

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Tamara Lüdke (SPD)

vom 20. Februar 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Februar 2024)

zum Thema:

Weniger Durchgangsverkehr, mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität im Kaskelkiez! Wie läuft die Umsetzung?

und **Antwort** vom 6. März 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. März 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frau Abgeordnete Tamara Lüdke (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/18347
vom 20. Februar 2024
über Weniger Durchgangsverkehr, mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität im Kaskelkiez! Wie läuft die Umsetzung?

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 das Bezirksamt Lichtenberg von Berlin um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Vorbemerkung der Abgeordneten:

Im Dezember 2023 hat das Bezirksamt Lichtenberg mit einem Poller die Stadthausstraße in Lichtenberg teilgesperrt. Damit setzte die Behörde einen Teil des „Einwohner*innenantrag: Kaskelkiez für Menschen statt Durchgangsverkehr“ (DS/0311/IX) um, der von der Bezirksverordnetenversammlung Lichtenberg beschlossen und im Vorfeld vom Kaskel-Kiezblock mit 1.420 gesammelten Unterschriften eingebracht wurde.

Laut Machbarkeitsstudie ist die Straßensperrung die wirkungsvollste Maßnahme, um den Kfz-Durchgangsverkehr dauerhaft einzudämmen und damit den Verkehr im Kaskelkiez zu beruhigen.

Frage 1:

Wie bewertet der Senat die Maßnahme der Teileinziehung zur Verkehrsberuhigung im Kaskelkiez?

Antwort zu 1:

Der Senat sieht keine Veranlassung in der Zuständigkeit des Bezirks erfolgende Maßnahmen zu bewerten.

Frage 2:

In der Bezirksverordnetenversammlung Lichtenberg wurde am 20.10.2022 der „Einwohner*innenantrag: Kaskelkiez für Menschen statt Durchgangsverkehr“ (DS/0311/IX) beschlossen und damit das Bezirksamt ersucht, vier wesentliche Punkte zur Verkehrsberuhigung im gesamten Kiez umzusetzen:

- a) Laut Nr. 1 des Beschlusses soll der Kfz-Durchgangsverkehr im Kaskelkiez mit schnell umsetzbaren Mitteln (z.B. mit einem Kfz-Verkehr-Filter in der Stadthausstraße) innerhalb des nächsten halben Jahres gänzlich verhindert werden. Die Einweihung des Pollers in der Stadthausstraße erfolgte am 19. Dezember 2023. Seit seiner Installation wurde der Poller mehrmals von Autofahrenden mit Hilfe eines Werkzeugschlüssels abgebaut oder auch aggressiv weggetreten. Im Januar 2024 wurde das Loch des Pollers laut Meldung im Tagesspiegel mit Beton zugegossen. Nun gibt es anstelle eines Pollers Absperrungen. Auch diese wurden zum Teil mehrmals täglich von Autofahrenden zur Seite geräumt.
 - i. Hat der Senat Kenntnis über diese Vorgänge? Bewertet der Senat die Umsetzung der Verkehrsberuhigung an dieser Stelle durch den mobilen Poller als zielführend?
 - ii. Wird geplant das zugegossene Loch des Pollers wieder nutzbar zu machen? Wenn ja, wie soll gewährleistet werden, dass der Poller nicht erneut zweckbeschädigt wird? Wenn nein, was wird stattdessen geplant, um den ursprünglichen Zweck der Verkehrsberuhigung angemessen umzusetzen?
 - iii. Welche Alternativen zur bisherigen Umsetzung hält der Senat für möglich, um den Beschluss für einen Modalen Filter umzusetzen?
 - iv. Wie werden die Verkehrsverstöße der Autofahrenden verfolgt und was wird unternommen, um künftige Delikte zu verhindern?
 - v. Wann werden die notwendigen Verkehrszeichen, die auf die Teilspernung der Straße hinweisen und wichtig für die Sicherheit des fließenden Verkehrs sind, angebracht?
- b) Laut Nr. 2 des Beschlusses soll der gesamte Kaskelkiez als verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße) ausgewiesen werden.
 - i. Wie bewertet der Senat diesen Beschluss?
 - ii. Ist der Bezirk hierzu im Austausch mit der Senatsverwaltung? Welche Ergebnisse wurden bisher erzielt und wann ist mit einer Umsetzung der Maßnahme zu rechnen?
- c) Laut Nr. 3 des Beschlusses sollen zur Vermeidung einer Verlagerung der Kfz-Schleichwege auf die Nöldnerstraße und zur Erhöhung der Schulwegsicherheit dort eine Tempo 30 Zone sowie weitere geeignete Maßnahmen, wie eine Umweltverbundspur, bei den zuständigen Stellen beantragt werden.
 - i. Wie bewertet der Senat diese Maßnahmen?
 - ii. Wurden die aufgezählten Maßnahmen bereits bei den zuständigen Stellen beantragt?
 - iii. Welche weiteren geeigneten Möglichkeiten wurden geprüft, um Tempolimits einzuhalten? Welche sind geplant?
- d) Laut Nr. 4 des Beschlusses soll ein unter Bürger*innen-Beteiligung erarbeitetes Gesamtkonzept für das Kaskel- und Weitlingkiez sowie die Rummelsburger Bucht zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität (auch unter Berücksichtigung des ruhenden Verkehrs) und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit innerhalb der nächsten zwei Jahre umgesetzt werden.
 - i. Aus welchen Mitteln ist geplant die Bürger*innenbeteiligung zu finanzieren? In welchem Umfang sind Mittel veranschlagt?
 - ii. Welche Stelle im Bezirksamt ist für die Umsetzung der Beteiligung zuständig?
- e) Zudem wird das Bezirksamt Lichtenberg ersucht, regelmäßig über den Fortgang der Entwicklung und Umsetzung zum Durchgangsverkehr im Kaskelkiez zu berichten.
 - i. Wann und in welchen Zeitabständen ist mit den Berichten zu rechnen?

ii. Wo und in welcher Form wird die Anwohnerschaft darüber informiert?

Antwort zu 2:

a i) Die Maßnahme und damit auch die Art der Umsetzung liegt in der Verantwortung des Bezirks. Im Übrigen wird auf die Antwort auf Frage 1 verwiesen.

Der Bezirk teilt ergänzend mit:

„Die Bodenhülse des Pollers wurde zwischenzeitlich mit Beton ausgegossen (Vandalismus). Dies wurde behoben. (...) Der Poller, der dem Zweck dient, den der Kfz-Durchgangsverkehr zu unterbinden, ist ein herausnehmbarer Poller, damit Rettungs- und Einsatzfahrzeuge, Fahrzeuge der Polizei etc. bei Notfall ihn entfernen und die Stadthausstraße durchfahren können.“

a ii) Der Bezirk teilt hierzu mit:

„Der Poller wurde wieder nutzbar gemacht. Ferner ist es allgemein bekannt, dass Vandalismus, Beschädigungen und Diebstähle bedauerlicherweise nicht unterbunden werden können. Das Bezirksamt Lichtenberg verurteilt derartige Sachbeschädigungen, Ordnungswidrigkeit bzw. Straftaten generell.“

a iii) In Frage kämen alternativ versenkbare Poller, die stabilerer Bauart sind.

a iv) Im Rahmen der Verkehrsüberwachungsmaßnahmen des zuständigen Polizeiabschnitts (A 34) wird auch die in Rede stehende Örtlichkeit zur Durchsetzung des Durchfahrtverbots berücksichtigt. Der in der Stadthausstraße aufgestellte Poller wurde im Zuge eines Unfallgeschehens am 21. Dezember 2023 beschädigt und musste durch den Straßenbaulastträger entfernt werden. Auf Anordnung des Straßenbaulastträgers wurde der Poller am 26. Januar 2024 wieder aufgestellt. Zusätzlich wurden daneben beidseitig auf dem Gehweg Poller aufgestellt, um ein Befahren desselben zukünftig zu verhindern. Darüber hinaus liegen dem Senat keine Erkenntnisse im Sinne der Fragestellung vor.

a v) Der Bezirk teilt hierzu mit:

„Verkehrszeichen können nicht per se zur Verkehrssicherheit beitragen und sicherheitsgefährdendes Fehlverhalten im Verkehr unterbinden. Die Beschaffung eines Vorwegweisers in der Marktstraße wurden in der 7. Kalenderwoche beauftragt. Die Aufstellung wird voraussichtlich in der KW11 erfolgen.“

b i) Die Entscheidung für straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen im Nebennetz liegt in der Zuständigkeit des Bezirks. Im Übrigen wird auf die Antwort auf Frage 1 verwiesen.

b ii) Das Bezirksamt Lichtenberg ist diesbezüglich im Austausch mit der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt. Für eine Bewertung ist aus Sicht des Senats eine ergänzende Verkehrsuntersuchung notwendig.

c i-iii) Aus Verkehrssicherheitsgründen, u.a. wegen eines weiteren Schulzugangs und einem neuen Spielplatz, wurde im Jahr 2022 durch den Senat in der Nöldnerstraße östlich der Karlshorster Straße (Höhe der Hausnummer 14) bis zur Schlichtallee/Lückstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 angeordnet. Die Umsetzung dieser Anordnung durch den Bezirk steht noch aus, was auch auf eine längere Baustellensituation in dieser Straße zurückzuführen ist. Die Straße gehört zum übergeordneten Straßennetz, daher scheidet im Übrigen aus formalen Gründen die Einrichtung einer 30-km/h-Zone aus. Die Einrichtung einer „Umweltverbundspur“ ist in der geltenden Straßenverkehrs-Ordnung nicht geregelt.

d i) Eine Beantragung von Mitteln zur Verkehrsberuhigung des Weitlingkiezes des Bezirksamts Lichtenberg einschließlich einer darin enthaltenen Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern., im Zuge der auftragsweisen Bewirtschaftung, wurde vom Senat abschlägig beschieden, da die hierfür zur Verfügung stehenden Mittel nicht auskömmlich sind.

d ii) Der Bezirk teilt hierzu mit:

„Lichtenberger Anlaufstelle für Bürger:innenbeteiligung.“

e i) Der Bezirk teilt hierzu mit, dass aufgrund der Tatsache, dass der Poller in der Stadthausstraße mehrfach entwendet wurde, noch keine Gewöhnungsphase der Verkehrsteilnehmenden eintreten konnte, sodass zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Untersuchungen eingeleitet wurden, über welche berichtet werden kann. Der Bezirk hat keine Aussage dazu getroffen, wann er entsprechende Untersuchungen einleiten wird.

e ii) Der Bezirk teilt hierzu mit:

„Über Pressemitteilungen (diese können über folgenden Link abonniert werden: <https://www.berlin.de/ba-lichtenberg/aktuelles/pressemitteilungen>), in BVV-Gremien, über Multiplikator:innen wie Bezirksverordnete, Abgeordnete, in Gesprächen Vor-Ort mit Anwohner:innen, Gewerbetreibenden und Interessierten. Die Wirtschaftsförderung wird zusätzlich gebeten, die Gewerbetreibenden angemessen zu informieren.“

Frage 3:

Der Standort des Pollers befindet sich gleich neben der Einfahrt zum Firmengelände der Hemprich Motorgeräte GmbH (Nöldnerstraße 21). Zu den direkten Vertragspartnern des Gewerbes zählen verschiedene Grünflächenämtern, den Berliner Wasserbetrieben sowie den Feuerwehren im Land Berlin. Sie sind darauf angewiesen, Großgeräte auch kurzfristig auszuleihen. Aufgrund des Pollers ist das Rangieren der Geräte nach Aussage des Betriebs schwierig bis unmöglich.

Wie bewertet der Senat zum Zwecke der Be- und Entladung von LKWs sowie zum Rangierbetrieb:

- a) die Ausstellung einer dauerhaften Ausnahmegenehmigung zur Öffnung des Pollers?
- b) die Möglichkeit, den Poller dauerhaft nach Norden zu verschieben?

Antwort zu 3:

- a) Aus Sicht des Senates ist die Ver- und Entsorgung von Unternehmen sicherzustellen.
- b) Entsprechende Abstimmungen zur räumlichen Lokalisierung von Maßnahmen sind mit dem Bezirk zu führen. Im Übrigen wird auf die Antwort auf Frage 1 verwiesen.

Frage 4:

Die engen und oft zugeparkten Straßen im Kaskelkiez bieten oft Gefahrenquellen durch Uneinsichtigkeit und waren bislang problematisch für Lieferungen mit großen LKWs.

- a) An welchen Kreuzungen gibt es Sichtbeschränkungen?
- b) Welche Kreuzungen im Kiez werden als gefährlich eingestuft?
- c) Wurde eine Verlagerung von Liefer- und Kundenverkehr vor der Teileinziehung geprüft?
- d) Welche Kenntnisse hat der Senat dazu, ob im Kaskelkiez speziell ausgewiesene Lieferzonen geplant sind, um hier den Lieferbedürfnissen der Gewerbetreibenden gerecht zu werden?
- e) Wurde eine Parkraumbewirtschaftung im Kaskelkiez bereits geprüft? Falls ja, wann und mit welchem Ergebnis? Bewertet der Senat die Ergebnisse als weiterhin aktuell?

Antwort zu 4:

a und b) Das Bezirksamt teilt mit, dass hierzu keine pauschalen Aussagen möglich sind.

c) Der Bezirk teilt hierzu mit:

„Die Verkehrssituation im Kiez hat sich durch die Schließung der Stadthausstraße nur dahingehend geändert, dass als Zu- und Ausfahrt nur noch die Türschmidt- und die Kaskelstraße zur Verfügung stehen. Anlieferfahrzeuge mussten bisher auch schon im Kiez rangieren.“

d) Der Bezirk teilt hierzu mit:

„Im Kaskelkiez sind bereits diverse ortsfeste Ladezonen mit eingeschränkten Haltverboten ausgewiesen. Das Bezirksamt wird im Einzelfall die Einbringung neuer Lieferzonen und von Kurzzeitparkplätzen wohlwollend prüfen.“

e) Der Bezirk teilt hierzu mit:

„2016 veröffentlichte das Bezirksamt eine Machbarkeitsstudie zu einer Parkraumbewirtschaftung für ein größeres Gebiet als den Kaskelkiez; die Untersuchung umfasste die Gebiete »Frankfurter Allee Nord«, »Frankfurter Allee Süd« und »Victoriastadt«. Im Ergebnis der Machbarkeitsstudie wurde festgestellt, dass die Voraussetzungen für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung für die vorliegenden Untersuchungsgebiete in Lichtenberg nicht gegeben sind. Die maßgebenden Kriterien, wie hoher Parkdruck und zugleich verschiedene konkurrierende Nutzendengruppen (mittlerer Anteil gebietsfremder Langzeitparker), wurden für keines der Teilgebiete gänzlich erfüllt. Wenn eine erneute Studie bzw. Prüfung der Einführung einer Parkraumbewirtschaftung als erforderlich erachtet wird, müssten im Haushalt entsprechende

Mittel eingeplant werden. Hinreichender wirtschaftlicher Flächenbereich in der Zugrundelegung ist notwendig.“

Eine pauschale Aussage zur Aktualität von Machbarkeitsstudien ist nicht möglich:

Nach Bundesrecht (Straßenverkehrs-Ordnung, StVO) und geltender Rechtsprechung muss im Vorfeld einer Bewirtschaftung hoher Parkdruck festgestellt werden. Auch beinhalten entsprechende Machbarkeitsstudien darüber hinaus wichtige Inhalte, wie Nutzerkonkurrenz oder Wirtschaftlichkeit. Die Aktualität einer Machbarkeitsstudie ist insbesondere abhängig von der Tiefe der Veränderungen vor Ort oder in der näheren Umgebung. Auch eine Teilspernung kann positive oder negative Effekte mit sich bringen (bspw. vermehrter/reduzierter Parksuchverkehr, weniger kiezfremdes Parken). Diese Faktoren wiederum können sich auf die Auslastung und somit die Notwendigkeit einer Bewirtschaftung auswirken. Hinzu kommt, dass sich seit der Pandemie viele Verhaltensgewohnheiten geändert haben (Zunahme Homeoffice und somit des Bewohnerparkens, mehr Lieferservices etc.).

Frage 5:

Motorisierter Individualverkehr, der bislang über den Kaskelkiez geführt hat, könnte auf andere Straßen im Umfeld ausweichen.

- a) Welche Auswirkungen nach der Installation des Pollers erwartet der Senat auf die umliegenden Hauptstraßen, insbesondere die Schlichtallee und die Rummelsburger Straße?
- b) Welche Bauarbeiten sind in den nächsten 5 Jahren auf der Rummelsburger Hauptstraße und der Schlichtallee geplant? Bitte nach Jahren und geplanter Dauer aufschlüsseln.
- c) Während des nächsten Umbaus und der Sanierung der Schlichtallee – geplant bis 2026 – werden sowohl die Schlichtallee als auch die Stadthausstraße (durch den Poller) für die Durchfahrt gesperrt sein. Wie ist die Verkehrslenkung in dem Zeitraum geplant?
- d) Plant der Senat dabei Maßnahmen, um die regelmäßige Überflutung bei starken Regenfällen der Schlichtallee an der Bahnunterführung (nahe Ecke Zobtener Straße) zu beenden?
- e) Welche Bauarbeiten sind in den nächsten 5 Jahren auf der Marktstraße, der Karlshorster Straße, der Lückstraße und der Nöldnerstraße geplant? Bitte nach Jahren und geplanter Dauer aufschlüsseln.
- f) Sind darüber hinaus in den nächsten 5 Jahren weitere Baustellen im Kaskelkiez geplant? Bitte nach Jahren und geplanter Dauer aufschlüsseln.
- g) Wurde geprüft, ob für ein verändertes Verkehrsaufkommen die Ampelschaltungen im Umfeld angepasst werden müssen?

Antwort zu 5:

a und g) Diesbezüglich wurde der Bezirk um die Zuarbeit einer entsprechenden Verkehrsuntersuchung gebeten, damit daraus entsprechende Maßnahmennotwendigkeiten an die dort vorhandenen Lichtzeichenanlagen geprüft werden können (vgl. Antwort zu b ii)

b, f und e)

Der Umbau der Schlichtallee ist voraussichtlich ab 2025 vorgesehen. Weitere Straßenbaumaßnahmen sind hier nicht bekannt.

c) Im Rahmen der Planungen für den Umbau der Schlichtallee wird ein bauzeitliches Verkehrskonzept erarbeitet, das die Umleitungsverkehre entsprechend regelt und ausschildert. Das bauzeitliche Verkehrskonzept liegt zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vor.

d) Die Verbesserung der Entwässerungssituation ist eine zentrale Zielstellung des Umbaus der Schlichtallee.

Frage 6:

Auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie, die im September 2022 fertiggestellt wurde und deren Ziel es ist, ein Konzept zur Verkehrsberuhigung und Verringerung des Durchgangsverkehrs innerhalb des Kiezes zu erstellen, beruht die Teileinziehung der Stadthausstraße für den Durchgangsverkehr.

a) Warum wurde keine klassische Betrachtung eines Prognose-Nullfalls vorgenommen (siehe Angabe, S. 9)?
(Definition: Ein Prognose-Nullfall enthält alle, innerhalb des festgelegten Prognose-Zeitraums, z.B. 15 Jahre, als sicher anzunehmenden Entwicklungen sowie bereits in der Umsetzung befindliche Maßnahmen. Es ist das Zukunftsbild ohne weitere verkehrsplanerische Maßnahmen auf der Grundlage des Basisszenarios. Für die Zukunftsanalyse dient er damit als Bezugsfall für den Vergleich und die Bewertung der verschiedenen Maßnahmen/-bündel.)

Ergeben sich aus Sicht der Senatsverwaltung dadurch Einschränkungen für die Validität der Machbarkeitsstudie?

- b) Die Machbarkeitsstudie hat auf Grundlage der verkehrlichen Schwachstellen und weiterer erkannter Defizite sowie zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität eine Liste von 17 Maßnahmenvorschlägen erarbeitet. Es wurden mehrere Lösungsansätze zur Verbesserung bzw. Beseitigung des Defizits vorgeschlagen. Neben dem Beheben von verkehrlichen Defiziten aus der Analysephase stand im Fokus, durch Maßnahmen gezielt den Umweltverbund zu stärken (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV).
- i. Für welche der 17 Maßnahmen besteht keine Zuständigkeit des Senats, eine geteilte Zuständigkeit zwischen Senat und Bezirk oder eine alleinige Zuständigkeit durch den Bezirk?
- ii. Welche der 17 Maßnahmenvorschläge hält der Senat - neben der umgesetzten Teilspernung der Stadthausstraße für den Durchgangsverkehr - für vordergründig wichtig

	Ort	Kritikpunkt	Maßnahmenvorschläge
1	KP Marktstraße, Pfarrstraße, Türschmidtstraße, Karlshorster Straße	-Eingeschränkte Sicht/ Unübersichtliche Verkehrsführung -Führung des Radverkehrs ungünstig	-Parkverbot bzw. Absperrungen in Kreuzungsnähe - Errichtung Fahrradweg südlich der Marktstraße (bereits in Planung) - Errichtung LSA für alle Verkehrsträger
2	Marktstr. und Karlshorster Straße	Unfallsschwerpunkt	Errichtung sicherer Überwege für Fuß- und Radverkehr
3	Marktstraße	Fehlende Radverkehrsanlagen	- Nutzung der verwilderten Grünflächen (etwa 5 m breit) südlich der Straße, um Marktstraße zu verbreitern und Zweirichtungsrادweg zu ergänzen (siehe 1.2), Parker aus Gehweg entfernen

4	KP Marktstraße/ Schreiberhauer Straße	Lange Wartezeiten an LSA	- Priorisierung ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer bei Ampelschaltung (Zwischenlösung) - Überführung für Fußgänger und Radfahrer
5	KP Schreiberhauer Straße/ Kaskelstraße	Eingeschränkte Sicht/ unübersichtliche Verkehrsführung	- (Lkw-)Parkverbot in Kreuzungsnähe - Errichtung einer LSA (auch an Kreuzung zur Hirschberger Str.)
6	Ausfahrt Tiefgarage Schreiberhauer Straße	Eingeschränkte Sicht / unübersichtliche Verkehrsführung	- Anbringen von beidseitigen Spiegeln - Eindeutige und sichere Führung (vor allem Radverkehr) im Zusammenhang mit dem Querschnitt Schreiberhauer Straße schaffen
7	Schreiberhauer Straße	Radweg zu schmal für Berliner Standards	- Rückbau Parkstreifen, um Radweg zu verbreitern - Verschmälerung Grünstreifen
8	KP Hauffstraße/ Pfarrstraße	Führung des Radverkehrs ungünstig/ fehlende Radverkehrsanlagen	- Weiterführung des Radwegs Schreiberhauer Straße beidseitig über die Hauffstraße bis zur Bahnunterführung Pfarrstraße (siehe 7) - Radweg nicht im Kurveninnenbereich auf Straße leiten - Aufbringen von Radschutzstreifen
9	Pfarrstraße	Potenziale für Durchgangsverkehr	- Fernhalten des Durchgangsverkehrs durch „echte“ Einbahnstraßenführung
10	Hauffstraße	Unvollständige Verkehrszeichen	Beschilderung prüfen, ggfs. Ergänzen (Durchgangs- und Parkverbot)
11	Schreiberhauer Straße, Pfarrstraße, Kernhofer Straße	Fehlende Radabstellanlagen	- Integration von Fahrradständern und Anlehnbügel in Seitenbereichen der Gehwege - Umwandlung von Pkw-Stellplätzen zur Nutzung für Fahrradabstellanlagen (Fahrradgaragen, -boxen, konventionelle Abstellanlagen)
12	Schreiberhauer Straße, Kaskelstraße, Türschmidtstraße, Spittastraße	Sehr hohe Auslastung der MIV- Parkflächen	- Parken nur für Anwohner mit Pkw-Parkausweis - Stellflächen für Carsharing-Anbieter - Einrichtung von Einbahnstraßen und somit Schrägparken ermöglichen (Pfarrstraße)
13	Schreiberhauer Straße, Pfarrstraße, Türschmidtstraße	Hoher Verkehrslärm	- Fernhaltung des Durchgangsverkehrs durch Sperrung der Stadthausstraße - Änderung Fahrbahnbelag unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes

14	KP entlang der Kaskelstraße, Tuchollaplatz, Schreiberhauer Straße, Hauffstraße	Fehlende Querungshilfen	- Errichtung von Gehwegvorstreckungen - Türschmidtstraße: Fußgängerüberweg (v. a. für Schulkinder) - Schreiberhauer Straße: Fußgängerüberweg - Hauffstraße: KP-Folge als LSA
15	Bereich nördlich der Kaskelstraße	ÖPNV- Erschließung mit weiten Zugangswegen zur Haltestelle	- Abdeckung von Buslinien im Gebiet Frankfurter Allee Süd teilweise möglich (z. B. über Buchberger Straße) - Einführung von On-Demand-Verkehren, welche als eine „normale“ Buslinie behandelt werden - Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖPNV durch Umsetzung der Maßnahmen für Fuß- und Radverkehr (siehe Maßnahme 6, 8, 14, 16, 18)
16	Kaskelstraße, Spittastraße, Türschmidtstraße, Tuchollaplatz, Kernhofer Straße	Straßenoberfläche für Radverkehr	- Straßen für Radfahrer asphaltieren (ganz oder in Streifen) - Kleinpflasterstreifen als geschnittenes Großsteinpflaster
17	Bereich unterhalb der Türschmidtstraße und oberhalb der Hauffstraße über Schreiberhauer Straße bis zur Marktstraße	Eisenbahngleise als Barriere	- Errichtung von Unterführungen für Fußgänger und Radfahrende (ggf. auf Höhe der Deutschen Rentenversicherung und dem Sportplatz Hauffstraße)

Antwort zu 6:

Die Zuständigkeiten sind im AZG BE (Allgemeines Zuständigkeitsgesetz) sowie im ASOG Bln (Allgemeines Sicherheits- und Ordnungsgesetz - ASOG Bln) geregelt. Im Übrigen wird auf die Antwort auf Frage 1 verwiesen.

Frage 7:

Wie bewertet der Senat die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere der Fahrradfahrenden an den Unterführungen

- Marktstraße/ Kynaststraße/ Hirschberger Straße und
- Marktstraße/ Türschmidtstraße/ Karlshorster Straße?
- Wie gedenkt der Senat den einspurigen Knotenpunkt Marktstraße/ Schreiberhauer Straße/ Karlshorster Straße langfristig für den Pkw-Verkehr zu entlasten?

Antwort zu 7:

Am Knoten Marktstraße/ Kynaststraße/ Hirschberger Straße sind trotz der durch die Unterführung entstehenden Verschattungen keine besonderen Gefährdungen zu erkennen. Infolge der geradlinigen Straßenführung unter der Bahnbrücke bestehen gute Sichtbeziehungen. Am Knoten Marktstraße/ Türirschmidtstraße/ Karlshorster Straße sind trotz der durch die Unterführung entstehenden Verschattungen keine besonderen Gefährdungen zu erkennen. Der Radverkehr wird infolge baulicher Anpassungen nunmehr auf baulichen Radwegen getrennt vom motorisierten Verkehr geführt. Der gesamte Straßenzug Marktstraße liegt innerhalb des Planfeststellungsverfahrens für die BVG-Straßenbahnneubaustrecke Ostkreuz (siehe auch Frage 8). Mit dem Umbau am Bahnhof Ostkreuz und der neuen Straßenbahnanbindung ist ein umfangreicher Umbau dieses Knotenpunktes vorgesehen. Die Planungen dazu sind noch nicht final abgeschlossen.

Frage 8:

Die Machbarkeitsstudie berücksichtigt eine Straßenbahn-Neubaustrecke am Ostkreuz. Diese soll die Straßenbahnlinie 21 aus Westen kommend zukünftig auf einem anderen Weg ans Ostkreuz führen (Sonntagstraße statt Boxhagener Straße). In Richtung Osten weiterführend wird sie aus der Trasse der Marktstraße in eine südlich gelegene Parallelstraße in die Karlshorster Straße überführt.

- a) Welche Umbaumaßnahmen sind dafür erforderlich?
- b) Bisher sind lediglich Einzelmaßnahmen bekannt. Bitte geben Sie einen Gesamtüberblick sowie eine Zeitschiene an.
- c) Was ist das Ziel der Straßenbahn-Neubaustrecke?
- d) Welche Auswirkungen auf den MIV werden erwartet?

Antwort zu 8:

a) Die Straßenbahnlinie 21 soll von der Boxhagener Straße kommend über Holteistraße - Sonntagstraße - Ringbahnunterführung Ostkreuz - Marktstraße zur Karlshorster Straße geführt werden. Dafür wird der betreffende Straßenraum zum Teil neu geordnet. In der Holteistraße und Sonntagstraße wird die Trasse mittig im Straßenraum angeordnet. Sowohl zwischen Boxhagener und Wühlischstraße als auch im Bereich der Sonntagstraße Ecke Lenbachstraße entstehen Seitenbahnsteige. Soweit erforderlich werden die Seitenräume neu strukturiert. Bei der Realisierung des neuen Bahnhofs Ostkreuz wurde eine Straßenbahntrasse mit Haltestelle freigehalten. Sie führt über den nordwestlichen Vorplatz unter dem Ringbahnsteig hindurch auf den nordöstlichen Vorplatzbereich, auf dem eine Bahnhofsvorfahrt für den Kfz-Verkehr sowie ein Kehrgleis für die Straßenbahn entstehen werden. Im weiteren Verlauf wird die Trasse in südlicher Seitenlage zur Marktstraße über die heutigen Flächen der DB AG verlaufen und in Höhe der Schreiberhauerstraße eine weitere Haltestelle erhalten. Anschließend schließt die Trasse an die Bestandsgleise in der Karlshorster Straße an.

b) Im 2. Quartal 2024 ist die erneute Auslegung der aktualisierten Planunterlagen geplant. Der anschließende Terminplan hängt vom weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens ab.

c) Die Heranführung der Straßenbahntrasse an das Ostkreuz dient dem Ziel, die Verknüpfungssituation zwischen der Straßenbahn und der Regional- bzw. S-Bahn zu verbessern, um im ÖV-Netz die Reisezeiten für die an der Straßenbahnstrecke befindlichen Quartiere zu verkürzen und somit die ÖPNV-Attraktivität zu steigern sowie die Mobilitätswende im Sinne einer nachhaltigen, klimaschonenden Verkehrspolitik voranzubringen.

d) Es entfallen Flächen für den ruhenden Verkehr.

Berlin, den 06.03.2024

In Vertretung
Dr. Claudia Elif Stutz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt