

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Danny Freymark (CDU) und
Herrn Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/11269

vom 11. März 2022

über Verkehrssicherheit für Abbiegende von der Landsberger Allee erhöhen

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Bei der Beantwortung wird davon ausgegangen, dass sich die Fragen 2-6 auf die in Frage eins aufgezählten Örtlichkeiten beziehen.

Frage 1:

Wie viele Unfälle mit Personenschäden wurden seit 2016 an den Einmündungen mit der Landsberger Allee kreuzenden Ferdinand-Schulze-Str., Arendsweg, Liebenwalder Str., Zechliner Str. polizeilich aufgenommen (bitte nach Jahren auflisten)?

Antwort zu 1:

Die Anzahl der polizeilich registrierten Verkehrsunfälle (VU) mit Personenschaden ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

Verkehrsunfallort	Jahr / Anzahl VU mit Personenschaden						gesamt
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Landberger Allee / Ferdinand-Schulze- Straße	2	0	4	3	5	3	17
Landsberger Allee / Arendsweg	1	8	7	1	1	5	23
Landsberger Allee / Liebenwalder Straße / Siegfriedstraße	8	2	5	3	4	5	27

Landsberger Allee / Zechliner Straße	2	4	2	3	4	5	20
---	---	---	---	---	---	---	----

(Stand: 16. März 2022)

Frage 2:

Wie viele anlassbezogene vor Ort Termine wurden durch öffentliche Stellen im Zusammenhang mit Unfällen mit Personenschaden seit 2016 durchgeführt (bitte nach Jahren auflisten)?

Antwort zu 2:

Im Jahr 2020 fanden zwei Termine vor Ort und im Jahr 2021 fand ein Ortstermin statt.

Frage 3:

Welche Personen von welchen öffentlichen Stellen nahmen an diesen anlassbezogenen vor Ort Terminen teil?

Antwort zu 3:

Die Ortstermine wurden von Dienstkräften der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, Abteilung Verkehrsmanagement, durchgeführt und die Erkenntnisse anschließend in Sitzungen der Verkehrsunfallkommission behandelt. Daran nahmen dann auch Vertretende der Polizei und ein Vertreter des Bezirks teil.

Frage 4:

Welche Überlegungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurden angestellt (bitte einzeln auflisten)?

Frage 5:

Welche Überlegungen bzw. Maßnahmen wurden letztlich umgesetzt oder befinden sich in der konkreten Planungsphase? Bei Nicht-Umsetzung: Warum wurden diese Überlegungen nicht umgesetzt?

Antwort zu 4 und 5:

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Landsberger Allee soll zwischen Arendsweg und der Rhinstraße von 60 km/h auf 50 km/h gesenkt werden. Eine entsprechende Anordnung wurde getroffen, wegen notwendiger Anpassungen der Lichtzeichenanlagen in diesem Streckenabschnitt aber noch nicht umgesetzt. Im Verlauf der Landsberger Allee befindet sich an einigen Stellen das rote Signal für die Rechtsabbieger direkt neben dem Signal für den geradeausfahrenden Verkehr, wobei letzteres nicht über eine Pfeilmaske verfügt. Zur Vermeidung von Verwechslungen der Signale sollen alle Lichtzeichenanlagen, die über diese Gestaltung der Signalisierung verfügen, umgerüstet werden. Das Signal für den Geradeausverkehr wird dann mit einer Geradeauspfeil-Maske versehen werden.

Direkt an der Liebenwalder Straße sollen die Sichtverhältnisse durch Grünschnitt verbessert werden.

Frage 6:

In welcher Weise wurden Erfahrungen von Anwohnerinnen und Anwohnern einbezogen?

Antwort zu 6:

Erfahrungen von Anwohnerinnen und Anwohnern wurden nicht einbezogen.

Berlin, den 26.03.2022

In Vertretung
Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz