

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Antje Kapek und Marianne Burkert-Eulitz (GRÜNE)

vom 27. Februar 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Februar 2025)

zum Thema:

Unfall-Hotspot Schlesisches Tor - Wann sorgt der Senat endlich für mehr Sicherheit?

und **Antwort** vom 10. März 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. März 2025)

Frau Abgeordnete Antje Kapek (GRÜNE) und
Frau Abgeordnete Marianne Burkert-Eulitz (GRÜNE)

über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21772
vom 27. Februar 2025
über Unfall-Hotspot Schlesisches Tor - Wann sorgt der Senat endlich für mehr Sicherheit?

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

Vorbemerkung:

Die Aussage in der Vorbemerkung, dass sich im genannten Kreuzungsbereich im Jahr 2024 die meisten Verkehrsunfälle mit Kfz-Beteiligung deutschlandweit ereigneten, kann nicht nachvollzogen werden. Nach Auskunft des Statistischen Bundesamtes (DESTATIS) liegt eine bundesweite Vergleichsstatistik nach konkreten Unfallörtlichkeiten nicht vor. Der ADAC hat mitgeteilt, dass es eine bundesweite Vergleichsstatistik nicht gibt und sich entsprechende Presseveröffentlichungen nur auf Berlin bezogen.

Anmerkung der Abgeordneten

Im Bereich rund um das Schlesische Tor (Kreuzungsbereich Bevernstraße / Oberbaumstraße / Oppelner Straße / Schlesische Straße / Skalitzer Straße / Köpenicker Straße) ereigneten sich, laut einer Untersuchung des ADAC im Jahr 2024 die meisten Verkehrsunfälle mit Kfz-Beteiligung deutschlandweit.

1. Wie viele Verkehrsunfälle ereigneten sich im Kreuzungsbereich am Schlesischen Tor in den Jahren 2020 – 2024? (Bitte auflisten nach Jahren.)

Zu 1.:

Im erfragten Zeitraum wurden an dem Verkehrsknoten Bevernstraße/Köpenicker Straße/Oberbaumstraße/Oppelner Straße/Schlesische Straße/Skalitzer Straße insgesamt 945 Verkehrsunfälle (VU) polizeilich registriert.

Jahr	2020	2021	2022	2023	2024	gesamt
Anzahl der VU	221	141	156	230	197	945

Stand: 4. Februar 2025

2. Bei wie vielen dieser Unfälle kam es zu Sach- oder Personenschäden? (Bitte auflisten nach Sachschaden, Schwerverletzten, Leichtverletzten und Toten.)

Zu 2.:

Die Anzahl der polizeilich registrierten VU mit Sach- und Personenschaden ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

VU	Jahr/Anzahl der VU					
	2020	2021	2022	2023	2024	gesamt
mit Sachschaden	209	132	143	219	189	892
mit Personenschaden davon	12	9	13	11	8	53
getötet	0	0	0	0	0	0
schwerverletzt	0	1	0	2	0	3
leichtverletzt	12	8	13	9	8	50

Stand: 4. Februar 2025

3. Bei wie vielen der Unfälle mit Personenschaden waren jeweils Kfz-Fahrer*innen, Radfahrer*innen und Fußgänger*innen Verkehrsoffer?

Zu 3.:

Die Anzahl der polizeilich registrierten Verunglückten im Sinne der Fragestellung ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Verkehrsbeteiligungsart	Jahr/Anzahl der Verunglückten					
	2020	2021	2022	2023	2024	gesamt
Kraftfahrzeugführende	4	3	3	7	5	22
Radfahrende	7	5	8	5	4	29
zu Fuß Gehende	1	1	2	0	1	5

Stand: 4. Februar 2025

4. Wie viele der Verkehrsunfälle wurden jeweils durch Kfz, Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und Sonstigen verursacht?

Zu 4.:

Die erfragten Daten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Verkehrsbeteiligungsart	Jahr/Anzahl der Verursachenden					
	2020	2021	2022	2023	2024	gesamt
Kraftfahrzeugführende	215	137	153	222	195	922
Radfahrende	5	2	2	7	1	17
zu Fuß Gehende	0	2	1	1	1	5
sonstige	1	0	0	0	0	1

Stand: 4. Februar 2025

5. Was waren die häufigsten Unfallursachen (bitte auflisten)?

Zu 5.:

Die Anzahl der zehn häufigsten Verkehrsunfallursachen ist der folgenden Tabelle zu entnehmen (absteigende Reihenfolge):

VU-Ursache	Jahr/Anzahl der VU-Ursachen					
	2020	2021	2022	2023	2024	gesamt
sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand)	89	56	76	107	91	419
ungenügender Sicherheitsabstand	46	27	30	54	41	198
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens	52	37	24	38	44	195
Fehler beim Abbiegen nach rechts	14	13	10	15	16	68
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	13	8	8	14	12	55
andere Fehler beim Fahrzeugführenden	11	2	9	13	6	41
Fehler beim Abbiegen nach links	7	3	4	4	3	21
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen	3	1	3	5	1	13
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	1	4	5	2	1	13
Alkoholeinfluss	3	1	1	2	2	9

Stand: 4. Februar 2025

6. Welche Maßnahmen hat der Senat durchgeführt um den Unfallhotspot am Schlesischen Tor zu entschärfen? (Bitte jede Maßnahme einzeln mit Umsetzungszeitpunkt auflisten.)

Zu 6.:

In der Oberbaumstraße wurden in 2020 geschützte Radverkehrsanlagen angeordnet. Die Anzahl der Geradeausfahrstreifen in der Zufahrt der Skalitzer Straße wurde in diesem Zug von zwei auf einen reduziert. Die Maßnahme wurde direkt anschließend durch das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg umgesetzt.

Im Straßenzug Köpenicker Straße – Schlesische Straße wurden in 2023 Änderungen an den Radverkehrsanlagen angeordnet. In diesem Zusammenhang war auch vorgesehen, die Radverkehrsfurten Rot zu unterlegen. Die Maßnahme wurde im September 2024 umgesetzt.

7. Wann genau und mit welchen Ergebnissen hat sich die Unfallkommission mit dem Schlesischen Tor befasst und welche Maßnahmen wurden von ihr vorgeschlagen (bitte auflisten)?
8. Welche vorgeschlagenen Maßnahmen konnten in der Vergangenheit nicht umgesetzt werden und warum nicht (bitte auflisten)?

Zu 7. und 8.:

Die Fragen 7. und 8. werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet: In 2011 wurde im Auftrag der Unfallkommission (UK) eine Machbarkeitsstudie erstellt, die eine Begradigung der Straßenführung der Skalitzer Straße im Bereich der Oppelner Straße und einen Radwegneubau in der Köpenicker Straße vorsah. Dafür hätte die Haltestelle in die Schlesische Straße verlegt werden müssen. Aufgrund baulicher Zwänge und der Tatsache, dass hierfür in der Köpenicker Straße Baumfällungen erforderlich wären, wurde die Umsetzung nicht weiter verfolgt.

Ebenfalls in 2011 wurde die Notwendigkeit einer baulichen Anpassung in der Abfahrt der Oberbaumstraße geprüft, da es im zweispurigen Geradeausverkehr zu vielen Unfällen durch Fahrstreifenwechsel und seitlichen Berührungen kam. Durch den nunmehr nur noch einspurigen Verkehr von der Skalitzer Straße in die Oberbaumstraße ist diese bauliche Anpassung nicht mehr erforderlich.

9. Welche weiteren Maßnahmen plant der Senat um den Unfallhotspot am Schlesischen Tor zu entschärfen? (Bitte jede Maßnahme einzeln mit Umsetzungszeitpunkt auflisten.)

Zu 9.:

Von der Unfallkommission wurde ein Umbau der Kreuzung angeordnet, der Folgendes vorsieht:

- Anpassung der Fahrstreifenführung in der Skalitzer Straße im Kurvenbereich in Höhe Oppelner Straße
- Aufweitung der Zufahrt der Skalitzer Straße in Höhe der Schlesischen Straße, um die dreispurige Zufahrt mit daneben geführten Radverkehr sicherer zu gestalten

- Eindeutige Fahrstreifenführung von der Köpenicker Straße in die Schlesische Straße
- Für den indirekt nach links abbiegenden Verkehr gesicherte Führungen
- Rückverlegen der Haltlinien für die Kraftfahrzeugverkehr um die Sichtbeziehungen auf den Radverkehr beim Abbiegen zu verbessern
- Einrichten einer verkehrsabhängigen Steuerung

Die Maßnahmen (ohne die verkehrsabhängige Steuerung) wurden im Februar 2024 angeordnet und sollen in 2025 umgesetzt werden.

Berlin, den 10. März 2025

In Vertretung

Christian Hochgrebe
Senatsverwaltung für Inneres und Sport