

Herr Bezirksverordneter
Maximilian Schirmer, Linksfraktion

über

den Vorsteher der Bezirksverordnetenversammlung
Pankow von Berlin

über

die stellvertretende Bezirksbürgermeisterin

Kleine Anfrage KA-0291/IX

über

Verkehrssicherheit für Pankow

Das Bezirksamt wird um folgende Auskunft gebeten:

1. Für welche Straßenkreuzungen bzw. Einmündungen der Stufen II, III und IV des übergeordneten Straßennetzes (Planungsnetz 2025) lässt sich ein erhöhtes Unfallaufkommen feststellen? Insbesondere sind Kreuzungen bzw. Einmündungen aufzuschlüsseln, bei denen Fahrradfahrende von abbiegenden Autos erfasst werden und wo Fußgänger mit Autos oder Fahrradfahrenden kollidieren.

Das Bezirksamt kann hierzu keine Auskünfte geben, da die Bewertung von Unfallhäufigkeitsstellen und die Führung der Unfallstatistik in den Zuständigkeitsbereich der Hauptverwaltung fällt. Frei zugängliche Informationen zum Thema Verkehrsunfälle und Unfallstatistik sind u.a. auf folgenden Internetseiten zu finden:

<https://www.berlin.de/polizei/aufgaben/verkehrssicherheit/verkehrsunfallstatistik/>

<https://unfallatlas.statistikportal.de/>

2. Auf welchen Straßen der Stufen II, III und IV des übergeordneten Straßennetzes (Planungsnetz 2025) ist die Anordnung von Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit geplant?

Das Bezirksamt kann auch hierzu keine Auskünfte geben, da über die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen im übergeordneten Straßennetz die Abteilung Verkehrsmanagement der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (SenUMVK) entscheidet. Das Bezirksamt kann in begründeten Fällen Anträge auf Anordnung von Tempo 30 im übergeordneten Straßennetz bei SenUMVK einreichen. Aktuell steht noch eine Entscheidung über die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Pistoriusstraße aus. Diese hatte das Bezirksamt am 02.06.2022 bei SenUMVK beantragt.

3. Welche weiteren Maßnahmen sind geplant, um an Unfall belasteten Straßenkreuzungen bzw. Einmündungen Unfälle zu vermeiden?

Die Untersuchung von Verkehrsunfällen, die Analyse möglicher Mängel sowie die Festlegung von Abhilfemaßnahmen liegt in der Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz. Gemäß § 21 Abs. 2 des Berliner Mobilitätsgesetzes soll nach jedem Unfall mit Verkehrstoten an einem Knotenpunkt der für Verkehrssicherheit im betreffenden Fall zuständigen Stelle unverzüglich geprüft werden, ob Maßnahmen kurz-, mittel- und langfristig ergriffen werden können, um weitere Unfälle mit Personenschaden zu vermeiden. Dasselbe gilt für Unfälle mit schwer verletzten Personen an einem nach polizeilicher Unfallstatistik bekannten Unfallschwerpunkt oder einem Knoten, der durch diesen zusätzlichen Unfall per Definition zu einem Unfallschwerpunkt würde. Das Ergebnis der Prüfung ist im Internet zu veröffentlichen. Diese Aufgaben nimmt die Unfallkommission Berlin wahr. Nähere Informationen können hier abgerufen werden:

<https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/verkehrssicherheit/unfallkommission/>

Ausgewählte Maßnahmen an Knotenpunkten mit Radverkehrsbezug sind dem Fortschrittsbericht Radwegeinfrastruktur 2021 zu entnehmen (Tabelle 6). Der Bericht kann hier abgerufen werden: <https://www.parlament-berlin.de/adosservice/19/Haupt/vorgang/h19-0389.A-v.pdf>

4. Welchen Planungs- bzw. Umsetzungsstand gibt es bei der Radverkehrsanlage entlang der Heidekrautbahn? Wann ist die Fertigstellung avisiert? Welche Probleme gibt es noch zu lösen?

Das Radverkehrsnetz des Landes Berlin enthält lediglich im rd. 500 m langen Abschnitt zwischen S-Bahnhof Wilhelmsruh und Hertzstraße 63 A ein Netzelement des Rad-Ergänzungsnetzes (Berliner Mauerweg). Diese Fuß- und Radverkehrsverbindung wurde durch die Niederbarnimer Eisenbahn AG bereits im vergangenen Jahr fertiggestellt. Weitere Radverkehrsplanungen entlang der Heidekrautbahn sind dem Bezirksamt nicht bekannt und sind auch nicht Bestandteil des Radverkehrsnetzes.