

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 28. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Januar 2020)

zum Thema:

**Umsetzung Mobilitätsgesetz - I**  
**§ 21 Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit**

und **Antwort** vom 14. Februar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Februar 2020)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22508**  
**vom 28.01.2020**  
**über Umsetzung Mobilitätsgesetz - I**  
**§ 21 Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit**

---

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

Frage 1:

Welche Unfallhäufungsstellen konnten in den Jahren 2017, 2018 und 2019 im direkten Vergleich identifiziert werden? Wie hat sich die polizeiliche Unfallstatistik im zeitlichen Verlauf entwickelt? (bitte unter Angabe der Zahlen pro Jahr) Welche Entwicklung zeichnet sich im Jahresverlauf aus Sicht des Senats ab?

Antwort zu 1:

Gemäß § 21 Mobilitätsgesetz bestimmen sich die Unfallhäufungsstellen an Knotenpunkten nach dem Merkblatt der Unfallkommissionen.

Das Merkblatt, welches die Kriterien hierbei definiert, ist öffentlich zugänglich:

[https://www.udv.de/sites/default/files/Ukal\\_12\\_Merkblatt\\_Unfalluntersuchungl.pdf](https://www.udv.de/sites/default/files/Ukal_12_Merkblatt_Unfalluntersuchungl.pdf)

(Stand: 05.02.2020).

Im Jahr 2017 wurden für das Land Berlin 1.622 Unfallhäufungsstellen an Knotenpunkten registriert und 1.606 im Jahr 2018. Die Zahlen für das Jahr 2019 liegen noch nicht vor.

Eine Übersicht der ersten zehn Unfallhäufungsstellen an Knotenpunkten für die Jahre 2018 und 2017 kann den nachfolgenden Tabellen entnommen werden:

<b>2018</b>	<b>Auszug aus der 3 Jahreskarte 2016 - 2018</b>
lfd. Nr.	Örtlichkeit
1	FRANKFURTER TOR / FRANKFURTER TOR, komplett
2	MÜLLERSTR. / SEESTR.
3	MEHRINGDAMM / TEMPELHOFER UFER /HALLESCHES UFER/ WILHELMSTR. (MEHRINGBRÜCKE)
4	OTTO-BRAUN-STR. / MOLLSTR.
5	MÜHLENSTR. / STRALAUER ALLEE / WARSCHAUER STR. / AM OBERBAUM

6	ALEXANDERSTR. / KARL-LIEBKNECHT-STR. / MEMHARDSTR.
7	OTTO-BRAUN-STR. / ALEXANDERSTR. / KARL-MARX-ALLEE
8	STRAÙE DER PARISER KOMMUNE / KARL-MARX-ALLEE
9	INNSBRUCKER PLATZ gesamt
10	ALTSTÄDTER RING / CARL-SCHURZ-STR. / KLOSTERSTR. / SEEGEFELDER STR.

2017	Auszug aus der 3 Jahreskarte 2015-2017
lfd. Nr.	Örtlichkeit
1	FRANKFURTER TOR / FRANKFURTER TOR, komplett
2	MÜLLERSTR. / SEESTR.
3	MEHRINGDAMM / TEMPELHOFER UFER /HALLESCHES UFER/ WILHELMSTR. (MEHRINGBRÜCKE)
4	SAATWINKLER DAMM / SEESTR. / A 100 BAB / GOERDELERDAMMBRÜCKE / BEUSSELSTR./ LUDWIG-HOFFMANN-BR
5	HASENHEIDE / HERMANNSTR. / KARL-MARX-STR. / HERMANNPLATZ
6	OSLOER STR. / PRINZENALLEE
7	ALEXANDERSTR. / KARL-LIEBKNECHT-STR. / MEMHARDSTR.
8	MÜHLENSTR. / STRALAUER ALLEE / WARSCHAUER STR. / AM OBERBAUM
9	KATZBACHSTR. / YORCKSTR.
10	OTTO-BRAUN-STR. / ALEXANDERSTR. / KARL-MARX-ALLEE

Frage 2:

Hat zu den Ergebnissen der Untersuchungen/Empfehlungen der Straßenverkehrs-Unfallkommission betreffend der Unfallhäufungen eine Evaluierung stattgefunden? Wenn ja, mit welchem Ergebnis und welche Konsequenzen für 2017/2018/2019? Wenn nicht, warum nicht?

Antwort zu 2:

Eine Evaluierung der Maßnahmen ist nur für die umgesetzten Maßnahmen möglich, nicht für Empfehlungen und Untersuchungen. Evaluierungen werden in Form von Vorher-Nachher-Untersuchungen des Unfallgeschehens für einen Zeitraum drei Jahre vor der Umsetzung und drei Jahre nach der Umsetzung durchgeführt. Das Jahr der Umsetzung wird nicht betrachtet, da hier noch von einem Eingewöhnungseffekt auszugehen ist. Der lange Zeitraum ist erforderlich, um jährlich auftretende Schwankungen im Unfallgeschehen auszugleichen und zu einem verlässlichen Ergebnis zu gelangen. Eine Auswertung der Jahre 2017/2018/2019 konnte daher noch nicht erfolgen.

Die Durchführung von Vorher-Nachher-Untersuchungen wird dadurch erschwert, dass in dem gewählten Zeitraum kein Einfluss von Baumaßnahmen oder Umleitungsstrecken vorhanden sein sollte, da diese die Auswertung beeinflussen.

In den Jahren 2017/18/19 wurden die folgenden umgesetzten Maßnahmen untersucht:

#### Umbau Luisenplatz

Vorher Zeitraum 2008-2010, Nachher Zeitraum 2014-2016

Deutlich weniger Unfälle insgesamt (-31 %)

Unfälle mit Personenschaden sind gesunken (-62 %)

Senkung der pauschalen Unfallkosten (- 52 %)

#### Schönhauser Allee / Bornholmer Straße – Wisbyer Straße

Vorher Zeitraum 2003-2005, Nachher Zeitraum 2014-2016

Deutlich weniger Unfälle (-54,9 %)

Unfälle mit Personenschaden sind gesunken (-48,7 %)

Senkung der pauschalen Unfallkosten (54,5 %)

#### Bersarinplatz

Vorher Zeitraum 2003-2005, Nachher Zeitraum 2014-2016

Deutlich weniger Unfälle der Kreuzung (-29 %)

Anzahl der Unfälle mit Personenschaden sind angestiegen (+15,8 %)

Leichte Reduzierung der pauschalen Unfallkosten bei Mitbetrachtung der angrenzenden Streckenabschnitte (-1,8 %)

#### Wolfensteindamm / Birkbuschstraße

Vorher Zeitraum 2007-2009, Nachher Zeitraum 2017-2019

Deutliche Senkung der Unfallzahlen (-67,1 %)

Starke Senkung der Unfälle mit Personenschaden (-77,78 %)

Senkung der pauschalen Unfallkosten (-73,27 %)

#### Moritzplatz (Untersuchung zur ersten Einschätzung der Unfallsituation)

Vorher Zeitraum Sept. 2014 – August 2015

Nachher Zeitraum 01.09. 2015 – 31.08.2016

Rückgang der Unfälle mit Radfahrerbeteteiligung (-37,5 %)

Rückgang der Unfälle mit Personenschaden (-52,17 %)

Senkung der pauschalen Unfallkosten (-50,23 %)

Frage 3:

Greifen die Empfehlungen nach Unfallauswertung und sich anschließenden Maßnahmen aus Sicht des Senats auch in der Praxis (im tatsächlichen Straßenverkehr)? Wenn ja, woran macht der Senat dies konkret fest? Wenn nicht, wo besteht Handlungsbedarf/Verbesserungsbedarf?

Antwort zu 3:

Die Beispiele zeigen, dass die getroffenen, sehr unterschiedlichen Maßnahmen sich deutlich positiv auf die Unfallsituation auswirken. Eingeschränkt gilt das für den Bersarinplatz.

Frage 4:

Welche einzelnen Maßnahmen ergreift der Senat im Sinne des § 21 MobG zur Herstellung der Verkehrssicherheit an bekannten Unfallschwerpunkten/Knoten im Sinne des § 21 Abs. 2 MobG und um das Ziel nach § 21 Abs. 3 MobG zu erreichen?

Antwort zu 4:

Antwort zu § 21 Abs. 2 MobG:

Nach jeder Meldung eines tödlichen Unfalls prüft die Unfallkommission (UK), ob die Darstellung des Unfalls Anlass gibt, dass die Infrastruktur Einfluss auf den Unfallhergang ausübt. In diesen Fällen werden sehr zeitnah eine Ortsbegehung durchgeführt, die Verkehrssituation analysiert und die zu treffenden Maßnahmen festgelegt. Unterschieden wird dabei nach kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen Maßnahmen. Die Ergebnisse für das Jahr 2018 sind im Internet veröffentlicht

(<https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/unfallkommission/de/unfaelle-todesfolge.shtml>). Die Veröffentlichung der Ergebnisse für 2019 wird in Kürze erfolgen, ebenso die Aktualisierung für 2018.

Die Aufarbeitung der Unfälle mit Schwerverletzten (mehrere Tausend im Jahr) konnte bislang auf Grund fehlender personeller Kapazitäten nicht erfolgen. Ein Konzept dazu ist noch zu erarbeiten.

Antwort zu § 21 Abs. 3 MobG:

Im ersten Jahr nach Inkrafttreten des MobG (Juni 2018 – Juni 2019) wurden die mindestens zehn Maßnahmen an Unfalldüfungsstellen umgesetzt. Im zweiten Jahr werden 20 umgesetzt werden.

Die Anzahl der Sitzungen der Unfallkommission wurde erhöht. Eine weitere personelle Verstärkung ist vorgesehen.

Frage 5:

In welcher Form wurde bei der Auswahl der umzubauenden Knotenpunkte die Verteilung auf mehrere Bezirke berücksichtigt?

Antwort zu 5:

Es wurden im Jahr 12 Sitzungen durch die UK durchgeführt, an denen jeweils einer der 12 Bezirke den Schwerpunkt bildet und entsprechend an der Sitzung teilnimmt.

Frage 6:

An welchen Unfalldüfungsstellen (Kreuzungen und Knotenpunkte) konnte im Jahr 2018 und 2019 die Verkehrssicherheit verbessert werden? Durch welche jeweiligen konkreten Maßnahmen? (bitte Ausführen nach den einzelnen Adressen + Maßnahmen)

Frage 7:

Wie ist der aktuelle Sachstand zu den jeweils in 2018 und 2019 geplanten Maßnahmen für die Kreuzungen/Knotenpunkten? Welche Maßnahme ist wann für welche Kreuzung/für welchen Knotenpunkt realisiert worden? Welche sind noch ausstehend und werden wann abgeschlossen?

Antwort zu 6 und 7:

Umsetzung im ersten Jahr nach Inkrafttreten des MobG (Juni 2018-Juni 2019):

1. Britzer Damm – Buckower Damm / Mohriner Allee  
Umbau der Lichtzeichenanlage (LZA) mit separater Signalisierung für Linksabbieger
2. Siemensdamm / Letterhausweg  
Zusätzliches LZA-Signal über der Fahrbahn, Rotsignale in Übergröße
3. Prenzlauer Promenade – Prenzlauer Allee / Ostseestraße – Wisbyer Straße  
Rotmarkierung der Radfahrerfurten
4. Umbau Dreiecksinsel Torstraße / Schönhauser Allee  
Bessere Sichtbeziehung zwischen Kfz-Rechtsabbiegern und Radverkehr
5. Alexanderstraße / Grunerstraße – Alexanderstraße  
Umbau der LZA zur besseren Sicherung von Wendevorgängen; Rotmarkierung Radverkehrsführung
6. Yorckstraße / Katzbachstraße  
Umbau der LZA mit getrennter Signalisierung für Linksabbieger; bessere Sichtbeziehungen durch Gehwegvorstreckung
7. Kolonnenstraße vor Hauptstraße  
Geschützte Radverkehrsanlage zu Lasten eines Kfz-Fahrstreifens
8. Hermann-Dorner-Allee / Eisenhutweg  
Verlegung und Rotmarkierung der Radfahrerführung
9. Seestraße (Nordufer)  
Die Lichtzeichenanlage wurde mit LED-Signalen und übergroßen Rotsignalen ausgestattet, da Unfälle durch Rotlichtmissachtung aufgetreten sind. Außerdem wurde die Steuerung angepasst, so dass Rad Fahrende und zu Fuß Gehende die Seestraße ohne Zwischenhalt auf dem Mittelstreifen überqueren können.
10. Lützowufer / Lützowplatz  
Hier wurde durch Ummarkierung die Fahrstreifenführung von dem Lützowplatz in das Lützowufer so geändert, dass Fahrstreifenwechsel verringert werden. Außerdem wurde die Beleuchtung verbessert.

Vorgesehene Maßnahmen im zweiten Jahr nach Inkrafttreten des MobG (Juni 2019-Juni 2020)

1. Danziger Straße / Greifswalder Straße  
Umbau der Lichtzeichenanlage im Zusammenhang mit geänderter Radfahrerführung
2. Spandauer Damm / Fürstenbrunner Weg – Königin-Elisabeth-Straße  
Umbau der Kreuzung

3. Oberbaumstraße – Skalitzer Straße / Köpenicker Straße – Schlesische Straße (Schlesisches Tor)  
Umbau der Kreuzung zur sicheren Führung Radverkehr – Kfz – Verkehr
4. Mühlendamm / Breite Straße – Fischerinsel  
Umbau der Kreuzung zur besseren Sicherung des Fußverkehrs
5. Kurfürstendamm / Joachimsthaler Straße  
Umbau der Kreuzung zur besseren Führung der Linksabbieger, gleichzeitig behindertengerechter Ausbau
6. Blücherstraße / Brachvogelstraße  
Neubau einer Lichtzeichenanlage
7. Hultschiner Damm / Rahnsdorfer Straße  
Neubau einer Lichtzeichenanlage
8. Wildenbruchstraße / Weigandufer  
Umbau im Zusammenhang mit einer Fahrradstraße, Durchfahrmöglichkeit für den Kfz-Verkehr über die Wildenbruchstraße wird unterbunden, Mittelinsel gebaut, um eine sichere Aufstellung für zu Fuß Gehende und Rad Fahrende zu schaffen
9. Müllerstraße / Burgsdorfstraße  
Markierung von Fußgängerquerungshilfen im Vorgriff auf einen späteren Straßenbau (hier: Gehwegvorstreckungen im Zuge des Umbaus Müllerstraße)
10. Wiener Straße / Lausitzer Straße  
Schließung des Mittelstreifens zur Reduzierung des Schleichverkehrs und damit verbundenen erhöhten Unfallzahlen
11. Stromstraße / Turmstraße  
Umbau der Kreuzung mit übergroßen Räumfeilen und kleineren Anpassungen
12. Adlergestell / Dörfeldstraße  
Die Maßnahme ist vollständig umgesetzt (Änderung der Beleuchtung unter der S-Bahnbrücke, Ummarkierung in der Rudower Chaussee, so dass nur noch einspurig in die Dörfeldstraße gefahren wird sowie Verdeutlichung der Fahrstreifenführung im Adlergestell)
13. Brunsbütteler Damm / Nauener Str.  
Eine getrennte Rechtsabbiegesignalisierung wurde im Dezember in Betrieb genommen. Die Maßnahme wurde nach einem tödlichen Radverkehrsunfall getroffen. Leider gibt es viele Rotlichtverstöße, so dass kurzfristig weitere Änderungen erfolgen müssen. Um Irritationen zu vermeiden, wurde zwischenzeitlich ein Signal, dass sich auf den linksabbiegenden Verkehr bezieht, abgedeckt. Weitere Änderung ist angeordnet.
14. Bundesallee – Hohenzollerndamm – Nachodstraße  
Umbau der Lichtzeichenanlage mit separater Rechtsabbiegesignalisierung von der Bundesallee und den Hohenzollerndamm hat begonnen, Änderung der Radverkehrsführung, LED-Signale

15. Chausseestraße / Boyenstraße (tödlicher Unfall mit zu Fuß Gehendem)  
Neubau einer Lichtzeichenanlage. Es wurde eine provisorische Lichtzeichenanlage in Betrieb genommen, die die Fußverkehrsquerung über die Chausseestraße sichert.
16. Invalidenstraße  
Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h einschließlich Anpassung der Lichtzeichenanlagen, um die Verkehrssicherheit für querende zu Fuß Gehende und Radfahrende (keine Radverkehrsanlagen, Radfahrende müssen im Gleisbereich der Tram fahren) zu erhöhen.
17. Alexanderstraße / Karl-Marx-Allee  
Separate Rechtsabbiegesignalisierung zur Sicherung des Fuß- und Radverkehrs erforderlich, Anordnung wurde gefertigt, Baugenehmigung ist beim Bezirk beantragt.
18. Oranienstraße / Oranienplatz  
Schutz der Radverkehrsführung durch Protektion, Änderung der Radverkehrsführung in den Zufahrten der Nebenrichtungen.
19. Kottbusser Tor  
Umprogrammierung der LZA als erster Schritt nach einem tödlichen Unfall.
20. Adalberstraße  
Ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nach tödlichem Unfall mit Zu Fuß Gehender

Frage 8:

Welche 30x Unfallhäufungsstellen werden entsprechend dem MobG in 2020 umgebaut? Welche konkreten Maßnahmen werden im Einzelnen zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führen?

Antwort zu 8:

Eine Liste, welche 30 Maßnahmen zwischen Juni 2020 und Juni 2021 umgesetzt werden, ist noch in der Erarbeitung.

Frage 9:

Wie viele der im Jahr 2017/2018 und 2019 empfohlenen Maßnahmen der Straßenverkehrs-Unfallkommission konnten nicht realisiert werden? Welche konkreten Gründe gibt es für die Verzögerungen?

Antwort zu 9:

Insbesondere bei komplexen Planungen und umfangreichen Abstimmungen mit allen Beteiligten kann es zu Verzögerungen in der Planung und Umsetzung von Maßnahmen kommen. Im Folgenden sind die Gründe, soweit sie kurzfristig ermittelbar waren, aufgeführt.



2017:

- Hermann-Hesse-Str. / Heinrich-Mann-Str.  
Umsetzung durch Bezirk, Sachstand konnte wegen des Umfangs der Anfrage nicht kurzfristig ermittelt werden
- Skalitzer Str. / Lausitzer Str. / Lausitzer Platz  
Umsetzung wurde zurückgestellt, da erwartet wird, dass sich hier Verbesserungen durch die Sperrung der Durchfahrt Weiner Straße / Lausitzer Straße einstellen
- Potsdamer Str. / Goebenstr. – Pallasstraße  
Weitere Planung erst mit aktueller Vermessung möglich, Vermessung wurde beauftragt
- Stromstr. / Turmstr.  
Planung ist abgeschlossen, Bestellung der Umsetzung erfolgt kurzfristig

2018:

- Baumschulenstr. / Sonnenallee – Südostallee – Heidekampweg  
Umfangreiche Planung erforderlich, Teilumsetzung erfolgt
- Torstraße - Mollstraße / Karl-Liebknecht-Straße - Prenzlauer Allee  
Anordnung erfolgt, Umsetzung durch Bezirk kurzfristig erwartet
- Wiener Straße / Lausitzer Straße  
Umfangreiche Abstimmungen, auch mit benachbarter Feuerwache, haben die Umsetzung verzögert
- Sonnenallee / Herzbergstr. / Treptower Str.  
Umfangreiche Planung
- Wildenbruchstraße / Weigandufer  
Maßnahme ist in der Umsetzung durch den Bezirk, umfangreicher Umbau
- Unter den Linden / Wilhelmstraße  
Umfangreiche Änderung an der Lichtzeichenanlage
- Müllerstraße / Burgdorfstraße  
Maßnahme ist in Umsetzung durch Bezirk
- Prenzlauer Allee / Ahlbecker Straße  
Kleine Maßnahme durch Bezirk, Umsetzungsstand konnte kurzfristig nicht ermittelt werden
- Breite Straße / Ossietzkystraße  
Kleine Maßnahme durch Bezirk, Umsetzungsstand konnte kurzfristig nicht ermittelt werden

- Oranienstraße / Oranienplatz  
Umfangreiche Abstimmungen mit BVG und anderen Beteiligten, sind nunmehr abgeschlossen

2019:

Die Maßnahmen erfordern einen Planungsaufwand, der eine Umsetzung im gleichen Jahr des Beschlusses in der Regel nicht ermöglicht. Zudem müssen entsprechende Haushaltsmittel gebunden werden.

Frage 10:

Hat der Senat die Absicht, die Fahrradstaffel der Berliner Polizei im Sinne von § 21 Abs. 4 MobG in allen Teilen Berlins weiter auszuweiten? Wenn ja, bis wann und mit welchen konkreten Maßnahmen? (bitte unter Nennung der bisherigen und geplanten Beschäftigtenanzahl pro Jahr)

Antwort zu 10:

Es ist geplant, die Fahrradstaffel (FaSta) in 2020 von 20 Stellen um 100 % zu erweitern. Die dann 40 Polizeivollzugsbeamtinnen und -beamten (PVB) werden bei der Direktion Einsatz, Begleitschutz und Verkehrsdienst (Dir EBVkd) zentral geführt und am bisherigen Standort Alt-Moabit untergebracht sein. Parallel sollen auf Abschnitten der örtlichen Direktionen feste „Radstreifen“ in einer Größenordnung von 60 PVB etabliert werden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen im laufenden Jahr befindet sich derzeit in der Abstimmung. In 2021 soll die zentrale Fahrradstaffel dann um weitere ca. 10 PVB aufgestockt werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass im Sinne von § 21 Abs. 4 MobG die Fahrradstaffel in allen Teilen Berlins tätig wird. Jedoch richtet sich das Handeln am Unfalllagebild aus.

Frage 11:

In Form von welchen konkreten Maßnahmen wird das Querungshilfeprogramm fortgeführt werden?

Frage 12:

Durch welche Maßnahmen unterstützt der Senat die Bezirksämter beim Bau von Fußgängerüberwegen und anderen Querungshilfen?

Antwort zu 11 und 12:

Das Querungshilfeprogramm (FGÜ-Programm) wird in bewährter Form weiterhin fortgeführt. Im Rahmen der auftragsweisen Bewirtschaftung fördert der Senat die Bezirksämter mit Mitteln aus dem sog. Fußverkehrstitel. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz organisiert zudem über eine Arbeitsgruppe die Beurteilung der durch Bürgerinnen und Bürger, die Bezirke oder sonstige Antragstellende (z. B. Verbände) eingereichten Anträge auf Querungshilfen. Die Baulast für die Fußgängerüberwege liegt bei den Baulastträgern (Bezirke) selbst.

Frage 13:

Ist der Beantwortung vonseiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 13:

Nein.

Berlin, den 14.02.2020

In Vertretung  
Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz