

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)

vom 12. April 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. April 2023)

zum Thema:

Geschwindigkeitsüberwachung auf der Suermondstraße

und **Antwort** vom 04. Mai 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Mai 2023)

Herrn Abgeordneten Prof. Dr. Martin Pätzold (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/15280
vom 12. April 2023
über Geschwindigkeitsüberwachung auf der Suermondstraße

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

Vorbemerkung:

Die angegebenen Daten zu den Fragen 6, 8, 9 und 10 wurden der fortgeschriebenen polizeilichen Eingangsstatistik (sog. Verlaufsstatistik) Datawarehouse Verkehrslagebild (DWH VklB) entnommen. Da DWH VklB stets den tagesaktuellen Stand der im Quellsystem erfassten Daten widerspiegelt, unterliegt der Datenbestand einer fortlaufenden Änderung. Dadurch können unterschiedliche Abfragezeitpunkte zu voneinander abweichenden Ergebnissen führen.

1. Wie häufig fand in den vergangenen 15 Monaten in der Suermondstraße, 13053 Berlin (Tempo 30, Fahrtrichtung Buschallee) eine Geschwindigkeitsüberprüfung (mobiles Verkehrsradargerät und (Hand-) Lasermessung) statt?

Zu 1.:

Im Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 28. Februar 2023 wurden insgesamt 49 Geschwindigkeitskontrollen im Sinne der Fragestellung durchgeführt. Eine valide Auswertung für den Monat März 2023 ist derzeit noch nicht möglich (Stand: 12. April 2023).

2. Wie häufig fand im selben Zeitraum in der Suermondstraße, 13053 Berlin (Tempo 50, Fahrtrichtung Hauptstraße) eine Geschwindigkeitsüberprüfung (mobiles Verkehrsradargerät und (Hand-) Lasermessung) statt?

Zu 2.:

Im Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 28. Februar 2023 wurden keine Geschwindigkeitskontrollen im Sinne der Fragestellung durchgeführt. Eine valide Auswertung für den Monat März 2023 ist derzeit noch nicht möglich (Stand: 12. April 2023).

3. Zu welchen Tageszeiten fanden die Geschwindigkeitsprüfung statt? Bitte aufgliedern nach Tageszeit und Anzahl der Einsätze.

Zu 3.:

Die erfragten Daten sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen. Das Messende kann je nach Einsatzart variieren, aus diesem Grund kann lediglich der Messbeginn dargestellt werden.

Messbeginn im Zeitraum von / bis	Jahr 2022
07:00 – 07:59 Uhr	5
08:00 – 08:59 Uhr	7
10:00 – 10:59 Uhr	4
11:00 – 11:59 Uhr	5
12:00 – 12:59 Uhr	2
13:00 – 13:59 Uhr	6
14:00 – 14:59 Uhr	4
15:00 – 15:59 Uhr	1
16:00 – 16:59 Uhr	2
17:00 – 17:59 Uhr	2
18:00 – 18:59 Uhr	3
Gesamt	41

Messbeginn im Zeitraum von /bis	Jahr 2023 (bis 28.02.)
08:00 – 08:59 Uhr	1
09:00 – 09:59 Uhr	1
10:00 – 10:59 Uhr	1
11:00 – 11:59 Uhr	1
12:00 – 12:59 Uhr	1
13:00 – 13:59 Uhr	1
14:00 – 14:59 Uhr	2
Gesamt	8

(Stand: 12. April 2023)

4. Wie begründen Sie generell und im Speziellen die Geschwindigkeitsprüfung in die jeweilige Fahrtrichtung, die von Ihnen gewählten Tageszeiten sowie die Dauer der Einsatzzeiten?

Zu 4.:

Die Häufigkeit der Kontrollen im Tempo 30 – Bereich resultiert aus der Erkenntnis, dass insbesondere dort die zulässige Höchstgeschwindigkeit in einem Maße überschritten wird, die über dem stadtweiten Durchschnittswert vergleichbarer Straßenzüge liegt. Darüber hinaus zeigen Verkehrsbeobachtungen der Polizei Berlin, dass das Geschwindigkeitsverhalten im dortigen Tempo 50 – Bereich deutlich weniger auffällig ist. Weiterhin sind seit der Errichtung des dortigen Fahrradschutzstreifens keine rechtskonformen Geschwindigkeitsmessungen mehr möglich.

Die Einsatzzeiten orientieren sich im Sinne der Verkehrssicherheit an den Phasen der höchsten Verkehrsstärken.

5. Welchen Zeitraum umfasst eine solche Überprüfung dort durchschnittlich pro Einsatz (in ganzen Stunden), wie viele Dienstkräfte wurden hierfür eingesetzt (bitte aufgliedern nach Laufbahngruppen) und wie viele Arbeitsstunden wurden insgesamt für die Bearbeitung (inkl. Verwaltungsakt) aufgewendet?

Zu 5.:

Im Zusammenhang mit den in der Suermondstraße durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen betrug die durchschnittliche Messdauer pro Einsatz ca. drei Stunden. Eine statistische Erhebung zu weiteren Daten im Sinne der Fragestellungen erfolgt in der Polizei Berlin nicht.

6. Wie viele Geschwindigkeitsübertretungen (Anzahl) wurden in den vergangenen 15 Monaten registriert (falls möglich, bitte aufgliedern nach Tageszeit der Einsätze und Kraftfahrzeugart), in wie vielen Fällen wurden Bußgeldverfahren eingeleitet und welcher Mittelwert (durchschnittlich gemessene Geschwindigkeit) ergibt sich aus den gemessenen Geschwindigkeitsübertretungen über den gesamten Zeitraum?

Zu 6.:

Im Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis zum 28. Februar 2023 wurden insgesamt 5.041 Geschwindigkeitsverstöße registriert; daraus resultierten 4.243 Verkehrsordnungswidrigkeitenverfahren (Stand 11. April 2023).

Eine statistische Erhebung zu weiteren Daten im Sinne der Fragestellungen erfolgt in der Polizei Berlin nicht.

7. Wie häufig kam es zu weiteren Verstößen abseits der Geschwindigkeitsmessung (z.B. nach § 21-23 StVO, § 24a StVG, bitte aufgliedern nach Tatbestand)

Zu 7.:

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

8. Wie viele Straßenverkehrsunfälle hat es insgesamt seit dem Jahr 2015 in der Suermondstraße gegeben (bitte aufgliedern nach Jahren, Unfällen gesamt, Unfällen mit Personenschaden, Unfällen nur mit Sachschaden, davon schwerwiegenden Unfällen mit Sachschaden i.e. Sinne, sowie sonstigen Sachschadensunfällen)?

Zu 8.:

Insgesamt ereigneten sich 52 Verkehrsunfälle (VU) im Sinne der Fragestellung. Die Aufgliederung der jeweiligen VU ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Verkehrsunfallkategorie	Jahr 2015	Jahr 2016	Jahr 2017	Jahr 2018	Jahr 2019	Jahr 2020	Jahr 2021	Jahr 2022	Jahr 2023 (bis 28.02.)
VU mit Getöteten	0	0	0	0	0	0	0	0	0
VU mit Schwerverletzten	0	0	0	1	0	0	0	0	0
VU mit Leichtverletzten	1	2	0	2	0	0	0	1	0
schwerwiegender VU mit Sachschaden	0	0	0	0	0	0	0	0	0
sonstiger Sachschadenunfall mit Alkohol	0	0	0	0	0	0	0	0	0
sonstiger Sachschadenunfall ohne Alkohol	2	7	5	9	9	5	7	1	0
Gesamt	3	9	5	12	9	5	7	2	0

(Stand: 11. April 2023)

9. Wie gliedern sich seit 2015 sowohl alle Unfallverursacher als auch alle Unfallgeschädigte nach Art der Teilnahme am Verkehr auf (PKW-Führende, LKW-Führende, Bus-Führende, Führende motorisierter Zweiräder, Radfahrende, Straßenbahn-Führende, zu Fuß Gehende und übrige Verkehrsteilnehmende)?

Zu 9.:

Die erfragten Daten sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen. Im Jahr 2023 ereignete sich bisher noch kein Verkehrsunfall in der Suermondstraße.

Verkehrsbeteiligung Verursachende	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Pkw-Führende	2	8	4	10	3	1	4	1
Bus-Führende	0	0	0	0	0	0	2	0
Kleintransporter bis 3,5 Tonnen (t)-Führende	0	1	0	0	0	0	0	1
Kleintransporter über 3,5 t-Führende	0	0	0	0	0	1	0	0
Kleintransporter über 3,5 t mit Anhänger-Führende	0	0	0	0	1	1	0	0
Sattelzugmaschinen-Führende	0	0	0	0	2	2	0	0
übrige Fahrzeuge-Führende	0	0	0	0	1	0	0	0

sonstige Fahrzeuge ohne amtliche Kennzeichen / unbekannte Fahrzeuge-Führende	1	0	1	1	2	0	1	0
Radfahrende	0	0	0	1	0	0	0	0

(Stand: 11. April 2023)

Verkehrsbeteiligung Geschädigte	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
motorisierte Zweiräder-Führende	0	1	0	0	0	0	0	0
Pkw-Führende	3	4	2	8	3	2	5	2
Kleintransporter bis 3,5 t-Führende	0	0	0	2	0	1	0	0
Lkw-Führende	0	0	0	0	1	0	0	0
übrige Fahrzeuge-Führende	0	2	0	0	0	0	0	0
Kleintransporter über 3,5 t-Führende	0	0	1	0	0	0	0	0
Sattelzugmaschinen-Führende	0	0	0	0	1	0	0	0
Radfahrende	1	1	0	0	1	0	0	0
zu Fuß Gehende	0	0	0	2	0	0	0	0
Gesamt	4	8	3	12	6	3	5	2

(Stand: 11. April 2023)

10. Wie gliedern sich seit 2015 sowohl alle Unfallverursacher als auch Unfallgeschädigte nach Altersgruppen auf?

Zu 10.:

Die erfragten Daten sind den folgenden Tabellen zu entnehmen:

Altersgruppe Verursachende	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
junge Erwachsene	0	1	0	0	1	0	0	0
Erwachsene	0	6	3	8	5	5	4	1
Senioren	2	2	1	0	1	0	2	0
Unbekannt	1	0	1	4	2	0	1	1

(Stand: 11. April 2023)

Altersgruppe Geschädigte	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022

Kinder	0	1	0	0	0	0	0	0
Erwachsene	3	7	3	5	2	0	2	1
Senioren	0	0	0	2	0	0	1	0
Unbekannt	1	0	0	5	4	3	2	1

(Stand: 11. April 2023)

11. Wurden Meldungen zu Gefährdungen von Verkehrsteilnehmenden bzw. Gefahrenstellen erfasst und wenn ja, wie häufig im genannten Zeitraum?

Zu 11.:

Daten im Sinne der Fragestellung sind seitens der Polizei Berlin im automatisierten Verfahren nicht recherchierbar. Dem Senat sind keine entsprechenden Meldungen bekannt.

12. Ist das Problem des erhöhten Lärmpegels und der Erschütterungen den zuständigen Behörden bekannt?

Zu 12.:

Ja. Entsprechende Beschwerden sind der Polizei Berlin zum Jahresende 2020 bekannt geworden.

13. Wenn 12. ja, welche Maßnahmen wurden bisher vorgenommen oder sind in Planung, um dem Problem zeitnah zu begegnen?

Zu 13.:

Vor dem Hintergrund, dass sich die Beschwerden auf den Verkehrslärm zur Nachtzeit bezogen, wurde im Jahr 2020 wiederholt der jeweils mehrtägige und durchgehende Einsatz des Geschwindigkeitsmessanhängers veranlasst.

Darüber hinaus wird auf den am 23. Juni 2020 vom Senat beschlossenen Lärmaktionsplan Berlin 2019-2023 verwiesen. Dieser enthält als zentrales Vorhaben die Ausweitung von Tempo 30 zur Lärminderung, sowohl nachts als auch tagsüber. Um Lärmbelastungen an bewohnten Hauptverkehrsstraßen, so auch für die Suermondstraße, insbesondere für den Nachtzeitraum zu mindern, wird im ersten Schritt für das übergeordnete Straßennetz ein neues Tempo-30-Nachtkonzept und in einem zweiten Schritt eine Tempo-30-Konzeption für ganztägige Anordnungen in Form eines an der Lärmbelastung orientierten Stufenplanes erarbeitet. Als Grundlage für die Entscheidungen wird eine stadtweite Untersuchung des übergeordneten Straßennetzes durchgeführt, um zu ermitteln, welche Straßenabschnitte sich unter Berücksichtigung der verkehrlichen Funktion und auch des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für eine Tempo-30-Ausweisung eignen. Aufgrund dieser konzeptionellen Untersuchungen auf der Grundlage der Lärminderungsplanung können andere Maßstäbe als bei der Prüfung eines Einzelantrages, welcher an die strengen Vorgaben der Straßenverkehrs-Ordnung und weitergehende Richtlinien gebunden ist, angesetzt werden. Zusätzlich werden auch die Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Auslegung des Lärmaktionsplans und auch aktuell eingehende Anträge einbezogen.

Erste Ergebnisse sollen im Verlauf dieses Jahres vorgestellt werden. Dann wird zu prüfen sein, ob sich daraus für die Suermondstraße Maßnahmen ergeben.

Im Gegensatz dazu müssen Erschütterungsproblematiken von den betroffenen Anwohnern zunächst selbst gutachterlich dargestellt und auf dieser Basis Maßnahmen vom zuständigen Straßenbaulastträger eingefordert werden. Hierzu liegen dem Senat keine Erkenntnisse zu einer entsprechenden Antragslage vor.

14. Falls 12. nein, welche Maßnahmen schlagen die zuständigen Behörden vor, um dem Problem zeitnah zu begegnen?

Zu 14.:
Entfällt.

Berlin, den 4. Mai 2023

In Vertretung

Christian Hochgrebe
Senatsverwaltung für Inneres und Sport