

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)

vom 11. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Juni 2021)

zum Thema:

Durchgangsverkehr im Waldseeviertel

und **Antwort** vom 25. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. Jun. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Harald Moritz (Bündnis 90/Die Grünen)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/27925
vom 11. Juni 2021
über Durchgangsverkehr im Waldseeviertel

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

Frage 1:

Teilt der Senat die Einschätzung, dass der Pendel- und Durchgangsverkehr aus dem Berliner Umland nicht durch Wohngebiete, sondern über Hauptstraßen laufen sollte?

Antwort zu 1:

Ja, der übergeordnete Kfz-Verkehr sollte nach Möglichkeit auf dem übergeordneten Straßennetz abgewickelt werden.

Frage 2:

Gehören die Straßen im Waldseeviertel, insbesondere die Schildower Straße, zum Neben- oder zum Hauptstraßennetz? In wessen Verantwortung fallen sie damit (Bezirk/Land)? Ist eine Änderung der Einstufung der Schildower Straße möglich?

Antwort zu 2:

Die Straßen im Waldseeviertel einschließlich der Schildower Straße sind Straßen des Nebennetzes und fallen damit in die Verantwortung des Bezirksamtes Reinickendorf. Eine vom Bezirksamt 2019 beantragte Aufnahme der Schildower Straße ins übergeordnete Straßennetz wurde nach intensiver Prüfung von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr- und Klimaschutz in Abstimmung mit dem Land Brandenburg abgelehnt.

Frage 3:

Ist der Bezirk befugt, verkehrsberuhigte Maßnahmen - auch in Form von Modalfiltern oder versenkbaren Pollern - zu treffen, damit der Durchgangsverkehr durch das Wohnviertel unterbunden wird?

Frage 5:

Sind aus Sicht der Senatsverwaltung Modalfilter an der Landesgrenze in der Schildower Str. und in der Elsestr. zulässig? Wie schätzt die Senatsverwaltung die Stellungnahme des Reinickendorfer Rechtsamtes zur (Un-)Möglichkeit der Modalfilter ein?

Antwort zu 3 und 5:

Die Fragen 3 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entscheidung über eine mögliche Sperrung der Schildower Straße und der Elsestraße für den Kfz-Durchgangsverkehr, beispielsweise durch grundsätzlich zulässige Modalfilter, liegt einzig und allein in der Zuständigkeit des ortskundigen Bezirksamtes. Dies beinhaltet auch die rechtliche Bewertung und die rechtliche Ermessensausübung. Die getroffene Entscheidung unterliegt keiner Überprüfung oder Bewertung durch den Senat. Gleiches gilt für die genannte Stellungnahme des Rechtsamtes Reinickendorf.

Frage 4:

Trifft es zu, dass aufgrund der bestehenden rechtlichen Regelungen zu Tempo 30-Zonen hier keine separaten Radverkehrsanlagen oder Ampeln möglich sind?

Antwort zu 4:

§ 45 Abs. 1c der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) stellt die Ermächtigungsgrundlage für die Anordnung von Tempo 30-Zonen innerhalb geschlossener Ortschaften dar. Demnach dürfen Tempo 30-Zonen nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen.

Ergänzend wird in § 45 Abs. 1c angeführt, dass vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlage (LZA) zum Schutz der Fußgängerinnen und Fußgänger zulässig bleiben.

Frage 6:

Gab es seitens des Bezirks Reinickendorf oder der anliegenden Kommunen Wünsche oder Anregungen an den Senat hinsichtlich des Verkehrskonflikts im Waldseevierviertel oder zu Fragen zur Zulässigkeit einzelner Maßnahmen? Wenn ja, welche?

Antwort zu 6:

Das Bezirksamt Reinickendorf hat 2019 eine Anfrage zur Einrichtung einer LZA an der Landesgrenze zur Verkehrsregulierung in der Schildower Straße gestellt.

Sowohl der Landkreis Oberhavel als auch die Gemeindevertretung Glienicke/Nordbahn haben sich in 2020 mit der Bitte an den Senat gewandt, eine Sperrung der Schildower Straße für den Kfz-Verkehr von und nach Brandenburg zu verhindern.

Frage 7:

Wie beurteilt der Senat die Einrichtung einer Fahrradstraße auf (einem Teil) der Schildower Straße unter Berücksichtigung von § 44 Absatz 2 Berliner Mobilitätsgesetz?

Antwort zu 7:

Die Einrichtung von Fahrradstraßen wird grundsätzlich als wichtiger Beitrag zur Verkehrswende im Land Berlin gesehen und unterstützt. In diesem Sinne hat die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr- und Klimaschutz auch einen Leitfaden für die Umsetzung von Fahrradstraßen erarbeitet, welcher den Bezirksämtern von Berlin (Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden) zur Unterstützung bei der Prüfung und Umsetzung von Fahrradstraßen dient.

Da die Schildower Straße zum untergeordneten Straßennetz gehört, obliegt die Zuständigkeit für die Prüfung und Bewertung, ob und unter welchen Bedingungen ein Teil der Schildower Straße als Fahrradstraße geeignet ist, der Straßenverkehrsbehörde des Bezirksamts Reinickendorf.

Frage 8:

Welche Bedeutung hat eine etwaige Überlastung der Bundesfernstraße B96 aus Sicht des Senats? Sieht der Senat Möglichkeiten, die Leistungsfähigkeit der B96 in Hermsdorf perspektivisch zu erhöhen (z. B. durch Verlängerung der Umlaufzeiten, Koordinierung der Ampelschaltungen, Aus- bzw. Umbau der Kreuzungen)?

Antwort zu 8:

Zur Reduzierung des Verkehrs in der Schildower Straße wurde inzwischen eine Vielzahl von Maßnahmen umgesetzt, die eine Nutzung der B 96 attraktiver machen (Kreuzungs-umbauten und Optimierung der Signalisierung).

Im Dezember 2019 wurden an den LZA auf Seiten des Landes Berlins die Wochenautomatiken geändert bzw. angepasst, so dass auf Berliner und auf Brandenburger Seite nun zu allen Tages- und Nachtzeiten Signalzeitenpläne mit identischen Umlaufzeiten schalten. Für alle Signalzeitenpläne wurde eine entsprechende Koordinierung zwischen den LZA geplant und in diesem Zuge umgesetzt.

In der Regel werden innerhalb eines Tages verschiedene Programme geschaltet, die aufgrund unterschiedlicher Leistungsfähigkeitsanforderungen unterschiedlich lange Umlaufzeiten (entspricht der Dauer eines Schalt-Zyklus) vorsehen. Die Gleichheit der Umlaufzeit ist Voraussetzung für die Koordinierung der LZA entlang eines Streckenzuges, deren Steuerungen zyklische Schaltfolgen für die Verkehrsregelung vorsehen. In dieser Hinsicht gab es zu den Spitzenstunden bis 12/2019 Abweichungen zwischen den Anlagen in Brandenburg und Berlin, die seitdem aber harmonisiert sind.

Die Umlaufzeiten in den Spitzenstunden entsprechen bereits dem in Berlin üblichen Maximalwert von 90 Sekunden, der auch an dieser Strecke nicht weiter erhöht werden sollte, da sonst die Wartezeiten auf die nächste Freigabe der Nebenrichtungen, im Wesentlichen für Fuß- und Radverkehr, die entsprechenden Toleranzgrenzen überschreiten.

Der derzeitige, zyklische Betrieb der Anlagen in Verbindung mit der eingerichteten Koordinierung sorgt dafür, dass das Verkehrsaufkommen entlang der B96 gestaffelt zurückgehalten wird und die Zufahrten der Folgeknoten bzw. der seitlichen Einmündungen innerhalb der jeweiligen Stauräume nicht überstaut werden.

Für eine Steigerung der Leistungsfähigkeit einer LZA ist die Anzahl der zur Verfügung stehenden Fahrstreifen an einem Signalquerschnitt maßgebend für den Durchlass während der Freigabezeit. Zur Durchflusserhöhung eines Streckenabschnittes trägt dies jedoch nur bei, wenn die Querschnittsbreite über den maßgeblichen Streckenabschnitt auch durchgängig, also an jedem Knotenpunkt, eingerichtet werden kann und diese dann auch der durchgängigen Richtungsrelation entspricht, also etwa nicht wesentliche Teile des Verkehrsaufkommens seitlich abbiegen (Rückstauproblematik bei entsprechenden Abbiegespuren).

Hierüber hinaus wurde 2018 die Leistungsfähigkeit der B 96 durch zusätzliche Abbiegespuren an den Kreuzungen Burgfrauenstraße und Hermsdorfer Damm erhöht.

Berlin, den 25.06.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz