

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Hendrikje Klein, Kristian Ronneburg, Sebastian Schlüsselburg, Damiano Valgolio und Steffen Zillich (LINKE)

vom 29. Juni 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Juni 2023)

zum Thema:

Verkehrswende für die Bundesstraße 1 in den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg, Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf (V)

und **Antwort** vom 18. Juli 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Juli 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Hendrikje Klein (Die Linke),
Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke),
Herrn Abgeordneten Sebastian Schlüsselburg (Die Linke),
Herrn Abgeordneten Damiano Valgolio (Die Linke) und
Herrn Abgeordneten Steffen Zillich (Die Linke)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/16011
vom 29. Juni 2023

über Verkehrswende für die Bundesstraße 1 in den Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg,
Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf (V)

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 Friedrichshain-Kreuzberg, Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf um Stellungnahmen gebeten. Die übersandten Stellungnahmen sind bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt worden.

Frage 1:

Wie bewertet der Senat die Einhaltung der Verkehrsregeln auf dem Marzahn-Hellersdorfer, Lichtenberger und Friedrichshainer Abschnitt der B1, insbesondere hinsichtlich der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Einhaltung des Verbots der Nutzung von Mobiltelefonen am Steuer, der Einhaltung der Vorrang-Regeln und der vorgeschriebenen Geschwindigkeit beim Abbiegen?

Antwort zu 1:

Die für den in der Fragestellung genannten Bereich der Bundesstraße 1 (B 1) polizeilich registrierten Verkehrsordnungswidrigkeiten sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Straße / Verstoß	Jahr / Anzahl				
	2020	2021	2022	2023*	gesamt
Alt-Mahlsdorf	2020	2021	2022	2023*	gesamt
Geschwindigkeits- verstöße	16	28	38	4	86
Handynutzung	7	4	4	1	16
Vorrangverstöße	2	1	2	1	6
Alt-Kaulsdorf	2020	2021	2022	2023*	gesamt
Geschwindigkeits- verstöße	121	6	91	0	218
Handynutzung	389	543	458	161	1.551
Vorrangverstöße	715	652	702	286	2.355
Alt-Biesdorf	2020	2021	2022	2023*	gesamt
Geschwindigkeits- verstöße	357	971	841	165	2.334
Handynutzung	22	27	27	7	83
Vorrangverstöße	38	16	20	12	86
Alt Friedrichsfelde	2020	2021	2022	2023*	gesamt
Geschwindigkeits- verstöße	482	79	213	99	873
Handynutzung	29	45	33	8	115
Vorrangverstöße	0	3	1	0	4
Frankfurter Allee	2020	2021	2022	2023*	gesamt
Geschwindigkeits- verstöße	20.010	12.917	7.228	3.508	43.663
Handynutzung	159	140	130	19	448
Vorrangverstöße	1.632	1.807	4.055	1.078	8.572
Karl-Marx-Allee	2020	2021	2022	2023*	gesamt
Geschwindigkeits- verstöße	558	328	305	83	1.274
Handynutzung	69	86	51	12	218
Vorrangverstöße	104	117	53	36	310

Stand: 30. Mai 2023

*bis 30. April 2023

Bei der östlichen B 1 handelt es sich um eine Hauptverkehrsstraße, die auf knapp 14 Kilometern für den Fahrzeugverkehr aus dem östlichen Berliner Umland sowie aus den östlichen Stadtbezirken Berlins eine wesentliche Verkehrstangente darstellt.

Die Normakzeptanz unterliegt verschiedenen Einflüssen wie Wochentagen, Uhrzeiten und den örtlich wechselnden Gegebenheiten, die insbesondere durch temporäre Baustellen und das Verkehrsaufkommen geprägt sind und kann demnach von der Polizei Berlin nicht pauschal bewertet werden.

Frage 2:

Welche Maßnahmen hat der Senat zur besseren Einhaltung der Verkehrsregeln auf dem Marzahn-Hellersdorfer, Lichtenberger und Friedrichshainer Abschnitt der B1 veranlasst und wie bewertet der Senat die Möglichkeiten der konsequenten Durchsetzung der Maßnahmen?

Antwort zu 2:

Die Anzahl der im o. g. Bereich durchgeführten polizeilichen Kontrollen mit den jeweiligen Überwachungsschwerpunkten wurde im gesamten Streckenverlauf der B 1 zusammengefasst und ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Überwachungsschwerpunkt / Jahr	2020	2021	2022	2023*
Abbiegen	22	21	9	9
Alkohol/Drogen/berauschende Mittel	8	9	3	1
Elektrokleinstfahrzeuge	1	1	0	0
Fehlverhalten von / ggü. Radfahrenden	14	15	15	6
Handyverstöße	0	5	8	4
Rotlichtverstöße	7	15	9	2
Technische Mängel	9	10	11	0
Grünpfeil-Regelung	0	0	3	0
Gurtpflicht	3	3	1	0
Personen- / Güter- / Gefahrgutverkehr	2	1	0	0
Omnibusverkehr	3	6	3	0
Vorfahrtregelung (Z 205)	0	1	0	0
gesamt	69	87	62	22

Verkehrsüberwachung Stand: 21. Juni 2023

Geschwindigkeitsüberwachung Stand: 6. Juni 2023

*bis 30. April 2023

Frage 3:

Ab welchem Grad der Regelverstöße bei der Führung von Kraftfahrzeugen hält der Senat es für angemessen, zusätzliche Maßnahmen zum Schutz der Fußgänger*innen und Radfahrenden zu ergreifen und wie sollen diese Maßnahmen ausgestaltet und kontrolliert werden?

Antwort zu 3:

Grundsätzlich gibt der Gesetz- bzw. Ordnungsgeber vor, wie der Verkehr ergänzend zu den allgemeinen Verkehrsvorschriften mit Verkehrszeichen und -einrichtungen zu regeln und / oder zu lenken ist. Darüber hinaus erstellt die zuständige Senatsverwaltung Leitfäden und Ausführungsvorschriften, die den zuständigen Behörden als standardisierte Handlungsvorgaben dienen.

Sofern die bestehende Verkehrsregelung im Einzelfall nicht ausreichend erscheint, wird geprüft, ob und ggf. welche Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit nötig sind. Dies kann auch die Prüfung umfassen, ob eine Verbesserung durch verkehrstechnische oder bauliche Maßnahmen zu erreichen ist.

Die Kontrolle der angeordneten Maßnahmen muss grundsätzlich durch die Behörde erfolgen, die den Verwaltungsakt angeordnet hat. Durch Dienstkräfte der Polizei Berlin kann im Einzelfall eine Überprüfung erfolgen.

Frage 4:

Auf welchen Teilstücken des Marzahn-Hellersdorfer, Lichtenberger und Friedrichshainer Abschnitts der B1 existieren Radwege und wo sind diese Radwege auf Grund ihres baulichen Zustands nicht benutzungspflichtig?

Antwort zu 4:

Südseite bzw. stadtauswärtige Fahrtrichtung (nach Osten): Radwege existieren zwischen dem Strausberger Platz und der Alfredstraße, wobei es sich überwiegend um bauliche Radwege handelt und im Bereich der Kreuzung Straße der Pariser Kommune sowie zwischen Niederbarnimstraße und Muggelstraße geschützte Radfahrstreifen vorhanden sind. Ab Alfredstraße wird der Radverkehr auf einem Bussonderfahrstreifen und einem kurzen Radfahrstreifen bis kurz vor die Rosenfelder Straße geführt. Von der Rosenfelder Straße bis kurz vor die Straße Am Tierpark folgt wieder ein baulicher Radweg, der in schlechtem baulichen Zustand und nicht benutzungspflichtig ist. Über den Knotenpunkt Am Tierpark wird der Radverkehr auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt, an den sich hinter dem Knotenpunkt ein kurzer Bussonderfahrstreifenabschnitt und ein teilweise geschützter Radfahrstreifen bis zur Radwegauffahrt auf Höhe des Bildungs- und Verwaltungszentrums anschließt. Der am Bildungs- und Verwaltungszentrum beginnende bauliche Radweg geht unter der Brücke der Gensinger Straße in einen gemeinsamen Geh- und Radweg über, der sich – unterbrochen durch kurze Radwegabschnitte beiderseits der Lichtsignalanlage am Grabensprung - bis kurz hinter die Biesdorfer Kirche fortsetzt. Von dort an existieren bauliche oder im Seitenraum markierte Radwege (mit Ausnahme einer kurzen Engstelle ca. 30 Meter vor

der Köpenicker Straße mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg) bis zur Zufahrt zum Möbelzentrum kurz vor der Landesgrenze; hier wird der Radverkehr in Richtung Osten über die Lichtsignalanlage auf die Nordseite geführt, da jenseits der Landesgrenze nur auf der Nordseite der B 1 / B 5 ein Geh- und Radweg existiert.

Nordseite bzw. stadteinwärtige Fahrtrichtung (nach Westen): Bauliche oder im Seitenraum markierte Radwege existieren zwischen der Landesgrenze (auf den ersten 200 Meter teilweise noch gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr) und der Neuenhagener Straße. Es schließt sich ein verkehrsberuhigter Bereich (mit der Funktion einer Nebenfahrbahn) bis zur Zufahrt zum Vivantes-Klinikum Kaulsdorf an, der beiderseits des signalisierten Knotenpunkts Am Kornfeld in kurze Radwege übergeht. Von der Zufahrt zum Vivantes-Klinikum Kaulsdorf bis zur Dorfstraße schließen sich überwiegend im Seitenraum markierte Radwege an, von der Dorfstraße bis ca. 20 Meter hinter Blumberger Damm folgen baulich vom Gehweg getrennte Radwege. Von dort bis ca. 50 Meter hinter Mozartstraße folgt eine mehrfach wechselnde, aber durchgängige Führung über relativ breite Schutzstreifen, Radfahrstreifen und kurze Radwegabschnitte. Von ca. 50 Meter hinter Mozartstraße bis ca. 50 Meter hinter dem Kreuzungsbereich Am Tierpark wird der Radverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt, wobei im Bereich der Straßenrampen zur Gensinger Straße ein zusätzlicher Radweg unter der Brücke der Gensinger Straße neben der Fahrbahn gebaut worden ist (zweimaliges Queren der Straßenrampen zum Erreichen dieses Radwegs erforderlich). Von ca. 50 Meter hinter der Straße Am Tierpark bis ca. 20 Meter hinter der Einmündung Rosenfelder Straße folgt ein relativ breiter Schutzstreifen, dann bis zur Hubertusstraße ein Bussonderfahrstreifen (für Radverkehr zwischen Gudrunstraße und Monimboplatz ist zusätzlich der Gehweg der Lichtenberger Brücke freigegeben). Bauliche Radwege schließen sich dann zwischen Hubertusstraße und Möllendorffstraße an. Im Bereich der Ring-Center (Möllendorffstraße-Pettenkoferstraße) ist ein Radfahrstreifen markiert. Von Pettenkoferstraße bis kurz hinter Voigtstraße folgt ein baulicher Radweg, dann zwischen der Nachtbushaltestelle am U-Bahnhof Samariterstraße und der Proskauer Straße ein geschützter Radfahrstreifen. Von der Proskauer Straße bis zum Strausberger Platz schließen sich bauliche Radwege an; ausgenommen ist der Bereich der Kreuzung Straße der Pariser Kommune, wo beiderseits der signalisierten Radverkehrsfurt geschützte Radfahrstreifen vorhanden sind, und die vom Radverkehr auf einem Schutzstreifen mitgenutzte Nebenfahrbahn zwischen Ludwig-Pick-Straße und Fritz-Schiff-Weg.

Die Anordnung der Benutzungspflicht für straßenbegleitende Radwege hängt in der Regel nicht ausschließlich und oft auch nur in geringem Maße vom baulichen Zustand der Radwege ab. Maßgeblich ist hier die Gesamteinschätzung der Gefahrenlage für jeden einzelnen Straßenabschnitt durch die Straßenverkehrsbehörden, deren genaue Beweggründe sich für einen sehr langen Straßenzug nicht kurzfristig rekonstruieren lassen. Daher lässt sich der zweite Teil der Frage zum Zusammenhang zwischen baulichem Zustand und Benutzungspflicht nicht im Rahmen dieser Anfrage beantworten.

Frage 5:

Welche Teilstücke entsprechen den Qualitätsstandards des Mobilitätsgesetzes und dessen Konkretisierung im Radverkehrsplan?

Antwort zu 5:

Den Qualitätsstandards des Mobilitätsgesetzes und deren Konkretisierung im Radverkehrsplan entsprechen bisher nur wenige in den letzten Jahren erneuerte Teilabschnitte. Dazu gehören die meisten neugebauten Radwegabschnitte der an Karl-Marx-Allee sowie die geschützten Radfahrstreifen-Abschnitte östlich Niederbarnimstraße - Proskauer Straße bzw. auf der Südseite Alt-Friedrichsfelde. Sowohl westlich der Warschauer Straße – Petersburger Straße (Frankfurter Tor) als auch östlich davon gibt es aber auch noch einzelne nicht oder in früheren Jahren zu schmal oder uneben ausgebaute Abschnitte; im Lichtenberger und Marzahn-Hellersdorfer Abschnitt gibt es nahezu keine in den letzten Jahren nach den Qualitätsstandards des Mobilitätsgesetzes ausgebauten Radwegabschnitte.

Frage 6:

Welcher Verbesserungsbedarf besteht in jenen Teilstücken, die den Qualitätsstandards des Mobilitätsgesetzes und dessen Konkretisierung im Radverkehrsplan nicht entsprechen (Bitte für jedes Teilstück einzeln angeben)?

Antwort zu 6:

Wegen der Vielzahl der unterschiedlichen Teilstücke, die in der Antwort zu 4. nur stark vereinfachend dargestellt werden konnten, lässt sich im Rahmen einer Schriftlichen Anfrage nicht für jedes Teilstück einzeln angeben, welche Verbesserungen nötig und welche möglich wären. Hierzu bedürfte es einer eingehenden planerischen Betrachtung der Möglichkeiten in dem betreffenden Teilabschnitt und deren detaillierter Bewertung.

Frage 7:

Wie bewertet der Senat den Zustand der Radwege auf dem Marzahn-Hellersdorfer, Lichtenberger und Friedrichshainer Abschnitt der B1?

Antwort zu 7:

Der Zustand ist naturgemäß sehr unterschiedlich. Tendenziell sind die noch aus DDR-Zeiten stammenden Beton-Beläge sowie die nach den damaligen Regelwerken unvollkommen oder schlecht ausgeführten Bordabsenkungen die problematischsten Teilstücke. Im Detail gibt es aber auch hier große Unterschiede. Die mit Betonsteinen in den 1990er Jahren gebauten Radwege sind meist großflächig in sehr schlechtem Zustand und lassen sich nicht mehr im Rahmen der laufenden Instandhaltung, sondern nur durch abschnittsweise Sanierung im Rahmen einer sorgfältigen Überplanung der betroffenen Bereiche nachhaltig verbessern.

Frage 8:

Welche Sanierungs- und Neubaumaßnahmen der Radwege auf dem Marzahn-Hellersdorfer, Lichtenberger und Friedrichshainer Abschnitt der B1 wurden seit Inkrafttreten des Mobilitätsgesetzes durchgeführt (Bitte aufschlüsseln nach einzelnen Maßnahmen unter Angabe des jeweiligen Teilstücks, dem Datum der Fertigstellung und den Kosten)?

Antwort zu 8:

Nach Angaben des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg, der GB infraVelo und Unterlagen der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung wurden seit 2018 die folgenden Sanierungs- bzw. Ausbauprojekte zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durchgeführt (genaue Fertigstellungsdaten sind nicht verfügbar, das angegebene Jahr steht für den Abschluss der wesentlichen Projektinhalte):

- 2018: Sanierung des Radwegs Karl-Marx-Allee Nordseite zwischen Frankfurter Allee und Kosmos-Kino (Kosten ca. 164.000,00 €)
- 2018: Sanierung des Radwegs Karl-Marx-Allee Südseite zwischen Frankfurter Allee und Kosmos-Kino (Kosten ca. 107.000,00 €)
- 2018: Sanierung des Radwegs in der Frankfurter Allee von Frankfurter Allee Nr. 15 bis kurz vor Frankfurter Tor (Kosten ca. 90.000 €)
- 2018: Sanierung des Radwegs in der Frankfurter Allee von Proskauer Straße bis Frankfurter Allee Nr. 15 (Kosten ca. 60.000 €)
- 2020: Markierung von Radfahrstreifen (teilweise geschützt) in der Straße Alt-Friedrichsfelde zwischen Am Tierpark und Radwegauffahrt auf Höhe des Bildungs- und Verwaltungszentrums (Kosten ca. 247.000 €)
- 2021: Karl-Marx-Allee zwischen Kosmos-Kino und Straße der Pariser Kommune (Kosten ca. 170.000 €)
- 2022 Frankfurter Allee zwischen Frankfurter Tor und Müggelstraße (Kosten ca. 215.000 €)
- 2022: Frankfurter Allee stadteinwärts zwischen Voigtstr. und Proskauer Str. (Kosten ca. 325.000,00 €)
- 2022: Grüneinfärbung von Radverkehrsanlagen in der Straße Alt-Biesdorf auf der Nordseite zwischen Oberfeldstraße und Braunsdorfstraße (Kosten ca. 56.500 €)
- 2022: Karl-Marx-Allee vor und nach dem Knoten Straße der Pariser Kommune (Kosten ca. 95.000 €)
- 2023: Karl-Marx-Allee zwischen Lebuser Straße und Straße der Pariser Kommune (Kosten ca. 440.000 €)

Zusätzlich kann es im Seitenraum kleinere Instandhaltungsmaßnahmen der Bezirksämter gegeben haben, bei denen auch ganz kurze Radwegabschnitte miterneuert worden sind; hierzu konnten die Bezirksämter keine genaueren Angaben liefern.

Frage 9:

Welche Sanierungs- und Neubaumaßnahmen für Radwege werden auf dem Lichtenberger und Friedrichshainer Abschnitt der B1 derzeit geplant (Bitte aufschlüsseln nach einzelnen Maßnahmen unter Angabe des Teilstücks, dem Datum der geplanten Fertigstellung und den erwarteten Kosten)?

Antwort zu 9:

Zur Frage geplanter Sanierungs- und Neubaumaßnahmen liegen für Marzahn-Hellersdorf und Friedrichshain-Kreuzberg Antworten der Bezirksämter vor; beide geben an, dass keine Sanierungs- oder Neubaumaßnahmen für Radwege geplant sind. Auch seitens der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung sind mit Ausnahme der Nordseite der Frankfurter Allee zwischen Möllendorffstraße und Ringbahn sowie der Südseite der Straße Alt-Friedrichsfelde (Rosenfelder Straße bis kurz vor Am Tierpark), wo die Planungen in Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt Lichtenberg gerade erst beginnen sollen und daher noch keine Zeit- oder Kostenangaben möglich sind, keine entsprechenden Vorhaben geplant.

Frage 10:

Wann wird der vollständige Ausbau der Radwege auf dem Marzahn-Hellersdorfer, Lichtenberger und Friedrichshainer Abschnitt der B1 entsprechend den Qualitätsstandards des Mobilitätsgesetzes und des Radverkehrsplans abgeschlossen sein?

Antwort zu 10:

Belastbare Angaben zu Fertigstellungszeitpunkten sind derzeit nicht möglich.

Frage 11:

Welche Priorisierung erfahren die Marzahn-Hellersdorfer, Lichtenberger und Friedrichshainer Abschnitte der B1 als Teil des Vorrangnetzes im Berliner Radverkehrsnetz?

Antwort zu 11:

Der Straßenzug ist von der Bezirksgrenze zu Mitte bis zum Biesdorfer Friedhofsweg hin Teil des Radvorrangnetzes nach Radverkehrsplan. Vom Biesdorfer Friedhofsweg bis zur Landesgrenze ist er Teil des Ergänzungsnetzes. Wegen der großen Länge des Radvorrangnetzes und des für die entsprechenden Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsanlagen erforderlichen, aber kaum vorhandenen Personals bei den bezirklichen Straßen- und Grünflächenämtern, kann die mit der Einstufung im Rahmen der Festlegung des Radverkehrsnetzes verbundene Priorisierung derzeit noch nicht in konkrete Baumaßnahmen umgesetzt werden.

Frage 12:

Welche Faktoren hemmen nach Einschätzung des Senats einen zügigen Ausbau der Radwege auf dem Marzahn-Hellersdorfer, Lichtenberger und Friedrichshainer Abschnitten der B1 zur Erreichung der Qualitätsstandards des Mobilitätsgesetzes und des Radverkehrsplans?

Antwort zu 12:

Siehe Antworten zu Frage 6, 7, 10 und 11.

Frage 13:

An welchen Kreuzungen auf dem Marzahn-Hellersdorfer, Lichtenberger und Friedrichshainer Abschnitt der B1 fehlen nach Einschätzung des Senats Querungsmöglichkeiten für Radfahrende?

Antwort zu 13:

Querungsmöglichkeiten fehlen insbesondere an der Koppenstraße (Nachrüstung im Rahmen der laufenden Radwegeausbaumaßnahme vorgesehen), am Fritz-Schiff-Weg, an der Magdalenen- oder Alfredstraße, im Bereich des Fußgängertunnels am U-Bahnhof Lichtenberg, an der Rosenfelder Straße, an der Fußgängerbrücke in Verlängerung der Robert-Uhrig-Straße, am östlichen Tunnelausgang Alt-Friedrichsfelde (z. B. im Bereich der Bushaltestelle „Bildungs- und Verwaltungszentrum“), an der Lötschbergstraße-Mozartstraße und an der Walsheimer Straße in Biesdorf, an der Adolfstraße und am Finkenwalder Weg in Kaulsdorf sowie am Frettchenweg, an der Gielsdorfer Straße und an der Theodorstraße in Mahlsdorf.

Frage 14:

Sieht der Senat andere wirkungsvolle Maßnahmen abseits der Einrichtung von Querungsmöglichkeiten für Radfahrende, um die daraus resultierenden Konflikte zwischen Radfahrenden und Fußgänger: innen zu reduzieren und die Verkehrssicherheit für beide Seiten zu erhöhen?

Antwort zu 14:

Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr lassen sich insbesondere auch durch die Herstellung getrennter Rad- und Gehwege oder Radfahrstreifen mit angemessener Breite verringern.

Frage 15:

Wie bewertet der Senat den Zustand der Gehwege auf dem Marzahn-Hellersdorfer, Lichtenberger und Friedrichshainer Abschnitt der B1?

Antwort zu 15:

Der Zustand der Gehwege variiert entsprechend den unterschiedlichen Entstehungszeiten bzw. des unterschiedlichen Alters der vorhandenen Beläge in den verschiedenen Abschnitten stark, ist aber in der Regel in einem verkehrssicheren Zustand.

Frage 16:

Welche Sanierungs- und Neubaumaßnahmen der Gehwege auf dem Marzahn-Hellersdorfer, Lichtenberger und Friedrichshainer Abschnitt der B1 wurden seit Inkrafttreten des Mobilitätsgesetzes durchgeführt (Bitte aufschlüsseln nach einzelnen Maßnahmen unter Angabe des jeweiligen Teilstücks, dem Datum der Fertigstellung und den Kosten)?

Antwort zu 16:

Dem Senat sind keine entsprechenden Gehweg-Sanierungs- oder Neubau-Maßnahmen größeren Umfangs bekannt.

Nach Angaben des Bezirksamts Marzahn-Hellersdorf wurden nur Kleinstsanierungen und Unterhaltungsmaßnahmen auf den Gehwegen in Marzahn-Hellersdorf durchgeführt.

Frage 17:

Welche Sanierungs- und Neubaumaßnahmen der Gehwege auf dem Marzahn-Hellersdorfer, Lichtenberger und Friedrichshainer Abschnitt der B1 sind geplant (Bitte aufschlüsseln nach einzelnen Maßnahmen unter Angabe des jeweiligen Teilstücks, dem Datum der geplanten Fertigstellung und den erwarteten Kosten)?

Antwort zu 17:

Dem Senat sind keine entsprechenden Gehweg-Sanierungs- oder Neubau-Maßnahmen bekannt.

Frage 18:

Wurde der Bedarf für zusätzliche Fußgängerquerungen auf dem Marzahn-Hellersdorfer, Lichtenberger und Friedrichshainer Abschnitt der B1 geprüft? Wenn ja: Für welche Orte und mit welchem Ergebnis? Wenn nein: Ist eine solche Prüfung geplant?

Antwort zu 18:

In der von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt geleiteten Arbeitsgruppe „Förderung des Fußverkehrs/ Querungshilfen“ wurde bislang kein Standort entlang der B1 für eine Querungshilfe für Fußgängerinnen und Fußgänger geprüft. Auch ein grundsätzlicher Bedarf für Fußgängerquerungen in diesem Straßenabschnitt wurde bislang nicht geprüft. Die Einrichtung von Fußgängerüberwegen schließt sich auf der B1 ohnehin aus, da die

B1 mehrere Fahrspuren pro Fahrtrichtung aufweist, was ein eindeutiges Ausschlusskriterium für die Anlage von Fußgängerüberwegen ist.

Auch das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg sieht im Ergebnis eigener Prüfungen keine zusätzlichen Fußgängerquerungsstellen vor. Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf gibt an, dass solche Prüfungen anlassbezogen immer wieder erfolgen, ohne dass von Ergebnissen berichtet wird.

Berlin, den 18.07.2023

In Vertretung
Britta Behrendt
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt