

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Oda Hassepaß (GRÜNE)

vom 2. September 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. September 2024)

zum Thema:

Gleimstraße und Rügener Straße - Wann können Menschen mit dem Fahrrad dort endlich sicher unterwegs sein?

und **Antwort** vom 13. September 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Sep. 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Oda Hassepaß (GRÜNE)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/20172

vom 02.09.2024

über Gleimstraße und Rügener Straße - Wann können Menschen mit dem Fahrrad dort endlich sicher unterwegs sein?

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Bezirksämter Mitte und Pankow von Berlin um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

Welche Wirkungen für den Radverkehr wurden in der Verkehrsuntersuchung des Bezirks Pankow prognostiziert, für den Fall, dass Fahrradstraßen

- a) nur in der Stargarder Straße
- b) sowohl in der Stargarder als auch der Gleimstraße eingerichtet werden?

Antwort zu 1 a) und 1 b):

Die Fragen 1 a) und 1 b) werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Der Bezirk Pankow teilt hierzu mit, dass in der Machbarkeitsuntersuchung zur Einrichtung einer Fahrradstraße in der Gleimstraße und Stargarder Straße keine Wirkungen für den Radverkehr prognostiziert worden sind. Die Wirkung für den Radverkehr wird im Zuge von Verkehrszählungen evaluiert.

Frage 2:

Welche Schritte hat der Senat bisher zur Klärung des Verbleibs von Gleimstraße und Rügener Straße im übergeordneten Straßennetz unternommen und wie lautet das Ergebnis, dass gemäß S19/17101 seit Frühjahr 2024 vorliegen sollte?

Antwort zu 2:

Die Überarbeitung des übergeordneten Straßennetzes ist derzeit noch nicht abgeschlossen. Entsprechend liegen noch keine abschließenden Ergebnisse für die Gleimstraße und Rügener Straße vor. Ein Abschluss soll nach derzeitigem Stand Ende des Jahres 2024 erfolgen.

Frage 3:

Gemäß Antwort 1 in S19-17673 wurde während der temporären Sperrung des Gleimtunnels im Jahr 2019 infolge erhöhten Verkehrsaufkommens in Schönhauser Allee und Eberswalder Straße negative Auswirkungen auf die Verkehrsqualität der Linien M10 und M1 festgestellt. Wie lässt sich das Wie hatten sich die relevanten Indikatoren in den vergangenen Jahren ab 2019 und 2023?

Antwort zu 3:

Die Fragestellung ist nicht verständlich und kann daher nicht beantwortet werden.

Frage 4:

Wie viele verletzte Radfahrende und Zufußgehende weist die Unfallstatistik der letzten fünf Jahre aus (2019-2023) für den Straßenverlauf Gleimstraße/ Rügener Straße und wie beziffert der Senat die volkswirtschaftlichen Kosten?

Antwort zu 4:

Die erfragten Daten zur Unfallstatistik sind den folgenden Tabellen zu entnehmen:

Gleimstraße / Jahr	2019	2020	2021	2022	2023
Anzahl der Unfälle	59	62	96	79	79
davon					
mit Radfahrenden	3	11	11	8	4
dabei Verunglückte					
getötet	0	0	0	0	0
schwer verletzt	0	0	2	0	0
leicht verletzt	0	0	1	1	0
mit zu Fuß Gehenden	4	0	1	0	0
dabei Verunglückte					
getötet	0	0	0	0	0

schwer verletzt	0	0	0	0	0
leicht verletzt	3	0	1	0	0

Stand: 6. September 2024

Rügener Straße / Jahr	2019	2020	2021	2022	2023
Anzahl der Unfälle	11	12	13	17	28
davon					
mit Radfahrenden	0	0	1	1	0
dabei Verunglückte					
getötet	0	0	0	0	0
schwer verletzt	0	0	0	0	0
leicht verletzt	0	0	1	1	0
mit zu Fuß Gehenden	0	0	0	0	0
dabei Verunglückte					
getötet	0	0	0	0	0
schwer verletzt	0	0	0	0	0
leicht verletzt	0	0	0	0	0

Stand: 6. September 2024

Zu den volkswirtschaftlichen Kosten liegen dem Senat keine eigenen Statistiken vor. Die Bundesanstalt für Straßenwesen veröffentlicht jedoch unter folgendem Linke Informationen dazu: <https://www.bast.de/DE/Kurzinfos/Verkehrssicherheit/2022/U-01.html>.

Frage 5:

Wie bewertet sowohl die Senatsverkehrsverwaltung, als auch die Bezirke Pankow und Mitte angesichts der Unfallzahlen die Notwendigkeit von sicheren Radverkehrsanlagen?

Antwort zu 5:

Die Unfallzahlen zeigen für die Gleimstraße in der Entwicklung des Unfallgeschehens mit Beteiligung von Radfahrenden eine Reduzierung auf ein niedrigeres Niveau, für die Rügener Straße ist das Unfallgeschehen durchgehend marginal. Eine dringliche Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen ist aus Sicht der Unfallentwicklung vom Senat nicht abzuleiten.

Die Bezirke Mitte und Pankow äußern, dass sie sich grundsätzlich für mehr Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden und für eine höhere Lebensqualität in innerstädtischen Bereichen einsetzen. Ein konkreter Bezug zu dem Unfallgeschehen wird nicht hergestellt.

Frage 6:

Wie bewertet die Senatsverkehrsverwaltung angesichts der Unfallzahlen die Effekte von Radverkehrsanlagen für die Schulwege der Schüler*innen der Grundschulen im direkten Umfeld von Rügener Str./Gleimstraße/Stargarder Straße, für die weiterführenden Schulen im weiteren Umfeld, sowie den Transport von Kindern zu und von den Kitas?

Antwort zu 6:

Angesichts der niedrigen Unfallzahlen sind im Wesentlichen keine messbaren Effekte zu erwarten.

Frage 7:

Mit welcher Priorität verfolgt die Senatsverkehrsverwaltung das Ziel, Radverkehrsanlagen in der Gleimstraße/Rügener Straße als Bestandteil des Radvorrangnetz anzulegen?

Frage 8:

Für den Fall eines Verbleibs von Gleimstraße und Rügener Straße im übergeordneten Straßennetz, wie soll der Radverkehr geführt werden und wann wurden/werden welche Planungsschritte zu einer Umsetzung unternommen?

Frage 9:

Falls noch keine weiteren Schritte erfolgt sind, was sind die Gründe?

Antwort zu 7 - 9:

Die Fragen 7 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Zunächst ist die Überarbeitung des übergeordneten Straßennetzes abzuschließen (s. Frage 2). In Abhängigkeit der Ergebnisse (Verbleib oder Entlassung aus dem übergeordneten Straßennetz) ist dann das weitere Vorgehen zwecks des Fahrradvorrangnetzes im Straßenzug Gleimstraße – Rügener Straße abzustimmen und voranzutreiben.

Berlin, den 13.09.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt