

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 08. Februar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Februar 2021)

zum Thema:

Umsetzung Mobilitätsgesetz - II

§ 21 Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

und **Antwort** vom 22. Februar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Feb. 2021)

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. 18/26539
vom 08. Februar 2021
über Umsetzung Mobilitätsgesetz II
§ 21 Besondere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

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

Frage 1:

Welche Unfallhäufungsstellen an Knotenpunkten wurden in den Jahren 2019 und 2020 identifiziert? Wie hat sich die polizeiliche Unfallstatistik im Vergleich zu den Vorjahren entwickelt? (Bitte Übersicht der Unfallhäufungsstellen an Knotenpunkten hinzufügen) Welche Entwicklung zeichnete sich im Jahresverlauf bis 2020 aus Sicht des Senates ab?

Antwort zu 1:

Im Jahr 2019 wurden insgesamt 1.621 Unfallhäufungsstellen (UHS) an Knotenpunkten registriert. Für das Jahr 2020 ist die statistische Auswertung noch nicht abgeschlossen, so dass dafür keine validen Daten vorliegen und die Entwicklung im Jahr 2020 bezüglich der UHS derzeit nicht dargestellt werden kann.

Im Jahr 2018 waren insgesamt 1.606 UHS an Knotenpunkten registriert worden. Nachfolgend werden zum Vergleich für die Jahre 2019 und 2018 die ersten zehn Häufungsstellen der Rangliste von UHS der Unfallkommission Berlin dargestellt.

2019	Unfallörtlichkeit
1	FRANKFURTER TOR / FRANKFURTER TOR (komplett)
2	ALEXANDERSTR. / KARL-LIEBKNECHT-STR. / MEMHARDSTR.
3	MÜHLENSTR. / STRALAUER ALLEE / WARSCHAUER STR. / AM OBERBAUM
4	OTTO-BRAUN-STR. / MOLLSTR.

5	STRASSE DER PARISER KOMMUNE / KARL-MARX-ALLEE
6	MEHRINGDAMM / TEMPELHOFER UFER /HALLESCHES UFER/ WILHELMSTR. (MEHRINGBRÜCKE)
7	MÜLLERSTR. / SEESTR.
8	ALTSTÄDTER RING / CARL-SCHURZ-STR. / KLOSTERSTR. / SEEGEFELDER STR. / STABHOLZGARTEN
9	OTTO-BRAUN-STR. / ALEXANDERSTR. / KARL-MARX-ALLEE
10	FENNSTR. / MÜLLERSTR.

2018	Unfallörtlichkeit
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	STRASSE DER PARISER KOMMUNE / KARL-MARX-ALLEE
9	INNSBRUCKER PLATZ (komplett)
10	ALTSTÄDTER RING / CARL-SCHURZ-STR. / KLOSTERSTR. / SEEGEFELDER STR. / STABHOLZGARTEN

Frage 2:

Welche Evaluierungen der umgesetzten Maßnahmen in Form von Vorher-Nachher-Untersuchungen der Unfallgeschehen haben für die Jahre 2017 bis einschließlich 2020 bis dato stattgefunden und mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 2:

Die besondere Evaluation, die über die routinemäßige Erfassung von Unfällen, Beschwerden und sonstigen Hinweisen hinausgeht und speziell für die Zwecke der Unfallkommission erfolgt, kann aus Ressourcengründen nicht für alle Vorhaben erfolgen.

Zudem besteht eine Schwierigkeit darin, Maßnahmen zu finden, die schon mindestens drei Jahre umgesetzt sind und die nicht von anderen Ereignissen (z.B. Baustellen, Umleitungen) beeinflusst werden.

Im Interesse eines verbesserten systematischen Vorgehens beteiligt sich die Unfallkommission des Landes Berlin an dem Projekt „MaKaU - Maßnahmenkatalog gegen Unfallhäufungen“ der Bundesanstalt für Straßenwesen. MaKaU befindet sich derzeit in der Übergangsphase zwischen der Entwicklung eines Prototyps hin zu einer Arbeitshilfe. In einem laufenden Test wird dabei auch die Nutzbarkeit für das Land Berlin bewertet, so dass bei einem positiven Ergebnis künftig mit weiterführenden Analysen hinsichtlich der Wirksamkeit von Maßnahmen der Unfallkommission gerechnet werden könnte.

Frage 3:

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 3:

Die einzelnen Maßnahmen im Sinne des § 21 Abs. 2 Mobilitätsgesetz (MobG) können unter folgender Adresse im Internet abgerufen werden

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/verkehrssicherheit/unfallkommission/>

Bezüglich der Beantwortung der Teilfrage hinsichtlich der Zielerreichung nach § 21 Abs. 3 MobG wird auf die Antworten zu Frage 6, 7 und 9 verwiesen.

Frage 4:

Liegen die Ergebnisse der Analysen der Unfallkommission (UK) zu Unfallgeschehen und zur Festlegung von kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen Maßnahmen für das Jahr 2019 mittlerweile vor? Welche Schlussfolgerungen zieht der Senat aus diesen Ergebnissen?

Antwort zu 4:

Die Ergebnisse zu den Unfallgeschehen und den kurz-, mittel-, und langfristigen Maßnahmen für das Jahr 2019 können unter folgender Adresse im Internet abgerufen werden:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/verkehrssicherheit/unfallkommission/verkehrsunfaelle-mit-todesfolge-21-mobg/jahr-2019/>.

Da es sich oftmals um Einzelereignisse bei den Unfallhergängen sowie der Unfallart handelt und die entsprechenden Örtlichkeiten teilweise keine Unfallhäufungsstellen sind, lassen sich keine allgemeinen Schlussfolgerungen ziehen, die Maßnahmen werden für jeden Einzelfall erarbeitet. Für eine systematische und wissenschaftlich abgedeckte Betrachtung können nur die Erkenntnisse aus der offiziellen Rangliste der Unfallhäufungsstellen herangezogen werden.

Frage 5:

Konnte in diesem Zusammenhang die Aufarbeitung der Unfälle mit Schwerverletzten mittlerweile erfolgen? Ist ein Konzept hierzu zwischenzeitlich erarbeitet worden? Wenn ja, mit welchen Einzelheiten?

Antwort zu 5:

Bisher konnte die Bearbeitung nicht aufgenommen werden. Ein entsprechendes Verfahren wurde zu Beginn 2020 erprobt, jedoch auf Grund von mangelnden Personalressourcen bei den beteiligten Stellen noch nicht in ein regelhaftes Verfahren überführt. Da es jährlich um die 1.000 Unfälle mit Schwerverletzten an Unfallhäufungsstellen gibt, wären für die Bearbeitung erhebliche Personalbedarfe bei der Polizei und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz notwendig.

Frage 6:

Konnten alle zur Umsetzung geplanten zehn Maßnahmen im Sinne des §21 Abs. 3 MobG im ersten Jahr nach Inkrafttreten des MobG (Juni 2018 - Juni 2019) an Unfallhäufungsstellen erfolgreich umgesetzt und abgeschlossen werden? Konnten Maßnahmen nicht abgeschlossen werden? (Bitte Auflistung nach spezifischem Ort der Umsetzung, zeitlicher Rahmen der Umsetzung, Art der Maßnahme, Grund der Verzögerung und geplanter Zeitpunkt der Fertigstellung)

Antwort zu 6:

Ja, es konnten zehn Maßnahmen im genannten Zeitraum umgesetzt werden.

1. Britzer Damm – Buckower Damm / Mohriner Allee
Umbau der Lichtzeichenanlage (LZA) für Linksabbiegende
2. Siemensdamm / Letterhausweg
Zusätzliches LZA-Signal über der Fahrbahn, Rotsignale in Übergröße
3. Alexanderstraße / Grunerstraße - Alexanderstraße
Umbau der LZA für Wendevorgänge; Rotmarkierung Radverkehrsführung
4. Yorckstraße / Katzbachstraße
Umbau der LZA mit getrennter Signalisierung für Linksabbiegende; bessere Sichtbeziehungen durch Gehwegvorstreckung
5. Kolonnenstraße vor Hauptstraße
Geschützte Radverkehrsanlage zu Lasten eines Fahrstreifens
6. Seestraße (Nordufer)
Umrüstung auf LED Signale und übergroße Rotsignale, Änderung der Steuerung dahingehend, dass Radfahrende die Seestraße in einem Zug queren können
7. Umbau Dreiecksinsel Torstraße / Schönhauser Allee
Der Einfahrwinkel in die Schönhauser Allee wurde verändert, um bessere Sichtbeziehungen zu dem Radverkehr zu erzielen
8. Sonnenallee / Ziegrastraße
Weiterbetrieb einer provisorischen LZA nach Bauarbeiten
9. Prenzlauer Promenade/Ostseestraße
Rotunterlegung der Radfahrerfurten
10. Lützowplatz / Lützowufer
Änderung der Fahrstreifenmarkierung

Frage 7:

Welche 20 Maßnahmen im Sinne des §21 Abs. 3 MobG wurden im zweiten Jahr (Juni 2019 - Juni 2020) nach Inkrafttreten des MobG umgesetzt? Konnten Maßnahmen nicht abgeschlossen werden? (Bitte Auflistung nach spezifischem Ort der Umsetzung, zeitlicher Rahmen der Umsetzung, Art der Maßnahme, Grund der Verzögerung und geplanter Zeitpunkt der Fertigstellung)

Antwort zu 7:

1. Kurfürstendamm / Joachimsthaler Straße
Es wurden die Mittelstreifenköpfe angepasst, damit das Linksabbiegen geordneter erfolgt. Vom gleichzeitigen behindertengerechten Ausbau profitieren auch die zu Fuß Gehenden.
2. Blücherstraße / Brachvogelstraße
Neue LZA ist in Betrieb genommen
3. Wildenbruchstraße / Weigandufer (Umbau im Zuge einer Fahrradstraße)
Umbau mit sicherer Fußgängerquerung
4. Müllerstraße / Burgsdorfstraße
Verbesserung der Fahrbahnquerung für zu Fuß Gehende durch Fahrbahnmarkierungen
5. Wiener Straße / Lausitzer Straße
Sperrung des Mittelstreifens, um „Schleichverkehre“ und damit verbundene Unfälle durch Nichtbeachten der Vorfahrt zu verhindern
6. Stromstraße / Turmstraße
Verbesserung von Sichtbeziehungen durch Haltverbote, übergroße Räumsignale für Linksabbiegende
7. Adlergestell / Döprfeldstraße
Änderung der Fahrstreifenführung und Verbesserung der Beleuchtung
8. Spandauer Damm / Fürstenbrunner Weg - Königin-Elisabeth-Straße
Umbau der Lichtzeichenanlage mit Markierungsänderungen
9. Bundesallee / Hohenzollerndamm - Nachodstraße
Umbau mit getrennter Rechtsabbiegesignalisierung von der Bundesallee in den westlichen Hohenzollerndamm
10. Brunsbütteler Damm / Nauener Straße
Umbau der LZA mit getrennter Rechtsabbiegesignalisierung von der Nauener Straße in den Brunsbütteler Damm
11. Chausseestraße / Boyenstraße
Bau einer provisorischen Fußgänger-LZA in Vorgriff auf Vollsignalisierung der Kreuzung (auch Schulwegsicherung)
12. Schönerlinder Str. / Schönerlinder Ch.
Provisorische Lichtsignalanlage wurde durch eine stationäre Lichtsignalanlage ersetzt.
13. Invalidenstraße zwischen Gartenstraße und Brunnenstraße
Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h einschließlich notwendiger LZA Anpassungen
14. Rathausstraße / Prühßstraße
Aufstellen von STOP-Schildern (Z 206 StVO) mit Haltlinien, Haltverboten und Pollern, um Gehwegparken zu verhindern sowie Baumfällung (Ziel: Verbesserung der Sichtbeziehungen nach tödlichem Unfall und Unfällen mit Schwerverletzten)
15. Wisbyer Straße / Gudvanger Straße
Aufbringen einer Innenraummarkierung zur besseren Führung der Abbiegenden und Vermeidung von Vorfahrtunfällen

16. Rudower Chaussee / James-Franck-Straße
Aufstellen von STOP-Schildern (Z 206 StVO) und Haltlinien
17. Kottbusser Tor
Anpassen der Signalzeitenpläne: Gleichzeitiges Grün-Ende für zu Fuß Gehende und Radfahrende
18. Adalbertstraße
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h als Sofortmaßnahme nach einem tödlichen Fußgängerunfall
19. Holzhauser Straße / BAB 111
Rotunterlegung der Radverkehrsfurt als Sofortmaßnahme, Umprogrammierung der LZA (kein gleichzeitiges Grün zu Fuß Gehende und Rad Fahrende mit Kfz-Verkehr)
20. Mollstraße - Torstraße / Karl-Liebknecht-Straße - Prenzlauer Allee
Übergroße Rotsignale, Reduzierung der Geradeausfahrstreifen in die Torstraße

Frage 8:

Welche 30 Maßnahmen im Sinne des §21 Abs. 3 MobG sollen im dritten Jahr (Juni 2020 - Juni 2021) nach Inkrafttreten des MobG umgesetzt werden? (Bitte Auflistung nach geplantem Ort der Umsetzung, geplantem zeitlichen Rahmen der Umsetzung und geplanter Art der Maßnahme)

Antwort zu 8:

1. Gertraudenstr. - Mühlendamm / Breite Str. - Fischerinsel
Übergroße Rotsignale, Schutzblinker, Ummarkierung und Schutzgitter.
Da hier weitere Maßnahmen anstehen (Brückensanierung, Planung Straßenbahn) wurde auf größere Anpassungen verzichtet
2. Alexanderstr. - Karl-Marx-Al. / Alexanderstr. - Otto-Braun-Str.
Getrennte Rechtsabbiegesignalisierung von der Alexanderstraße in die Karl-Marx-Allee
3. Hultschiner Damm / Rahnsdorfer Str.
Neubau Lichtzeichenanlage
4. Potsdamer Br. - Potsdamer Str. / Reichpietschufer
getrennte Rechtsabbiegesignalisierung von der Potsdamer Straße in das Reichpietschufer
5. Karl-Marx-Allee / Str. der Pariser Kommune
Umbau der Lichtzeichenanlage mit getrennter Linksabbiegesignalisierung, Führung der Rechtsabbiegenden und des Radverkehrs noch in der Abstimmung
6. Strausberger Pl. - Karl-Marx-Allee / Lichtenberger Str.
Kompletter Umbau der Lichtzeichenanlage. Signale stehen jetzt hinter den Konfliktpunkten, Ausstattung mit LED, Änderung der Radverkehrsführung, Verbreiterung der Radwege
7. Bornholmer Str. - Osloer Str. / Grüntaler Str.
Neubau Radwegrampe, da der Radverkehr derzeit gegen einen Bord geführt wird
8. Baumschulenstr. / Sonnenallee - Südostallee
getrennte Linksabbiegesignalisierung aus der Sonnenallee und Südostallee, nur noch einstreifiges Geradeausfahren aus der Baumschulenstraße zur Vermeidung von Unfällen an der anschließenden Engstelle Späthbrücke
9. Rudi-Dutschke-Str. / Markgrafenstr.
Neubau LZA

10. Blumberger Damm / Cecilienstr.
Fußgängerschutzblinker, Radverkehrsfurten, Wartelinien
11. Kleiststr. / An der Urania - Martin-Luther-Str.
Bau einer Gehwegvorstreckung zur besseren Sicht und Kürzung des Querungsweges nach tödlichem Fußgängerunfall
12. Str. des 17. Juni / Bachstr.
getrennte Rechtsabbiegesignalisierung von der Bachstraße in die Straße des 17. Juni
13. Oranienplatz (Ost und West)
Einführung von aufgeweiteten Aufstellflächen für Radfahrende (ARAS) in der Nebenrichtung, durchgehende Radverkehrsführung unter Verzicht auf den vorhandenen ruhenden Verkehr, wo möglich, mit Protektion
14. Boxhagener Str. / Neue Bahnhofstr. - Marktstr. / Hirschberger Str. - Kynaststr.
Kreuzung ist planungsbefangen (Straßenbahn Ostkreuz), daher nur kleinere Maßnahmen (Schutzblinker, T 30)
15. Landsberger Allee / Blumberger Damm
Umrüstung auf LED Signale, Schutzblinker in den Ausfahrten Blumberger Damm, Radsignale für linksabbiegenden Radverkehr an separaten Masten dichter an die Aufstellflächen montieren
16. Invalidenstr. - Veteranenstr. / Brunnenstr.
Radsignale für linksabbiegenden Radverkehr, Radverkehrsfurten
17. Sonnenallee / Hertzbergstr. - Treptower Str.
Räumsignale in Übergröße, Radverkehrsfurten, Verbreiterung
Bussonderfahrstreifen zur Verbesserung der gemeinsamen Führung mit Radverkehr, vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr
18. Klosterstr. - Wilhelmstr. / Seeburger Str.
Unterbinden des Linksabbiegens aus der Nebenfahrbahn, Markierungsanpassungen u. a. Radpiktogramme
19. Scharnweberstr. / Gotthardstr. - Kapweg
Linksabbiegeverbot aus dem Kapweg zur besseren Führung innerhalb der Kreuzung, Pfeilmarkierungen
20. Berliner Str. - Potsdamer Str. / Clayallee - Teltower Damm
Modernisierung der Lichtzeichenanlage, Erneuerung Deckschicht, Erneuerung Rotunterlegung, Verbreiterung der Fahrbahn zur Erhaltung von Fahrstreifenbreiten mit Regelmaßen ((Linienbusverkehr)
21. Albrechtstr. / Neue Filandastr. - Klingsorstr.
Veränderung der Radverkehrsführung an Rechtsabbiegefahrbahn, Protektion der Radverkehrsanlage, Änderung der Knoteninnenraummarkierung
22. Fürstenwalder Allee (Fahlenbergstr.)
Neubau LZA als Ersatz eines FGÜ nach tödlichem Unfall, im Umfeld befindet sich eine Pflegeeinrichtung mit Demenzkranken
23. Eichborndamm - Antonienstr. / Miraustr.
Getrennte Linksabbiegesignalisierung
24. Chausseestr. / Boyenstr.
Neubau Kreuzungs-LZA (derzeit Fußgängerprovisorium)
25. Oberspreestr. (Bärenlauchstr.)
Neubau Fußgänger-LZA als Ersatz für Fußgängerüberweg (FGÜ) nach tödlichem Unfall, vorher bereits Unfälle mit Verletzten Fußgängern
26. Eichborndamm / Am Nordgraben
Markierungsänderung im Innenraum mit Radverkehrsfurten, Übergroße Räumsignale

27. Markstr. / Holländerstr.
getrennte Linksabbiegesignalisierung
28. Landsberger Allee / Rhinstraße
Bau einer Insel zur Beeinflussung des Rechtsabbiegeverhaltens
29. Argentinische Allee / Onkel-Tom-Straße
Anbringen eines Fußgängerschutzblinkers
30. Invalidenstraße zwischen Gartenstraße und Brunnenstraße
Einführung eines geschützten Radfahrstreifens über Knotenpunkte hinweg.

Frage 9:

Um wie viel wurde die Anzahl der Sitzungen der Unfallkommission in den Jahren 2019/20 im Vergleich zu den Vorjahren erhöht? Um welche und wie viele konkreten Stellen wurde die Unfallkommission personell verstärkt? Ist für 2021 eine weitere personelle Verstärkung vorgesehen?

Antwort zu 9:

Die Anzahl der Sitzungen der Unfallkommission wurde in den Jahren 2019/20 auf zwölf erhöht. Im Vorherzeitraum schwankte die Anzahl zwischen vier und sechs Sitzungen pro Jahr. Durch interne Umorganisation wurden zusätzliche Stellenanteile für die Unfallkommission geschaffen. Eine weitere personelle Verstärkung ist angestrebt.

Frage 10:

Welche der von der Straßenverkehrs- Unfallkommission empfohlenen Maßnahmen, die für 2017 bis 2020 geplant waren und sich verzögerten, sind mittlerweile realisiert worden? Welche nicht und welche Gründe gibt es im Einzelnen für weitere Verzögerungen?

Antwort zu 10:

Es wird auf die Antworten zu Frage 6 und 7 verwiesen.

Frage 11:

Welche Schlussfolgerungen kann der Senat aus der Ausweitung der Fahrradstaffel (FaSta) der Berliner Polizei im Sinne von §21 Abs. 4 MobG im Jahr 2020 bereits heute ziehen? Welche Erfahrungswerte liegen mit den in diesem Zusammenhang etablierten festen Radstreifen auf den örtlichen Direktionen vor?

Antwort zu 11:

Im Ergebnis der im September 2020 realisierten personellen Aufstockung der zentralen Fahrradstaffel sind nunmehr nicht nur in der City Ost, sondern auch in den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg und Neukölln spezialisierte polizeiliche Dienstkräfte auf Fahrrädern in stärkerem Maße als bisher im Einsatz. Die gezielten Maßnahmen zur Überwachung und zum Schutz des Radfahrverkehrs konnten seitdem verstärkt und örtlich ausgeweitet werden.

Die in den örtlichen Direktionen bereits implementierten festen Fahrradstreifen befinden sich teilweise noch in einer organisatorischen Aufbau- und Ausrüstungsphase. Auch witterungsbedingt konnte ein regelmäßiger Streifendienst in den Direktionen bisher noch nicht aufgenommen werden. Vor diesem Hintergrund liegen noch keine aussagekräftigen Erfahrungswerte vor

Frage 12:

Wie viele PVB umfasst aktuell die FaSta? Wann konkret soll die FaSta um weitere ca. zehn PVB in diesem Jahr aufgestockt werden?

Antwort zu 12:

In der zentralen Fahrradstaffel der Polizei Berlin versehen derzeit 34 Polizeidienstkräfte ihren Dienst. Es ist vorgesehen, die zentrale Fahrradstaffel bis zum Ende des Jahres 2021 auf 50 Polizeidienstkräfte aufzustocken.

Frage 13:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 13:

Nein.

Berlin, den 22.02.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz