



## **schriftliche Antwort zur Anfrage-Nr. VII-F-09237-AW-01**

Status: öffentlich

Eingereicht von:  
**Dezernat Stadtentwicklung und Bau**

Betreff:  
**Anfrage zur Entwicklung der Verkehrssicherheit auf dem Innenstadtring**

Beratungsfolge (Änderungen vorbehalten):  
Gremium

Voraussichtlicher  
Sitzungstermin

Zuständigkeit

Ratsversammlung

15.11.2023

schriftliche  
Beantwortung

### **Sachverhalt**

**1. Das Unfallgeschehen auf dem Innenstadtring von 2019 bis heute (Stichtag 30.09.2023), wurde mit folgenden Ergebnissen geprüft:**

**a) Abschnitt Brandenburger Straße - Kurt-Schumacher-Straße (Eröffnung des Radfahrstreifens am 10.04.2023)**

2019: 19 Unfälle zwischen Kfz, 3 Unfälle zwischen Kfz und Rad, 2 Unfälle zwischen Kfz und Fußverkehr, 1 Unfall zwischen Rad und Fußverkehr

2020: 16 Unfälle zwischen Kfz, 2 Unfälle zwischen Kfz und Rad, 2 Unfälle zwischen Radfahrern

2021: 9 Unfälle zwischen Kfz, 1 Unfall zwischen Rad und Fußverkehr

2022: 15 Unfälle zwischen Kfz, 2 Unfälle zwischen Kfz und Rad, 3 Unfälle zwischen Kfz und Fußverkehr

2023 (ab 10.04.23): 4 Unfälle zwischen Kfz, 1 Unfall zwischen Kfz und Rad, 1 Unfall zwischen Kfz und Fußverkehr

Fazit: Tendenziell ist erkennbar, dass die Markierung des Radfahrstreifens in diesem Abschnitt zu einer deutlichen Senkung der Unfallzahlen beigetragen hat. Eine vollständige Analyse des Unfallgeschehens ist erst nach Ablauf eines Kalenderjahres möglich, erst dann kann auch eine Aussage getroffen werden, ob Unfälle in 2023 im Zusammenhang mit der Markierung des Radfahrstreifens stehen.

**b) Abschnitt Kurt-Schumacher-Straße - Pfaffendorfer Straße**

2019: 43 Unfälle zwischen Kfz, 7 Unfälle zwischen Kfz und Rad, 1 Unfall zwischen Kfz und Fußverkehr,

2020: 29 Unfälle zwischen Kfz, 2 Unfälle zwischen Kfz und Rad

2021: 32 Unfälle zwischen Kfz, 3 Unfälle zwischen Kfz und Rad

2022: 44 Unfälle zwischen Kfz, 3 Unfälle zwischen Kfz und Rad, 1 Unfall zwischen

Radfahrern

2023: 20 Unfälle zwischen Kfz, 2 Unfälle zwischen Kfz und Rad, 1 Unfall zwischen Kfz und Fußverkehr

**c) Abschnitt Käthe-Kollwitz-Straße – Gottschedstraße (Markierung des Radfahrstreifens 10/2021)**

2019: 5 Unfälle zwischen Kfz, 3 Unfälle zwischen Kfz und Rad

2020: 1 Unfall zwischen Kfz, 1 Unfall zwischen Kfz und Rad

2021 (bis 30.09.2021): 2 Unfälle mit Kfz

2021(01.10.-31.12.2021): 2 Unfälle mit Kfz, 1 Unfall zwischen Kfz und Rad

2022: 5 Unfälle mit Kfz

2023: 4 Unfälle mit Kfz, 1 Unfall zwischen Kfz und Rad, 1 Unfall zwischen Kfz und Fußverkehr

**cc) Abschnitt Gottschedstraße bis Harkortstraße einschl. des Knotens Martin-Luther-Ring/Rudolphstraße (Markierung des Radfahrstreifens 05/2022)**

2019: 28 Unfälle zwischen Kfz, 11 Unfälle zwischen Kfz und Rad, 1 Unfall zwischen Kfz und Fußverkehr

2020: 19 Unfälle zwischen Kfz, 3 Unfälle zwischen Kfz und Rad, 2 Unfälle zwischen Kfz und Fußverkehr, 1 Unfall zwischen Radfahrern

2021: 23 Unfälle zwischen Kfz, 3 Unfälle zwischen Kfz und Rad, 1 Unfall zwischen Kfz und Fußverkehr, 1 Unfall zwischen Radfahrern

2022 (bis 30.04.2022): 7 Unfälle zwischen Kfz, 1 Unfall zwischen Kfz und Rad

2022 (ab 01.05.2022): 17 Unfälle zwischen Kfz, 5 Unfälle zwischen Kfz und Rad, 2 Unfälle zwischen Kfz und Fußverkehr

2023: 25 Unfälle zwischen Kfz, 4 Unfälle zwischen Kfz und Rad, 1 Unfall zwischen Kfz und Fußverkehr

**ccc) Knoten Martin-Luther-Ring/Rudolphstraße**

2019: 10 Unfälle zwischen Kfz, 5 Unfälle zwischen Kfz und Rad

2020: 8 Unfälle zwischen Kfz, 2 Unfälle zwischen Kfz und Rad

2021: 13 Unfälle zwischen Kfz, 1 Unfall zwischen Kfz und Rad

2022 (bis 30.04.2022): 3 Unfälle zwischen Kfz

2022 (ab 01.05.2022): 8 Unfälle zwischen Kfz, 4 Unfälle zwischen Kfz und Rad

2023: 13 Unfälle zwischen Kfz, 2 Unfälle zwischen Kfz und Rad

Fazit: Die Markierung des Radfahrstreifens im Abschnitt zwischen Käthe-Kollwitz- und Harkortstraße erfolgte aufgrund des Gerichtsurteils des BVG. Die Gesamtunfalllage ist nach der Markierung des Radfahrstreifens konstant geblieben.

**2. Wie wird die geplante Weiterführung des grünen Fahrstreifens, über das einschlägige Gerichtsurteil hinaus, begründet?**

Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts bezieht sich auf Abschnitte des Promenadenrings mit einer Radwegbenutzungspflicht und auf die ggfs. notwendige Aufhebung derselben.

Unabhängig davon ist es Aufgabe der Stadt und Auftrag u.a. der vom Stadtrat beschlossenen Mobilitätsstrategie, zweckmäßige, zusammenhängende und sichere Radverkehrsanlagen zu schaffen, die der Berücksichtigung der Bedürfnisse des Radverkehrs und seiner Förderung dienen. Dazu gehört nicht zuletzt die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr am Promenadenring, der auch für diese Verkehrsart durch seine zentrale Verbindungs- und Verteilungsfunktion eine ganz wesentliche Bedeutung hat.

Das Gerichtsurteil war und ist daher auch Anlass, die Radverkehrsführung auch in den übrigen Abschnitten des Rings zu prüfen und weiter zu verbessern. Auch im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit zum Fußverkehrsentwicklungsplan wurde z.B. vielfach die Konfliktsituation zwischen Rad- und Fußverkehr im Abschnitt zwischen Gerberstraße und Löhstraße aufgrund fehlender Radverkehrsanlagen gemeldet. Im Ergebnis der planerischen Untersuchungen wurde daher entschieden, zwischen Hauptbahnhof und Löhstraße durchgängige Radverkehrsanlagen in Form eines Radfahrstreifens anzuordnen. Die Maßnahme dient in diesem Abschnitt neben der Förderung und Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs auch der Behebung der Konfliktsituation zwischen Fußgängern und Radverkehr.

Anlage/n  
Keine