

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Dr. Stefan Taschner (GRÜNE)

vom 06. Juni 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Juni 2019)

zum Thema:

Anbindung an das Ostkreuz für den Rad- und Fußverkehr

und **Antwort** vom 28. Juni 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. Jul. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Dr. Stefan Taschner (GRÜNE)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/19848
vom 6. Juni 2019
über Anbindung an das Ostkreuz für den Rad- und Fußverkehr

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Bislang gibt es keine (gute) Verbindung für den Rad- und Fußverkehr von und zum S- und Regionalbahnhof Ostkreuz. Vor allem im nördlichen Bereich entlang der Straßenzüge Hauptstraße - Karlshorster Straße - Marktstraße - Boxhagener Straße gibt es zahlreiche Gefahrenstellen.

Frage 1:

Wie bewertet der Senat den Vorschlag, geschützte Radwege (Protected Bike Lanes) entlang der Marktstraße, Karlshorster Straße, Hauptstraße sowie sichere Fuß- und Fahrrad-Überwege über diese Straßen zu installieren?

Antwort zu 1:

Protected Bike Lanes sind gemäß Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes geeignete Maßnahmen zum Schutz von Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen) an Hauptverkehrsstraßen, insbesondere vor unzulässigem Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge.

Für die Marktstraße strebt der Senat mit der Verlegung / Herausnahme der Straßenbahn im Zusammenhang mit der Straßenbahnanbindung des Bahnhofs Ostkreuz, wofür gegenwärtig das Planfeststellungsverfahren (PFV) läuft, eine Neuordnung der Verkehrsräume an. Die Herstellung von geschützten Radverkehrsanlagen wird dabei einen hohen Stellenwert bekommen. Ob dabei Protected Bike Lane oder bauliche, geschützte Radwege in den Seitenbereichen die Lösung sein werden, ist in der Gesamtbetrachtung und Abwägung aller verkehrlichen Anforderungen für den Straßenraum zu prüfen und zu entscheiden.

Für den Abschnitt zwischen östlich Schreiberhauer Straße bis Karlshorster Straße ist mit dem PFV die südliche Seitenlage der Straßenbahn und die Herstellung einer neuen Haltestelle – Marktstraße geplant. In diesem Abschnitt werden separate Radverkehrsanlagen in der Marktstraße und südlich des Haltestellenbereiches berücksichtigt.

Eine sichere Querung für den Fuß- und Radverkehr ist am signalisierten Knoten mit der Schreiberhauer Straße und an der geplanten neuen Mittelinsel als Querungshilfe östlich der Pfarrstraße (östliche Haltestellenbereich) vorgesehen.

Für den westlichen Abschnitt der Marktstraße zwischen Schreiberhauer Straße und Boxhagener Straße wird der Senat demnächst mit den Planungen zum Umbau der Marktstraße beginnen.

In der Karlshorster Straße schließen sich Protected Bike Lanes aufgrund der begrenzt zur Verfügung stehenden Straßenbreite unter den Bahnbrücken aus. Zur Herstellung von separaten asphaltierten Radwegen und ausreichend dimensionierten Gehwegen zwischen Türirschmidtstraße und Hauptstraße liegt eine Ausführungsplanung vor, die Umsetzung der Maßnahme soll Anfang 2020 erfolgen.

Das gesicherte Queren für den Fuß- und Radverkehr ist an der geplanten Lichtsignalanlage an der Nöldnerstraße möglich.

In der Hauptstraße wurden mit dem Ausbau der Hauptstraße (Fertigstellung im Jahre 2017) beidseits separate Radfahrstreifen und ausreichend dimensionierte Gehwege neu errichtet. Damit steht ein attraktives ausreichendes Angebot für den Fuß- und Radverkehr zur Verfügung. Da die Hauptstraße erst kürzlich ausgebaut wurde, ist die Herstellung von Protected Bike Lanes wirtschaftlich kaum vertretbar. Sollten sich im Verlauf des Betriebs Probleme ergeben (verkehrswidriges Halten und Parken), können zu einem späteren Zeitpunkt sogenannte „Leitboys“ nachgerüstet werden. Zum jetzigen Zeitpunkt liegen keine Erkenntnisse darüber vor.

Sichere Querungsmöglichkeiten sind an den mit dem Ausbau der Hauptstraße errichteten neuen Lichtsignalanlagen an der Kynaststraße, am Knoten Hauptstraße/Karlshorster Straße und an der Fußgängerampel im Bereich der Bushaltestelle zum Bahnhof Ostkreuz vorhanden.

Frage 2:

Welche Überlegungen gibt es seitens des Senats, den Unfallschwerpunkt an der Kreuzung Hauptstraße/Schlichtallee zu entschärfen? Gibt es Planungen, dort eine getrennte Ampelschaltung für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen einzurichten?

Antwort zu 2:

Die Lichtsignalanlage (LSA) Hauptstraße/Emma-Ihrer-Straße - Schlichtallee wurde im Oktober 2018 modernisiert. Dabei wurde die Steuerung den aktuellen Vorgaben entsprechend angepasst, sowie die Signalgeber auf LED-Technik umgerüstet.

Für die Lichtsignalanlage (LSA) am Knotenpunkt Hauptstraße/Emma-Ihrer-Straße - Schlichtallee merkt die Verkehrslenkung Berlin (VLB) an, dass die Radwegebenutzungspflicht entlang der Hauptstraße aufgrund eines Gerichtsurteils aufgehoben wurde. Infolgedessen darf der Radverkehr sowohl die Fahrbahn als auch die Radverkehrsanlagen nutzen. Dies erfordert eine hohe Aufmerksamkeit seitens der Autofahrenden.

Um Fehlinterpretationen für die Radfahrenden zu vermeiden, werden in solchen Fällen in der Regel die Radsignalgeber demontiert. Im vorliegenden Fall ist dies jedoch für die stadteinwärtige Fahrtrichtung nicht geschehen. Aufgrund der freien Zufahrtswahl des Radverkehrs (Radweg oder Fahrbahn) und der eingeschränkten Gültigkeit des Radsignals wird aus Sicherheitsgründen in der Regel nicht die umgekehrte Konstellation

herbeigeführt, bei der der Radverkehr angehalten wird und rechtsabbiegender Kfz-Verkehr weiterhin auf das Kfz-Grün nach rechts abbiegen dürfte. Allerdings existiert östlich der Schlichtallee ein Zwei-Richtungs-Radweg, für dessen zuführende Anbindung an den Knotenpunkt eine gemeinsame Signalisierung mit der Fußverkehrssignalisierung über die Schlichtallee vorgesehen ist. Dies macht es an dieser Stelle aus Sicherheitsgründen ratsam, den Fußverkehr und die Radsignalgruppe in der Zufahrt Hauptstraße Ost hier parallel zu schalten und damit eine Freigabediskrepanz gegenüber dem Grün des Fahrverkehrs – und damit dem Radverkehr auf der Fahrbahn – zuzulassen.

Die Einführung einer kompletten Verriegelung des gesamten Rechtsabbiegeverkehrs in die Schlichtallee gegenüber dem Radverkehr würde dann die regelmäßige Freigabe dieser Relation als zusätzliche Phase im Signalprogramm erforderlich machen und damit den Freigabespielraum für die derzeitige Steuerung mit Straßenbahn-Priorisierung einschränken sowie die Wartezeiten für zu Fuß Gehende erhöhen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird daher kein Spielraum für Anpassungen an der derzeitigen Verkehrsführung sowie der LSA-Konzeption gesehen.

Frage 3:

Um die Unterführung Marktstraße/Hauptstraße für Radfahrende sicherer zu gestalten, wäre die einfachste Lösung, den Gehweg für den Radverkehr freizugeben. Wie bewertet der Senat diesen Vorschlag?

Antwort zu 3:

Es wird davon ausgegangen, dass die Frage sich auf die Unterführung Karlshorster Straße bezieht.

Ziel des Senats ist es, in diesem beengten Unterführungsbereich den Fuß- und Radverkehr unabhängig getrennt voneinander zu führen.

Zur bereits vorliegenden Planung für den Fuß- und Radverkehr siehe Antwort zu Frage 1.

Frage 4:

Gibt es Überlegungen, im Bereich der Unterführung Marktstraße/Boxhagenerstraße ebenfalls die Gehwege für Radfahrende freizugeben?

Antwort zu 4.

Eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs ist nur vertretbar und anwendbar, wenn sie mit der Verkehrssicherheit der zu Fuß Gehenden und vor allem bezüglich der Belange der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personenkreise vereinbar ist. Da im Umfeld des Bahnhofs Ostkreuz mit einem hohen Rad- und Fußverkehrsaufkommen zu rechnen ist, kann eine Mitbenutzung der Gehwege durch den Radverkehr nicht befürwortet werden. Siehe auch Antwort zu Frage 1.

Frage 5:

Wie bewertet der Senat eine Sperrung der Türschmidtstraße für den Durchgangsverkehr?

Antwort zu 5:

Die Türschmidtstraße liegt im Wohngebiet zwischen Marktstraße – Hauffstraße –

Türschmidtstraße, welches von Bahntrassen eingeschlossen ist. Daher kommt jeder Unter- oder Überführung der Bahnanlagen zur Überwindung dieser Gleis-Barriere besondere Erschließungsbedeutung zu. Neben den vom Durchgangsverkehr aufgrund der übergeordneten Hauptstraßenverbindung Marktstraße – Karlshorster Straße – Hauptstraße besonders belasteten Unterführungen in der Karlshorster Straße und Boxhagener Straße, dienen nur noch die Unterführungen in der Pfarrstraße und der Stadthausstraße als Anbindungsmöglichkeiten aus dem Gleisringschluss nach Außen.

Die Türschmidtstraße hat eine wichtige Funktion als Erschließungsstraße und dient zur Andienung der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Anrainerinnen und Anrainer. Es wird eingeschätzt, dass die Türschmidtstraße derzeit bestenfalls vom Durchgangsverkehr in stadtauswärtiger Richtung zur Umfahrung des Knotens Hauptstraße/Karlshorster Straße in Verbindung über den Nölderner Platz – Schlichtallee – Hauptstraße benutzt wird. In der umgekehrten Richtung, aus Richtung Nöldnerplatz, wird der Abfluss über die Anlage an der Einmündung Nöldnerstraße/Karlshorster Straße als unproblematisch eingeschätzt, so dass die Verbindung über die Türschmidtstraße kaum eine gewinnbringende Alternative darstellt.

Grundsätzlich bewirken Sperrungen/Teilsperren von Straßen in der Regel verkehrsbelastende Umwegfahrten, Verkehrsverlängerungen in angrenzende Wohnbereiche und mindern die Erschließungsqualität für die Anliegenden. Hier müsste der zuständige Straßenbaulastträger – das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirkes Lichtenberg unter Berücksichtigung aller verkehrlichen Anforderungen und Auswirkungen der Straße eine Abwägung treffen, zumal der Straßenquerschnitt und der Straßenbelag ohnehin schon zur Reduzierung der Durchfahrtsattraktivität beitragen.

Frage 6:

Gibt es Planungen des Senats

a) den Fußweg auf der westlichen Seite der Kynastbrücke von Lichtenberg kommend zu sperren, da er nach wenigen Metern ohne sichere Querungsmöglichkeit endet und so gefährliche Situationen für insbesondere ortsunkundige zu Fußgehende herbeiführt?

b) einen Zweirichtungsradweg auf der östlichen Seite der Kynastbrücke einzurichten?

Antwort zu 6a und b:

An der Kynaststraße einschließlich der Kynastbrücke gibt es auf der westlichen Seite keine zu erschließenden Nutzungen (nur Dämme und Stützwände zu den Bahnanlagen). Daher ist dieser Seitenbereich nur als ein ca. 1,00 m breiter Sicherheits-, Beleuchtungs- und Unterhaltungstreifen gebaut worden. Es wird davon ausgegangen, dass aufgrund der fehlenden Erschließungsfunktion seitens der zu Fußgehenden kein zwingendes Verkehrsbedürfnis besteht. Ein Querungsbedürfnis besteht daher im Regelfall ebenso wenig.

Bisher sind keine Gefahrensituationen und gegebenenfalls Unfälle aufgrund der genannten Situation bekannt. Der Senat wird eine Prüfung der Gegenbenheiten, und inwiefern eine Sperrung für den ortsunkundigen Fußverkehr die Verkehrssicherheit erhöht, bei der zuständigen örtlichen Straßenverkehrsbehörde des Bezirksamtes Friedrichshain – Kreuzberg veranlassen.

Gegenwärtig gibt es keine Planungen, einen Zweirichtungsradweg auf der östlichen Seite einzurichten, da dieser ein Interessenkonflikt gegenüber dem Fußverkehr darstellt.

Frage 7:

Welche Anschlussmöglichkeiten sind ab Kynastbrücke auf der Friedrichshainer Seite für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen?

Antwort zu 7:

Zur Verbesserung der Anschlussmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr an der Marktstraße wird sich der Senat im Rahmen der Straßenraumplanung für die Marktstraße und der damit verbundenen Anpassung der Lichtsignalanlage Marktstraße/Kynaststraße auseinandersetzen (Siehe auch Antwort zu Frage 1).

Frage 8:

Gibt es Pläne für die sehr beengte, separate Fußgängerbrücke über die Spree? Ist eine Verbreiterung oder auch Neubau im Zuge der Planungen zur Eisenbrücke vorgesehen?

Antwort zu Frage 8:

Nein.

Frage 9:

Wie kann die Kreuzung Boxhagener Straße/Neue Bahnhofstraße für den Rad- und Fußverkehr sicherer gestaltet werden? Welche Veränderungen sind dort auch im Zuge der Verlegung der Tram-Linie 21 zum Ostkreuz vorgesehen?

Antwort zu 9:

Mit der Verlegung der Straßenbahn von der westlichen Boxhagener Straße in die Holtei-, Sonntagstraße und der direkten Anbindung des nördlichen Bahnhofsvorplatzes können die Straßenbahnanlagen am Knoten Boxhagener Straße/Neue Bahnhofstraße zurückgebaut werden. Konkrete Planungen zur anschließenden Umgestaltung des Knotens liegen gegenwärtig noch nicht vor. Der Senat wird im Zuge der angehenden Planung die Belange zur Förderung des Rad-, Fußverkehrs und Linienbusverkehrs sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit entsprechend den Anforderungen des Berliner Mobilitätsgesetzes intensiv prüfen und berücksichtigen.

Berlin, den 28.06.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz