

17. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Dr. Manuela Schmidt (LINKE)

vom 30. September 2015 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 01. Oktober 2015) und **Antwort**

Verkehrssituation an der Marzahner Promenade / Märkische Allee

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

Frage 1: Wie schätzt der Senat die Verkehrssituation an der Marzahner Promenade / Märkische Allee auf der Höhe des Übergangs von der Tram-Station zum Busbahnhof Marzahn und dem EASTGATE ein?

Antwort zu 1: Die Verkehrssituation wird grundsätzlich als unproblematisch beurteilt.

Frage 2: Schließt sich der Senat der Meinung des Bezirksamts Marzahn-Hellersdorf an, wonach die Verkehrssituation zwar übersichtlich sei, jedoch durchaus gefährliche Situationen insbesondere durch verkehrswidriges Verhalten einiger Fußgänger auftreten, die die Marzahner Promenade außerhalb der dafür vorgesehenen Bereiche, u. U. auch vor haltenden Bussen, queren (BVV Marzahn-Hellersdorf: KA-500/VII)?

Antwort zu 2: Die Einschätzung des Bezirksamtes Marzahn-Hellersdorf von Berlin wird dahingehend geteilt, dass es sich um einen übersichtlichen Straßenabschnitt handelt. Fehlverhalten im Straßenverkehr sind allgemein nicht auszuschließen, so auch hier nicht das beschriebene Fehlverhalten durch zu Fuß Gehende. Anhaltspunkte für ein gesteigertes Aufkommen an verkehrswidrigem Verhalten liegen dem Senat nicht vor. In den vergangenen drei Jahren wurde lediglich ein Unfall registriert, der durch einen zu Fuß Gehenden verursacht wurde und ohne schwerwiegende Folge blieb.

Frage 3: Wie schätzt der Senat die Einrichtung eines Fußgängerüberweges von der Tram-Haltestelle „S-Marzahn“ über die Marzahner Promenade zum Busbahnhof Marzahn ein?

Antwort zu 3: Fußgängerüberwege dürfen gemäß den Richtlinien (R-FGÜ) aus Sicherheitsgründen nur über einen Fahrstreifen je Richtung angelegt werden. Voraussetzung für die Anlage eines Fußgängerüberweges wäre

daher der Rückbau der je Richtung zweistreifigen Marzahner Promenade zumindest punktuell durch Gehwegvorstreckungen. Dies würde das An- und Abfahren an den Haltestellen in der Marzahner Promenade und das Ein- bzw. Ausfahren am Busbahnhof von Linienbussen blockieren. Zudem sind Fußgängerüberwege in unmittelbarer Nähe zu Lichtzeichenanlagen (LSA), wie hier an der Märkischen Allee, grundsätzlich kritisch. In Richtung Märkische Allee konzentrieren sich Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer bereits auf die Lichtzeichenanlage und könnten einen vorgelagerten Fußgängerüberweg vernachlässigen oder übersehen. Darüber hinaus wäre zu befürchten, dass sich von der Märkischen Allee kommende und aufgrund querender Fußgängerinnen und Fußgänger haltende Fahrzeuge bis in den Bereich der Lichtzeichenanlage zurückstauen und den Verkehrsablauf dort beeinträchtigen.

Frage 4: Welche Maßnahmen wären aus Sicht des Senats sinnvoll, um die Verkehrssicherheit vor Ort dauerhaft zu erhöhen, und welche plant er konkret? Warum lässt sich auf Berliner Straßen keine „Grüne-Welle“ für den Autoverkehr erkennen, obwohl nach Angaben des Senats auf der Mehrzahl der Straßen die Lichtsignalanlagen (LSA) miteinander vernetzt sind?

Antwort zu 4: Da die Sicherheit ohne weitere Maßnahmen ausreichend gewährleistet ist, sind seitens des Senats aus keine Maßnahmen geplant.

Grundsätzlich werden in Berlin die Lichtsignalanlagen auf durchgehenden Straßenzügen koordiniert geschaltet mit dem Ziel, den Verkehr so gut wie möglich fließen zu lassen. Dazu gibt es an den signalgeregelten Knoten für die verschiedenen Tages- und Nachtzeiten an das unterschiedliche Verkehrsaufkommen angepasste Schaltpläne, insbesondere für den morgendlichen und den nachmittäglichen Spitzenverkehr.

Eine koordinierte Schaltung steht unter dem Einfluss von Schaltplänen mit in der Regel vier Programmen:

- Frühspitze (bevorzugte Fahrtrichtung stadteinwärts),
 - Tagesprogramm (höheres Verkehrsaufkommen, gleichmäßige Lastrichtung),
 - Spätspitze (bevorzugte Fahrtrichtung stadtauswärts)
 - Nachtprogramm (niedrigeres Verkehrsaufkommen, gleichmäßige Lastrichtung)
- und
- entsprechender Koordinierung für die zulässige Höchstgeschwindigkeit in beiden Fahrtrichtungen,
 - Abstände zwischen den LSA sowie kreuzende Hauptverkehrsstraßen,
 - Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) – Beschleunigungsmaßnahme,
 - Fußverkehrsanlage, Radverkehrsanlage.

Eine Wahrnehmung der Grünen Welle von Auto Fahrenden kann insbesondere durch eine erforderliche Anpassung der Phasen durch Eingriffe des ÖPNV, Schaltungen von Fußgängersofortanforderungsanlagen sowie die Beachtung der Koordinierung der Gegenrichtung und kreuzenden, ebenfalls koordinierten Hauptverkehrsstraßen beeinflusst werden.

Berlin, den 15. Oktober 2015

In Vertretung

C h r i s t i a n G a e b l e r

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 19. Okt. 2015)