

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)

vom 24. November 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 26. November 2021)

zum Thema:

Sicherheit an Kreuzungen

und **Antwort** vom 10. Dezember 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Dez. 2021)

Herrn Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10202
vom 24. November 2021
über Sicherheit an Kreuzungen

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele Kreuzungen wurden seit 2016 in Berlin als gefährlich für Radfahrer oder Fußgänger identifiziert?

Antwort zu 1:

:

Für die Begrifflichkeit „gefährliche Kreuzungen“ existiert keine einheitliche Definition. Vor diesem Hintergrund werden im Sinne der Fragestellung jeweils die zehn Kreuzungen dargestellt, bei denen zu Fuß Gehende oder Radfahrende am häufigsten zu Schaden kamen.

Die Unfallorte aus dem Jahr 2016, bei denen Radfahrende am häufigsten zu Schaden kamen, sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Unfallort	Unfallanzahl	Radfahrende / Verletzungsgrad		
		getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt
ORANIENSTRAÙE / MORITZPLATZ	17	0	1	1
FRANKFURTER TOR / FRANKFURTER TOR	16	0	2	10

TORSTRAÙE / ALTE SCHÖNHAUSER STRAÙE / SCHÖNHAUSER ALLEE / ROSA-LUXEMBURG-STRAÙE	13	0	0	8
HASENHEIDE / HERMANNSTRAÙE / KARL-MARX-STRAÙE / HERMANNPLATZ	13	0	1	8
DANZIGER STRAÙE / PRENZLAUER ALLEE	13	0	3	7
BRUNNENSTRAÙE / INVALIDENSTRAÙE / VETERANENSTRAÙE	13	0	2	11
OTTO-BRAUN-STRAÙE / MOLLSTRAÙE	12	0	2	5
FENNSTRAÙE / TEGELER STRAÙE	12	0	2	9
BACHSTRAÙE / STRAÙE DES 17. JUNI	12	1	2	7
WILHELMSTRAÙE / UNTER DEN LINDEN	10	0	0	5

(Stand: 1. Dezember 2021)

Die Unfallorte aus dem Jahr 2017, bei denen Radfahrende am häufigsten zu Schaden kamen, sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Unfallort	Unfallanzahl	Radfahrende / Verletzungsgrad		
		getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt
STRAÙE DER PARISER KOMMUNE / KARL-MARX-ALLEE	17	0	1	12
MÜHLENSTRAÙE / STRALAUER ALLEE / WARSCHAUER STRAÙE / AM OBERBAUM	15	0	2	12
DANZIGER STRAÙE / EBERSWALDER STRAÙE / KASTANIENALLEE / PAPPELALLEE / SCHÖNHAUSER ALLEE	14	0	1	7
EBERTSTRAÙE / POTSDAMER PLATZ / LEIPZIGER PLATZ	13	0	0	9
FRANKFURTER TOR / FRANKFURTER TOR	13	0	8	3
WILHELMSTRAÙE / UNTER DEN LINDEN	12	0	1	8
KOPERNIKUSSTRAÙE / WARSCHAUER STRAÙE	12	0	2	8
MEHRINGDAMM / TEMPELHOFER UFER / MEHRINGBRÜCKE	12	0	1	7
HASENHEIDE / HERMANNSTRAÙE / KARL-MARX-STRAÙE / HERMANNPLATZ	12	0	1	6

DANZIGER STRAÙE / PRENZLAUER ALLEE	12	0	0	9
------------------------------------	----	---	---	---

(Stand: 1. Dezember 2021)

Die Unfallorte aus dem Jahr 2018, bei denen Radfahrende am häufigsten zu Schaden kamen, sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Unfallort	Unfallanzahl	Radfahrende / Verletzungsgrad		
		getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt
ADMIRALSTRASSE / KOTTBUSSER STRASSE / REICHENBERGER STRASSE / SKALITZER STRASSE / ADALBERTSTRASSE	21	0	0	9
OTTO-BRAUN-STRASSE / ALEXANDERSTRASSE / KARL-MARX-ALLEE	18	0	2	9
MÜHLENSTRASSE / STRALAUER ALLEE / WARSCHAUER STRASSE / AM OBERBAUM	18	0	3	9
OTTO-BRAUN-STRASSE / MOLLSTRASSE	15	1	1	8
GNEISENAUSTRASSE / MEHRINGDAMM / YORCKSTRASSE	15	0	2	7
STRASSE DER PARISER KOMMUNE / KARL-MARX-ALLEE	14	0	2	6
WILHELMSTRASSE / UNTER DEN LINDEN	14	0	1	12
ORANIENSTRASSE / MORITZPLATZ	13	0	4	7
FRANKFURTER TOR / FRANKFURTER TOR	13	0	0	10
FENNSTRASSE / TEGELER STRASSE	13	0	1	6

(Stand: 1. Dezember 2021)

Die Unfallorte aus dem Jahr 2019, bei denen Radfahrende am häufigsten zu Schaden kamen, sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Unfallort	Unfallanzahl	Radfahrende / Verletzungsgrad		
		getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt
MÜHLENSTRASSE / STRALAUER ALLEE / WARSCHAUER STRASSE / AM OBERBAUM	18	0	2	8
FRANKFURTER TOR / FRANKFURTER TOR	16	0	3	6
OTTO-BRAUN-STRASSE / MOLLSTRASSE	15	0	0	8

OSLOER STRAÙE / PRINZENALLEE	13	0	0	6
TORSTRASSE / ALTE SCHÖNHAUSER STRASSE / SCHÖNHAUSER ALLEE / ROSA-LUXEMBURG-STRASSE	13	0	0	9
ALEXANDERSTRASSE / KARL-LIEBKNECHT-STRASSE / MEMHARDSTRASSE	13	0	2	7
BLÜCHERSTRASSE / MEHRINGDAMM / OBENTRAUTSTRASSE	12	0	1	8
MEMHARDSTRASSE / MÜNZSTRASSE / ROSA-LUXEMBURG-STRASSE	11	0	3	8
STRASSE DER PARISER KOMMUNE / KARL-MARX-ALLEE	11	0	1	7
MEHRINGDAMM / TEMPELHOFER UFER / MEHRINGBRÜCKE	11	0	0	8

(Stand: 1. Dezember 2021)

Die Unfallorte aus dem Jahr 2020, bei denen Radfahrende am häufigsten zu Schaden kamen, sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Unfallort	Unfallanzahl	Radfahrende / Verletzungsgrad		
		getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt
FRANKFURTER TOR / FRANKFURTER TOR	20	0	1	12
BLÜCHERSTRASSE / MEHRINGDAMM / OBENTRAUTSTRASSE	18	0	0	13
ADMIRALSTRASSE / KOTTBUSSER STRASSE / REICHENBERGER STRASSE / SKALITZER STRASSE / ADALBERTSTRASSE	17	1	1	9
GNEISENAUSTRASSE / MEHRINGDAMM / YORCKSTRASSE	14	0	2	9
ORANIENSTRASSE / MORITZPLATZ	12	0	0	9
MÜHLENSTRASSE / STRALAUER ALLEE / WARSCHAUER STRASSE/ AM OBERBAUM	12	0	1	7
STRASSE DER PARISER KOMMUNE / KARL-MARX-ALLEE	11	0	0	7
MANTEUFFELSTRASSE / ORANIENSTRASSE / SKALITZER STRASSE / WIENER STRASSE	11	0	1	4
HOFJÄGERALLEE / KLINGELHÖFERSTRASSE/ STÜLERSTRASSE / TIERGARTENSTRASSE	11	0	2	5
HASENHEIDE / HERMANNSTRASSE / KARL-MARX-STRASSE / HERMANNPLATZ	11	0	0	6

(Stand: 1. Dezember 2021)

Die Unfallorte aus dem Jahr 2021, bei denen Radfahrende am häufigsten zu Schaden kamen, sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Unfallort	Unfallanzahl	Radfahrende / Verletzungsgrad		
		getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt
FRANKFURTER TOR / FRANKFURTER TOR	19	0	3	14
ORANIENSTRAßE/ MORITZPLATZ	14	0	1	11
KATZBACHSTRAßE / YORCKSTRAßE	10	0	1	6
MEHRINGDAMM / TEMPELHOFFER UFER / MEHRINGBRÜCKE	9	0	2	5
MANTEUFFELSTRAßE / ORANIENSTRAßE / SKALITZER STRAßE / WIENER STRAßE	9	0	0	3
FENNSTRAßE / MÜLLERSTRAßE	9	0	0	3
BRUNNENSTRAßE / INVALIDENSTRAßE / VETERANENSTRAßE	9	0	0	9
OTTO-BRAUN-STRAßE / MOLLSTRAßE	8	0	0	7
STROMSTRAßE / TURMSTRAßE	8	0	1	3
MÜHLENSTRAßE / STRALAUER ALLEE / WARSCHAUER STRAßE / AM OBERBAUM	8	0	0	6

(Stand: 1. Dezember 2021)

Die Unfallorte aus dem Jahr 2016, bei denen zu Fuß Gehende am häufigsten zu Schaden kamen, sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Unfallort	Unfallanzahl	zu Fuß Gehende / Verletzungsgrad		
		getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt
DANZIGER STRAßE / EBERSWALDER STRAßE / KASTANIENALLEE / PAPPELALLEE / SCHÖNHAUSER ALLEE	7	0	3	4
POTSDAMER STRAßE / VARIAN-FRY- STRAßE	5	0	1	4
MÜHLENSTRAßE / STRALAUER ALLEE / WARSCHAUER STRAßE / AM OBERBAUM	5			4
HASENHEIDE / HERMANNSTRAßE / KARL-MARX-STRAßE / HERMANNPLATZ	5	1	0	3

KLOSTERSTRAÙE / SEEBURGER STRAÙE / WILHELMSTRAÙE / ZIEGELHOF	5	0	0	3
HERTZBERGSTRAÙE / SONNENALLEE / TREPTOWER STRAÙE	5	0	2	3
BÜLOWSTRAÙE / POTSDAMER STRAÙE	5	0	2	3
EICHBORNDAMM / ORANIENBURGER STRAÙE / WILHELMSRUHER DAMM	5	0	1	3
BARNETSTRAÙE / GROÙ-ZIETHENER STRAÙE / LICHTENRADER DAMM	5	0	2	3
AN DER URANIA / KURFÜRSTENSTRAÙE / SCHILLSTRAÙE	5	0	1	1

(Stand: 1. Dezember 2021)

Die Unfallorte aus dem Jahr 2017, bei denen zu Fuß Gehende am häufigsten zu Schaden kamen, sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Unfallort	Unfallanzahl	zu Fuß Gehende / Verletzungsgrad		
		getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt
MÜLLERSTRAÙE / SEESTRAÙE	10	0	2	8
ALTSTÄDTER RING / CARL-SCHURZ- STRAÙE / KLOSTERSTRAÙE / SEEGEFELDER STRAÙE / STABHOLZGARTEN	7	0	1	4
REINICKENDORFER STRAÙE / SCHULSTRAÙE	6	0	3	3
HEERSTRAÙE / SANDSTRAÙE	6	0	0	6
DANZIGER STRAÙE / EBERSWALDER STRAÙE / KASTANIENALLEE / PAPPELALLEE / SCHÖNHAUSER ALLEE	6	0	2	3
DANZIGER STRAÙE / GREIFSWALDER STRAÙE	6	0	1	4
KÖPENICKER STRAÙE / BRÜCKENSTRAÙE / HEINRICH- HEINE-STRAÙE	5	0	0	2
DRUSENHEIMER WEG / MARIENFELDER CHAUSSEE / QUARZWEG	5	0	1	4
HERTZBERGSTRAÙE / SONNENALLEE / TREPTOWER STRAÙE	5	0	2	2

HASENHEIDE / HERMANNSTRAÙE / KARL-MARX-STRAÙE / HERMANNPLATZ	5	0	2	2
--	---	---	---	---

(Stand: 1. Dezember 2021)

Die Unfallorte aus dem Jahr 2018, bei denen zu Fuß Gehende am häufigsten zu Schaden kamen, sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Unfallort	Unfallanzahl	zu Fuß Gehende / Verletzungsgrad		
		getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt
DANZIGER STRAÙE / EBERSWALDER STRAÙE / KASTANIENALLEE / PAPPELALLEE / SCHÖNHAUSER ALLEE	8	0	1	5
BERNHARD-WEIÙ-STRAÙE / ALEXANDERSTRAÙE	8	0	3	3
MÜLLERSTR AÙE / SEESTRAÙE	6	0	0	5
BADSTR AÙE / BÖTTGERSTR AÙE / BEHMSTR AÙE	6	0	0	6
BÜLOWSTR AÙE / POTSDAMER STR AÙE	6	0	1	4
ORANIENSTR AÙE / AXEL-SPRINGER- STR AÙE / RUDI-DUTSCHKE-STR AÙE / LINDENSTR AÙE	5	0	1	4
OSLOER STR AÙE / PRINZENALLEE	5	1	1	1
FÖHRER STR AÙE / NORDUFER / FÖHRER BRÜCKE	5	0	0	4
DOMINICUSSTR AÙE / HAUPTSTR AÙE	5	1	0	4
BERLINER STR AÙE / BERNAUER STR AÙE / HOLZHAUSER STR AÙE / SEIDELSTR AÙE / BERNHARD- LICHTENBERG-STR AÙE	5	0	3	3

(Stand: 1. Dezember 2021)

Die Unfallorte aus dem Jahr 2019, bei denen zu Fuß Gehende am häufigsten zu Schaden kamen, sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Unfallort	Unfallanzahl	zu Fuß Gehende / Verletzungsgrad		
		getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt
FALKENBERGER CHAUSSEE / RÜDICKENSTR AÙE / ZINGSTER STR AÙE	8	0	0	8
ALTSTÄDTER RING / CARL-SCHURZ- STR AÙE / KLOSTERSTR AÙE /	8	0	5	3

SEEGEFELDER STRAÙE / STABHOLZGARTEN				
SAALESTRASSE / SONNENALLEE	7	0	2	5
DANZIGER STRASSE / PRENZLAUER ALLEE	7	0	2	5
STROMSTRASSE / TURMSTRASSE	5	1	0	3
KOTTBUSSER DAMM / URBANSTRASSE / HERMANNPLATZ / SONNENALLEE	5	0	0	5
TORSTRASSE / KARL-LIEBKNECHT-STRASSE / MOLLSTRASSE/ PRENZLAUER ALLEE	5	0	0	4
FRANKFURTER ALLEE / GÜRTELSTRASSE / MÖLLENDORFFSTRASSE	5	0	1	4
BERNHARD-WEIÙ-STRASSE / ALEXANDERSTRASSE	5	0	2	3
PANNIERSTRASSE / PFLÜGERSTRASSE	4	0	1	3

(Stand: 1. Dezember 2021)

Die Unfallorte aus dem Jahr 2020, bei denen zu Fuß Gehende am häufigsten zu Schaden kamen, sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Unfallort	Unfallanzahl	zu Fuß Gehende / Verletzungsgrad		
		getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt
MÜLLERSTRASSE / SEESTRASSE	6	0	1	4
ADMIRALSTRASSE / KOTTBUSSER STRASSE / REICHENBERGER STRASSE / SKALITZER STRASSE/ ADALBERTSTRASSE	5	0	0	5
LUXEMBURGER STRASSE / MÜLLERSTRASSE / SCHULSTRASSE	4	0	1	2
SCHILDHORNSTRASSE / SCHLOSSSTRASSE	4	0	0	4
HASENHEIDE / HERMANNSTRASSE / KARL-MARX-STRASSE / HERMANNPLATZ	4	0	0	4
KAISERDAMM / KÖNIGIN-ELISABETH-STRASSE / MESSEDAMM	4	0	2	1
HEERSTRASSE/ TEUFELSSEESTRASSE / HEERSTRASSENBRÜCKE	4	0	1	2
DOMINICUSSTRASSE / HAUPTSTRASSE	4	0	0	3
FULDASTRASSE/ SONNENALLEE	4	0	0	4
BÄRENLAUCHSTRASSE / OBERSPREESTRASSE	4	1	4	0

(Stand: 1. Dezember 2021)

Die Unfallorte aus dem Jahr 2021, bei denen zu Fuß Gehende am häufigsten zu Schaden kamen, sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Unfallort	Unfallanzahl	zu Fuß Gehende / Verletzungsgrad		
		getötet	schwer- verletzt	leicht- verletzt
HERMANNSTRAÙE / SILBERSTEINSTRASSE	4	0	2	2
ALEXANDERSTRASSE / KARL-LIEBKNECHT-STRASSE / MEMHARDSTRASSE	4	0	0	3
HOHENZOLLERNDAMM / FEHRBELLINER PLATZ	3	0	0	3
MÜGGELHEIMER STRASSE / WENDENSCHLOSSSTRASSE	3	0	0	2
KÖNIGSTRASSE / MARIENDORFER DAMM	3	0	1	2
HASENHEIDE / HERMANNSTRAÙE / KARL-MARX-STRASSE / HERMANNPLATZ	3	0	0	2
GRENZALLEE / DAMMWEG / SONNENALLEE	3	0	0	2
OTTO-BRAUN-STRASSE / MOLLSTRASSE	3	0	1	2
KURT-SCHUMACHER-DAMM / OLLENHAUERSTRASSE / SCHARNWEBERSTRASSE / KURT-SCHUMACHER-PLATZ	3	0	1	1
FLUGHAFENSTRASSE / FULDASTRASSE / KARL-MARX-STRASSE	3	0	0	2

(Stand: 1. Dezember 2021)

Frage 2:

Mit welchen konkreten Maßnahmen sollen diese Gefahrenstellen beseitigt werden?

Antwort zu 2:

Je nach der Unfalllage können sehr unterschiedliche Maßnahmen zur Vermeidung weiterer Unfälle getroffen werden. Konkret sind das getrennte Abbiegesignalisierungen, bauliche Änderungen zur Verbesserung von Sichtbeziehungen, neue und ausreichend dimensionierte Radverkehrsanlagen, zusätzlich Signalisierungen für hinter einer Kreuzung (indirekt) nach links abbiegende Radfahrende mit sicheren Aufstellflächen, Rotunterlegungen von Radverkehrsmarkierungen, Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, gelbe Schutzblinker zur Erhöhung der Aufmerksamkeit auf gleichzeitig freigegebenen Rad- und Fußverkehr, Neubau von Lichtzeichenanlagen, Ersatz von Fußgängerüberwegen durch Fußgängerlichtzeichenanlagen oder der Bau von Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen.

Frage 3:

An wie vielen dieser Gefahrenstellen wurden bereits Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit ergriffen?

Antwort zu 3:

Bezogen auf die in Frage 1 genannten und sich teils in den jahresweisen Darstellungen wiederholenden Örtlichkeiten wurden im Zuge der Arbeit der Unfallkommission an 12 Stellen bereits Maßnahmen umgesetzt und an weiteren 11 Stellen konkrete Maßnahmen für eine baldige Realisierung vorbereitet.

Frage 4:

Wie bewertet der Senat das sog. Niederländische Modell der geschützten Kreuzungen?

Antwort zu 4:

Das sogenannte niederländische Kreuzungsdesign wird am häufigsten mit den sogenannten „Schutzinseln“ in Verbindung gebracht. Diese sind jedoch nur eines von mehreren Elementen des niederländischen Kreuzungsdesigns. Einige davon werden in Berlin bereits heute angewendet, z.B. die farbliche Hervorhebung von Radverkehrsanlagen, vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr. Auch die getrennte Signalisierung für abbiegende Kraftfahrzeuge wird in den Niederlanden konsequent eingesetzt und kommt nun auch in Berlin verstärkt zum Einsatz (anstelle z.B. von Radfahrstreifen in Mittellage, deren Neuanlage in Berlin nicht mehr vorgesehen ist). Ein in Berlin bisher weniger verwendetes Element sind in die Kreuzung hineingezogene Mittelinseln, die die Übersichtlichkeit erhöhen und zu langsamerem Abbiegen des Kfz-Verkehrs führen können.

Aus fachlicher Sicht gibt es nicht einen idealen Kreuzungsentwurf, sondern je nach örtlichen Gegebenheiten sollte aus den verschiedenen, möglichen Gestaltungselementen eine passende Auswahl getroffen werden. Da eine abschließende Bewertung des niederländischen Kreuzungsdesigns mangels praktischer Erfahrungen in Berlin und daraus ableitbarer Erkenntnisse bislang nicht möglich ist, ist gem. Radverkehrsplan vorgesehen, zunächst Erfahrungen mit entsprechenden Modellversuchen zu sammeln.

Frage 5:

Wie bewertet der Senat die Kritik an diesem Modell, unter anderem, dass für Fußgänger zusätzliche Gefahren durch das Überqueren der Radwege entstehen?

Antwort zu 5:

Aus Sicht des Fußverkehrs können sich je nach Art der gewählten Elemente des niederländischen Kreuzungsdesigns und abhängig von der Art der Umsetzung sowohl Vor- als auch Nachteile ergeben. Der Fußverkehr kann von reduzierten Kfz-Abbiegegeschwindigkeiten und einer größeren Übersichtlichkeit im Sinne der Verkehrssicherheit profitieren. Zudem wird die Länge der häufig als unsicher empfundenen, zu querende Strecke auf der Fahrbahn durch die Entflechtung der Radverkehrsanlagen reduziert. Da somit auch die signalisierte Strecke kürzer ist, können auch Phasen, Umlaufzeiten und somit Wartezeiten für den Fußverkehr reduziert werden.

Im Gegenzug entstehen jedoch für den Fußverkehr sowie für den Radverkehr Umwege durch die Verschwenkung, die das niederländische Kreuzungsdesign vorsieht. Außerdem entsteht eine neue, potenzielle Konfliktfläche, an der die zu Fuß Gehenden die Radverkehrsanlage unsignalisiert überqueren müssen. Hier muss insbesondere eine barrierefrei Lösung gefunden werden. Eine Bevorrechtigung des Fußverkehrs durch Fußgängerüberwege über die Radverkehrsanlagen ist situationsabhängig zu prüfen. Eine abschließende, fachliche Bewertung ist derzeit nicht möglich (siehe Antworten zu Frage 4).

Frage 6:

Wann soll der Modellversuch für das niederländische Modell am Platz der Vereinten Nationen beginnen, für welchen Zeitraum ist dieser Versuch angelegt, wann wird eine Auswertung der Ergebnisse erwartet, welche Kosten entstehen hierfür und wie lange würde ggf. eine flächendeckende Umsetzung dieses Modells an gefährlichen Kreuzungen in Berlin dauern?

Antwort zu 6:

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg teilte mit:
„Die Planungen für das Kreuzungsdesign sollen Anfang 2022 abgeschlossen werden. Die Umsetzung soll Ende 2022 erfolgen. Genau kann der Termin nicht benannt werden, da von einem hohen Abstimmungsbedarf, vor allem mit Polizei und BVG, auszugehen ist. Nach Umsetzung erfolgt die Evaluation. Erste Ergebnisse werden frühestens Mitte 2023 erwartet. Eine erste Kostenschätzung wird derzeit erstellt.“

Da zunächst ein Modellversuch durchgeführt wird, kann derzeit keine Aussage zu einer flächendeckenden Umsetzung getroffen werden.

Berlin, den 10.12.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz