

**19. Wahlperiode**

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Dennis Haustein (CDU)**

vom 3. Juli 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 3. Juli 2024)

zum Thema:

**Transparenz zur Schulwegsicherheit an der Sonnenuhr-Schule in Lichtenberg schaffen**

und **Antwort** vom 16. Juli 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Juli 2024)

Senatsverwaltung für  
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Dennis Haustein (CDU)  
über  
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/19629  
vom 03. Juli 2024  
über Transparenz zur Schulwegsicherheit an der Sonnenuhr-Schule in Lichtenberg schaffen

---

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, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Die Sonnenuhr-Schule 11G01 in Berlin-Lichtenberg sieht seit vielen Jahren den Bedarf einer Ampel zur Querung der Straßenbahngleise in der Karl-Lade-Straße auf Höhe der Kreuzung Franz-Jacob-Straße, damit die Grundschulkinder sicher und selbstständig zur Schule gehen können. Die Einrichtung einer Ampel wird von SenMVKU mit Hinweis auf die in der Karl-Lade-Straße eingerichtete Tempo-30-Zone aus rechtlichen Gründen abgelehnt.

Frage 1:

Würde der Senat den Bau einer Fußgängerampel über die Karl-Lade-Straße auf Höhe der Kreuzung Franz-Jacob-Straße befürworten und umsetzen, wenn die dort derzeit angeordnete Tempo-30-Zone abgeordnet würde? Wenn nein, aus welchen Gründen wird eine Ampel abgelehnt?

Antwort zu 1:

Gemäß § 45 Abs. 1 c) Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) dürfen Lichtzeichenanlagen innerhalb von Tempo-30-Zonen nicht angeordnet werden. Eine weiterführende Beantwortung der Frage ist nur möglich, wenn die Tempo-30-Zone aufgehoben wird.

Frage 2:

Ist der in der Drucksache DS/2196/VIII geäußerte Wille der BVV Lichtenberg zur Schulwegsicherheit mittlerweile an die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt zugetragen worden? Wenn ja, wie war die Antwort des Senats? Wenn nein, warum nicht?

Frage 6:

In der Antwort zur Drucksache DS/0583/IX der BVV Lichtenberg teilte das Bezirksamt Lichtenberg mit, dass eine Verkehrszählung an dieser Stelle durchgeführt werden soll. Wurde diese bereits durchgeführt? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 2 und 6:

Der Bezirk teilt dazu Folgendes mit:

„Die Anfrage wurde vom Bezirksamt Lichtenberg an den Senat herangetragen. Die AG zur Förderung des Fußverkehrs hat sich mit dem Thema befasst und zunächst Verkehrszählungen durchgeführt. Auf Grundlage von aktuell durchgeführten Verkehrszählungen für die vorgeschlagenen Fußgängerüberwege in der Franz-Jacob-Straße (Höhe Turnhalle und südlich Karl-Lade-Straße) wurden von der AG zur Förderung des Fußverkehrs Ortsbesichtigungen durchgeführt.

Der vorgeschlagene Fußgängerüberweg in der Franz-Jacob-Straße, Höhe Turnhalle wird abschließend durch die AG bestätigt.

Bzgl. des vorgeschlagenen Fußgängerüberwegs in der Franz-Jacob-Straße, südlich der Karl-Lade-Straße wird die AG an die SenMVKU, mit der Bitte herantreten, eine Lichtzeichenanlage für den Knotenpunkt zu prüfen. Da der Bedarf für eine Querungshilfe vorliegt, werden als Interimslösung südlich der Karl-Lade-Straße markierte Gehwegvorstreckungen an beiden Fahrbahnrändern der Franz-Jacob-Straße geplant und mit Pollern gesichert. In der Karl-Lade-Straße, westlicher Knotenpunktarm, sollen an beiden Fahrbahnrändern Halteverbote angeordnet werden, um die Sichtverhältnisse der vorhandenen Gehwegvorstreckungen zu verbessern.“

Frage 3:

Welche weiteren Prüfschritte wären Seitens des Bezirks oder des Senats erforderlich, um die Tempo-30-Zone abzuordnen und eine Ampel zu installieren?

Antwort zu 3:

Der Bezirk hat in eigener Zuständigkeit zu prüfen, um die Karl-Lade-Straße die Voraussetzungen erfüllt, als Teil einer Tempo-30-Zone beschildert zu bleiben. Dazu muss neben den formalen Voraussetzungen auch beachtet werden, dass ein weitgehend einheitliches Erscheinungsbild der Straßen innerhalb der Zone sichergestellt wird.

Wird die Tempo-30-Zone aufgehoben, kann der Bedarf für eine Lichtzeichenanlage durch den Senat geprüft werden.

Frage 4:

Ist zur Entscheidungsfindung bzgl. der Errichtung einer Ampel bzw. zur Abordnung der Tempo-30-Zone eine Verkehrszählung an der Kreuzung erforderlich? Wer müsste eine solche Verkehrszählung veranlassen? Stehen für eine solche Verkehrszählung derzeit Mittel im Doppelhaushalt 2024/25 dem Senat oder dem Bezirk zur Verfügung?

Antwort zu 4:

Für die Entscheidungsfindung über die Notwendigkeit von Lichtzeichenanlagen werden durch den Senat grundsätzlich aktuelle Verkehrszählungen herangezogen oder bei Bedarf veranlasst.

Frage 5:

Welches Ergebnis hatte die Befassung zu diesem Anliegen in der AG Fußwegsicherheit der SenMVKU? Ist eine Befassung in diesem Gremium notwendig, damit der Bezirk die Tempo-30-Zone abordnen kann bzw. eine Ampel errichtet werden kann?

Antwort zu 5:

Siehe hierzu Antwort zu Frage 2.

Eine Befassung durch die AG ist keine Voraussetzung zur Aufhebung einer Tempo-30-Zone.

Frage 7:

Gibt es für die in der Antwort zur DS/0583/IX der BVV Lichtenberg getroffene Aussage, dass „erfahrungsgemäß der Platzgewinn durch Einrichtung einer Einbahnstraße eher zu einer Geschwindigkeitserhöhung als zu einer Verkehrsberuhigung führt“ statistische oder fachliche Erkenntnisse des Senats? Stimmt der Senat der Aussage des Bezirks zu, dass Einbahnstraßen nicht zu einer Verkehrsberuhigung oder Erhöhung der Verkehrssicherheit führen?

Antwort zu 7:

Eine pauschale Aussage zu der mit der Einrichtung von Einbahnstraße verbundenen Wirkung auf die tatsächlichen Fahrgeschwindigkeiten ist nicht möglich, da die jeweilige örtliche Situation und vor allem die mit der Regelung bewirkten Veränderungen von Verkehrsströmen von relevanter Bedeutung sind.

Berlin, den 16.07.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt