

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Kurt Wansner (CDU)

vom 17. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Januar 2023)

zum Thema:

Bundesfernstraße 96 und Promenade am Halleschen Ufer – 2. Teil

und **Antwort** vom 01. Februar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Februar 2023)

Herrn Abgeordneten Kurt Wansner (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Antwort
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/14611
vom 17. Januar 2023
über Bundesfernstraße 96 und Promenade am Halleschen Ufer – 2. Teil

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

1. Welches ist die Oberste Straßenbaubehörde, welche die Zustimmung zur Entlassung der Bundesfernstraße 96 aus der bundesfernstraßenrechtlichen Widmung geben muss (bezugnehmend auf die Schriftliche Anfrage 19/12612)?

Zu 1.:

Gemäß § 2 Abs. 6 S. 1 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) entscheidet über Widmung, Umstufung und Einziehung einer Bundesfernstraße, soweit dem Land die Verwaltung einer Bundesfernstraße zusteht, die oberste Landesstraßenbaubehörde. Die oberste Landesstraßenbaubehörde ist im Land Berlin in der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz verortet.

2. Was sagt die Berliner Feuerwehr zum Plan die Bundesstraße 96 auf dem gegenüberliegenden Ufer, dem Tempelhofer Ufer zu verschwenken?

Zu 2.:

Die Berliner Feuerwehr wurde bei dem genannten Vorhaben bisher nicht beteiligt.

3. Wie viele Verkehrsunfälle gab es am Halleschen Ufer zwischen Möckernstraße und Köthener Straße in den Jahren 2018, 2019, 2020, 2021, 2022?

Zu 3.:

Die erfragten Daten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Jahr	2018	2019	2020	2021	2022 (bis 30.11.)
Anzahl der Verkehrsunfälle	56	25	25	24	20

(Stand: 4. Januar 2023)

4. Wie viele Verkehrstote und -verletzte gab es jeweils in Folge dieser Verkehrsunfälle, handelte es sich jeweils um Kfz-Insassen, Fußgänger, Radfahrer oder Fahrgäste des ÖPNV (2018, 2019, 2020, 2021, 2022)?

Zu 4.:

Verkehrsunfallkategorie / Verkehrsbeteiligung	Jahr / Anzahl der Beteiligten				
	2018	2019	2020	2021	2022 (bis 30.11.)
Unfall mit Getöteten	0	0	0	0	0
Unfall mit Schwerverletzten davon:	1	0	0	2	1
motorisierte Zweiradführende	0	0	0	1	0
Radfahrende	1	0	0	0	1
zu Fuß Gehende	0	0	0	1	0
Unfall mit Leichtverletzten davon:	4	5	5	6	4
motorisierte Zweiradführende	3	0	0	0	1
Radfahrende	0	1	2	2	1
zu Fuß Gehende	1	0	0	1	1
Pkw-Führende	0	3	3	2	1
sonstige Verkehrsteilnehmende	0	1	0	1	0

(Stand: 4. Januar 2023)

5. Wie viele Verkehrsunfälle gab es jeweils unter Beteiligung von Kfz, bei wie vielen Verkehrsunfällen waren Radfahrer beteiligt, bei wie vielen Verkehrsunfällen waren Fußgänger beteiligt (2018, 2019, 2020, 2021, 2022)?

Zu 5.:

Die erfragten Daten sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Verkehrsbeteiligung	Jahr / Anzahl der Verkehrsunfälle				
	2018	2019	2020	2021	2022 (bis 30.11.)
Kraftfahrzeugführende	56	25	24	24	20
Radfahrende	4	2	2	2	2
zu Fuß Gehende	1	0	0	1	1

(Stand: 4. Januar 2023)

6. Bei welchen der aufgeführten Verkehrsunfälle waren die Verursacher jeweils Kfz-Führer, Radfahrer bzw. Fußgänger (2018, 2019, 2020, 2021, 2022)?

Zu 6.:

Die Personenanzahl der erfragten Beteiligungsgruppe, die die Hauptunfallursache gesetzt hat, ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Verkehrsbeteiligung	Jahr / Anzahl der Personen				
	2018	2019	2020	2021	2022 (bis 30.11.)
Kraftfahrzeugführende	53	23	24	24	20
Radfahrende	3	2	1	0	0
zu Fuß Gehende	0	0	0	0	0

(Stand: 4. Januar 2023)

7. Welche Gefahrenstellen lassen sich aus der Entwicklung der Unfallzahlen für jeweils welche Verkehrsteilnehmer ableiten, welche davon wurden bereits beseitigt, wann und auf welche Weise sollen ggf. noch vorhandene Gefahrenstellen beseitigt werden?

Zu 7.:

Zur Benennung von „Gefahrenstellen“ wurde der Begriff der Unfallhäufungsstelle (UHS) aus dem „Merkblatt zur Örtlichen Untersuchung in Unfallkommissionen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herangezogen. Gemäß dem Merkblatt liegt eine UHS u.a. vor, wenn sich in einem Jahr fünf Verkehrsunfälle mit Sachschaden gleichen Typs ereignet haben. Die Darstellung erfolgt auf dieser Grundlage. Eine gesonderte statistische Erhebung der UHS nach Aufschlüsselung der Verkehrsbeteiligung erfolgt in der Polizei Berlin nicht.

Im erfragten Bereich ist die Kreuzung Hallesches Ufer / Schöneberger Str. / Schöneberger Brücke die einzige UHS. Die Daten hierzu sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Verkehrsunfalltyp / Verkehrsbeteiligung	Jahr / Anzahl der Verkehrsunfälle an der UHS Kreuzung Hallesches Ufer / Schöneberger Str. / Schöneberger Brücke				
	2018	2019	2020	2021	2022 (bis 30.11)
Abbiegeunfall	19	4	3	6	2
Einbiegen/Kreuzen-Unfall	1	2	1	2	0
Fahrerunfall	1	0	0	0	0
sonstiger Unfall	1	1	0	1	1
Unfall im Längsverkehr	23	10	9	5	8
Unfall mit ruhendem Verkehr	0	0	1	0	0
gesamt	45	17	14	14	11

(Stand: 4. Januar 2023)

Im Halleschen Ufer wurden geschützte Radverkehrsanlagen eingerichtet, um Konflikte und Unfälle zwischen dem Radverkehr und dem motorisierten Verkehr zu vermeiden. Ebenfalls wird dadurch vermieden, dass Radfahrende auf den Gehweg ausweichen und dort den Fußverkehr gefährden. Im Zuge der Einrichtung der Radverkehrsanlagen wurden über die kreuzenden Straßen Radfahrerfurten angelegt, um den abbiegenden Kraftfahrzeugverkehr auf die Radfahrenden aufmerksam zu machen. Weitere Maßnahmen zur Gefahrenabwehr sind derzeit nicht geplant.

Berlin, den 1. Februar 2023

In Vertretung

Torsten Akmann
Senatsverwaltung für Inneres, Digitalisierung und Sport