

Herrn Bezirksverordneten Cornelius Bechtler

über

den Vorsteher der Bezirksverordnetenversammlung
Pankow von Berlin

über

den Bezirksbürgermeister

Kleine Anfrage 0830/VI

über

Verkehrssicherheit in der Thulestraße

Das Bezirksamt wird um folgende Auskunft gebeten:

1. *Welche Bedeutung hat die Thulestraße zwischen Prenzlauer Promenade und Neumannstraße für den übergeordneten Kfz-Verkehr?*

Nach Auskunft der zuständigen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung gehört die Thulestraße zwischen Prenzlauer Promenade und der Neumannstraße zum übergeordneten Straßennetz. Sie ist als Straße von besonderer Bedeutung in der Verbindungsfunktionsstufe IV klassifiziert.

2. *Wie groß ist der durchschnittliche Tagesverkehr?*

Nach Auskunft der zuständigen Verkehrslenkung Berlin (VLB B 52) wurden nach vorliegenden Knotenstromzählungen für den Knotenpunkt Prenzlauer Promenade / Thulestraße vom 6.9.2010 und für den Knoten Thulestraße / Neumannstraße vom 1.9.2010 in der Zeit von 07:00-19:00 Uhr maximal 5.700 Kfz zwischen den beiden genannten Knoten in der Thulestraße gezählt. Der stündliche Maximalwert lag bei etwa 600 Kfz.

3. *Welche Auswirkungen hat der Rückstau in der Prenzlauer Promenade auf die Thulestraße, die Talstraße und die Spiekermannstraße? Gibt es hierfür Verkehrszählungen, insbesondere in den Morgenstunden (Berufsverkehr)?*

Das Verkehrsaufkommen in der Thulestraße, in der Tal- und Spiekermannstraße ist zu den Verkehrsspitzenzeiten höher als im übrigen Tagesverlauf.

Die Fahrbahnbreite der Talstraße beträgt 8 Meter. An beiden Fahrbahnrändern wird längsseitig geparkt. Kraftfahrer, die durch die Talstraße fahren, müssen dem Gegenverkehr ausweichen und hierdurch Fahrzeitverluste in Kauf nehmen. Diese Tatsache trägt erst einmal zur Verkehrsberuhigung in der Talstraße bei.

Im Interesse der Verkehrsberuhigung wurde zudem der Kreuzungsbereich Talstraße/Spiekermannstraße vor geraumer Zeit kreisförmig umgestaltet. Bereits durch diese Umbaumaßnahme und die nach wie vor geltende Vorfahrtsregelung nach § 8 Absatz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) „rechts vor links“ wird der gesamte Verkehrsablauf im Wohngebiet ebenfalls verlangsamt und die Durchfahrt durch das Wohngebiet unattraktiv.

Verkehrserhebungen zum Verkehrsaufkommen in der Tal-, Spiekermann und Thulestraße liegen nicht vor.

4. *Wie oft wurde in den letzten 5 Jahren in dem Abschnitt der Thulestraße die Geschwindigkeit der Kfz gemessen?*

In den letzten fünf Jahren wurden durch die zuständige Polizeibehörde insgesamt drei Geschwindigkeitsmessungen in der Thulestraße durchgeführt.

5. *Wie groß ist der Anteil der Geschwindigkeitsübertretungen? Wie hoch liegt die durchschnittliche gefahrene Geschwindigkeit (bitte mit Angabe der abgezogenen Toleranzwerte)?*

Bei der ersten durchgeführten Messung wurden 518 Fahrzeuge angemessen. Elf Fahrzeuge überschritten die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Die zweite Messung erfasste insgesamt 354 Kfz, wobei sich neun Fahrzeugführer nicht an die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit hielten und bei der dritten Messung von insgesamt 744 Fahrzeugen hielt sich lediglich ein Verkehrsteilnehmer nicht an die vorgegebene Geschwindigkeitsbegrenzung. Die Übertretungsrate der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Thulestraße liegt im Gesamtdurchschnitt aller durchgeführten Messungen somit bei 1,6 %.

Zum Vergleich: Die stadtweit durchschnittliche Übertretungsrate in Berlin liegt bei Straßen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bei 5,03 % und innerhalb ausgewiesener Tempo 30-Zonen bei 12,59 %. Diese Werte werden in der Thulestraße nicht erreicht.

Bei der Durchführung von Geschwindigkeitsübertretungen durch die Polizei wird die durchschnittliche gefahrene Geschwindigkeit aller gemessenen Fahrzeuge nicht ermittelt. Ebenso liegen dem Bezirk keine Angaben zu abgezogenen Ahndungstoleranzen vor, so dass auch hierzu keine Aussage möglich ist.

6. *Welche Verkehrssicherheitsprobleme bestehen nach Ansicht des Bezirksamts /der Verkehrslenkung Berlin in der Thulestraße*

Die zuständige Verkehrslenkung Berlin führt hierzu wie folgt aus: Straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen setzen nach § 45 Absatz 9 StVO ein besonderes verkehrliche Erfordernis voraus, welches aufgrund einer besonderen Gefahrenlage wegen besonderer örtlicher Verhältnisse gegeben sein könnte. Verkehrssicherheitsprobleme auf dem betroffenen Abschnitt der Thulestraße sind hier aber nicht bekannt.

7. *Welche Aussagen lassen sich zur Unfallhäufigkeit in den letzten 5 Jahren treffen? Welche Unfallarten sind hierbei zu verzeichnen? Inwiefern sind Fuß- und Fahrradverkehr daran beteiligt?*

Dem Bezirk liegt eine aktuelle Unfallauswertung der zuständigen Polizeibehörde aus den letzten vier Jahren vor. Im benannten Abschnitt der Thulestraße ereigneten sich im Zeitraum vom 31.07.2007 bis 31.08.2011 insgesamt 173 Verkehrsunfälle. Hierbei wurden 99 Verkehrsunfälle mit der Unfallart „Zusammenstoß mit einem Fahrzeug, das anfährt, anhält oder im ruhenden Verkehrs steht“, 20 Unfälle der Unfallart „Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das vorausfährt oder wartet“, drei Unfälle der Unfallart „Zusammenstoß mit anderem Fahrzeug, das seitlich in gleicher Richtung fährt“, fünf Unfälle mit Zusammenstößen im Begegnungsverkehr, ein Unfall durch Abkommen von der Fahrbahn nach rechts sowie zwei Unfälle durch Abkommen von der Fahrbahn nach links ermittelt. In acht Fällen waren Radfahrer an den Unfällen beteiligt, eine Beteiligung von Fußgängern am Unfallgeschehen gibt es nicht.

8. *Ist es richtig, dass in den vergangenen Jahren die Parkordnung in (Teilen der) Thulestraße geändert worden ist (Abordnung des Gehwegparkens)? Wenn ja, konnten hierdurch Änderungen des Fahrverhaltens beim Kfz-Verkehr festgestellt werden?*

Mit straßenverkehrsbehördlicher Anordnung vom 3.11.2005 wurde das Gehwegparken in der Thulestraße auf der Nordseite, im Abschnitt zwischen Prenzlauer Promenade und Talstraße, durch die bezirkliche Straßenverkehrsbehörde aufgehoben. Für den Fließverkehr verbleibt pro Fahrtrichtung somit aktuell eine Fahrbahnbreite von drei Metern, da die Fahrbahn der Thulestraße 10 Meter breit ist. Durch diese Maßnahme wurde die Verkehrssicherheit für die Fußgänger auf den Gehwegen erhöht. Durch den geringeren Fahrbahnquerschnitt verringern sich die gefahrenen Geschwindigkeiten in der Thulestraße, was auch die Geschwindigkeitsmessungen der Polizei (siehe Antwort zu Frage 5) unterstreichen.

9. *Welche Maßnahmen der Schulwegsicherung sind in der Thulestraße aus Sicht des Bezirksamtes sinnvoll und notwendig (z. B. Schulweg zur Trelleborg Grundschule bzw. zur Kurt-Tucholsky-Sekundarschule)?*

Es wird auf die Beantwortung der Frage 5. verwiesen. Aus bezirklicher Sicht wird ergänzt, dass der Schulwegsicherung eine hohe Priorität eingeräumt wird. Aktuelle Probleme der Verkehrssicherheit werden deshalb regelmäßig durch die „Steuerrunde Schulwegsicherung“, zusammen mit den im Bezirk zuständigen Ämtern, der Verkehrslenkung Berlin und der Polizei erörtert und die im Einzelfall erforderlichen baulichen oder straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen ergriffen. Dies gilt auch für die Schulwegsituation der Trelleborg-Grundschule und der Kurt-Tucholsky-Sekundarschule. Die Schulen sind in diesem Zusammenhang ebenfalls aufgefordert, eventuell aktuell auftretende Probleme an die bezirklichen Gremien heranzutragen.

Zum gesamten Komplex der Schulwegsicherung um die Trelleborg-Grundschule hat das Bezirksamt Kontakt zur Schulleitung aufgenommen und wird noch im Oktober dazu Gespräche führen.

10. *Ist eine Herabstufung der Thulestraße in das bezirkliche Straßennetz möglich und sinnvoll und hiermit die Einbeziehung der Straße in die sie umgebenden Tempo 30-Zonen mit rechts-vor-links-Regelung ?*

Nach Auskunft der zuständigen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ist es aufgrund der Funktion der Thulestraße (siehe Antwort zu 1.) nicht beabsichtigt, die Straße in ihrer Funktion herabzustufen und voll in die bezirkliche Zuständigkeit zu geben. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass die Thulestraße auch weiterhin in der Funktionsstufe StEP IV verbleibt.

11. *Ist die Links-Abbiege-Spur im Bereich des Knotenpunktes mit der Prenzlauer Promenade notwendig? Könnte durch ein Verzicht auf die Abbiegespur die Fahrbahn verschmälert werden, um hierdurch eine geschwindigkeitsreduzierende Wirkung zu erzielen?*

Die zuständige Verkehrslenkung Berlin (VLB B 213) führt zum aufgeworfenen Sachverhalt wie folgt aus:

„Auf den Linksabbiegestreifen kann aus Gründen der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit an der LZA Prenzlauer Promenade / Am Steinberg - Thulestraße nicht verzichtet werden. Der Fahrzeugverkehr aus der Thulestraße erhält zeitgleich mit dem Fahrzeugverkehr aus der Straße Am Steinberg seine Freigabe, so dass Linksabbieger aus der Thulestraße den Verkehr aus der Straße Am Steinberg beim Abbiegen beachten müssen. Der Wegfall der jetzigen Stauraumaufteilung würde dazu führen, dass es keine separate Aufstellmöglichkeit für den linksabbiegenden Verkehr mehr geben würde und voraussichtlich bereits bei einem linksabbiegenden Fahrzeug der gesamte nachfolgende Fahrzeugverkehr die verbleibende Freigabezeit nicht mehr nutzen kann. Hierdurch würde sich ein Rückstau in der Thulestraße ergeben.“

Jens-Holger Kirchner