

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Jian Omar (GRÜNE)

vom 28. Januar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. Februar 2025)

zum Thema:

Gefährliche Verkehrssituation in der Levetzowstraße

und **Antwort** vom 11. Februar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Februar 2025)

Herrn Abgeordneten Jian Omar (Bündnis90/Die Grünen)

über

Die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21518

vom 28. Januar 2025

über Gefährliche Verkehrssituation in der Levetzowstraße

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

1. Wie viele Verkehrskontrollen der Polizei gab es auf der Altonaer Straße/Levetzowstraße im Zeitraum von 2020 bis 2024? (Bitte auflisten nach der Art der Kontrolle, Zeitpunkt und Ergebnis)

Zu 1.:

Es wurden ausschließlich stationäre Verkehrskontrollen durch die Polizei Berlin erfasst. Die Ergebnisse der einzelnen Verkehrskontrollen sind seitens der Polizei Berlin im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

Die erfragten Daten sind den folgenden Tabellen zu entnehmen:

Altonaer Straße					
Art der Schwerpunktsetzung	Jahr/Anzahl der Kontrollen				
	2020	2021	2022	2023	2024 (bis 30.11.)
Abbiegen	2	1	1	2	9
Alkohol/berauschende Mittel	1	0	1	0	0

Altonaer Straße					
Art der Schwerpunktsetzung	Jahr/Anzahl der Kontrollen				
	2020	2021	2022	2023	2024 (bis 30.11.)
Fehlverhalten von/ggü. Radfahrenden	2	0	0	2	0
Gurtpflicht	1	0	0	0	0
Geschwindigkeit	55	43	23	14	4
Personen-/Güterverkehr	1	1	0	0	0
Rotlicht	1	0	0	3	0
technische Überprüfung	0	0	3	0	0
Vorfahrt	1	0	0	0	0
gesamt	64	45	28	21	13

(Stand: 16. Januar 2025)

Levetzowstraße					
Art der Schwerpunktsetzung	Jahr/Anzahl der Kontrollen				
	2020	2021	2022	2023	2024 (bis 30.11.)
Abbiegen	0	0	0	1	0
Alkohol/berauschende Mittel	0	2	0	0	0
Fehlverhalten von/ggü. Radfahrenden	0	1	2	0	0
Geschwindigkeit	4	21	24	6	25
Schulwegüberwachung	3	0	0	0	0
Fehlverhalten von/ggü. zu Fuß Gehenden	0	0	0	0	1
gesamt	7	24	26	7	26

(Stand: 16. Januar 2025)

2. Wie viele Verkehrsunfälle und -Ordnungswidrigkeiten wurden im Bereich der Altonaer Straße/Levetzowstraße im Zeitraum von 2020 bis 2024 registriert?

a) Wie viele dieser Unfälle führten zu Sachschäden oder Personenschäden (bitte auflisten)?

Zu 2. a):

Die Anzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

VU-Kategorie	Jahr/Anzahl der VU				
	2020	2021	2022	2023	2024 (bis 30.11.)
Altonaer Straße					
VU mit Personenschaden	7	5	11	18	8
VU mit Sachschaden	25	21	36	29	29
gesamt	32	26	47	47	37
Levetzowstraße					
VU mit Personenschaden	3	2	7	3	1
VU mit Sachschaden	23	19	15	11	20
gesamt	26	21	22	14	21

(Stand: 31. Januar 2025)

2. b) Bei den Unfällen mit Personenschäden: Wie viele Personen haben leichte/schwere Verletzungen erlitten oder kamen ums Leben (bitte auflisten)?

Zu 2. b):

Die erfragten Daten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen. Die Anzahl der verunglückten Personen kann von der Anzahl der polizeilich registrierten VU mit Personenschaden abweichen, da bei einem VU mehrere Personen verunglücken können.

VU-Folge	Jahr/Anzahl der Verunglückten				
	2020	2021	2022	2023	2024 (bis 30.11.)
Altonaer Straße					
getötet	0	0	0	0	0
schwerverletzt	0	1	1	4	2
leichtverletzt	9	5	11	21	8
Levetzowstraße					
getötet	0	0	0	0	0
schwerverletzt	1	1	2	0	0
leichtverletzt	3	1	7	3	1

(Stand: 31. Januar 2025)

2. c) Welche Art der Ordnungswidrigkeiten wurden registriert und geahndet (bitte auflisten)?

Zu 2. c):

Die erfragten Daten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Art der Verkehrsordnungswidrigkeit	Jahr/Anzahl der eingeleiteten Verkehrsordnungswidrigkeitenverfahren				
	2020	2021	2022	2023	2024 (bis 30.11.)
Altonaer Straße					
Abbiegen	1	0	1	1	2
Alkohol	4	3	2	1	0
berauschende Mittel	0	1	3	1	0
Fahrstreifen	1	1	2	2	0
Geschwindigkeit	1.257	753	376	98	116
Gurtpflicht	7	6	13	5	4
Handy	27	23	32	18	14
Ladung/Sicherung	1	0	0	0	0
Rotlichtverstoß	31	25	35	35	19
ruhender Verkehr	297	650	256	402	202
Sonstiges	35	37	28	62	33
Straßenbenutzung	6	5	10	6	0
HU	10	9	9	11	9
Überholen	0	0	3	1	0
Überladung	0	2	0	0	1
gesamt	1.677	1.515	770	643	400
Levetzowstraße					
Abbiegen	0	0	1	1	1
Alkohol	0	0	0	1	0
berauschende Mittel	2	0	2	1	1
Fahrstreifen	0	0	0	1	0
Geschwindigkeit	3	432	4.434	133	2.119
Gurtpflicht	1	3	4	2	1
Handy	7	6	18	5	12
Ladung/Sicherung	0	0	1	0	0
Rotlichtverstoß	15	13	13	12	6
ruhender Verkehr	93	778	802	1.026	813
Sonstiges	14	10	12	12	14
Straßenbenutzung	1	1	2	11	2
Hauptuntersuchung	12	14	7	14	7
Überladung	0	0	0	1	0
gesamt	148	1.257	5.296	1.220	2.976

(Stand: 31. Januar 2025)

3. Wie viele verletzte Radfahrende und Fußgehende wurden im Zeitraum von 2020 bis 2024 für die Levetzowstraße und Hansabrücke registriert (bitte nach Art, Alter und Zeitpunkt auflisten)?

Zu 3.:

Auf der Hansabrücke wurden keine VU mit Verletzten zu Fuß Gehenden und Radfahrenden polizeilich registriert.

Die Anzahl der auf der Levetzowstraße verunglückten zu Fuß Gehenden und Radfahrenden ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Verkehrsbeteiligungsart/VU-Folge	Jahr/Anzahl der Verunglückten				
	2020	2021	2022	2023	2024 (bis 30.11.)
schwerverletzte Radfahrende					
Alter: 21	0	0	1	0	0
leichtverletzte Radfahrende					
Alter: 19	2	0	0	0	0
Alter: 31	1	0	0	0	0
Alter: 34	0	0	1	0	0
Alter: 36	0	0	1	0	0
Alter: 40	0	0	2	0	0
Alter: 41	0	0	0	1	0
Alter: 47	0	0	1	0	0
Alter: 54	0	1	0	0	0
Alter: 56	0	0	0	0	1
schwerverletzte zu Fuß Gehende					
Alter: 78	1	0	0	0	0
leichtverletzte zu Fuß Gehende					
Alter: 56	0	0	0	1	0

(Stand: 31. Januar 2025)

4. Wie viele Schüler*innen der umliegenden Schulen Gymnasium Tiergarten und Hansa-Grundschule waren an diesen Unfällen beteiligt (bitte auflisten)?

Zu 4.:

Es wurden keine VU mit Personenschaden mit Beteiligung von zu Fuß Gehenden oder Radfahrenden im schulpflichtigen Alter (6 bis 17 Jahre) polizeilich registriert.

5. Wie bewertet der Senat die Verkehrssicherheit auf der Hansabrücke und in der Levetzowstraße für Fußgehende und Radfahrende?
6. Wie beurteilt die Polizei die Verkehrssituation beim Übergang von der Altonaer Straße (Tempo 50) über die Hansabrücke zur Levetzowstraße (Tempo 30), insbesondere angesichts der eingeschränkten Sicht auf der Brücke?

Zu 5. und 6.:

Es ist keine besondere Gefahrenlage für zu Fuß Gehende oder Radfahrende bekannt. Die Verkehrssituation auf der Hansabrücke wird als übersichtlich und unproblematisch bewertet. Die Verkehrsunfalllage weist keine Auffälligkeiten auf. In Fahrtrichtung Altonaer Straße gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. In der Gegenrichtung ist die Geschwindigkeitsbegrenzung ab der Lessingstraße ebenfalls auf 30 km/h reduziert, jedoch zeitlich beschränkt auf Montag bis Freitag jeweils von 07:00 Uhr bis 18:00 Uhr. Auch in der Levetzowstraße zeigt sich eine unauffällige Verkehrsunfalllage. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt dort durchgängig 30 km/h.

7. Wie bewertet der Senat die Forderung einiger Anwohnenden, die Geschwindigkeit auf der Altonaer Straße zwischen der Kreuzung Bartningallee/Lessingstraße und der Hansabrücke auf Tempo 30 zu reduzieren, um die Gefahren für Radfahrende und Fußgehende auf der Levetzowstraße zu verringern?

Zu 7.:

Ein Zusammenhang zwischen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf der Altonaer Straße zwischen Bartningallee und Lessingstraße und der Sicherheit in der Levetzowstraße kann nicht erkannt werden.

In der Levetzowstraße gilt zwischen Bundesratufer und Gotzkowskystraße eine unbefristete Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung gilt gem. § 41 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) ab dem Zeichen 274 StVO, sodass Geschwindigkeiten bereits vor dem Zeichen anzupassen sind, um beispielsweise Vollbremsungen zu vermeiden. Dies ist durch eine gute und weitreichende Sichtbarkeit der Verkehrszeichen gewährleistet. Weiterhin wird auf die Beantwortung zu den Fragen 5. und 6. verwiesen.

8. Inwiefern und mit welchen Maßnahmen beabsichtigt der Senat die Verkehrssicherheit für Radfahrende und Fußgehende auf der Levetzowstraße inklusive der Hansabrücke zu erhöhen?

Zu 8.:

Die Verkehrssicherheit ist durch die Geschwindigkeitsreduzierung in der Levetzowstraße erhöht worden. Ein breit angelegter Mittelstreifen dient zudem zum sicheren Überqueren der Fahrbahn, da die Konzentration auf eine Richtung des Verkehrs ausgerichtet werden kann.

Die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit durch repressive und präventive Maßnahmen bildet eine wesentliche Kernaufgabe der Polizei Berlin und richtet sich primär nach der Verkehrsunfalllage. Im Fokus der polizeilichen Verkehrssicherheitsarbeit steht der Schutz der vulnerablen Verkehrsteilnehmenden, insbesondere von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden – darunter vor allem von Kindern, Seniorinnen und Senioren. Hierbei wird die Sicherung von Schulwegen durch gezielte Verkehrsüberwachungsmaßnahmen priorisiert. Ergänzend werden präventive Initiativen ergriffen, die gezielt auf die Sensibilisierung und die Schutzbedürfnisse dieser Risikogruppen ausgerichtet sind. Es wird zudem auf die Beantwortung zu den Fragen 5. und 6. verwiesen.

9. Warum setzt der Senat weiter auf Hochbordradwege und verlegt den Fahrradverkehr nicht auf die Straße?

Zu 9.:

Es bestehen noch bauliche Radwege, deren Benutzungspflicht jedoch aufgehoben wurde. Für unsichere Radfahrende kann die bauliche Trennung das Sicherheitsgefühl verbessern.

Berlin, den 11. Februar 2025

In Vertretung

Christian Hochgrebe
Senatsverwaltung für Inneres und Sport