

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 2. Juli 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. Juli 2025)

zum Thema:

Sicher über die Kreuzung am Rathaus Pankow

und **Antwort** vom 18. Juli 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Juli 2025)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/23193
vom 02. Juli 2025
über Sicher über die Kreuzung am Rathaus Pankow

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

Frage 1:

Wie viele Unfälle ereigneten sich 2015-2024 am Knotenpunkt Mühlenstraße / Breite Straße (bitte aufschlüsseln nach Jahren, Unfälle insgesamt, davon mit Personenschaden)

Antwort zu 1:

Die Anzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) nach Unfallkategorie im Zeitraum vom 1. Januar 2015 bis zum 31. Dezember 2024 sind den folgenden Tabellen (Quelle: SenInnSport) zu entnehmen:

Anzahl der VU/Kategorie/Jahr	Jahr 2015	Jahr 2016	Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019
Unfall mit Getöteten	0	0	0	0	0
Unfall mit Schwerverletzten	0	1	0	1	0
Unfall mit Leichtverletzten	1	6	5	9	6
alle übrigen VU	28	32	25	31	30
gesamt	29	39	30	41	36

(Stand: 6. Juli 2025)

Anzahl der VU/Kategorie/Jahr	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024
Unfall mit Getöteten	0	0	0	0	1
Unfall mit Schwerverletzten	0	1	0	0	0
Unfall mit Leichtverletzten	3	4	2	4	4
alle übrigen VU	27	31	31	27	45
gesamt	30	36	33	31	50

(Stand: 6. Juli 2025)

Frage 2:

Bei welchen Fahrbeziehungen bzw. an welchen Konfliktpunkten häufen sich Unfälle mit Personenschaden, welche Maßnahmen zur Beseitigung von Gefahrenstellen wurden bereits ergriffen, welche weiteren sind geplant und wann ist mit der Realisierung zu rechnen?

Antwort zu 2:

Der Begriff „Fahrbeziehung“ wird so interpretiert, dass er die Unfallart umfasst und darüber hinaus Bezug auf die Beantwortung zur Frage 1. nimmt. Eine differenzierte Auswertung nach einzelnen Straßenschenkeln im Sinne der Fragestellung ist seitens der Polizei Berlin im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

Die Anzahl der polizeilich registrierten VU nach Unfallart im Zeitraum vom 1. Januar 2015 bis zum 31. Dezember 2024 sind den folgenden Tabellen (Quelle: SenInnSport) zu entnehmen:

VU/Unfallart/Jahr	Jahr 2015	Jahr 2016	Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019
Unfall anderer Art	1	2	2	1	2
Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt	3	2	2	9	4
Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt	9	14	13	15	16
Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das steht, anfährt oder anhält (ruhender Verkehr)	0	0	0	0	0
Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet (Fließverkehr)	16	20	13	15	14
Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und zu Fuß Gehenden	0	1	0	1	0
gesamt	29	39	30	41	36

(Stand: 6. Juli 2025)

VU/Unfallart/Jahr	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023	Jahr 2024
Unfall anderer Art	1	2	0	1	0
Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt	6	5	4	2	14
Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt	10	13	8	6	22
Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das steht, anfährt oder anhält (ruhender Verkehr)	0	1	2	1	0
Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet (Fließverkehr)	12	13	19	21	12
Zusammenstoß zwischen Fahrzeug und zu Fuß Gehenden	1	2	0	0	2
Gesamt	30	36	33	31	50

(Stand: 6. Juli 2025)

Die Polizei Berlin orientiert ihre Verkehrssicherheitsarbeit grundsätzlich an der aktuellen Verkehrsunfalllage und führt lageangepasste präventive und repressive Maßnahmen mittels stationärer und mobiler Verkehrsüberwachungseinsätze durch. Dabei werden u. a. örtliche, zeitliche, ursachen- und zielgruppenbezogene Schwerpunkte berücksichtigt. Hauptunfallursachen sowie Risikogruppen fließen dabei in besonderem Maße ein.

Die schwerpunktorientierten Verkehrsüberwachungsmaßnahmen der Polizei Berlin im Zeitraum vom 1. Januar 2015 bis 31. März 2025 im Bereich Mühlenstraße/Breite Straße sind der folgenden Tabelle (Quelle: SenInnSport) zu entnehmen:

Jahr	Anzahl der Kontrollmaßnahmen
2015	1
2016	0
2017	0
2018	2
2019	0
2020	0
2021	4
2022	0
2023	3
2024	3
2025 (bis 31.03.)	3
gesamt	16

(Stand: 7. Juli 2025)

Abschließend ist festzuhalten, dass der gegenständliche Kreuzungsbereich mit Sicht auf die stadtweite Verkehrsunfalllage als unauffällig eingestuft wird. Die Polizei Berlin wird diesen Bereich dennoch auch künftig und kontinuierlich beobachten und lageangepasst Verkehrssicherheitsmaßnahmen initiieren.

Frage 3:

Welche Maßnahmen sind am Konfliktpunkt zwischen der Fahrbeziehung Mühlenstraße → Parkhauseinfahrt (Kfz) und Mühlenstraße → Breite Straße (West, Fahrrad) geplant, wo der grüne Abbiegepfeil regelmäßig von in Richtung Parkhauseinfahrt fahrenden Kfz-Führenden übersehen wird, die dann den in Richtung Breite Straße (West) fahrenden Radverkehr gefährden?

Antwort zu 3:

Aus der Darstellung der Fahrbeziehungen kann zunächst kein Konfliktpunkt gesehen werden. Die Fahrbeziehung Mühlenstraße → Parkhauseinfahrt (Kfz) ist geradeaus, so dass dieser Verkehr keine Konflikte hat, da dieser bevorrechtigt ist. Der Radverkehr aus der Mühlenstraße wird benutzungspflichtig auf einem baulichen Radweg an den Knoten herangeführt und hat eigene Radsignale zu beachten. Linksabbiegender Radverkehr muss zunächst der markierten Radfurt über den Knoten folgen und sich dann hinter der Kreuzung am rechten Fahrbahnrand aufstellen. Da für das Linksabbiegen keine Radsignale vorgesehen sind, muss der Radverkehr gemäß § 9 Abs. 2 StVO vor der Weiterfahrt in Richtung Breite Straße West beim Überqueren der Zufahrt zum Parkhaus den dann von ihm zu kreuzenden Fahrzeugverkehr aus beiden Richtungen (Kfz-Verkehr ins und aus dem Parkhaus) beachten. Da die Aufstellfläche für den linksabbiegenden Radverkehr hinter dem Knoten infolge der Knotengeometrie allerdings sehr dicht an der Fahrkurve des in das Parkhaus einfahrenden Kfz-Verkehrs liegt, ist der Senat bereits im Abstimmungsverfahren zur Verbesserung dieser Situation. Derzeitigen Planungen zufolge, könnte der linksabbiegende Radfahrende eine nach Osten abgerückte Aufstellfläche mit einer eigenen Radsignalisierung erhalten, um anschließend in einer eigenen Grünphase die Parkhauszufahrt queren und seine Fahrt in Richtung Breite Straße West fortsetzen zu können.

Ein zeitlicher Horizont zur Realisierung kann derzeit noch nicht gegeben werden, da die Abstimmungen und Beteiligungen noch nicht abgeschlossen sind und auch entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung stehen müssen.

Sollte mit dem „grünen Abbiegepfeil“ der Räumfeil hinter der Kreuzung gemeint sein, so hat dieser mit den dargestellten Fahrbeziehungen keine Konflikte. Der nach Aufleuchten des Räumfeils aus der Mühlenstraße in die Breite Straße West nach linksabbiegender Kfz-Verkehr wird auf der Fahrbahn geführt, der wartende linksabbiegende Radverkehr, der von seiner Aufstellfläche kommend die Parkhauszufahrt überquert, wird in einer Radfurt auf den in der Breite Straße West beginnenden baulichen Radweg und damit getrennt vom Kfz-Verkehr geführt.

Frage 4:

Welche Maßnahmen sind am Konfliktpunkt zwischen der Fahrbeziehung Breite Straße → Mühlenstraße (Kfz) und Breite Straße geradeaus (Fahrrad) geplant, wo Kfz-Führende nur den Signalgeber für Fußverkehr beachten und mit Beginn der Fußgänger-Sperrphase in die Mühlenstraße abbiegen, ohne den per Signalgeber bevorrechtigten Radverkehr zu beachten?

Antwort zu 4:

Hierbei handelte es sich um rechtswidriges Verhalten der Kfz-Führenden, was nicht auf einen Missetand am Knoten zurückzuführen ist. Die Radfahrenden werden im unmittelbaren Sichtfeld in Radfurten über den Knoten geführt, die über die Mühlenstraße auch noch zusätzlich rot unterlegt sind, und sind folglich für den nach rechts abbiegenden Kfz-Führenden eindeutig erkennbar.

Berlin, den 18.07.2025

In Vertretung

Arne Herz

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt