

## 15. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 01. Februar 2006 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Februar 2006) und **Antwort**

#### Verkehrssicherheit in der Rudelsburgstraße in Blankenburg

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

Frage 1: Ist dem Senat bekannt, dass die Rudelsburgstraße in Blankenburg in der Berufsverkehrszeit durch RadfahrerInnen, FußgängerInnen und AutofahrerInnen stark frequentiert ist?

Frage 2: Wie bewertet der Senat unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit, dass in Höhe des S-Bahnhofs Blankenburg nur eine Fahrspur in beiden Richtungen für Fahrräder und Autos zur Verfügung steht, da der Straßenquerschnitt in Höhe des Bahnhofes eingeengt und die Fahrbahn wegen parkender Fahrzeuge nur in einer Richtung benutzbar ist?

Antwort zu 1. und 2.: Die Rudelsburgstraße ist keine Hauptverkehrsstraße. Sie fällt daher in die Zuständigkeit der unteren Straßenverkehrsbehörde beim Bezirksamt Pankow von Berlin. Diese hat bestätigt, dass die Straße in den Berufsverkehrszeiten stark frequentiert ist. Darüber hinaus hat es mitgeteilt, dass die Rudelsburgstraße eine mit Zeichen 306 (Vorfahrtstraße) Straßenverkehrs-Ordnung - StVO - ausgeschilderte Straße ist. Sie dient vornehmlich als Sammelstraße für den aus den umliegenden Tempo 30-Zonen kommenden Verkehr. Da sie parallel zum Bahndamm verläuft, ist sie nur auf der westlichen Seite bebaut. Zwischen der Herwigstraße und der Bahnhofstraße (Blankenburg) besteht eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h durch Zeichen 274 StVO. Im vorgenannten Teilabschnitt der Straße besteht weiterhin ein baulich angelegter Gehweg nur am westlichen Fahrbahnrand. Die Fahrbahn der Rudelsburgstraße ist 5 m breit einschließlich einer ca. 1 m breiten Versickerungsrinne, die zwischen Fahrbahn und Gehweg liegt und beim Begegnungsverkehr mit befahren wird.

Das Bezirksamt sieht die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt. Abgesehen davon, dass nach den §§ 1 und 3 der StVO den Verkehrsteilnehmern eine ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht obliegt und sie sich so zu verhalten haben, dass andere nicht geschädigt, gefährdet, be-

hindert oder belästigt werden, muss aufgrund der durchgehend 5 Meter breiten Fahrbahn und einseitig am Fahrbahnrand geparkten Fahrzeuge der Begegnungsverkehr abgewartet werden. Dies unterstützt die vorhandene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Zwei vorhandene eingeschränkte Haltverbotszonen (Zeichen 286 StVO) mit einer Länge von 20 Metern bzw. 33 Metern am westlichen Fahrbahnrand schaffen zusätzliche Ausweichstellen und tragen somit zu einem sicheren und geordneten Verkehrsablauf bei. Im Bereich der vorhandenen Kurve unmittelbar nördlich des Bahnhofsgebäudes besteht am Fahrbahnrand beidseitig Haltverbot (Zeichen 283 StVO) auf einer Gesamtlänge von etwa 100 Metern, so dass in diesem Abschnitt dem fließenden Verkehr die gesamte Fahrbahnbreite von 5 m zur Verfügung steht.

Frage 3: Welche Gründe gibt es dafür, dass der Straßenquerschnitt der Rudelsburgstraße im Bereich der Kleingartenanlage so weit reduziert ist, dass hier nur auf einer Straßenseite ein Gehweg zur Verfügung steht?

Frage 4: Wann wurde die Kleingartenanlage in den Straßenraum verbreitert, und geschah dies mit Genehmigung der Behörden?

Antwort zu 3. und 4.: Leider konnte das Bezirksamt Pankow von Berlin auch nach vollständiger Sichtung des vorhandenen Kartenmaterials keine konkrete Aussage zu dieser Frage treffen.

Die Straße befand sich bis zum 31.8.1996 im Fachvermögen des Natur- und Grünflächenamtes und bildete mit der anliegenden Kleingartenanlage ein Flurstück. Kartenblätter aus dem Jahr 1957 zeigen auf, dass bereits zu diesem Zeitpunkt die Straße im Bereich der Kleingartenanlage eingeengt war. Es ist deshalb davon auszugehen, dass der vorhandene Querschnitt nie breiter war.

Frage 5: Wie will der Senat die Sicherheit für RadfahrerInnen gewährleisten vor dem Hintergrund, dass diese

wegen der parkenden Fahrzeuge auf der einzigen Fahrspur regelmäßig ohne den vorgeschriebenen seitlichen Sicherheitsabstand überholt werden?

Frage 6: Wie bewertet der Senat die Auffassung, dass regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen und ein Parkverbot entlang der Rudelsburgstraße erheblich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für RadfahrerInnen beitragen würde?

Antwort zu 5. und 6.: Der Verkehrsablauf in der Rudelsburgstraße ist nach Auskunft der Straßenverkehrsbehörde des Bezirksamtes Pankow von Berlin sicher und geordnet. Die Unfallsituation ist unauffällig. In den letzten drei Jahren ist lediglich ein Verkehrsunfall mit Radfahrereteiligung aktenkundig. Hierbei wurde der Radfahrer beim unachtsamen Öffnen einer Autotür erfasst, jedoch nicht verletzt.

Die Fahrbahnbreite der Rudelsburgstraße ist vergleichbar mit vielen anderen Straßen im untergeordneten Straßennetz. Die bereits getroffenen straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen (siehe Antwort zu 2.) gewährleisten auch weiterhin eine sichere Führung des Radverkehrs. Radverkehrsanlagen wie z.B. Angebotsstreifen oder Radfahrstreifen werden im untergeordneten Straßennetz grundsätzlich als entbehrlich erachtet.

Bei rund 5000 Kilometer Straßenlänge in der Stadt liegt der Schwerpunkt der Geschwindigkeitsüberwachung durch die Polizei vor allem auf Straßen, in denen das Geschwindigkeitsverhalten in besonderem Maße ursächlich für das Unfallgeschehen ist. Hierzu zählt die Rudelsburgstraße, wie bereits oben gesagt, erfreulicherweise nicht. Die Polizei wird jedoch auch weiterhin Geschwindigkeitsmessungen in der Rudelsburgstraße im Rahmen ihrer personellen Möglichkeiten durchführen und die zuständigen Straßenverkehrsbehörde gegebenenfalls über auffällige Messergebnisse zeitnah informieren.

Wie bereits zu Frage 2 ausgeführt, sind eingeschränkte Haltverbote und Haltverbote bereits vorhanden. Das Parkraumangebot weiter zu reduzieren, ist aus den genannten Gründen nicht erforderlich.

Berlin, den 07. März 2006

In Vertretung

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

.....  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. März 2006)