

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek (GRÜNE)

vom 20. Juni 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Juni 2023)

zum Thema:

Warum will der Senat die Rundum-Grün-Ampel aufgeben?

und **Antwort** vom 10. Juli 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Juli 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Antje Kapek (Bündnis 90/Die Grünen)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/15917
vom 20. Juni 2023
über Warum will der Senat die Rundum-Grün-Ampel aufgeben?

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Im Sommer 2000 wurde vom schwarz-roten Senat das Pilotprojekt der Rundum-Grün-Ampel an der Kreuzung Kochstraße/Friedrichstraße eingeführt. Infolge des Projekts sind die Unfallzahlen im Kreuzungsbereich deutlich gesunken. 23 Jahre später soll die Lichtanlage nun wieder auf den herkömmlichen Betrieb umgestellt werden. Diese überraschende Ankündigung ist Anlass meiner Anfrage.

Frage 1:

Was war im Jahr 2000 Anlass für die Einführung der sogenannten „Rundum-Grün Ampel“ an der Kreuzung Kochstraße/Friedrichstraße in Berlin-Kreuzberg?

Antwort zu 1:

Anlass für den Verkehrsversuch waren wiederholte Forderungen des Vereins FUSS e.V., die bereits 1998 erhoben wurden.

Frage 2:

Welche positiven Erfahrungen waren handlungsleitend für die Konzeption des Pilotprojekts?

Antwort zu 2:

Zu dem Zeitpunkt lagen in Berlin noch keine Erfahrungen vor, daher erfolgte die Umsetzung als Verkehrsversuch.

Frage 3:

Welche Effekte wurden durch die Einführung der Rundum-Grün-Ampel festgestellt? (Bitte einzeln auflisten)

Antwort zu 3:

Folgende Effekte wurden festgestellt:

- Für die notwendige 3-Phasen-Regelung (Fußverkehr, Fahrverkehr Hauptrichtung, Fahrverkehr Nebenrichtung) sind relativ lange Umläufe erforderlich.
- Die durchschnittliche Wartezeit erhöht sich durch die langen Umlaufzeiten. Dies gilt auch für den Fußverkehr und insbesondere auf der Mittelinsel am U-Bahnausgang sind so größere Ansammlungen von Personen entstanden.
- Die Leistungsfähigkeit für den Kraftfahrzeugverkehr (einschl. Linienbusse) hat sich reduziert.
- Der Fußverkehr kann sicher die Kreuzung queren.
- Der Fußverkehr hat die Möglichkeit der Diagonalquerung, wobei diese Möglichkeit nicht immer durch zu Fuß Gehende erkannt wird.
- Der Radverkehr fährt mit dem Kraftfahrzeugverkehr und profitiert somit nicht von der Absicherung gegen Abbiegeverkehre.
- Der Radverkehr nutzt teilweise die Grünphase des Fußverkehrs; dadurch kommt es zu Konflikten.

Für den Radverkehr ist das eingebübte Verhalten beim indirekten Linksabbiegen an dieser Kreuzung nicht anwendbar.

Frage 4:

Wurden in den 23 Jahren des Betriebs gezielt Daten zur Wirkungsweise gesammelt? Wenn ja, welche? (bitte einzelne Bereiche auflisten)

Antwort zu 4:

Der Verkehrsversuch wurde im Jahr 2000 durch eine Verkehrsuntersuchung begleitet und lief ca. ein Jahr, bevor der Versuch beendet und die Schaltung dauerhaft angeordnet wurde. Folgeuntersuchungen erfolgten nicht.

Frage 5:

Welche Erkenntnisse wurden aus dieser Datenerhebung und Analyse gezogen? (Ergebnisse bitte nach Erhebungszeitraum und Bereichen aufschlüsseln)

Frage 7:

Gibt es einen abschließenden Bericht zu den erhobenen Daten im Testzeitraum des Pilotprojekts? Wenn ja, zu welchen Ergebnissen kommt dieser? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5 und 7:

Die Kernaussagen des abschließenden Berichts können wie folgt zusammengefasst werden:
Die Leistungsfähigkeit des Kfz Verkehrs sank von ca. 2.500 Kfz/h auf 1.900 KfZ/h. Der Querungsanteil des Fußverkehrs blieb unverändert. Die Reisezeit des Fußverkehrs nahm zu.

Frage 6:

Sollte keine Datenerhebung und -auswertung erfolgt sein, wie begründet der Senat dies?

Antwort zu 6:

Seit Beendigung des Verkehrsversuchs besteht keine Notwendigkeit für spezielle Datenerhebungen und -auswertungen, die über eine Erhebung der Verkehrsunfälle hinausgehen.

Frage 8:

Welches Fazit zieht der Senat aus dem Pilotprojekt und auf welcher Datenlage beruht die Einschätzung des Senats?

Frage 9:

Wie begründet der Senat die Entscheidung das Pilotprojekt zu beenden? Inwieweit unterscheidet sich die Kreuzung in Berlin-Kreuzberg von vergleichbaren Rundum-Grün-Anlagen in Metropolen wie London oder Tokio, die ein Scheitern rechtfertigen würden?

Antwort zu 8 und 9:

Auf Basis der Erkenntnisse des Pilotprojektes und den damit einhergehenden Nachteilen sowie den Fußverkehrs-Überstauungen auf der Mittelinsel am U-Bahnausgang wurde entschieden, den Knotenpunkt im Zuge der notwendigen Modernisierung der technischen Komponenten umzubauen. Ein Vergleich mit Kreuzungen in anderen Metropolen ist nicht erfolgt.

Frage 10:

Auf welcher Grundlage schließt der Senat darauf, dass die Rundum-Grün-Ampel, von Fußgängerinnen und Fußgängern nicht angenommen wird (Tagesspiegel Checkpoint, 19.06.2023)?

Antwort zu 10:

Eigene Beobachtungen der zuständigen Senatsverwaltung haben auf der südlichen Fußgängerquerung (U-Bahnzugang in Mittellage) eine hohe Zahl an Rotlichtverstößen durch zu Fuß Gehende ergeben, die ein deutliches Sicherheitsrisiko darstellen. Die Aufstellfläche für den Fußverkehr ist dort eingeschränkt und führt in Verbindung mit langen Umlaufzeiten zu einer Überlastung.

Frage 11:

Wie viele Unfälle wurden seit Beginn des Pilotprojekts im Kreuzungsbereich der Kochstraße/ Friedrichstraße erfasst? Wie viele Personenschäden (Verletzte, Schwerverletzte und Tote) hat es gegeben (bitte nach Jahr und Schaden aufschlüsseln)?

Antwort zu 11:

Die Anzahl der im Zeitraum vom 1. Januar 2000 bis zum 30. April 2023 polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) sowie die Anzahl der Verunglückten an der Kreuzung Kochstraße/Friedrichstraße/Rudi-Dutschke-Straße sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr	Anzahl der VU	Anzahl der Verunglückten		
		getötet	leichtverletzt	schwerverletzt
2000	27	0	4	1
2001	23	0	2	0
2002	22	0	1	1
2003	17	0	1	0
2004	12	0	4	1
2005	22	0	6	0
2006	17	0	7	1
2007	14	0	5	0
2008	15	0	3	2
2009	20	0	5	1
2010	14	0	4	0
2011	22	0	3	0
2012	11	0	1	0
2013	15	0	4	2
2014	14	0	4	0
2015	18	0	4	1

Jahr	Anzahl der VU	Anzahl der Verunglückten		
		getötet	leichtverletzt	schwerverletzt
2016	8	0	0	0
2017	17	0	2	1
2018	18	0	4	0
2019	13	0	2	1
2020	4	0	0	0
2021	1	0	0	0
2022	8	0	3	0
2023 (bis 30.04.)	1	0	1	0
gesamt	353	0	70	12

Frage 12:

Wie bewertet der Senat das Unfallaufkommen an dieser Kreuzung im Vergleich zu anderen Kreuzungen in Berlin?

Antwort zu 12:

Da es sich bei der Kreuzung Kochstraße/Friedrichstraße/Rudi-Dutschke-Straße um die einzige Kreuzung Berlins mit Diagonalgrün für zu Fuß Gehende handelt, ist ein Vergleich mit anderen Kreuzungen nicht möglich. Zur Bewertung der Unfallzahlen wird zudem auf die Antwort zu Frage 14 hingewiesen.

Frage 13:

Gibt es nach Ansicht des Senats bauliche oder technische Möglichkeiten, um die Annahme der Rundum-Grün-Ampel durch Fußgängerinnen und Fußgänger im Vergleich zum Status Quo zu erhöhen, wie beispielsweise sichtbarere Markierungen?

Antwort zu 13:

Nein. Das wesentliche Problem sind die langen Wartezeiten, insbesondere auch für den Fußverkehr sowie die mangelnde Aufstellfläche auf der Mittelinsel am U-Bahn-Ausgang.

Frage 14:

Liegt die Anzahl der erfassten Unfälle an der Kreuzung Kochstraße/Friedrichstraße deutlich über den Unfallzahlen der durchschnittlichen Werte an Berliner Kreuzungen? (bitte konkrete Einordnung auf Basis der Berliner Unfallstatistik)

Antwort zu 14:

Nein. Gemäß dem Merkblatt zur örtlichen Untersuchung in Unfallkommissionen handelt es sich bei der erfragten Kreuzung derzeit um keine Unfallhäufungsstelle. Bei Betrachtung der für eine entsprechende Einordnung relevanten Jahre 2020 bis 2022 liegt die Anzahl der VU an den 20 am häufigsten betroffenen Kreuzungen pro Jahr zwischen 65 und 221. An der Kreuzung Kochstraße/Friedrichstraße/Rudi-Dutschke-Straße wurden im Vergleichszeitraum zwischen einem und acht VU jährlich polizeilich registriert.

Frage 15:

Wie viele Unfälle mit Personenschäden wurden in den Jahren vor Beginn des Pilotprojekts im Kreuzungsbereich erfasst? Wenn ja, wie hat sich die Zahl der Personenschäden im Kreuzungsbereich seit Einführung des Pilotprojekts verändert?

Antwort zu 15:

Die Anzahl der im Zeitraum vom 1. Januar 1992 bis zum 31. Dezember 1999 polizeilich registrierten VU sowie die Anzahl der Verunglückten an der Kreuzung Kochstraße/Friedrichstraße/Rudi-Dutschke-Straße sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr	Anzahl der VU	Anzahl der Verunglückten		
		getötet	leichtverletzt	schwerverletzt
1992	3	0	0	0
1993	33	0	7	2
1995	17	0	3	0
1996	6	0	0	0
1997	12	0	6	0
1998	16	0	1	0
1999	23	0	4	2
gesamt	110	0	21	4

Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 11 hingewiesen.

Frage 16:

Wird die Kreuzung als gefährliche Kreuzung eingestuft?

Antwort zu 16:

Die Verkehrsunfalllage ist unauffällig.

Frage 17:

Welche Maßnahmen ergreift der Senat, um nach der Umstellung der Lichtanlage, eine erneute Erhöhung der Verkehrsunfälle zu verhindern?

Frage 18:

Welche Maßnahmen ergreift der Senat, damit es nach der Umstellung der Lichtanlage, keinen Rückstau bei den abbiegenden Pkw gibt?

Frage 19:

Welche Maßnahmen ergreift der Senat, nach der Umstellung der Lichtanlage, zur Lenkung der Fußgänger*innen angesichts der schmalen Aufstellflächen? Wie wird ein Rückstau der Fußgänger*innen verhindert und eine barrierefreie Nutzung der Kreuzung gewährleistet?

Antwort zu 17bis 19:

Die Fragen 17 bis 19 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planungen zur Umgestaltung der Lichtsignalanlagen haben jedoch noch nicht begonnen, insofern kann noch nichts zu zukünftigen Maßnahmen erläutert werden.

Frage 20:

Hat es im Vorfeld der Entscheidung eine Abstimmung zwischen Senat und Bezirk gegeben?

Antwort zu 20:

Nein.

Frage 21:

Wie bewertet der Senat den Antrag der CDU-Fraktion (DS/0719/VI) in der Bezirksverordnetenversammlung von Friedrichshain-Kreuzberg, die Möglichkeit der diagonalen Querung der Kreuzung, durch eine farbige Markierung besser kenntlich zu machen?

Antwort zu 21:

Die genannte BVV-Drucksache ist dem Senat bislang nicht bekannt. Gleichwohl liegt die Zuständigkeit für Markierungsanpassungen an Lichtsignalanlagen allein beim Senat.

Frage 22:

Wurde das Modellprojekt bereits an anderen Berliner Kreuzungen ausprobiert und wenn ja, wie bewertet der Senat die Projekte?

Antwort zu 22:

Nein.

Frage 23:

Plant die Senatsverwaltung an anderen Stellen den Umbau zu Rundum-Grün-Ampeln, um das Konzept zu bekannter zu machen und eine stärkere Nutzung zu erreichen?

Antwort zu 23:

Nein.

Berlin, den 10.07.2023

In Vertretung
Dr. Claudia Elif Stutz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt