

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Lars Düsterhöft (SPD)

vom 23. Januar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Januar 2021)

zum Thema:

Minna-Todenhagen-Straße

und **Antwort** vom 05. Februar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Feb. 2021)

Herrn Abgeordneten Lars Düsterhöft (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/26304
vom 23. Januar 2021
über Minna-Todenhagen-Straße

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

1. Wie wird die Verkehrssicherheit auf der neugebauten und im Dezember 2017 eröffneten Straße eingeschätzt?

Zu 1.:

Die Unfallzahlen dieses Straßenzuges für die Jahre 2017 bis 2020 sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Verkehrsunfälle / Örtlichkeit / Anzahl	Jahr				Gesamt
	2017*	2018	2019	2020	
MINNA-TODENHAGEN-BRÜCKE	0	6	4	3	13
MINNA-TODENHAGEN-STR. / KÖPENI- CKER LANDSTR.	0	36	35	36	107
MINNA-TODENHAGEN-STR. / NALEPASTR.	0	35	4	8	47
MINNA-TODENHAGEN-STR. / RUMMELS- BURGER LANDSTR. / RUMMELSBURGER STR.	5	36	34	24	99
MINNA-TODENHAGEN-STR. ohne Nummer	0	5	2	9	16
Gesamt	5	118	79	80	282

(Stand vom 26. Januar 2021)

* 21. - 31. Dezember 2017

Die Anzahl der Verunglückten ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Verunglückte / Örtlichkeit / Unfallfolgen	Jahr				Gesamt
	2017*	2018	2019	2020	
Minna-Todenhagen-Str. (einschließlich Brücke)	5	9	6	11	31
getötet	0	0	0	0	0
schwerverletzt	0	3	0	2	5
leichtverletzt	5	6	6	9	26
Gesamt	5	9	6	11	31

(Stand vom 26. Januar 2021)

*21. - 31. Dezember 2017

In der Gesamtschau ist die Verkehrsunfalllage in der Minna-Todenhagen-Straße, unter Berücksichtigung der Unfallursachen sowie -folgen für einen derart stark frequentierten Straßenzug, der nördlich und südlich zudem auf noch stärker befahrende Verkehrsachsen trifft, unauffällig.

2. Wie clustern sich die aufgetretenen Unfälle und welche Arten von Gegensteuerung hat es diesbezüglich schon gegeben?

Zu 2.:

Die Differenzierung nach Unfalltyp und Unfallschwere ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Verkehrsunfälle / Örtlichkeit / Unfallschwere (Kategorie)	Jahr				Gesamt
	2017*	2018	2019	2020	
Minna-Todenhagen-Str. (einschließlich Brücke)	5	118	79	80	282
Unfall mit Getöteten	0	0	0	0	0
Unfall mit Schwerverletzten	0	3	0	2	5
Unfall mit Leichtverletzten	3	5	5	8	21
schwerer Verkehrsunfall (VU) mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	1	0	0	1
alle übrigen VU	2	108	72	70	252
sonstiger Unfall unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	1	2	0	3
Gesamt	5	118	79	80	282

(Stand vom 26. Januar 2021)

*21. - 31. Dezember 2017

Vor dem Hintergrund, dass die Verkehrsunfalllage in diesem Bereich insgesamt unauffällig ist, wurden lediglich an der Kreuzung Minna-Todenhagen-Straße / Nalepastraße verkehrsregelnde Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrsunfällen durchgeführt. Siehe auch Antwort zu Frage 3.

3. Ist der Kreuzungsbereich mit der Nalepastraße ein Unfall Hot-Spot in Bezug auf die Anzahl der Unfälle und/oder schwere der Unfälle?

Zu 3.:

Nein, ein Unfallschwerpunkt liegt nicht vor. Im Jahr 2018 wurden aufgrund gestiegener Unfallzahlen in Höhe der Minna-Todenhagen-Straße / Nalepastraße Veränderungen an der dortigen Fahrbahnmarkierung vorgenommen. In der Folge war ein Rückgang der Unfälle zu verzeichnen. Die Entwicklung der Unfallzahlen in diesem Bereich ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Unfälle / Örtlichkeit / Unfallschwere (Kategorie)	Jahr				Gesamt
	2017*	2018	2019	2020	
Minna-Todenhagen-Str. / Nalepastr.	0	35	4	8	47
Unfall mit Getöteten	0	0	0	0	0
Unfall mit Schwerverletzten	0	1	0	1	2
Unfall mit Leichtverletzten	0	0	0	2	2
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder Ordnungswidrigkeit mit Bußgeld), mindestens ein Fahrzeug nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	1	0	0	1
alle übrigen VU	0	33	4	5	42
sonstiger Unfall unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	0	0

(Stand vom 26. Januar 2021)

*21. - 31. Dezember 2017

4. Aufgrund der Gefällestricke von der Minna-Todenhagen-Brücke werden im Kreuzungsbereich mit der Nalepastraße die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten größtenteils nicht eingehalten. Welche Voraussetzungen müssen bestehen, um an der Kreuzung einen stationären Blitzer einzurichten?

Zu 4.:

Die Entscheidung zur Errichtung stationärer Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen orientiert sich im Rahmen notwendiger Priorisierungsbewertungen an den Ergebnissen konkreter deliktsbezogener Verkehrsunfallanalysen und dem erzielbaren Effekt für die Verkehrsunfallbekämpfung.

Bei zehn gezielten Geschwindigkeitskontrollen im Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis zum 30. November 2020 wurden in der Minna-Todenhagen-Straße keine signifikanten Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt.

Vor diesem Hintergrund und der in seiner Gesamtschau unauffälligen Unfalllage wird die Errichtung einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage in der Minna-Todenhagen-Straße derzeit nicht vorgesehen.

5. Bushaltestellen mit Haltestellenbuchten waren im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für diese Straße nicht vorgesehen. Im Anhörungsverfahren der Planfeststellung wurde ausgeführt, dass diese jederzeit bei einer entsprechenden Anforderung umgesetzt werden können. Besteht der Bedarf nach solchen Haltestellenbuchten oder soll der Bus weiterhin auf jeweils einer Fahrspur auf der Gefällestricke der Minna-Todenhagen-Brücke zum Halten kommen?

Zu 5.:

Die BVG hatte im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Bau der Minna-Todenhagen-Straße keine Haltestellenlage eingebracht. Erst nach der Planfeststellung wurden Haltestellenbedarfe gemeldet, die aber wegen der fortgeschrittenen

Planung und der erfolgten Planfeststellung nur sehr schwierig zu integrieren waren, die jetzige Haltestelle ist daher eine Kompromisslösung. Neue Planungen der BVG für eine Haltestellenbucht liegen nicht vor.

6. Warum wurde entgegen den Planfeststellungsunterlagen das Tempo 30 in der Nalepastraße zwischen Mentelinstraße und Minna-Todenhagen-Straße bisher noch nicht angeordnet?

Zu 6.:

Die Neueinführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Nalepastraße wurde – anders als es dargestellt wird – mit der Planfeststellung nicht vorgesehen und nicht festgestellt. Die Planfeststellung umfasst lediglich den Anpassungsbereich unmittelbar an der Minna-Todenhagen-Straße und beschreibt den damaligen Ist-Zustand im weiteren Verlauf der Nalepastraße. Die Formulierung auf einer Seite (S. 43) des Planfeststellungsbeschlusses mag missverständlich sein, aus dem festgestellten Erläuterungsbericht wird aber deutlich, dass es um eine bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung geht.

Berlin, den 05. Februar 2021

In Vertretung

Torsten Akmann
Senatsverwaltung für Inneres und Sport