

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Stefan Ziller (GRÜNE)

vom 23. Juni 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. Juni 2022)

zum Thema:

Kaulsdorf - „Galgen“ sicherer machen – für Kinder und alle anderen

und **Antwort** vom 04. Juli 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 06. Juli 2022)

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität,
Verbraucher- und Klimaschutz

Herr Abgeordneter Stefan Ziller (Bündnis 90/Die Grünen)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/12307

vom 23. Juni 2022

über Kaulsdorf - „Galgen“ sicherer machen – für Kinder und alle anderen

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

Frage 1:

Welche Ziele hat der Senat zur Umsetzung des Radverkehrs-Ergänzungsnetzes im Bereich der Kaulsdorfer Brücke und was meint der Senat mit „langfristig“ (Drucksache 19 / 10331)?

Antwort zu 1:

Zielstellung des Senats bei der Umsetzung des Radverkehrs-Ergänzungsnetzes wird zunächst die Gewährleistung von attraktiven Zufahrtsrouten zum S-Bahnhof Kaulsdorf von Norden und Süden sein, da ein großer Teil des Radverkehrs in diesem Bereich Zubringerverkehr zur S-Bahn ist. Erst danach kann angesichts der bekannten Flächenproblematik insbesondere in den Rampenbereichen der vorhandenen Überführung und der großen Schwierigkeiten, mit denen die Schaffung einer gesonderten Radverkehrsunterführung unter den Gleisen bzw. einer gesonderten Radverkehrsbrücke über die Gleise verbunden ist, an eine Verknüpfung der beiden Zufahrtsrouten gedacht werden. „Langfristig“ heißt in diesem Falle, dass ein Termin noch nicht angegeben werden kann, da eine Lösung nur im Rahmen eines erheblichen Grunderwerbs erfordernden Verbreiterung der Zufahrtsrampen zur bestehenden Brücke oder durch Schaffung einer separaten Unter- oder Überführung für den Radverkehr unter den Bahngleisen hindurch

bzw. über die Bahngleise hinweg möglich ist und vermutlich ein Planfeststellungsverfahren für so eine Ingenieurbaumaßnahme erforderlich würde.

Frage 2:

Welche Möglichkeiten gibt es, den Teufelskreis „es wird erst gehandelt, wenn es zu einem Schaden kommt“, zu durchbrechen?

Frage 3:

Welche Rechtsänderung sind bspw. nötig, um das Radfahren bei gegenseitiger Rücksichtnahme auf dem breiten Gehweg zu legalisieren?

Frage 4:

Welche Rechtsänderungen sind bspw. nötig, um auf der Fahrbahn Radstreifen zu gestalten?

Frage 5:

Welche Möglichkeiten gibt es, durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung, durch bauliche Maßnahmen zur Reduktion der Geschwindigkeit oder die Ausweisungen des Teilstücks als Spielstraße, die Sicherheit für Radfahrende im Straßenraum sicher zu gestalten?

Antworten zu 2 bis 5:

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden diese Fragen zusammen beantwortet.

Die Kaulsdorfer Brücke hat beidseitig ca. 2 m breite baulich angelegte Gehwege und eine ca. 10 m breite Fahrbahn, Die Brücke zeichnet sich durch zwei enge Kurven und jeweils zwei Rampen mit entsprechenden Steigungen bzw. Gefällen aus. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist das Überholen auf der Brücke und in den Zufahrtbereichen mittels einer in der Fahrbahnmitte markierten durchgezogenen Fahrstreifenbegrenzung nach Zeichen 295 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) untersagt. Des Weiteren ist im vorgenannten Bereich die innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h ganztägig reduziert worden. Weitere geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, wie die Ausweisung einer „Spielstraße“ (gemeint ist vermutlich ein Verkehrsberuhigter Bereich nach Zeichen 325 StVO), sind infolge der in der zum Hauptstraßennetz gehörenden Heinrich-Grüber-Straße eingebetteten Kaulsdorfer Brücke rechtlich ausgeschlossen.

Die Markierung von sicheren Radverkehrsanlagen ist auf der vorhandenen Fahrbahn nicht möglich. Die Freigabe des Gehweges kann zum Schutz des Fußverkehrs ebenfalls nicht bei einer vorhandenen Breite von nur ca. 2 m und einer darüber hinaus auch nicht ausreichend hohen Brückenbegrenzung als Absturzsicherung des Radverkehrs erfolgen. Die rechtlichen Vorgaben lassen zwar oftmals Spielräume zu, so dass Rechtsänderungen dafür nicht generell erforderlich wären, allerdings lassen die Aneinanderreihung oder sogar die Unterschreitung von

Mindestmaßnahmen sowie vorliegend auch der kurvige Straßenverlauf sowohl formal wie auch faktisch keine andere Entscheidung zu.

Frage 6:

Welche weiteren Möglichkeiten sind vorstellbar die unzureichende Situation der Kaulsdorfer Brücke vor der für 2030 angekündigten Inbetriebnahme des südlichen Zuganges zum S-Bahnsteig zu verbessern?

Antwort zu 6:

Es sind kurzfristig keine Maßnahmen realisierbar. Zu den langfristigen Möglichkeiten s. Antwort auf Frage 1.

Frage 7:

Ist der Beantwortung vonseiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 7:

Nein.

Berlin, den 04.07.2022

In Vertretung
Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz