

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)

vom 25. November 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. November 2024)

zum Thema:

Verkehrssicherheit beim Rechtsabbiegen II

und **Antwort** vom 9. Dezember 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Dezember 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Rolf Wiedenhaupt (AfD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/20953
vom 25. November 2024
über Verkehrssicherheit beim Rechtsabbiegen II

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

Frage 1:

In der Antwort auf die schriftliche Anfrage 19/20243 wird mitgeteilt, dass bislang keine systematische Auswertung der getroffenen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beim Rechtsabbiegen durchgeführt wurde. Warum? Ist zukünftig eine systematische Auswertung dieser Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geplant?

Antwort zu 1:

Alle genannten Örtlichkeiten sind Unfallhäufungsstellen, die daher insgesamt hinsichtlich der Unfallentwicklung beobachtet werden.

Frage 2:

Wie viele der in der Antwort zur schriftlichen Anfrage 19/20243 geplanten separaten Ampelphasen oder Pfeilampeln für Rechtsabbieger können noch im Jahr 2024 fertiggestellt werden? Bei welchen ist eine Fertigstellung in 2025 vorgesehen? Inwiefern werden die kürzlich von den Koalitionsparteien vorgestellten Einsparungen zu einer Kürzung dieser Maßnahmen führen?

Antwort zu 2:

Standort	Stand 03.12.2024
Ostpreußendamm / Osdorfer Straße	Umsetzung in 2025
Paul-Schneider-Str. / Gallwitzal.	Umsetzung in 2025 geplant
Attilastraße / Ringstraße	Umsetzung in 2026 geplant
Schöneberger Straße / A 100 - Alboinstraße	Umsetzung voraussichtlich in 2026
Sachsendamm - Schöneberger Straße / Zufahrt Gewerbegebiet	Umsetzung in 2025
Hauptstraße / Rubensstraße	Umsetzung in 2025 geplant
Bundesallee / Südwestkorso - Varziner Straße	offen
Grenzallee / A113	offen
Buschkrugallee / A100	Umsetzung in 2025 geplant
Hermannstraße / Werbellinstraße	Umsetzung in 2025 geplant
Britzer Damm / A100	offen
Sonnenallee / A100	Inbetriebnahme am 28.03.2024
Hermannstraße / Thomasstraße	Umsetzung in 2025 geplant
Buckower Damm / Gerlinger Straße	Umsetzung in 2025 geplant
Neudecker Weg / A.-Fröhlich-Straße	Umsetzung in 2024 geplant
Puschkinallee / Bouchéstraße	in Abhängigkeit von Vorhaben Verlängerung A100
Am Treptower Park / A100	in Abhängigkeit von Vorhaben Verlängerung A100
Eisenstraße / Am Trept. Park	in Abhängigkeit von Vorhaben Verlängerung A100
S.-Allende-Straße / Friedrichshagener Str.	Umsetzung in 2025 geplant
An der Wuhlheide / Westumfahrung Bahnhofstr.	Umsetzung in 2026 geplant (abhängig von Neubau Westumfahrung an der alten Försterei)
Frankfurter Al. - Alt-Friedrichsfelde / Rosenfelder Str.	Umsetzung in 2025 geplant
Lückstr. - Nöldnerstr. / Schlichtal.	Umsetzung in 2026 geplant
Mühlendamm / Stralauer Straße (TK1)	Inbetriebnahme 29.10.2024
Grunerstr. / Mühlend. - Spandauer Str. (TK2)	Inbetriebnahme 29.10.2024

Karl-Liebknecht-Str. / Alexanderstr. - Memhardtstr.	Umsetzung in 2025 geplant
Alt-Moabit - Moltkebr. / Elisabeth-Abegg-Str. - Rahel-Hirsch-Str.	Umsetzung in 2025 geplant
Messedamm / Halenseestr	in Abhängigkeit vom Ausbau AD Funkturm
Messedamm / Planstraße 1	in Abhängigkeit vom Ausbau AD Funkturm
Str. des 17. Juni / Bachstr.	Umsetzung in 2025 geplant
Str. des 17. Juni / Salzufer	Umsetzung in 2025 geplant
Olympische Straße / Preußenallee - Steubenplatz (TK3)	offen
Sophie-Charlotten-Straße / Knobelsdorffstraße	offen
Märkische Allee / Nr. 310 (Zufahrt Mömax)	Umsetzung in 2025 geplant
Landsberger Allee / Georg-Knorr-Straße	in Abhängigkeit vom Neubau Marzahner Brücken
Landsberger Allee / Märkische Allee	in Abhängigkeit vom Neubau Marzahner Brücken
Berliner Straße - Pasewalker Straße / Bahnhofstraße - Berliner Straße	offen
Danziger Straße / Prenzlauer Allee	offen
Markstraße / Holländerstraße	Umsetzung in 2025/2026
Roedernallee - Teichstraße / Lindauer Allee	Umsetzung in 2025 geplant
Heerstraße / Am Zeppelinpark	Umsetzung in 2025 geplant
Oberbaumstraße - Skalitzer Straße / Köpenicker Straße - Schlesische Straße	Umsetzung in 2025 geplant
Wilhelmstraße / Friedrich-Stampfer-Straße - Stresemannstraße	Umsetzung in 2025/2026

Momentan ist davon auszugehen, dass die aktuell bekannten Bemühungen zur Haushaltskonsolidierung keinen Einfluss auf die Maßnahmen haben werden.

Die Umsetzung einzelner Maßnahmen kann sich jedoch verzögern, da die Umsetzung der separaten Phasen teilweise an andere Vorhaben angegliedert wurde.

Frage 3:

Werden bei den Umrüstungen grundsätzlich „intelligente“ LSA n benutzt oder herkömmliche? Insofern „intelligente“ LSA n eingesetzt werden, wie ist der grundsätzliche Algorithmus eingestellt?

Antwort zu 3:

Ausgehend von der Annahme, dass hier unter ‚Umrüstungen‘ die Anpassungen auf gesondert signalisierte Fahrstreifen für das Abbiegen nach rechts gemeint sind, muss diese Änderung nicht zwangsläufig eine Anpassung des Steuerungsprinzips nach sich ziehen.

Diesbezüglich werden in Berlin Festzeitsteuerungen mit zyklischen Abläufen bei Freigabe aller Signalgruppen zu immer den gleichen Zeitpunkten im Programmablauf und immer gleichen Freigabedauern von verkehrsabhängigen Steuerungslogiken unterschieden. Letztere setzen sich aus verschiedenen Signalisierungs-Phasen zusammen, also der bildgleichen Zusammenfassung zeitgleich freigegebener, untereinander verträglicher Signalgruppen, deren Aufruf und Dauer dann durch eine Steuerungslogik bestimmt wird. Dabei wird auf magnetfeldsensible Detektoren in der Fahrbahn, Taster oder der Auswertung optischer Systeme als Indikator für den jeweiligen verkehrlichen Bedarf zurückgegriffen.

Die Steuerungen sind auf die individuellen Randbedingungen und betrieblichen Anforderungen jedes Einzelknotens abgestimmt, deren grundsätzliche Systematik auf der Einhaltung der Umlaufzeiten - die Zeit von einem Grünbeginn bis zum nächsten Grünbeginn einer Signalgruppe - beruhen.

Da die Berücksichtigung von zusätzlichen und gesonderten Signalisierungen von Abbiegerelationen in der Regel auch eigene Freigabephase in den Ablauf von Festzeitprogrammen oder Steuerungslogiken mit sich bringen, gehen damit Kürzungen bisher gewährter Freigaben anderer Signalgruppen einher. Je nach Verträglichkeit dieser Reduzierungen ggü. Anforderungen aus den Regelwerken oder den abzuwickelnden, verkehrlichen Belastungen kann es dann zu grundsätzlichen Aufweitungen der Umlaufzeiten der Signalprogramme kommen und/oder der Installation einer verkehrsabhängigen Steuerung, die die Freigabezeiten dem aktuellen Bedarf anpassen und somit auf die Streuung gleichzeitiger Anforderungswahrscheinlichkeiten setzen.

Berlin, den 09.12.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt