

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

vom 5. März 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. März 2025)

zum Thema:

Verkehrsüberwachung auf Berliner Straßen - Mitte

und **Antwort** vom 24. März 2025 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. März 2025)

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/21899
vom 5. März 2025
über Verkehrsüberwachung auf Berliner Straßen - Mitte

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

1. Wie viele stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (GÜA) gibt es derzeit wo genau in Mitte und um welche Gerätetypen handelt es sich jeweils? (Aufstellung erbeten.)

Zu 1.:

Im Bezirk Mitte sind insgesamt acht stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen installiert. Die erfragten Daten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Standort	Gerätetyp
Osloer Straße/Koloniestraße	Vitronic PoliScanRed+Speed (digital)
Großer Stern/Altonaer Straße	Vitronic PoliScan FM 1 (digital)
Reichpietschufer	GATSO GTC-GS11 (digital)
Mollstraße/Otto-Braun-Straße	Vitronic PoliScan FM 1 (digital)
Kurfürstenstraße/An der Urania	Vitronic PoliScan FM 1 (digital)
Seestraße 91-93	TraffiStar S 350
Tiergarten Tunnel	Robot S 330 (digital)
Heidestraße	GATSO GTC-GS11 (digital)

Stand: 11. März 2025

2. Wie viele dieser stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (GÜA) wurden in Mitte in den Jahren 2023 und 2024 neu installiert? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Zu 2.:

Die erfragten Daten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Standort	Errichtungsjahr
Heidestraße	2024

Stand: 11. März 2025

3. Welche Kriterien und Grundlagen wurden bei der Installation dieser Anlagen in Mitte zugrunde gelegt (z.B. Unfallstatistiken, Anwohnerbeschwerden, Verkehrsaufkommen)? (Aufstellung erbeten.)

Zu 3.:

Die deliktsbezogene Verkehrsunfallanalyse bildet seit jeher eine tragende Grundlage für die Auswahl geeigneter Standorte stationärer Messtechnik. Ergänzend fließen in die Standortbewertung Erkenntnisse zu Tatörtlichkeiten verbotener Kraftfahrzeugrennen, zur Beschwerde- und Hinweislage sowie zu Verkehrsstärken und dokumentierten Überschreitungsquoten aus zurückliegenden Kontrollmaßnahmen ein. Diese Erkenntnisse fanden gleichermaßen Eingang in die Standortentscheidungen im Bezirk Mitte.

4. Inwieweit ist die Aufstellung weitere GÜA in Mitte geplant und wo sowie mit welchen Gerätetypen ist dies vorgesehen? (Aufstellung erbeten.)

Zu 4.:

Derzeit ist eine Erweiterung des Bestands stationärer Messtechnik im Bezirk Mitte nicht vorgesehen. Auch hier liegt ein Schwerpunkt auf dem Einsatz mobiler Messtechnik.

5. Wie viele stationäre Rotlichtüberwachungsanlagen (RÜA) gibt es derzeit wo genau in Mitte und um welche Gerätetypen handelt es sich jeweils? (Aufstellung erbeten.)

Zu 5.:

Im Bezirk Mitte sind fünf stationäre Rotlichtüberwachungsanlagen installiert.

Die erfragten Daten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Standort	Gerätetyp
Osloer Straße/Koloniestraße	Vitronic PoliScanRed+Speed (digital)
Großer Stern/Altonaer Straße	Vitronic PoliScan FM 1 (digital)
Reichpietschufer	GATSO GTC-GS11 (digital)
Mollstraße/Otto-Braun-Straße	Vitronic PoliScan FM 1 (digital)
Kurfürstenstraße/An der Urania	Vitronic PoliScan FM 1 (digital)

Stand: 11. März 2025

6. In welcher Höhe standen 2023 und 2024 Finanzmittel für die Errichtung von GÜA und RÜA in Berlin zur Verfügung und wieviel davon wurde für den Bezirk Mitte verwendet? (Aufstellung nach Typen und Jahren erbeten.)

Zu 6.:

Die verfügbaren Finanzmittel werden nicht bezirksweise zugewiesen. Im Jahr 2023 standen der Polizei Berlin für die berlinweite Errichtung stationärer Messanlagen 1.350.000 Euro zur

Verfügung. Im Jahr 2024 wurden hingegen keine Mittel für die Neuinstallation solcher Anlagen bereitgestellt.

7. In welcher Höhe stehen 2025 Finanzmittel für die Errichtung von GÜA und RÜA in Berlin zur Verfügung und wieviel davon soll für den Bezirk Mitte verwendet werden? (Aufstellung nach Typen erbeten.)

Zu 7.:

Im Jahr 2025 sind keine Finanzmittel für die Errichtung stationärer Messanlagen vorgesehen.

8. Wie viele Messstunden wurden von 2023 bis heute in Mitte im Rahmen mobiler Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt? (Aufstellung nach Monaten, Stunden, mit Messanhänger und anderen Messungen erbeten.)

Zu 8.:

Der Begriff „mobile Geschwindigkeitsmessung“ wird durch die Polizei Berlin so definiert, dass er Radarfahrzeuge, Geschwindigkeitsmessanhänger sowie Handlasermessgeräte umfasst. Die Messstunden der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung im Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2024 – differenziert nach Monaten, in dezimaler Stundendarstellung und unter Berücksichtigung der jeweils eingesetzten Überwachungstechnik – sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Monat/Gerät	Jahr 2023	Jahr 2024	gesamt
Januar	358,95	332,48	691,43
Geschwindigkeitsmessanhänger	0	0	0
Handlasermessgerät	81,20	37,92	119,12
Radarwagen	277,75	294,57	572,32
Februar	493,00	301,65	794,65
Geschwindigkeitsmessanhänger	238,88	71,33	310,21
Handlasermessgerät	44,32	39,17	83,49
Radarwagen	209,80	191,15	400,95
März	1.063,82	720,68	1.784,50
Geschwindigkeitsmessanhänger	797,90	394,47	1.192,37
Handlasermessgerät	76,43	67,75	144,18
Radarwagen	189,48	258,47	447,95
April	496,38	657,38	1.153,76
Geschwindigkeitsmessanhänger	264,47	431,75	696,22
Handlasermessgerät	74,17	74,58	148,75
Radarwagen	157,75	151,05	308,80
Mai	699,28	367,68	1.066,96

Monat/Gerät	Jahr 2023	Jahr 2024	gesamt
Geschwindigkeits-messanhänger	479,67	166,38	646,05
Handlasermessgerät	76,50	54,50	131,00
Radarwagen	143,12	146,80	289,92
Juni	889,80	847,45	1.737,25
Geschwindigkeits-messanhänger	735,57	603,20	1.338,77
Handlasermessgerät	32,65	63,10	95,75
Radarwagen	121,58	181,15	302,73
Juli	485,50	689,88	1.175,38
Geschwindigkeits-messanhänger	182,45	334,80	517,25
Handlasermessgerät	45,27	79,87	125,14
Radarwagen	257,78	275,22	533,00
August	861,13	918,22	1.779,35
Geschwindigkeits-messanhänger	475,20	580,73	1.055,93
Handlasermessgerät	103,98	79,75	183,73
Radarwagen	281,95	257,73	539,68
September	314,32	476,32	790,64
Geschwindigkeits-messanhänger	0	218,70	218,70
Handlasermessgerät	53,67	46,58	100,25
Radarwagen	260,65	211,03	471,68
Oktober	577,82	271,13	848,95
Geschwindigkeits-messanhänger	336,55	0	336,55
Handlasermessgerät	9,33	49,73	59,06
Radarwagen	231,93	221,40	453,33
November	485,62	623,37	1.108,99
Geschwindigkeits-messanhänger	216,17	224,60	440,77
Handlasermessgerät	1,67	64,73	66,40
Radarwagen	267,78	334,03	601,81
Dezember	796,93	675,75	1.472,68
Geschwindigkeits-messanhänger	619,50	456,63	1.076,13
Handlasermessgerät	6,50	40,93	47,43
Radarwagen	170,93	178,18	349,11
gesamt	7.522,55	6.882,00	14.404,55

Stand: 11. März 2025

Für das Jahr 2025 liegen der Polizei Berlin derzeit noch keine validen Daten vor.

9. Wie viele der durchgeführten Messungen in der Zeit von 2023 bis heute wurden in Mitte durchgeführt
- zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr
 - zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr

Zu 9.:

Die Anzahl der durchgeführten Geschwindigkeitsüberwachungseinsätze im Bezirk Mitte im Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2024 – entsprechend den angefragten Zeiträumen – ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Zeitraum	Jahr 2023	Jahr 2024	gesamt
22:00 – 06:00 Uhr	56	57	113
06:00 – 22:00 Uhr	830	877	1.707
gesamt	886	934	1.820

Stand: 11. März 2025

Für das Jahr 2025 liegen derzeit noch keine validen Daten vor.

10. Wie viele Einsätze mit dem Videonachfahrsystem Provida wurden von der Polizei Berlin in Mitte in der Zeit von 2023 bis heute vorgesehen, wie viele wurden tatsächlich durchgeführt und wie viele Delikte wurden in welcher Höhe geahndet? (Aufstellung geplanter und durchgeführter Einsätze nach Monaten und Jahren sowie der Deliktsarten erbeten.)

Zu 10.:

Daten im Sinne der Fragestellung sind seitens der Polizei Berlin im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

11. Wie viele Verkehrssonderkontrollen waren in Mitte in der Zeit von 2023 bis heute vorgesehen und wie viele wurden tatsächlich durchgeführt? (Aufstellung nach Monaten erbeten.)

Zu 11.:

Die Anzahl der im Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2024 im Bezirk Mitte durchgeführten stationären Verkehrsüberwachungseinsätze – differenziert nach Monaten – ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Monat	Jahr 2023	Jahr 2024	gesamt
Januar	119	75	194
Februar	99	80	179
März	78	75	153
April	55	50	105
Mai	58	48	106
Juni	74	54	128
Juli	83	73	156
August	90	82	172

Monat	Jahr 2023	Jahr 2024	gesamt
September	69	59	128
Oktober	55	95	150
November	64	88	152
Dezember	66	51	117
gesamt	910	830	1.740

Stand: 11. März 2025

Für das Jahr 2025 liegen der Polizei Berlin derzeit noch keine validen Daten vor.

12. Wie hat sich die Zahl der Geschwindigkeitsunfälle in Mitte seit 2023 entwickelt? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Zu 12.:

Die Anzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) mit der Ursache „nicht angepasste Geschwindigkeit“ im Bezirk Mitte im Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2024 ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr	2023	2024	gesamt
Anzahl VU Geschwindigkeit	316	338	654

Stand: 11. März 2025

Für das Jahr 2025 liegen der Polizei Berlin derzeit noch keine validen Daten vor.

13. Wie viele mobile Geschwindigkeitskontrollen sind in den Jahren 2023 und 2024 im Bezirk Mitte durchgeführt worden? (Aufstellung erbeten.)

Zu 13.:

Die Anzahl der durchgeführten Geschwindigkeitsüberwachungseinsätze im Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2024 im Bezirk Mitte ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr	2023	2024	gesamt
Anzahl Kontrollen	886	934	1.820

Stand: 11. März 2025

14. In wie vielen Fällen kam es seit Mai 2023 in Mitte zu Unfällen mit Verkehrstoten an Knotenpunkten die nach §21 Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) durch die zuständigen Stellen im Hinblick auf kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen geprüft werden mussten und welche Maßnahmen wurden in diesen Fällen konkret ergriffen. (Aufstellung nach Monaten und Jahren erbeten.)

Zu 14.:

Im angefragten Zeitraum kam es zu 8 Unfällen im Sinne der Fragestellung. Die konkret ergriffenen Maßnahmen waren:

08.12.2023 Oudenarder Straße, kein öffentliches Straßenland
 06.03.2024 Leipziger Straße, Anpassungen im Baustellenbereich
 27.07.2024 Mollstraße / Karl-Liebknecht-Straße, Maßnahme noch nicht veranlasst
 19.08.2024 Perleberger Brücke, Unfall im Baustellenbereich, keine Anpassung beschlossen
 26.11.2024 Seestraße/Nordufer, Anpassungen im Baustellenbereich erfolgt

15. Wie viele Verkehrsunfälle wurden seit 2023 in Mitte registriert? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Zu 15.:

Für das Jahr 2025 liegen der Polizei Berlin derzeit noch keine validen Daten vor.

Die Anzahl aller polizeilich registrierten Verkehrsunfälle im Bezirk Mitte im Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2024 ist der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Jahr	2023	2024	gesamt
Anzahl VU	17.047	17.369	34.416

Stand: 11. März 2025

Für das Jahr 2025 liegen der Polizei Berlin derzeit noch keine validen Daten vor.

16. Wie viele Personen wurden in dieser Zeit in Mitte dabei leicht verletzt, schwer verletzt und getötet und welche Ursachen lagen den Unfällen zugrunde? (Aufstellung nach Jahren sowie Hauptunfallursachen von Radfahrenden und zu Fußgehenden erbeten.)

Zu 16.:

Die Anzahl der verunglückten Personen nach Schwere der Folgen im Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2024 im Bezirk Mitte ist der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Verunglückte	Jahr 2023	Jahr 2024	gesamt
getötet	1	9	10
schwerverletzt	285	248	533
leichtverletzt	2.218	2.372	4.590
gesamt	2.504	2.629	5.133

Stand: 11. März 2025

Bei den folgenden Tabellen ist zu beachten, dass für einen VU mehrere Unfallursachen zutreffen können, sodass die Summe einzelner Unfallursachen nicht das Gesamtergebnis darstellt.

Die 20 häufigsten der registrierten Unfallursachen bei Personenschadensunfällen im Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2024 im Bezirk Mitte sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Unfallursachen	Jahr 2023	Jahr 2024	gesamt
ungenügender Sicherheitsabstand	387	422	809
Fehler beim Abbiegen nach rechts	198	224	422
Fehler beim Abbiegen nach links	197	203	400
Geschwindigkeit in anderen Fällen	189	205	394
Nichtbeachten der vorfahrtregelnden Verkehrszeichen	157	158	315
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	150	141	291
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	129	116	245
verkehrswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile	111	100	211
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	102	106	208
verkehrswidriges Verhalten beim Ein- oder Aussteigen, Be- oder Entladen	98	99	197
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeidienstkräfte oder Lichtzeichen	91	97	188
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens	81	100	181
falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden an anderen Stellen	90	80	170
Alkoholeinfluss	93	69	162
andere Fehler beim Fahrzeugführenden	84	69	153
falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden an Fußgängerfurten	72	77	149
falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden beim Abbiegen	67	73	140
sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand)	63	53	116
Nichtbeachten der Regel "Rechts vor Links"	31	59	90
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeidienstkräfte oder Lichtzeichen geregelt war	35	28	63
gesamt	2.137	2.233	4.370

Stand: 11. März 2025

Die Hauptunfallursachen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden bei Personenschadensunfällen im Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2024 sind der folgenden Tabelle zu entnehmen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Radfahrende und zu Fuß Gehende nicht zwangsläufig verletzt worden sein müssen.

Unfallursachen beteiligter Radfahrender	Jahr 2023	Jahr 2024	gesamt
Geschwindigkeit in anderen Fällen	69	73	142
ungenügender Sicherheitsabstand	47	81	128
verkehrswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile	50	46	96
Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr	38	54	92
Nichtbeachten der Verkehrsregelung durch Polizeidienstkräfte oder Lichtzeichen	21	26	47
Fehler beim Abbiegen nach links	20	27	47
Alkoholeinfluss	20	22	42
sonstige Fehler beim Überholen (z. B. ohne genügenden Seitenabstand)	18	12	30
falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden an anderen Stellen	18	11	29
Nichtbeachten der Regel "Rechts vor Links"	7	17	24
falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden an Fußgängerfurten	10	11	21
Nichtbeachten der vorfahrtregelnden Verkehrszeichen	8	12	20
Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot	9	11	20
andere Fehler beim Fahrzeugführenden	10	9	19
Fehler beim Abbiegen nach rechts	5	6	11
Benutzung der Fahrbahn entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung in anderen Fällen	2	6	8
falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden beim Abbiegen	3	4	7
fehlerhaftes Wechseln des Fahrstreifens beim Nebeneinanderfahren oder Nichtbeachten des Reißverschlussverfahrens	4	2	6
andere Mängel	3	2	5
Ablenkung durch Nutzung elektronischer Geräte	3	2	5
Einfluss anderer berauschender Mittel (Drogen, Rauschgift)	2	2	4
Überholen trotz unklarer Verkehrslage	1	3	4
sonstige körperliche oder geistige Mängel	1	3	4
Überladung, Überbesetzung	1	2	3

Unfallursachen beteiligter Radfahrender	Jahr 2023	Jahr 2024	gesamt
falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden an Haltestellen (auch haltenden Schulbussen mit eingeschaltetem Warnblinklicht)	1	2	3
Nichtbeachtung der Beleuchtungsvorschriften	1	1	2
Fehler beim Wiedereinordnen nach rechts	2	0	2
Beleuchtung	0	1	1
unzulässiges Rechtsüberholen	1	0	1
falsches Verhalten gegenüber zu Fuß Gehenden an Fußgängerüberwegen	1	0	1
starkes Bremsen des Vorfahrenden ohne zwingenden Grund	1	0	1
unzureichend gesicherte Ladung oder Fahrzeugzubehörteile	0	1	1
Bremsen	0	1	1
Fehler beim Wenden oder Rückwärtsfahren	0	1	1
Nichtbeachten des nachfolgenden Verkehrs beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen und/oder ohne rechtzeitige und deutliche Ankündigung des Ausscherens	1	0	1
Nichtbeachten des Vorranges entgegenkommender Fahrzeuge beim Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen, Absperrungen oder Hindernissen	0	1	1
gesamt	330	404	734

Stand: 11. März 2025

Unfallursachen beteiligter zu Fuß Gehender	Jahr 2023	Jahr 2024	gesamt
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn ohne auf den Fahrzeugverkehr zu achten	102	106	208
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn an Stellen, an denen der Fußgängerverkehr durch Polizeidienstkräfte oder Lichtzeichen geregelt war	35	28	63
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn durch plötzliches Hervortreten hinter Sichthindernissen	26	19	45
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn in der Nähe von Kreuzungen oder Einmündungen, Lichtzeichenanlagen oder Fußgängerüberwegen bei dichtem Verkehr	12	10	22

Unfallursachen beteiligter zu Fuß Gehender	Jahr 2023	Jahr 2024	gesamt
Alkoholeinfluss	16	5	21
andere Fehler der zu Fuß Gehenden	1	8	9
Nichtbenutzen des Gehweges	4	4	8
falsches Verhalten beim Überschreiten der Fahrbahn durch sonstiges falsches Verhalten	0	2	2
sonstige körperliche oder geistige Mängel	0	1	1
Einfluss anderer berauschender Mittel (Drogen, Rauschgift)	1	0	1
gesamt	154	157	311

Stand: 11. März 2025

Für das Jahr 2025 liegen der Polizei Berlin derzeit noch keine validen Daten vor.

17. Welche positiven Auswirkungen in dieser Zeit können hierbei konkret auf die Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aus dem Mobilitätsgesetz zurückgeführt werden? (Aufstellung erbeten.)

Zu 17.:

Eine Bewertung bezüglich der Unfallsituation ist regelmäßig erst drei Jahre nach Umsetzung von Maßnahmen sinnvoll und vorgesehen, da statistische Schwankungen das tatsächliche Lagebild ansonsten verzerren. Eine Bewertung ist daher noch nicht möglich.

18. Welche Unfallhäufungsstellen an Knotenpunkten in Mitte wurden in den Jahren 2023 und 2024 identifiziert und welche Entwicklung zeichnete sich aus Sicht des Senats diesbezüglich im bisherigen Jahresverlauf ab? (Aufstellung der Unfallhäufungsstellen an Knotenpunkten erbeten.)

Zu 18.:

Daten im Sinne der Fragestellung sind seitens der Polizei Berlin im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar.

19. Welche 30 Maßnahmen im Sinne des §21 Abs. 3 MobG BE wurden im fünften Jahr (Juni 2022 – Juni 2023) sowie im sechsten Jahr (Juni 2023 - Juni 2024) nach Inkrafttreten des MobG BE umgesetzt? (Aufstellung nach Ort, Zeitpunkt der Umsetzung und Art der Maßnahme erbeten.)

Zu 19.:

Es erfolgt eine Aufstellung für alle 12 Bezirke. Im Zeitraum Juni 2022 bis Juni 2023 wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:

Örtlichkeit	Art der Maßnahme
Pöllnitzweg	Radverkehr auf Gehweg zugelassen
Potsdamer – Pallasstr. – Goebenstr.	Modernisierung Lichtzeichenanlage mit Umbau Mittelstreifenköpfe zur Realisierung passender Schleppkurven

Invalidenstr. / Veteranenstr. – Brunnenstr.	Änderung Radführung, Signale für linksabbiegenden Radverkehr
Albrechtstr.	neue Radverkehrsführung
Am Friedrichshain / Friedenstr.	Umbau Radverkehrsführung
Am Friedrichshain zwischen Friedenstr. und Greifswalder Str.	neue Radverkehrsanlage
Landsberger Allee (Nr. 217 D)	Anpassung Signalisierung Rechtsabbieger
Landsberger Allee / Zechliner Str.	Anpassung Signalisierung Rechtsabbieger
Landsberger Allee / Liebenwalder Str. - Siegfriedstr.	Anpassung Signalisierung Rechtsabbieger
Landsberger Allee / Arendsweg	Anpassung Signalisierung Rechtsabbieger
Landsberger Allee / Ferdinand-Schultze-Str.	Anpassung Signalisierung Rechtsabbieger
Landsberger Allee / Kiebitzgrund - Marzahner Promenade	Anpassung Signalisierung Rechtsabbieger
Landsberger Allee / Rhinstraße	Verbesserter Schutz für Radfahrende vor Rechtsabbiegeverkehr
Richard-Wagner-Platz - Otto-Suhr-Allee / Richard-Wagner-Str.	Umbau, Vergrößerung Räumsignale
Landsberger Allee / Blumberger Damm	Umbau
Potsdamer Brücke / Potsdamer Str. / Schöneberger Ufer	Umprogrammierung

Es erfolgt eine Aufstellung für alle 12 Bezirke. Im Zeitraum Juni 2023 bis Juni 2024 wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:

Brunsbütteler Damm / Nennhauser Damm	getrennte Linksabbieger - Signalisierung
Am Friedrichshain / Friedenstr.	durchgängige Radverkehrsführung und Signalisierung für linksabbiegende Radfahrende
Greifswalder Straße – Otto-Braun-Straße / Friedensstr.	Ummarkierung und Lichtzeichenanlage Umbau mit getrennter Rechtsabbiegesignalisierung
Albrechtstr. / Klingsorstr. - Neue Filandastr.	Ummarkierung und Umprogrammierung, Schaffung neuer Radverkehrsanlagen

Falkenseer Chaussee 261	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h
Landsberger Allee / Rhinstr.	Einbau Insel zur Reduzierung des Abbiegeradius
Fennstr. – Reinickendorfer Straße – Schönwalder Str.	Änderung der Radverkehrsführung
Fennstr. / Tegeler Str.	Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h
Großer Stern / Hofjägerallee	Ummarkierung

20. Welche 30 Maßnahmen im Sinne des §21 Abs. 3 MobG BE sollen im siebten Jahr (Juni 2024 - Juni 2025) nach Inkrafttreten des MobG BE umgesetzt werden? (Aufstellung nach geplantem Ort der Umsetzung, geplantem zeitlichen Rahmen der Umsetzung und geplanter Art der Maßnahme erbeten.)

Zu 20.:

Es erfolgt eine Aufstellung für alle 12 Bezirke. Die folgenden Maßnahmen sind im Zeitraum Juni 2024 bis Juni 2025 bereits umgesetzt worden:

Strausberger Platz	Umbau Lichtzeichenanlage mit Verbesserungen für Fuß- und Radverkehr
Blumberger Damm / Cecilienstr.	Sicherung indirekt nach links abbiegender Radverkehr, Radfurten und vorgezogenen Haltlinien, Schutzblinker
Baumschulenstr. / Sonnenallee - Süd-Ost-Allee	Umbau in der Zufahrt Sonnenallee abgeschlossen, Kreuzungsumbau mit getrennter Linksabbiegesignalisierung und Verbesserung der Verkehrsführung im Knoten
Bellevuestr. - Salvador-Alende-Str. / Fürstenwalder Damm	Umbau zur Sicherung des zweispurigen Abbiegens

Prenzlauer Allee / Erich-Weinert-Str.	Schutzblinker, Große Räumsignale für Linksabbieger
Innsbrucker Platz	Umprogrammierung mit längeren Umlaufzeiten und Anpassung der Lichtzeichenanlage im Zuge der Hauptstraße; verkehrstechnische Untersuchung zum Umbau
Boxhagener Str. - Neue Bahnhofstr. / Hirschberger Str. – Kynaststr.	Linksabbiegeverbot, Schutzblinker, Ummarkierung, Einbahnstraße Hirschberger Str., gesicherte Führung indirekt nach links in die Hirschberger Str. abbiegende Radfahrende
Mehringdamm / Blücherstr. – Obentrautstr.	Ummarkierung zur verbesserten Führung der Linksabbieger, eindeutige Fahrstreifenaufteilung, Rotunterlegung Radfurten
Großer Stern / Hofjägerallee	Ummarkierung

Es erfolgt eine Aufstellung für alle 12 Bezirke. Folgende Maßnahmen sind begonnen bzw. sollen bis Juni 2025 umgesetzt werden:

Rudi-Dutschke-Str. / Markgrafenstr.	Neubau Lichtzeichenanlage
Frankfurter Allee / Gürtelstr. - Möllendorffstr.	Anpassung der Innenraummarkierung anhand der Schleppkurven, Versetzen Haltlinien zur besseren Sicht auf Radverkehr, Schutzblinker, Planungsaufgabe Bezirk: Radweg dichter an Fahrbahn heranführen
Sonnenallee / Saalestr.	Mittelinsel verlängern + Zaun, um Querungen außerhalb der Lichtzeichenanlage zu verhindern, Umbau der Lichtzeichenanlage mit Blinker vor der Brücke zur besseren Erkennbarkeit der Signalisierung

Manteuffelstr. / Burchardstr.	Sperrung des Mittelstreifendurchbruchs, Haltverbote, Stoppschild
Bornholmer Str. / Gotlandstr. - Seelower Str.	Mittelstreifendurchbruch wird geschlossen

21. Ist der Beantwortung meiner Fragen aus Sicht des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Zu 21.:

Nein.

Berlin, den 24. März 2025

In Vertretung

Christian Hochgrebe
Senatsverwaltung für Inneres und Sport