

16. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Mario Czaja CDU)

vom 14. Mai 2010 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. Mai 2010) und **Antwort**

Notwendigkeit einer Lichtsignalanlage am Hultschiner Damm

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

Frage 1: Wie viele Unfälle mit Personenschäden ereigneten sich auf dem Hultschiner Damm in Mahlsdorf auf der Höhe Kohlisstraße und Seestraße seit dem Jahr 2000 (bitte nach Jahr und Art, wie z.B. Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer, aufschlüsseln)?

Antwort zu 1.:

Knoten Hultschiner Damm/Kastanienallee/Seestraße

Jahr	Anzahl der Unfälle mit Personenschaden	Art der verletzten Verkehrsteilnehmer/innen Leichtverletzte (LV)/Schwerverletzte (SV)
2000	0	--
2001	3	1 Radfahrer/in (LV) 3 Fußgänger/innen (LV)
2002	0	--
2003	3	1 Radfahrer/in (LV) 2 Fußgänger/innen (SV) 1 Pkw-Fahrer/in (LV)
2004	4	2 Radfahrer/innen (LV) 1 Fußgänger/in (LV) 1 Pkw-Fahrer/in (LV)
2005	1	1 Pkw-Fahrer/in (LV) 1 Pkw-Insasse/in (SV)
2006	2	2 Radfahrer/innen (LV)
2007	0	--
2008	3	3 Radfahrer/innen (LV) 1 Pkw-Fahrer/in (SV)
2009	1	1 Radfahrer/in (LV)

Einmündung Hultschiner Damm/Kohlisstraße

Jahr	Anzahl der Unfälle mit Personenschaden	Art der verletzten Verkehrsteilnehmer/innen
2000	1	1 Radfahrer/in (LV)
2001	2	2 Pkw Fahrer/innen (LV)
2002	0	--
2003	0	--
2004	1	1 Pkw-Fahrer/in (LV) 1 Pkw-Insassen/in (SV)

2005	1	1 Pkw-Fahrer/in (LV) 3 Pkw Insassen/innen (LV)
2006	1	1 Pkw Fahrer/in (LV)
2007	0	--
2008	0	--
2009	0	--

Frage 2: Inwiefern sieht der Senat zum gegenwärtigen Zeitpunkt den Bedarf einer Lichtsignalanlage bzw. eines Fußgängerüberweges an der Kreuzung Hultschiner Damm/Kohlisstraße?

Antwort zu 2.: Voraussetzung für die Anordnung einer Lichtzeichenanlage (LZA) bzw. eines Fußgängerüberweges (FGÜ) ist das Vorliegen einer zwingenden verkehrlichen Notwendigkeit. Diese hält der Senat zurzeit nicht für gegeben, die Begründung hierzu ergibt sich aus den Antworten zu 4 - 7.

Frage 3: Weshalb wurde die ursprüngliche Anordnung zum Bau einer Ampelanlage an der Kreuzung Hultschiner Damm/Kohlisstraße vom 30.06.1996 aus dem Berliner Lichtsignalanlagenplan mit Beschluss von 07.11.2003 wieder aufgehoben?

Antwort zu 3.: Aufgrund eines Prüfauftrages des Hauptausschusses des Abgeordnetenhauses im Jahre 2003 waren alle Anordnungen von Lichtzeichenanlagen auf ihre Aktualität und Erforderlichkeit zu überprüfen, weil für die Vielzahl der angeordneten LZA nur eng begrenzte Haushaltsmittel zur Verfügung standen. Die Überprüfung des Verkehrsgeschehens an der Einmündung Hultschiner Damm /Kohlisstraße ergab keine Anordnungsgründe für eine LZA mehr. Die Anordnung wurde daher am 07.11.2003 aufgehoben.

Frage 4: Inwiefern ist dem Senat bekannt, dass die BVV Marzahn-Hellersdorf durch wiederholte Beschlüsse vom 25.08.2005, 29.06.2006 und 28.09.2006 den Bau einer Ampelanlage an der Kreuzung Hultschiner Damm/Kohlisstraße fordert?

Frage 5: Worauf begründet sich die wiederholte Ablehnung zum Bau einer Ampelanlage an der Kreuzung Hultschiner Damm/Kohlisstraße durch die Verkehrslenkung Berlin (VLB)?

Antwort zu 4. und 5.: Die genannten Beschlüsse der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Marzahn-Hellersdorf haben der Verkehrslenkung Berlin (VLB) vorgelegen. Die jeweiligen Prüfungen haben keinen neuen Sachverhalt ergeben. Für die Sicherheit des Fußgänger- und Fahrzeugverkehrs war und ist auch weiterhin keine Lichtzeichenanlage erforderlich. Das Aufkommen an Fahrzeugen ist mit durchschnittlich ca. 12 000 Fahrzeugen zwischen 7:00 und 19:00 Uhr als moderat zu bezeichnen, das Aufkommen an Fußgängern/innen ist gering, bezogen auf Kinder sogar sehr gering. Es bestehen ausreichend Lücken im Fahrzeugstrom des Hultschiner

Damms, die von Fußgängern/innen zur Querung genutzt werden können. Die Sichtbeziehungen sind nicht zu beanstanden. Das Unfallgeschehen ist unauffällig.

Frage 6: Wie erklärt der Senat den Umstand, dass von Seiten der VLB gleichzeitig die Einrichtung eines Fußgängerüberweges unter Verweis auf die zu hohe Fahrzeugfrequenz auf dem Hultschiner Damm (bis zu 1200 Kfz/h) abgelehnt wurde?

Antwort zu 6.: Eine Verkehrszählung hierzu wurde von der Verkehrslenkung Berlin im Juni 2007 durchgeführt. Die Richtwerte nach den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001), wonach die Anordnung eines Fußgängerüberweges nur bei einem Fahrzeugaufkommen von bis zu maximal 900 Fahrzeugen pro Stunde möglich ist, wurden mit Werten von etwas mehr als 1 200 Fahrzeugen in der Spitzenstunde (jeweils 7:00 - 8:00 Uhr und 16:00 - 17:00 Uhr/ richtungsabhängig) überschritten. Da auch die bauliche Anlage einer Mittelinsel in der nur 6 m breiten Straße nicht möglich ist, schied die Anordnung eines Fußgängerüberweges aus. Im Übrigen wird auf die Antwort zu 4. und 5. verwiesen.

Frage 7: Inwiefern ist dem Senat bekannt, dass der Hultschiner Damm im Bereich Mahlsdorf-Süd von vielen Grundschulern auf ihrem Schulweg überquert werden muss?

Antwort zu 7.: Aufgrund von Hinweisen aus der Bevölkerung hat die VLB im Hultschiner Damm Beobachtungen und Erhebungen der Fußgängerquerungen insbesondere auch mit Augenmerk auf Schulkinder durchgeführt. An Stellen mit unmittelbarem Bezug zu nahegelegenen Schulen wurden Fußgänger-Lichtzeichenanlagen errichtet, so in Höhe Lutherstraße und Erich-Baron-Weg. An der Kohlischstraße wie auch an der Seestraße sind dagegen nur vereinzelt Schulkinder beobachtet worden. Weitere Orte mit besonderem Querungsbedarf durch Schulkinder sind nicht bekannt.

Frage 8: Laut Flächennutzungsplan Berlin ist der Bau einer Ost-West-Umfahrung der Altstadt Köpenick zwischen Mahlsdorfer Straße und Straße an der Wuhlheide vorgesehen. Wann ist mit der Fertigstellung der Umfahrung zu rechnen?

Antwort zu 8.: Diese Frage beinhaltet einen Sachverhalt, den der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht,

Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend wiedergegeben.

„Das Planfeststellungsverfahren zu o.g. Straßenplanung befindet sich im Verfahrensstand der Beschlussfassung. Im Zuge der Rechtsprüfung ergeben sich noch Anpassungen/Änderungen im Zusammenhang mit der Verkehrsprognose 2025.

Der Planfeststellungsbeschluss wird für Ende 2011 und die bauliche Umsetzung/Verkehrsübergabe für Ende 2014 avisiert.“

Berlin, den 17. Juni 2010

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Juni 2010)