hinsichtlich ihrer Wirksamkeit überprüft. Danach konnte trotz gestiegenem Verkehrsaufkommens die Anzahl der Unfälle mit Rad Fahren um ca. 25 % gesenkt werden.

- b. Eine Übersicht über die erfolgten Messungen konnte nicht erstellt werden, da seitens der zuständigen Stellen keine Zuarbeit erfolgte.
- c. Die geänderten Verkehrsführungen wurde bislang nur mit straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen (Fahrbahnmarkierungen, Beschilderung) realisiert. Eine weitere Verbesserung könnte durch bauliche Maßnahmen erzielt werden. Eine Abstimmung mit dem dafür zuständigen Bezirksamt ist noch nicht erfolgt. Es gibt dazu noch keinen Umsetzungstermin.

Frage 11

Welche 30 Unfallschwerpunkte wurden mit welchen Maßnahmen entsprechend des Mobilitätsgesetzes in 2021 umgebaut? (Bitte nach Unfallschwerpunkt getrennt für jeden Bezirk ausweisen)

Antwort zu 11:

Der maßgebliche Zeitraum für ein Jahr für das gesteckte Ziel der Umsetzung von 30 Maßnahmen nach dem Mobilitätsgesetz geht stets von Juli bis Juni. Von Juli 2021 bis Juni 2022 wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:

| Örtlichkeit | Art der Maßnahme |
|--|--|
| 1. Argentinische Allee / Onkel-Tom-Straße (Steglitz-Zehlendorf) | Schutzblinker für Fußverkehr |
| 2. Fürstenwalder Allee (Fahlenbergstraße) (Treptow-Köpenick) | Neubau Lichtzeichenanlage (LZA), Ersatz für Fußgängerüberweg |
| 3. Oberspreestraße (Bärenlauchstraße) (Treptow-Köpenick) | Neubau LZA, Ersatz für Fußgängerüberweg |
| 4. Reichpietschufer / Potsdamer Brücke (Mitte) | Umbau, getrennte Rechtsabbiegesignalisierung |
| 5. Groß-Berliner-Damm / Igor-Etrich-Straße (Treptow-Köpenick) | Neubau LZA |
| 6. Tempelhofer Damm / Alt-Tempelhof verkehrsabhängige Steuerung, durch Bezirk neue Radverkehrsführung (Tempelhof-Schöneberg) | Radverkehrsführung mit LZA-Anpassung umgesetzt |
| 7. Osloer Straße / Grüntaler Straße (Mitte) | Umbau zur besseren Führung des Radverkehrs |
| 8. Bornholmer Straße / Grüntaler Straße (Mitte) | Umbau zur besseren Führung des Radverkehrs |
| 9. Theodor-Heuß-Platz / Kaiserdamm (Charlottenburg-Wilmersdorf) | Umbau zur besseren Führung des Radverkehrs und des Abbiegeverkehrs |
| 10. Antonienstraße / Miraustraße (Reinickendorf) | getrennte Linksabbiegesignalisierung, Ummarkierung |

| | |
|--|--|
| 11. Eichborndamm / Mirastraße (Reinickendorf) | getrennte Linksabbiegesignalisierung, Ummarkierung |
| 12. Skalitzer Straße / Oberbaumstraße (Friedrichshain-Kreuzberg) | Nur noch einspuriger Verkehr Richtung Oberbaumbrücke, dadurch Verbreiterung Radverkehrsführung und Vermeidung von Quetschvorgängen |
| 13. Potsdamer Straße / Bülowstraße nördliche Fahrbahn (Tempelhof-Schöneberg) | Einführung von Radverkehrsanlagen in der Bülowstraße |
| 14. Potsdamer Straße / Bülowstraße südliche Fahrbahn (Tempelhof-Schöneberg) | Einführung von Radverkehrsanlagen in der Bülowstraße |
| 15. Skalitzer Straße / Kottbusser Tor (Friedrichshain-Kreuzberg) | Rotunterlegung Radfurt |
| 16. Adalbertstraße/ Reichenberger Str / Kottbusser Tor (Friedrichshain-Kreuzberg) | Rotunterlegung Radfurten |
| 17. Kottbusser Str. / Kottbusser Tor (Friedrichshain-Kreuzberg) | Rotunterlegung Radfurt |
| 18. Mehringdamm / Tempelhofer Ufer (Friedrichshain-Kreuzberg) | Markieren Radverkehrsanlage, eindeutige Fahrstreifenführung, Eindrehen Fußgängersignalgeber (zur Vermeidung von Verwechslungen), gleichzeitiges grünende Rad-/Fußverkehr |
| 19. Wilhelmstraße / Hallesches Ufer (Friedrichshain-Kreuzberg) | Markieren Radverkehrsanlage, eindeutige Fahrstreifenführung, Eindrehen Fußgängersignalgeber (zur Vermeidung von Verwechslungen), gleichzeitiges grünende Rad-/Fußverkehr |
| 20. Oderstraße (Neukölln) | Umbau, Schutzstreifen, eindeutige Vorfahrtregelung |
| 21. Großbeerenstraße / Friedensstraße (Tempelhof-Schöneberg) | Ummarkierung Radverkehr |
| 22. Karl-Marx-Allee / Straße der Pariser Kommune (Friedrichshain-Kreuzberg) | Führung Radverkehr auf der Fahrbahn zur Verbesserung der Sichtverhältnisse |
| 23. Frankfurter Allee Nordseite (Friedrichshain- Kreuzberg) | geschützte Radverkehrsanlage |
| 24. Alter Fischerweg (Treptow-Köpenick) | Haltverbote, Sicht durch Grünschnitt verbessert, Vorfahrt geregelt |
| 25. Seeburger Weg (Spandau) | Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h, |
| 26. Fennstraße / Schönwalder Straße (Mitte) | Änderung Radfahrerführung (ARAS) |
| 27. Schnellerstraße / Karlshorster Straße (Treptow-Köpenick) | angeordnet Ummarkierung von drei- auf zwei Linksabbiegefahrstreifen, Unterbinden von Wendevorgängen |

| | |
|---|--|
| 28. Warschauer Straße / Grünberger Straße (Friedrichshain-Kreuzberg) | Rotunterlegung Radfurten |
| 29. Warschauer Straße / Kopernikusstraße (Friedrichshain-Kreuzberg) | Rotunterlegung Radfurten |
| 30. Greifswalder Straße/ Prenzlauer Berg (Pankow) | Rotunterlegung Radfurt als Sofortmaßnahme |
| 31. Riesaer Straße / Oelsnitzer Straße (Marzahn-Hellersdorf) | regelgerechte Herstellung Z-Übergang |

Bei weiteren vorgesehenen Maßnahmen kam es zu unterschiedlichen Behinderungen bei der Umsetzung, wie beispielsweise parallele Baumaßnahmen oder auf Grund der Komplexität mit erhöhtem Abstimmungsbedarf.

Frage 12:

Welche 30 Unfallschwerpunkte wurden mit welchen Maßnahmen entsprechend des Mobilitätsgesetzes in 2022 umgebaut? (Bitte nach Unfallschwerpunkt getrennt für jeden Bezirk ausweisen).

Antwort zu 12:

Eine Auflistung für den Zeitraum Juli 2022 bis Juni 2023 ist derzeit noch nicht möglich.

Frage 13:

Für welche Unfallschwerpunkte liegen Planungen zum Umbau entsprechend des Mobilitätsgesetzes vor und welche Verfahrensschritte sind jeweils bereits abgeschlossen bzw. noch ausstehend? (Bitte nach Unfallschwerpunkt getrennt für jeden Bezirk ausweisen)

Antwort zu 13:

Eine entsprechende Zusammenstellung in der gewünschten Form konnte nicht erstellt werden.

Frage 14:

Welche weiteren Informationen gibt es ggf., die für das Verständnis der in dieser Anfrage erörterten Sachverhalte relevant sind?

Antwort zu 14:

Keine.

Berlin, den 03.01.2023

In Vertretung

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