

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Torsten Hofer (SPD)**

vom 19. August 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. August 2021)

zum Thema:

**Zebrastrifen bzw. Ampel in der Dietzgenstraße auf Höhe Heinrich-Böll-Straße
in Niederschönhausen, Pankow**

und **Antwort** vom 02. September 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Sep. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Torsten Hofer (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/28391
vom 19.08.2021
über Zebrastreifen bzw. Ampel in der Dietzgenstraße auf Höhe Heinrich-Böll-Straße
in Niederschönhausen, Pankow

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

Frage 1:

Wie beurteilt das Land die Querungssituation für Fußgänger/innen über die Dietzgenstraße auf Höhe Heinrich-Böll-Straße (13156 Berlin), wo sich die Straßenbahnhaltestelle der Linie M1 befindet (Fahrtrichtung Niederschönhausen, Schillerstraße bzw. Fahrtrichtung Mitte, Am Kupfergraben)?

Antwort zu 1:

Die Dietzgenstraße weist in diesem Straßenabschnitt neben den beidseitig angelegten Radverkehrsanlagen nur einen ca. 3,50 m breiten Fahrstreifen je Fahrtrichtung auf. Darin liegen auch die Gleise der Straßenbahn. Somit teilen sich der Kraftfahrzeugverkehr und die Straßenbahn einen Fahrstreifen. Dadurch wird die Querung der Dietzgenstraße erleichtert, denn beim Queren in Höhe der Heinrich-Böll-Straße muss der Fußverkehr neben dem Radverkehr nur den aus jeder Fahrtrichtung jeweils einstreifig ankommenden Verkehr beachten. Durch die vorhandenen Lichtzeichenanlagen an der Dietzgenstraße/Platanenstraße - Beuthstraße sowie an der Dietzgenstraße/Schillerstraße - Schönhauser Straße entstehen regelmäßig Lücken im fließenden Verkehr. Ruhender Verkehr ist in diesem Bereich nicht zugelassen und die Sperrpfosten verhindern widerrechtliches Parken auf dem Gehweg. Dies ermöglicht eine gute Sicht auf den von Süden in einer leichten Kurve herannahenden Verkehr, ansonsten hat die Dietzgenstraße einen geradlinigen Verlauf.

Aufgrund einer in diesem Abschnitt gelegenen Kita mit Zugang zur Dietzgenstraße wurde nach einer straßenverkehrsbehördlichen Anordnung im April 2021 erst kürzlich die Geschwindigkeit in der Dietzgenstraße zwischen Platanenstraße und kurz vor dem Altenberger Weg in der Zeit von Mo-Fr 6-18 h auf 30 km/h reduziert. In diesem Regelungsbereich liegt auch die Kreuzung Dietzgenstraße/Heinrich-Böll-Straße - Uhlandstraße, so dass Querende von den mit dieser Regelung verbundenen geringeren Fahrgeschwindigkeiten ebenfalls profitieren.

Frage 2:

Wie hoch ist der Querungsbedarf für Fußgänger/innen an dieser Stelle? Wie lange müssen Fußgänger/innen hier durchschnittlich warten, bis sie sicher über die Straße gehen können? Inwiefern stimmt der Senat der Auffassung zu, dass die Verkehrssituation

- durch Autos, Radverkehr und Straßenbahn sowie
- wegen der Straßenbreite der Dietzgenstraße, des Kurvenverlaufs und
- durch den Abbiegeverkehr an der Uhlandstraße sowie der Heinrich-Böll-Straße

an dieser Stelle für den Fußverkehr sehr unübersichtlich ist?

Frage 5:

Inwieweit wird hier ein Vor-Ort-Termin durchgeführt, um die Querungssituation einschätzen zu können?

Antwort zu 2 und 5:

Es liegen dem Senat keine Daten zum Fußverkehrsaufkommen oder Wartezeiten vor. Im Rahmen von Ortsbesichtigungen wurde anhand des beobachteten Querungsverhalten sowie der örtlichen Gegebenheiten an der Kreuzung Dietzgenstraße/Heinrich-Böll-Straße - Uhlandstraße eine Einschätzung der Situation vorgenommen. Im Ergebnis kann der Auffassung, dass hier eine für den Fußverkehr unübersichtliche Situation vorhanden sei, nicht zugestimmt werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zur Frage 1 verwiesen und ergänzt, dass der Abbiegekehr gemäß § 9 Absatz 3 Satz 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) eine besondere Sorgfaltspflicht hat, was bedeutet, dass der Fußverkehr nicht gefährdet werden darf und - wenn erforderlich - zu warten ist.

Frage 3:

Inwieweit ist hier die Anordnung einer Ampel, eines Zebrastreifens oder einer ähnlichen Querungsverbesserung möglich? Inwieweit wird dies geprüft?

Antwort zu 3:

Nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) dürfen Fußgängerüberwege nicht über Straßen mit Straßenbahnen ohne eigenen Gleiskörper angelegt werden. Auch der Bau einer Mittelinsel oder von Gehwegvorstreckungen ist durch die Lage der Gleise und der vorhandenen Radverkehrsanlagen nicht realisierbar. Hinsichtlich der Anordnung einer Lichtzeichenanlage gibt es derzeit keinen Anhalt dafür, dass der Querungsbedarf zu den für den Bau einer solchen Anlage nötigen Frequentierungen führt.

Frage 4:

Inwieweit ist beabsichtigt, dieses Anliegen zahlreicher Bürger/innen durch die bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz angesiedelte Arbeitsgruppe „Förderung des Fußverkehrs/ Querungshilfen“ prüfen zu lassen?

Antwort zu 4:

Eine Befassung durch die Arbeitsgruppe „Förderung des Fußverkehrs/ Querungshilfen“ ist nicht vorgesehen, da die grundsätzlich realisierbaren Querungshilfen aufgrund der örtlichen Bedingungen in diesem Fall nicht realisierbar sind.

Frage 6:

Wie lange dauert es, bis die Prüfung abgeschlossen ist?

Antwort zu 6:

Die Prüfung ist abgeschlossen.

Berlin, den 02.09.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz