

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Dennis Buchner (SPD)

vom 15. Dezember 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Dezember 2022)

zum Thema:

Berliner Allee – Geschichte eines absehbaren Scheiterns oder Erfolgsprojekt für die Mobilität von morgen?

und **Antwort** vom 05. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Jan. 2023)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Dennis Buchner (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/14349
vom 15.12.2022
über Berliner Allee - Geschichte eines absehbaren Scheiterns oder Erfolgsprojekt für die
Mobilität von morgen?

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

Frage 1:

Welche Bauphasen sind für die Sanierung der Berliner Allee im Abschnitt zwischen Smetanastraße/ Pistoriusstraße und Rennbahnstraße vorgesehen und welche Maßnahmen sind im Einzelnen dort geplant?

Frage 2:

Welche von diesen Maßnahmen sind bereits abgeschlossen? Welche Maßnahmen folgen noch und wann sollen diese zeitlich realisiert werden? Befindet sich die (geplante) Realisierung der Maßnahmen im ursprünglich vorgesehenen Zeitplan?

Frage 3:

Welche effektiven Verbesserungen für die Verkehrsteilnehmenden in PKW, Tram und Bus, auf dem Fahrrad und zu Fuß bringen die Sanierungs- und Umbaumaßnahmen, wenn sie abgeschlossen sind?

Frage 4:

Wird eine durchgängig von der Fahrbahn abgetrennte Radverkehrsanlage auf beiden Straßenseiten, wie sie nach den Plänen des Senates an allen Hauptverkehrsstraßen entstehen soll, realisiert und wenn ja, bis wann?

Frage 5:

Welche zusätzlichen Querungsmöglichkeiten über die Berliner Allee sollen entstehen und wenn ja, bis wann?

Frage 6:

Welche Maßnahmen werden unternommen, um zu gewährleisten, dass die Berliner Allee trotz der schrittweisen, nicht grundhaften Sanierung optisch und verkehrlich so umgestaltet wird, dass sie ein lebenswertes Zentrum des Ortsteils Weißensee darstellen kann?

Frage 7:

Wie hoch ist der finanzielle Aufwand für die Maßnahmen? Wer trägt die jeweiligen Kosten? Ist absehbar, ob das Projekt im Kostenrahmen bleiben wird?

Frage 8:

Ursprünglich war die grundhafte Sanierung der Berliner Allee im oben genannten Straßenabschnitt geplant. Wie hätten sich die Kosten hierfür dargestellt?

Antwort zu 1 bis 8:

Die Fragen 1 bis 8 werden wegen Ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Berliner Allee weist - vor allem im Abschnitt zwischen Pistorius- und Rennbahnstraße - verkehrliche und straßenbautechnische Defizite auf. Ihr baulicher Zustand bedarf aber derzeit keiner zwingenden grundhaften Erneuerung im Sinne des Berliner Straßengesetzes (Schadensabwehr). Daher gibt es von Seiten der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher und Klimaschutz noch keine konkrete Zeit- und Kostenplanung hinsichtlich der Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen in dem genannten Straßenabschnitt.

Aktuell werden Möglichkeiten zur Verbesserung der Bedingungen für den Öffentlichen Personennahverkehr (z. B. verkehrsabhängige Steuerung der Signalisierung mit Bevorrechtigung des ÖPNV) sowie der Verkehrssicherheit für den Radverkehr im Abschnitt Antonplatz bis Rennbahnstraße geprüft. In Betracht kommen etwa straßenverkehrsbehördliche Anordnungen zur Signalisierung, Markierung und Beschilderung nach Maßgabe der Bestimmungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), die auch die Belange des Lieferverkehrs mitberücksichtigen können.

Frage 9:

Ist dem Senat bekannt, dass es Beschwerden von Anwohnerinnen und Anwohnern gibt, dass die Lärmemissionen der Straßenbahnen sich verstärkt haben, insbesondere an den Abbiegepunkten? Welche Maßnahmen werden unternommen, um die Lärmbelastung zu verringern?

Antwort zu 9:

Der Senatsverwaltung liegen keine Beschwerden über die Lärmimmissionen verursacht durch den Straßenbahnbetrieb im Bereich der Berliner Allee vor.

Im Übrigen ist es grundsätzlich nicht möglich, die Fahrgeräusche der Straßenbahn beim Befahren von Gleisbögen völlig abzustellen. Um jedoch das sogenannte Kurvenquietschen zu reduzieren, arbeitet die BVG mit den entsprechenden Herstellern an technischen Lösungen. -Ziel ist es, die Straßenbahnfahrzeuge mit einer Anlage zur Laufflächenkonditionierung (LFK) auszurüsten.

Frage 10:

Wie viele Unfallereignisse, insbesondere von Fahrzeugen in den Gleisanlagen, hat es seit Beginn der Baumaßnahmen gegeben? Welche Maßnahmen wurden zwischenzeitlich getroffen, um die Situation zu entschärfen?

Antwort zu 10:

Vorab wird darauf hingewiesen, dass die nachstehend angegebenen Daten der fortgeschriebenen polizeilichen Verlaufsstatistik Datenbank Verkehrsunfallursachenuntersuchung (DB VUUs) entnommen wurden. Da die DB VUUs stets den tagesaktuellen Stand der im Quellsystem erfassten Daten widerspiegelt, unterliegt der Datenbestand einer fortlaufenden Änderung. Dadurch können unterschiedliche Abfragezeitpunkte zu voneinander abweichenden Ergebnissen führen.

Seit dem 25. Juli 2022 wurden im Bereich zwischen der Kreuzung Berliner Allee - Pistoriusstraße - Albertinenstraße und der Kreuzung Berliner Allee - Rennbahnstraße - Bernkasteler Straße 58 Verkehrsunfälle polizeilich registriert, wobei in 11 Fällen ein Zusammenhang mit den dortigen Gleisanlagen verzeichnet werden konnte. Eine automatisierte Aufschlüsselung im Sinne der Fragestellung ist durch die Polizei Berlin nicht möglich.

Die Anzahl der Verkehrsunfallursachen und der Verkehrsunfallbeteiligten ist den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen. Vor dem Hintergrund, dass bei einem Verkehrsunfall häufig mehr als eine Unfallursache polizeilich registriert wird, können die Gesamtzahlen der Unfälle und die der Ursachen voneinander abweichen.

Verkehrsunfallursache	Anzahl der Verkehrsunfälle
ungenügender Sicherheitsabstand	26
Fehler beim Abbiegen nach links	13
nicht angepasste Geschwindigkeit	8
Überholen ohne genügenden Seitenabstand	8
fehlerhafter Fahrstreifenwechsel	6

Fehler beim Abbiegen nach rechts	5
andere Fehler bei der Fahrzeugführerin/beim Fahrzeugführer	5
Fahrbahnbenutzung	2
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	2
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	2
falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden an Furten für zu Fuß Gehende	2
Gesamt	79

Stand: 22. Dezember 2022

Beteiligungsart	Anzahl der Beteiligten
Pkw-Führende	45
Kraftomnibusführende	16
Lkw-Führende	8
motorisierte Zweiradführende	7
zu Fuß Gehende	2
Tram-Führende	1

Stand: 22. Dezember 2022

Weiterhin wurden 21 Ereignisse im Straßenverkehr polizeilich registriert, die im o.g. Bereich im Zusammenhang mit Gleisanlagen standen. Hierbei waren ausschließlich Pkw-Führende beteiligt (Stand: 23. Dezember 2022, 09:30 Uhr). Da es sich bei diesen Ereignissen nicht um Verkehrsunfälle handelte, sind Angaben zur Ursache im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

Am 06. Dezember 2022 wurde in dem o. g. Bereich die vorhandene Gelbmarkierung durch eine retroreflektierende Gelbmarkierung mit akustischer Warnwirkung erneuert bzw. ersetzt sowie die zugehörige Beschilderung angepasst.

Berlin, 05.01.2023

In Vertretung
Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz