

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Hendrikje Klein, Kristian Ronneburg, Sebastian Schlüsselburg, Damiano Valgolio und Steffen Zillich (LINKE)

vom 17. Mai 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Mai 2023)

zum Thema:

Verkehrswende für die Bundesstraße 1 in den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg, Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf (I)

und **Antwort** vom 07. Juni 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Juni 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Hendrikje Klein (Die Linke),
Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke),
Herrn Abgeordneten Sebastian Schlüsselburg (Die Linke),
Herrn Abgeordneten Damiano Valgolio (Die Linke) und
Herrn Abgeordneten Steffen Zillich (Die Linke)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/15601
vom 17.05.2023

über Verkehrswende für die Bundesstraße 1 in den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg,
Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf (I)

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

Frage 1:

Wie viele Verkehrsunfälle gab es in den letzten fünf Jahren auf dem Friedrichshainer, Lichtenberger, Marzahner
sowie Hellersdorfer Abschnitt der B1?

Antwort zu 1:

Im Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2022 wurden im erfragten Bereich
insgesamt 7.813 präventionsrelevante Verkehrsunfälle (VU) polizeilich registriert.

Weitere Daten im Sinne der Fragestellung sind seitens der Polizei Berlin im automatisierten
Verfahren nicht recherchierbar.

Jahr	2018	2019	2020	2021	2022
Anzahl der VU	1.873	1.785	1.400	1.335	1.420

(Stand: 30. Mai 2023)

Frage 2:

Bei wie vielen dieser Verkehrsunfälle kam es dort zu Personenschäden (bitte unterscheiden in Zahl der Verletzten, der schwer Verletzten und der Getöteten)?

Antwort zu 2:

Die erfragten Daten sind den folgenden Tabellen zu entnehmen:

Verkehrsunfallkategorie	Jahr / Anzahl der VU					
	2018	2019	2020	2021	2022	gesamt
VU mit Getöteten	2	1	1	1	0	5
VU mit Schwerverletzten	49	46	33	29	25	182
VU mit Leichtverletzten	261	219	180	178	203	1.041
gesamt	312	266	214	208	228	1.228

(Stand: 30. Mai 2023)

Verkehrsunfallfolge	Jahr / Anzahl der Verunglückten					
	2018	2019	2020	2021	2022	gesamt
getötete Personen	2	1	1	1	0	5
schwerverletzte Personen	49	46	38	30	25	188
leichtverletzte Personen	317	275	224	213	253	1.282

(Stand: 30. Mai 2023)

Frage 3:

Welche Teilnehmenden am Verkehr wurden als Unfallverursacher*innen und als -geschädigte ausgemacht (Bitte unterscheiden nach LKW, PKW, Busse, Motorräder, E-Scooter, Fahrradführende und Fußgänger*innen)?

Antwort zu 3:

Die erfragten Daten sind den folgenden Tabellen zu entnehmen:

Verkehrsbeteiligung	Jahr / Anzahl der Hauptunfallverursachenden					
	2018	2019	2020	2021	2022	gesamt
Führende von Liefer- und Lastkraftwagen (auch geparkte Fahrzeuge)	354	304	289	202	219	1.368
Führende von Pkw (auch geparkte Fahrzeuge)	1.339	1.306	970	1.001	1.060	5.676
Kraftomnibusführende (auch geparkte Fahrzeuge)	8	21	14	14	14	71

motorisierte Zweiradführende (auch geparkte Fahrzeuge)	47	47	42	36	43	215
Elektrokleinstfahrzeugführende (auch geparkte Fahrzeuge)	0	7	3	10	14	34
Radfahrende	74	68	68	67	53	330
zu Fuß Gehende	27	28	7	5	10	77
gesamt	1.849	1.781	1.393	1.335	1.413	7.771

(Stand: 30. Mai 2023)

Verkehrsbeteiligung	Anzahl der Verkehrsunfallbeteiligungen mit Sach- und/oder Personenschaden					
	2018	2019	2020	2021	2022	gesamt
Führende von Liefer- und Lastkraftwagen (auch geparkte Fahrzeuge)	577	503	450	321	353	2.204
Führende von Pkw (auch geparkte Fahrzeuge)	2.795	2.674	2.032	2.028	2.152	11.681
Kraftomnibusführende (auch geparkte Fahrzeuge)	31	52	23	27	24	157
motorisierte Zweiradführende (auch geparkte Fahrzeuge)	96	76	69	66	71	378
Elektrokleinstfahrzeugführende (auch geparkte Fahrzeuge)	0	7	3	13	19	42
Radfahrende	174	157	150	133	123	737
zu Fuß Gehende	39	45	13	13	19	129
gesamt	3.712	3.514	2.740	2.601	2.761	15.328

(Stand: 30. Mai 2023)

Frage 4:

Berücksichtigt die Auswertung der öffentlichen Unfalllage der Polizei Berlin alle Unfälle auf dem Lichtenberger und Friedrichshainer Abschnitt der B1? Falls nein: Auf welcher Grundlage erfolgt eine Nichtberücksichtigung?

Antwort zu 4:

Nein. Schadensereignisse im Rahmen von Park- und Rangiervorgängen ohne Personenschaden wurden im Rahmen der vorliegenden Beantwortung nicht berücksichtigt. Aufgrund der Vielzahl von vorhandenen Parkplätzen im erfragten Bereich und dem fehlenden präventiven Ansatz, dieser Form von Schadensereignissen wirksam mit polizeilichen Maßnahmen begegnen zu können, wurden hier ausschließlich präventionsrelevante Verkehrsunfälle dargestellt.

Frage 5:

Welche Unfallschwerpunkte wurden auf dem Lichtenberger, Friedrichshainer, Marzahner und Hellersdorfer Abschnitt der B1 identifiziert, was wurde in den letzten fünf Jahren getan, um diese Unfallschwerpunkte zu entschärfen und welche Maßnahmen sind derzeit in Planung?

Antwort zu 5:

Unfallhäufungsstellen (UHS) werden gemäß dem Merkblatt zur örtlichen Untersuchung in Unfallkommissionen ausgewertet. Hierfür wird ein Jahr betrachtet, in dem sich mindestens fünf Verkehrsunfälle mit gleichem Verkehrsunfalltyp ereignet haben müssen (Einjahreskarte). Aufgrund der Vielzahl an UHS werden die jeweils 20 am stärksten betroffenen Örtlichkeiten dargestellt. Die Daten sind den folgenden Tabellen zu entnehmen.

Einjahreskarte 2018	
UHS	Anzahl der VU
FRANKFURTER ALLEE	251
KARL-MARX-ALLEE	136
LICHTENBERGER STR. / STRAUSBERGER PLATZ	110
ALT-FRIEDRICHSFELDE	100
FRANKFURTER TOR / FRANKFURTER TOR	98
FRANKFURTER ALLEE / GÜRTELSTR. / MÖLLENDORFFSTR.	78
STRASSE DER PARISER KOMMUNE / KARL-MARX-ALLEE	75
ALT-BIESDORF	69
ALT-BIESDORF / KÖPENICKER STR. / BLUMBERGER DAMM	61
KARL-MARX-ALLEE / STRAUSBERGER PLATZ	54
FRANKFURTER ALLEE / JUNGSTR. / VOIGTSTR.	45
FRANKFURTER ALLEE / JESSNERSTR. / PETTENKOFERSTR.	41
AM TIERPARK / RHINSTR. / ALT-FRIEDRICHSFELDE	38
FRANKFURTER ALLEE / NIEDERBARNIMSTR. / PROSKAUER STR.	35
FRANKFURTER ALLEE / ROSENFELDER STR. / ALT-FRIEDRICHSFELDE	31
ALT-MAHLSDORF	31
ANDREASSTR. / KARL-MARX-ALLEE / LEBUSER STR.	30
ALT-BIESDORF / GRABENSBRUNG / OBERFELDSTR.	27
FRANKFURTER ALLEE / RUSCHESTR. / SCHULZE-BOYSEN-STR.	26
ALT-KAULSDORF	26

(Stand: 30. Mai 2023)

Einjahreskarte 2019	
UHS	Anzahl der VU
FRANKFURTER ALLEE	297
FRANKFURTER TOR / FRANKFURTER TOR	124

Einjahreskarte 2019	
UHS	Anzahl der VU
LICHTENBERGER STR. / STRAUSBERGER PLATZ	99
ALT-FRIEDRICHSFELDE	82
KARL-MARX-ALLEE	82
FRANKFURTER ALLEE / GÜRTELSTR. / MÖLLENDORFFSTR.	79
STRAÙE DER PARISER KOMMUNE / KARL-MARX-ALLEE	73
ALT-BIESDORF / KÖPENICKER STR. / BLUMBERGER DAMM	63
FRANKFURTER ALLEE / NIEDERBARNIMSTR. / PROSKAUER STR.	61
ALT-BIESDORF	55
KARL-MARX-ALLEE / STRAUSBERGER PLATZ	51
FRANKFURTER ALLEE / JESSNERSTR. / PETTENKOFERSTR.	38
FRANKFURTER ALLEE / RUSCHESTR. / SCHULZE-BOYSEN-STR.	34
ALT-MAHLSDORF	31
FRANKFURTER ALLEE / JUNGSTR. / VOIGTSTR.	30
FRANKFURTER ALLEE / ROSENFELDER STR. / ALT-FRIEDRICHSFELDE	28
ALT-BIESDORF / GRABENSPRUNG / OBERFELDSTR.	26
AM TIERPARK / RHINSTR. / ALT-FRIEDRICHSFELDE	25
ALT-MAHLSDORF / HÖNOWER STR. / HULTSCHINER DAMM	25

(Stand: 30. Mai 2023)

Einjahreskarte 2020	
UHS	Anzahl der VU
FRANKFURTER ALLEE	197
FRANKFURTER TOR / FRANKFURTER TOR	126
KARL-MARX-ALLEE	93
ALT-BIESDORF / KÖPENICKER STR. / BLUMBERGER DAMM	64
LICHTENBERGER STR. / STRAUSBERGER PLATZ	62
ALT-BIESDORF	60
ALT-FRIEDRICHSFELDE	51
FRANKFURTER ALLEE / GÜRTELSTR. / MÖLLENDORFFSTR.	49
STRAÙE DER PARISER KOMMUNE / KARL-MARX-ALLEE	42
FRANKFURTER ALLEE / NIEDERBARNIMSTR. / PROSKAUER STR.	38
ALT-MAHLSDORF	35
FRANKFURTER ALLEE / JESSNERSTR. / PETTENKOFERSTR.	33
FRANKFURTER ALLEE / JUNGSTR. / VOIGTSTR.	29
ALT-BIESDORF / GRABENSPRUNG / OBERFELDSTR.	29
AM TIERPARK / RHINSTR. / ALT-FRIEDRICHSFELDE	26
KARL-MARX-ALLEE / STRAUSBERGER PLATZ	24
FRANKFURTER ALLEE / RUSCHESTR. / SCHULZE-BOYSEN-STR.	24
FRANKFURTER ALLEE / ROSENFELDER STR. / ALT-FRIEDRICHSFELDE	22

Einjahreskarte 2020	
UHS	Anzahl der VU
ALT-KAULSDORF	20
ALT-MAHLSDORF / LANDSBERGER STR. / PILGRAMER STR. / STRAÙE 61	20

(Stand: 30. Mai 2023)

Einjahreskarte 2021	
UHS	Anzahl der VU
FRANKFURTER ALLEE	171
FRANKFURTER TOR / FRANKFURTER TOR	96
LICHTENBERGER STR. / STRAUSBERGER PLATZ	82
KARL-MARX-ALLEE	69
FRANKFURTER ALLEE / GÜRTELSTR. / MÖLLENDORFFSTR.	62
ALT-FRIEDRICHSFELDE	53
ALT-BIESDORF	49
FRANKFURTER ALLEE / NIEDERBARNIMSTR. / PROSKAUER STR.	41
ALT-BIESDORF / KÖPENICKER STR. / BLUMBERGER DAMM	39
KARL-MARX-ALLEE / STRAUSBERGER PLATZ	37
STRAÙE DER PARISER KOMMUNE / KARL-MARX-ALLEE	37
FRANKFURTER ALLEE / RUSCHESTR. / SCHULZE-BOYSEN-STR.	32
FRANKFURTER ALLEE / JUNGSTR. / VOIGTSTR.	32
FRANKFURTER ALLEE / ROSENFELDER STR. / ALT-FRIEDRICHSFELDE	28
FRANKFURTER ALLEE / JESSNERSTR. / PETTENKOFERSTR.	27
AM TIERPARK / RHINSTR. / ALT-FRIEDRICHSFELDE	26
ALT-MAHLSDORF / HÖNOWER STR. / HULTSCHINER DAMM	23
ALFREDSTR. / FRANKFURTER ALLEE	22
ALT-MAHLSDORF	20
FRANKFURTER ALLEE / SAMARITERSTR.	19

(Stand: 30. Mai 2023)

Einjahreskarte 2022	
UHS	Anzahl der VU
FRANKFURTER ALLEE	164
FRANKFURTER TOR / FRANKFURTER TOR	105
KARL-MARX-ALLEE	85
LICHTENBERGER STR. / STRAUSBERGER PLATZ	75
ALT-BIESDORF / KÖPENICKER STR. / BLUMBERGER DAMM	68
ALT-FRIEDRICHSFELDE	61
FRANKFURTER ALLEE / GÜRTELSTR. / MÖLLENDORFFSTR.	54
KARL-MARX-ALLEE / STRAUSBERGER PLATZ	52

Einjahreskarte 2022	
UHS	Anzahl der VU
ALT-BIESDORF	45
STRAÙE DER PARISER KOMMUNE / KARL-MARX-ALLEE	41
FRANKFURTER ALLEE / JUNGSTR. / VOIGTSTR.	36
FRANKFURTER ALLEE / NIEDERBARNIMSTR. / PROSKAUER STR.	36
AM TIERPARK / RHINSTR. / ALT-FRIEDRICHSFELDE	31
ALT-BIESDORF / GRABENSPRUNG / OBERFELDSTR.	28
FRANKFURTER ALLEE / JESSNERSTR. / PETTENKOFERSTR.	26
FRANKFURTER ALLEE / RUSCHESTR. / SCHULZE-BOYSEN-STR.	26
ALFREDSTR. / FRANKFURTER ALLEE	25
ALT-MAHLSDORF	23
ANDREASSTR. / KARL-MARX-ALLEE / LEBUSER STR.	20

(Stand: 30. Mai 2023)

Umgesetzte Maßnahmen:

Karl-Marx-Allee / Straße der Pariser Kommune:

Führung des Radverkehrs auf die Fahrbahn zur Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen Rechtsabbiegern und Radverkehr

Maßnahmen in der Umsetzung:

Umbau des gesamten Strausberger Platzes

Geplante Maßnahmen:

Frankfurter Tor: Umbau mit getrennten Linksabbiegesignalisierungen

Frankfurter Allee / Gürtelstraße:

Modernisierung mit Anpassung der Fahrbahnmarkierungen im Knoteninnenraum

Auf die Beantwortung zu Frage 11 wird verwiesen.

Frage 6:

Wie bewertet der Senat die Verkehrssicherheit auf dem Lichtenberger, Friedrichshainer, Marzahner und Hellersdorfer Abschnitt der B1, insbesondere hinsichtlich der Erreichung des Ziels der Vision Zero des Mobilitätsgesetzes?

Antwort zu 6:

Der Senat arbeitet kontinuierlich an der Umsetzung der Ziele zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Aufgrund der hohen Verkehrsmengen, den damit verbundenen möglichen Konflikten sowie der unterschiedlichen Unfallursachen stellt das Ziel der Vision Zero auf den genannten Abschnitten eine besondere Herausforderung dar.

Frage 7:

Wurde die Einführung einer konfliktfreien Ampelschaltung, bei der gleichzeitiges Grün von links- oder rechtsabbiegenden Fahrzeugen einerseits und querenden Fußgängern auf Fußgängerfurten bzw. Fahrradfahrenden auf Fahrradwegen andererseits signaltechnisch ausgeschlossen ist, an Kreuzungen des Lichtenberger, Friedrichshainer, Marzahner und Hellersdorfer Abschnitts der B1 zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geprüft? Wenn nein: Ist eine solche Evaluation geplant? Wenn ja: Mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 7:

Die Signalisierungen an den Knotenpunkten sehen bereits die gesonderte Signalisierung für nach links abbiegenden Verkehr der Hauptrichtung entlang der B1/5 in den meisten Fällen bereits vor. Ein Beispiel für nach links und teilweise nach rechts konfliktfrei signalisierte Verkehrsströme besteht am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Buchberger Straße bzw. Frankfurter Allee / Atzpodienstraße.

Allgemein werden die Signalisierungen der Lichtsignalanlagen (LSA) entsprechend den zum Zeitpunkt der Planung geltenden Richtlinien sowie den verkehrstechnisch erforderlichen und geometrisch verfügbaren Randbedingungen erstellt.

Frage 8:

Wurde die Einführung von Tempo 30 auf dem gesamten Lichtenberger, Friedrichshainer Marzahner und Hellersdorfer Abschnitt der B1 erwogen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen? Wenn ja: Mit welchem Ergebnis? Wenn nein: Warum nicht?

Antwort zu 8:

Nach der bundesweit gültigen Straßenverkehrs-Ordnung ist die Regelgeschwindigkeit für innerörtliche Straßen auf 50 km/h festgelegt. Um die Geschwindigkeit zu reduzieren, muss eine konkrete Gefahrenlage vorliegen. Die B1 ist eine mehrstreifige Bundesstraße mit sehr hohem Verkehrsaufkommen. Eine besondere Gefahrenlage, die eine Geschwindigkeitsreduzierung erforderlich machen würde, liegt nicht vor.

Frage 9:

Wie bewertet der Senat generell die Auswirkungen einer Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in dicht besiedelten Gebieten auf die Zahl der Verkehrsunfälle und die Schwere der Unfallfolgen?

Antwort zu 9:

Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit kann sich je nach örtlicher Gegebenheit und Verkehrssituation positiv auf die Unfallentwicklung und die Unfallfolgen auswirken. In einem Großteil des Stadtgebiets wurden daher in den Wohngebieten Tempo-30-Zonen eingerichtet.

Frage 10:

Welche Kriterien bei der Abwägung der Interessen von Fußgänger*innen, Fahrradfahrenden, ÖPNV und motorisiertem Individualverkehr wurden bei der derzeitigen Ampelschaltung auf dem Lichtenberger, Friedrichshainer, Hellersdorfer und Marzahner Abschnitt der B1 angelegt?

Antwort zu 10:

Für alle Verkehrsarten werden folgende Kriterien berücksichtigt:

- Verkehrsstärke und Frequenz bzw. Häufigkeit des Auftretens entsprechender Bedarfe der einzelnen Verkehrsströme,
- bestehende Grundsätze entsprechender Richtlinien und Steuerungsphilosophien,
- die Leistungsfähigkeit der Einzelströme und des Gesamtsystems, sowohl an den Einzelknoten als auch für die Verkehrsrouten B1 als solche,
- Anforderungen im Sinne des Mobilitätsgesetzes Berlin, mit Berücksichtigung eines situativen Interessenausgleichs zwischen den Verkehrsarten.

Frage 11:

Welche Änderungen der Ampelschaltungen wurden mit welchem Ziel seit Inkrafttreten des Mobilitätsgesetzes auf dem Lichtenberger, Friedrichshainer, Hellersdorfer und Marzahner Abschnitt der B1 vorgenommen (Bitte Maßnahmen aufschlüsseln nach Datum der Umsetzung und angestrebtes Ziel der Änderung mit Einschätzung ob das Ziel erreicht werden konnte)?

Antwort zu 11:

Nach dem Beschluss des Berliner Mobilitätsgesetz (MobG) durch das Abgeordnetenhaus von Berlin am 28. Juni 2018 wurden an folgenden Lichtsignalanlagen im Zuge der B1 in den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg, Lichtenberg, Marzahn-Hellersdorf Anpassungen umgesetzt, deren Planung zum Teil jedoch vor Beschluss des MobG erfolgte.

Knoten	Vorhaben/Ziel	Inbetriebnahme
Alt-Mahlsdorf / An der Schule	LSA-Neubau	14.02.2019
Frankfurter Allee / Jungstraße -Voigtstraße	Modernisierung	10.09.2019
Frankfurter Allee / Samariter Straße	Modernisierung	11.09.2019
Frankfurter Allee / Jessnerstraße - Pettenkoferstraße	Modernisierung	12.09.2019
Alt-Mahlsdorf / Hönower Straße - Hultschiner Damm	Umprogrammierung	25.11.2019
Frankfurter Allee / Gürtelstraße - Möllendorffstraße	Modernisierung	14.10.2020
Alt-Mahlsdorf / Fachmarktzentrum	LSA-Neubau	18.01.2021
Alt-Kaulsdorf - Alt-Mahlsdorf / Am Kornfeld – Kressenweg	Modernisierung	29.10.2021

Alt-Biesdorf / Braunsdorfstraße	Zwischenlösung vor behindertengerechtem Umbau	27.06.2022
Frankfurter Allee / Buchberger Straße (TK1) + Frankfurter Allee / Atzpodienstraße (TK2)	Knotenumbau mit Anpassung der LSA	20.09.2022
Am Tierpark - Rhinstraße / Alt-Friedrichsfelde	Modernisierung	07.05.2023

Für alle dargestellten Maßnahmen wurden die angegebenen Projektziele erreicht.

Frage 12:

Hat eine Evaluation der Ampelschaltung auf dem Lichtenberger, Friedrichshainer, Hellersdorfer und Marzahner Abschnitt der B1 stattgefunden, um zu prüfen, ob sie hinsichtlich des Interessenausgleichs durch das Mobilitätsgesetz angepasst werden muss? Falls nein: Ist eine solche geplant?

Antwort zu 12:

Nein.

Berlin, den 07.06.2023

In Vertretung

Dr. Claudia Elif Stutz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt