

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 07. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Januar 2020)

zum Thema:

Verkehrsunfall an der Ferdinand-Schultze-Str./Landsberger Allee

und **Antwort** vom 22. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Jan. 2020)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/22014
vom 7. Januar 2020
über Verkehrsunfall an der Ferdinand-Schultze-Str./Landsberger Allee

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

Frage 1:

Welche Schaltpläne gelten für die Lichtzeichenanlagen a) Höhe Haltestelle Schalkauer Str. und b) Ferdinand-Schultze-Strasse / Landsberger Allee?

Frage 2:

Um welche Art Lichtzeichenanlagen handelt es sich bei den o.g. Anlagen?

Antwort zu 1 und 2:

Für die Lichtzeichenanlagen werden im Verlauf eines Tages vier verschiedene Programme geschaltet.

An beiden Knotenpunkten sind verkehrsabhängig gesteuerte Programme in Betrieb. Diese sehen Freigaben für den Fußverkehr und Nebenrichtungsverkehre nur nach entsprechenden Anforderungen vor, d.h. die Verkehrsströme entlang der Landsberger Allee stehen ohne diese Anforderungen im Dauergrün.

Dabei wird jedoch in den nachfolgenden Freigabephase unterschieden, welche Verkehrsteilnehmergruppen eine Freigabe angefordert haben. Es wird nicht automatisch allen anderen Signalgruppen eine Freigabe geschaltet, nur weil die Hauptrichtung für eine Relation unterbrochen wird.

Die Freigaben der Anforderungsverkehre (auch die des Fußverkehrs) werden dabei innerhalb eines vorgesehenen Zeitbereichs im Programm gesendet, der je nach Umfang der Verkehrsbelastung und der Anforderungen variieren kann. Außerdem hängen diese Freigaben im Fall der Ferdinand-Schultze-Straße noch von der Beeinflussung durch die Straßenbahnen ab (Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)).

Frage 3:

Sind diese Lichtzeichenanlagen an einen Verkehrsrechner angeschlossen?

Antwort zu 3:

Ja, beide Lichtzeichenanlagen sind an einen Verkehrsrechner angeschlossen. Dieser steuert die automatischen Programmwechsel und sorgt für die exakt gleiche Zeitbasis, nach der die Schaltbefehle gesendet werden. Ferner lassen sich über diese Verbindung die Betriebsbereitschaft und die angewählten Programme nachvollziehen.

Frage 4:

Waren die o.g. Lichtzeichenanlagen zum Zeitpunkt des tödlichen Verkehrsunfalls am 15.12.2019 um 0.30 Uhr an- oder abgeschaltet?

Antwort zu 4:

Die Lichtzeichenanlage Landsberger Allee / Ferdinand-Schultze-Straße bleibt aufgrund der Absicherung gegenüber den Straßenbahnen über 24 Stunden am Tag in Betrieb und war dies auch zum fraglichen Unfallzeitpunkt.

Die Lichtzeichenanlage Landsberger Allee / Schalkauer Straße regelt nur Verkehre außerhalb der Straßenbahnbereiche und wird in der Zeit zwischen 23:30 Uhr und 5:00 Uhr morgens ausgeschaltet (sonntags 7:00 Uhr).

Frage 5:

Warum werden auf der Landsberger Allee Lichtzeichenanlagen abgeschaltet, obwohl bei Ampelabschaltungen vermehrt mit überhöhter Geschwindigkeit gefahren wird?

Antwort zu 5:

Lichtzeichenanlagen werden dann in der Nacht abgeschaltet, wenn es aufgrund des zur Nachtzeit nur noch gering vorhandenen Verkehrs keine Regelungsnotwendigkeiten mehr gibt. Im Zuge der Landsberger Allee sind davon aber nur sehr wenige Anlagen betroffen. Auf dem Abschnitt der Landsberger Allee zwischen Allee der Kosmonauten und dem Weißenseer Weg sind insgesamt 14 Lichtzeichenanlagen vorhanden. Davon sind lediglich 4 Anlagen in der Nacht nicht in Betrieb. Drei dieser Anlagen regeln die Fußgängerströme zu dort vorhandenen Einkaufszentren, die nachts geschlossen sind. Die Anlage am Pyramidenring hat nachts eine so geringe Verkehrsbelastung in der Nebenrichtung, dass hier ebenfalls keine Regelung erforderlich ist. Aufgrund der Lage der Haltestelle der Straßenbahn wird die Verkehrslenkung Berlin die Einschaltung der Lichtzeichenanlage Höhe Schalkauer Straße auch zur Nachtzeit veranlassen.

Frage 6:

Wie war die Räumzeit der Lichtzeichenanlage Rhinstr. / Landsberger Allee gestaltet?

Antwort zu 6:

Da die Lichtzeichenanlage Ferdinand-Schultze-Straße das Dauergrünbild für die Landsberger Allee nur nach Anforderung unterbricht und dieser Vorgang vom Zeitpunkt der Anforderung und der aktuellen Kfz-Belegung entlang der Landsberger Allee sowie von der

Anwesenheit von Straßenbahnen abhängt, kann dieser Sachverhalt im Nachhinein nicht beantwortet werden.

Frage 7:

War die Räumzeit der Lichtzeichenanlage Rhinstr. / Landsberger Allee ausreichend, um die Sicherheit eines Fußgängers beim Übergang an der Lichtzeichenanlage Ferdinand-Schultze-Straße / Landsberger Allee zu gewährleisten?

Antwort zu 7:

Eine ausreichende Räumzeit wird nach bestehenden Richtlinien berechnet und auch bei flexiblen Schaltprogrammen stets gewährleistet.

Frage 8:

Hat die Verkehrslenkung Berlin Erhebungen im Zusammenhang mit der Beseitigung von Unfallschwerpunkten bezüglich der bisherigen Unfälle auf der Landsberger Allee veranlasst?

Antwort zu 8:

An Unfallhäufungsstellen, die näher untersucht werden, sind zur Maßnahmenfindung regelmäßig Verkehrserhebungen (= Zählungen) erforderlich, da diese bei der Entscheidungsfindung über geeignete Maßnahmen zur Beseitigung von Unfällen unerlässlich sind. Die Behandlung von Unfallhäufungsstellen in der Landsberger Allee (Landsberger Allee / Danziger Straße – Petersburger Straße, Weißenseer Weg – Landsberger Allee, Landsberger Allee (Brodowiner Ring) und Landsberger Allee / Storkower Straße) fand in zurückliegenden Jahren statt. Die aktuelle Verkehrsbelastungssituation wurde dann dabei berücksichtigt.

Frage 9:

Welche Maßnahmen trifft die Unfallkommission nun, um Gefahrenstellen an der Landsberger Allee zu minimieren?

Antwort zu 9:

Sämtliche Verkehrsunfälle, bei denen Verkehrsteilnehmer zu Tode gekommen sind, werden durch die Verkehrslenkung Berlin (VLB) ausgewertet und im Einzelfall untersucht. Bei Verkehrsunfällen liegen in der Regel verschiedene Faktoren vor. Ziel der Bearbeitung ist es, gerade solche Ursachen und Details herauszuarbeiten, die mit baulichen, verkehrsregelnden oder sonstigen Maßnahmen potenziell entschärft werden können. Über die Auswertungen, Erkenntnisse und Maßnahmen wird online informiert (<https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/lenkung/unfallkommission/de/unfaelle-todesfolge.shtml>). Davon unabhängig werden in der Unfallkommission ebenso regelmäßig Unfallhäufungsstellen im Hinblick auf mögliche Maßnahmenpläne behandelt. Selbstverständlich werden diese dabei nach Unfallzahlen und Schwere der Unfälle ausgewählt – in Berlin weisen allerdings insgesamt rund 1.600 Örtlichkeiten die Merkmale einer Unfallhäufungsstelle auf. Die Bearbeitung ist mit Inkrafttreten des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG BE) noch einmal intensiviert und neu systematisiert worden.

Selbstverständlich wird auch das Unfallgeschehen im Zuge der Landsberger Allee von der Verkehrslenkung Berlin (auch im Rahmen der Unfallkommission) intensiv betrachtet. Soweit Möglichkeiten erkannt werden, mit denen auch dieser Straßenzug sicherer gestaltet werden kann, werden entsprechende Maßnahmen ergriffen.

Berlin, den 22.01.2020

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz