

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Julia Schneider und Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 5. Dezember 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 6. Dezember 2024)

zum Thema:

Fußgänger berücksichtigende Ampelschaltungen an der Kreuzung Greifswalder Str./Storkower Str./Grellstr.?

und **Antwort** vom 18. Dezember 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Dez. 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Julia Schneider (Bündnis 90/Die Grünen) und
Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (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. 19/21069
vom 05. Dezember 2024

über Fußgänger berücksichtigende Ampelschaltungen an der Kreuzung Greifswalder
Str./Storkower Str./Grellstr.?

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

Frage 1:

Ist dem Senat bekannt, dass die Umlaufzeiten der Ampelanlagen in den Kreuzungsbereichen 1) Greifswalder Str./Storkower Str./Grellstr., 2) Greifswalder Str./Erich-Weinert-Str./Thomas-Mann-Str. und 3) Greifswalder Str./Ostseestr./Michelangelostr. zu kurze Grünphasen für Fußgänger*innen aufweisen, die es vor allem für Kinder und Schüler*innen sowie für ältere oder körperlich eingeschränkte Menschen nicht ermöglichen, die Straße zu überqueren?

Antwort zu 1:

Die Schaltzeiten der drei genannten Lichtsignalanlagen (LSA) sind dem Senat bekannt. Es trifft allerdings nicht zu, dass die Grünzeiten für den Fußverkehr an den drei LSA zu kurz sind, um sicher die Straße zu überqueren.

Grundsätzlich schließt sich an jede Freigabezeit des Fußverkehrs eine Schutzzeit (sogenannte Räumzeit) an. Dadurch wird gewährleistet, dass eine Person, die in der letzten Grünsekunde die Fahrbahn betritt, diese noch gefahrlos überqueren kann, bevor der anschließend freigegebene Kfz-Verkehr die betreffende Furt erreicht. Die Summe aus der eigentlichen Grünzeit und Schutzzeit gewährleistet auch für mobilitätseingeschränkte Personen ein sicheres Überqueren der Fahrbahn.

Es ist allerdings nicht in jedem Fall möglich, an den drei in Rede stehenden LSA beide Fahrbahnen und den Gleisbereich der Greifswalder Straße in einem Zuge zu überqueren.

Aufgrund der großen Gesamtbreite der Greifswalder Straße würde dies zu langen Wartezeiten für den Verkehr entlang der Greifswalder Straße führen und insbesondere die Möglichkeiten der ÖPNV-Bevorrechtigung stark einschränken.

Frage 2:

Welche Maßnahmen sind bis wann vorgesehen, die Situation an den genannten Kreuzungsbereichen zu überprüfen und in angemessener Zeit zugunsten der zu Fußgehenden Kinder und Schüler*innen sowie für ältere oder körperlich eingeschränkte Menschen zu verändern, damit diese in einem Zug, ohne Halt auf einer Mittelinsel, die Straße passieren können?

Antwort zu 2:

An den in Rede stehenden LSA sind derzeit keine Maßnahmen zur Veränderung der Schaltzeiten vorgesehen.

Frage 3:

Sind Maßnahmen geplant, um die Ampelschaltungen mit den Abfahrten der Tram zu koppeln, damit regelwidrige Querungen der Fahrbahn / Trangleise vermieden werden?

Antwort zu 3:

Die Signale für den Fußverkehr an den Gleisquerungen zeigen dauerhaft Grün und schalten nur bei Straßenbahnfahrten auf Rot. Insofern besteht bereits eine Kopplung der Schaltungen mit den Abfahrten der Straßenbahn. Allerdings ist die Straßenbahnbeeinflussung an der LSA Greifswalder Straße / Michelangelostraße – Ostseestraße gegenwärtig wegen technischer Probleme außer Betrieb. Im ersatzweise geschalteten Festzeitprogramm erhalten die Straßenbahnen eine regelmäßige Freigabephase parallel mit dem Kfz-Verkehr. Somit schalten die Signale für den Fußverkehr über den Gleisbereich auch regelmäßig Rot, wenn keine Straßenbahn anwesend ist. Nach Modernisierung der technischen Ausstattung wird an dieser LSA wieder das verkehrsabhängige Programm in Betrieb genommen werden.

Frage 4:

Wurden die Unfallschwerpunkte Greifswalder Straße/ Ostseestraße/ Michelangelostraße und Greifswalder Straße/ Grellstraße/ Storkower Straße zusammenhängend betrachtet? Wenn nein, bitte die Fragen für beide Kreuzungsbereiche einzeln beantworten.

a. Bei wie vielen Unfällen spielte Rotlichtmissachtung (z.B. als Folge zu kurzer Freigabezeiten für querende FG) eine Rolle?

b. Welche Erkenntnisse hinsichtlich des Fehlverhaltens von

1) Autofahrer*innen

2) Fußgänger*innen

3) Radfahrer*innen

als Unfallursache liegen vor?

Antwort zu 4:

Zu 4a.:

Die erfragten Daten für die Kreuzung Greifswalder Straße/Michelangelostraße/Ostseestraße sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Greifswalder Str./Michelangelostr./Ostseestr.	Jahr/Anzahl		
	2022	2023	2024 (bis 31.10.)
Verkehrsunfall (VU) infolge Rotlichtmissachtung nach VU-Kategorie			
Unfall mit Schwerverletzten	1	0	0
Unfall mit Leichtverletzten	1	1	0
alle übrigen VU	0	2	1
gesamt	2	3	1

(Stand: 4. Dezember 2024 – Quelle: SenInnSport)

Die erfragten Daten für die Kreuzung Greifswalder Straße/Grellstraße/Storkower Straße sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Greifswalder Str./Grellstr./Storkower Str.	Jahr/Anzahl		
	2022	2023	2024 (bis 31.10.)
VU infolge Rotlichtmissachtung nach VU-Kategorie			
Unfall mit Getöteten	0	0	1
Unfall mit Schwerverletzten	0	3	1
Unfall mit Leichtverletzten	2	0	0
alle übrigen VU	0	3	1
Gesamt	2	6	3

(Stand: 4. Dezember 2024 – Quelle: SenInnSport)

Zu 4b.:

Die erfragten Daten für die Kreuzung Greifswalder Straße/Michelangelostraße/Ostseestraße sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Verkehrsbeteiligungsart/ Unfallursache	Jahr/Anzahl der Unfallursachen		
	2022	2023	2024 (bis 31.10.)
Pkw-Führende			
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	0	2	1

andere Fehler beim Fahrzeugführer	1	2	1
falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an Fußgängerfurten	1	0	1
falsches Verhalten gegenüber Fußgängern beim Abbiegen	1	0	0
Fehler beim Abbiegen nach links	2	2	2
Fehler beim Abbiegen nach rechts	2	0	1
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	1	1	1
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens	5	5	5
Geschwindigkeit in anderen Fällen	1	0	0
Nichtbeachten der vorfahrtregelnden Verkehrszeichen	3	2	0
Nichtbeachten des nachfolgenden Verkehrs beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen und/ oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausscherens	0	0	1
sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand)	0	1	0
starkes Bremsen des Vorausfahrenden ohne zwingenden Grund	0	1	0
ungenügender Sicherheitsabstand	13	12	5
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	1	1	0
Radfahrende			
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	0	1	0
zu Fuß Gehende			
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	2	0	0

(Stand: 4. Dezember 2024 – Quelle: SenInnSport)

Die erfragten Daten für die Kreuzung Greifswalder Straße/Grellstraße/Storkower Straße sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Verkehrsbeteiligungsart/ Unfallursache	Jahr/Anzahl der Unfallursachen		
	2022	2023	2024 (bis 31.10.)
Pkw-Führende			
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	0	1	1
andere Fehler beim Fahrzeugführer	1	1	0
falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an Fußgängerfurten	0	0	1
falsches Verhalten gegenüber Fußgängern beim Abbiegen	0	0	1
Fehler beim Abbiegen nach links	3	0	3
Fehler beim Abbiegen nach rechts	2	0	2
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	1	0	0
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	1	0	1
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens	3	3	2
Nichtbeachten der vorfahrtregelnden Verkehrszeichen	0	0	1
sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand)	0	1	1
sonstige körperliche oder geistige Mängel	0	1	0
ungenügender Sicherheitsabstand	8	5	8
Radfahrende			
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	0	3	0
Alkoholeinfluss	0	1	0
Einfluss anderer berauschender Mittel (Drogen, Rauschgift)	0	1	0
falsches Verhalten gegenüber Fußgängern an Fußgängerfurten	0	1	0
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	1	0	1
ungenügender Sicherheitsabstand	0	1	1
verkehrswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile	0	1	0

zu Fuß Gehende			
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen geregelt war	2	2	2
Alkoholeinfluss	1	0	0
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichtem Verkehr	1	0	0

(Stand: 4. Dezember 2024 – Quelle: SenInnSport)

Frage 5:

Welche Risiken gehen von der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 50 auch im Kreuzungsbereich aus? Wurde bereits die Reduktion der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 geprüft? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 5:

Die Sicherheit im Bereich der Knotenpunkte ist durch die LSA-Regelung gewährleistet. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hätte daher im vorliegenden Fall keinen sicherheitserhöhenden Effekt.

Frage 6:

Werden die Verkehrsflächen für Fußgänger*innen im Kreuzungsbereich auch in den Stoßzeiten als ausreichend betrachtet? Wie wird dies berechnet und sichergestellt?

Antwort zu 6:

Die Dimensionierung der Verkehrsflächen für den Fußverkehr erfolgt nach den Vorgaben der Berliner Ausführungsvorschrift für Geh- und Radwege. Danach beträgt die Regelbreite für Fußverkehrsfurten 5 Meter. Mittelinseln sollen 3 Meter, mindestens aber 2,50 Meter breit sein. Diese Vorgaben sind an den in Rede stehenden Kreuzungen eingehalten.

Die BVG plant den Umbau der Haltestellen am S-Bahnhof Greifswalder Straße. In diesem Zusammenhang sollen zur Verbesserung des barrierefreien Zuganges die Fußverkehrsfurten von 5 auf 10 Meter verbreitert werden. Nach gegenwärtiger Zeitplanung ist eine Realisierung im Jahr 2027 vorgesehen.

Frage 7:

Ist die Beobachtung zutreffend, dass die Ampelphasen zu unterschiedlichen Tageszeiten unterschiedlich lang sind? Wenn ja, zu welchen Zeiten sind die Phasen wie lang?

Antwort zu 7:

Es ist zutreffend, dass je nach Tageszeit unterschiedliche Signalprogramme geschaltet werden. Grundsätzlich wird angestrebt, die Umlaufzeiten und damit die Wartezeiten möglichst kurz zu halten, um die Akzeptanz der Schaltung durch die Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten und Rotlichtverstößen vorzubeugen. In Zeiten stärkeren Verkehrsaufkommens sind aber in der Regel längere Umlaufzeiten erforderlich, um den Verkehr abwickeln zu können. Die Umlaufzeiten in der Greifswalder Straße betragen in den Hauptverkehrszeiten 90 Sekunden, in den Nebenverkehrszeiten 80 Sekunden und nachts 70 Sekunden.

Berlin, den 18.12.2024

In Vertretung
Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt