

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)

vom 19. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Februar 2019)

zum Thema:

Geschwindigkeitsüberschreitungen und Rotlichtverstöße im Jahr 2018 in Berlin

und **Antwort** vom 28. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Mrz. 2019)

Herrn Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17962
vom 19. Februar 2019
über Geschwindigkeitsüberschreitungen und Rotlichtverstöße im Jahr 2018 in Berlin

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

1. Wie viele stationäre und wie viele mobile Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen gab es 2018 Berlin?

Zu 1.:

Der durch die Polizei Berlin eingesetzte Gerätebestand kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

	2018
Stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen	29
Mobile Geschwindigkeitsmessfahrzeuge (Radarfahrzeuge)	21
Mobile Videonachfahrssysteme (Videofahrzeuge)	23
Handlasermessgeräte	56

2. An welchen Standorten sind im Jahr 2018 stationäre Geschwindigkeits- bzw. kombinierte Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachungsanlagen neu installiert bzw. außer Betrieb genommen worden?

Zu 2.:

Im Jahr 2018 wurden an nachfolgenden Standorten Überwachungsanlagen installiert:

Standort	Art der Überwachungsanlage
Lindauer Allee / Roedernallee	Kombinierte Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachungsanlage
Kaiserdamm / Messedamm	Kombinierte Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachungsanlage
Mollstraße / Otto-Braun-Straße	Kombinierte Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachungsanlage
Kurfürstenstraße / An der Urania	Kombinierte Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachungsanlage

Potsdamer Straße / Bülowstraße	Kombinierte Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachungsanlage
Buschkrugallee / Autobahnanschlussstelle Buschkrugallee	Kombinierte Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachungsanlage
Elsenstraße / Puschkinallee	Kombinierte Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachungsanlage
An der Wuhlheide / Rudolf-Rühl-Allee	Kombinierte Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachungsanlage
Adlergestell / Otto-Franke-Straße	Kombinierte Geschwindigkeits- und Rotlichtüberwachungsanlage
A 111, zwischen Landesgrenze und Autobahnanschlussstelle Schulzendorfer Straße (beide Fahrtrichtungen)	Geschwindigkeitsüberwachungsanlage (2 Geräte)

Die erforderlichen Stromanschlussarbeiten für die kombinierten Überwachungsanlagen sind noch nicht abgeschlossen. Eine Inbetriebnahme erfolgte noch nicht.

3. Welche Planungen gibt es diesbezüglich im Jahr 2019?

Zu 3.:

Nach gezielter stadtweiter Analyse der deliktsbezogenen Verkehrsunfalllage wurden zwei potentielle Errichtungsstandorte für automatische Verkehrsüberwachungsanlagen für das Jahr 2019 ermittelt. Derzeit laufen Sondierungsverfahren für den Tiergartentunnel und Tunnel Flughafen Tegel. Eine verbindliche Entscheidung zu beiden Standorten steht jedoch noch aus.

4. Wie ist die Auslastung der mobilen Verkehrsüberwachungsgeräte, und in welchem Umfang haben sich ihre Einsatzzeiten (bitte monatlich in Stunden anführen und getrennt nach Radarfahrzeugen und Handlasern) im Jahr 2018 im Vergleich zu 2017 verändert?

Zu 4.:

Vor dem Hintergrund, dass valide statistische Aussagen für das gesamte Jahr 2018 erst ab Anfang März 2019 möglich sind, sind eine Darstellung der Auslastung für das Jahr 2018 und ein Jahresvergleich gegenwärtig nicht möglich.

5. Hält der Senat die Einsatzzeiten für ausreichend? Wenn nicht, durch welche Maßnahmen können die Einsatzzeiten der mobilen Verkehrsüberwachungsgeräte erhöht werden? Was plant der Senat dazu?

Zu 5.:

Im Rahmen der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit wird eine intensiviertere Auslastung der mobilen Verkehrsüberwachungsgeräte zur Bekämpfung von Geschwindigkeitsunfällen grundsätzlich angestrebt. Dies lässt sich insbesondere vor dem Hintergrund der stetig zunehmenden, vielfältigen Einsatzerfordernisse außerhalb der Verkehrsüberwachung sowie der im Straßenverkehr notwendigen Maßnahmenkonzentration auf weitere relevante Hauptunfallursachen (z. B. Abbiegen, Vorfahrt), unfallträchtige Zielgruppen (z. B. Radfahrende) und die Umsetzung des Mobilitätsgesetzes (z. B. Falschparkende auf Radverkehrswegen) nicht durchgängig realisieren.

Berlin, den 28. Februar 2019

In Vertretung

Torsten Akmann
Senatsverwaltung für Inneres und Sport