

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Maik Penn (CDU)

vom 20. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Januar 2023)

zum Thema:

Modellprojekte des rot-grün-roten Senats für den Fußverkehr – Berliner Bezirke und am Beispiel der Friedrichshagener Bölschestraße

und **Antwort** vom 07. Februar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Februar 2023)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Maik Penn (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/14666

vom 20. Januar 2023

über Modellprojekte des rot-grün-roten Senats für den Fußverkehr – Berliner Bezirke und am
Beispiel der Friedrichshagener Bölschestraße

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft (zum Teil) Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Bezirksämter um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Welche Verwaltungsvorschriften zur Umsetzung des Fußverkehrsteils im Berliner Mobilitätsgesetz gibt es?

Antwort zu 1:

Hier sind zunächst die Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) zu nennen. Die AV Geh- und Radwege trifft Aussagen zur entwurfs- und bautechnischen Ausgestaltung von Geh- und Radwegen in der Straßenbaulast des Landes Berlin. Damit ist sie wichtigste Richtlinie zur Umsetzung der Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes zum Fußverkehr. Formal handelt es bei der AV Geh- und Radwege zwar um eine Ausführungsvorschrift zum Berliner Straßengesetz. Viele der darin getroffenen Aussagen zur entwurfstechnischen Ausgestaltung von Geh- und Radwegen berühren aber zugleich Regelungsinhalte des Berliner Mobilitätsgesetzes. Aufgrund der neuen Anforderungen aus dem Berliner Mobilitätsgesetz wird die AV Geh- und Radwege derzeit

überarbeitet (z.B. bezüglich der Breite der Gehbahn, Gestaltung von (Doppel-) Querungsstellen, Gehwegüberfahrten, Mischverkehrsflächen, Radverkehrsführung an Haltestellen). Die Fertigstellung ist im 1. Quartal 2023 vorgesehen.

Daneben ist der Leitfaden „Sicherung des Fuß- und Radverkehrs bei temporären Verkehrsmaßnahmen, Leitfaden für das Verkehrsmanagement“ (Baustellenleitfaden) zu nennen. Die Anordnung von temporären Baumaßnahmen erfolgt zwar auf Basis des Straßenverkehrsrechts, so dass die Inhalte des Mobilitätsgesetzes keine unmittelbare Wirkung auf die straßenverkehrsbehördliche Praxis entfalten können. Allerdings spiegeln sich die Inhalte des Mobilitätsgesetzes durch ermessenslenkende Hinweise in dem Leitfaden wieder (z.B. Vermeidung gemeinsam geführter Geh- und Radwege in Baustellensituationen oder auch der Ausschluss des Wechsels der Straßenseite bei Baumaßnahmen für Fußgängerinnen und Fußgänger, vgl. § 53 MobG).

Im September 2022 wurde zudem der „Leitfaden zur Einrichtung temporärer Spielstraßen“ veröffentlicht. Dabei handelt es sich um eine Umsetzung von § 50 Absatz 9, wonach Regelungen für die Einrichtung temporärer Spielstraßen entwickelt und umgesetzt werden sollen (§ 50 Abs. 9). Der Leitfaden gibt der Verwaltung eine Handlungsgrundlage von der rechtlichen Einordnung bis zur Umsetzung. Temporäre Spielstraßen entstehen im Zusammenspiel von Zivilgesellschaft und Verwaltung (§ 58 Abs. 4 MobG). Deshalb zeigt der Leitfaden auch den bürgerschaftlichen Initiativen die erforderlichen Schritte von der Idee bis zur Umsetzung auf.

Frage 2:

Welche Projekte haben die Berliner Bezirke eingereicht? Bitte um Auflistung nach Bezirken.

Antwort zu 2:

Hierzu wird auf die Vorlage zum Hauptausschuss, rote Nummer H19-0010A, verwiesen, in welcher die eingereichten Projekte zur Förderung des Fußverkehrs gem. § 58 Abs. 3 MobG BE detailliert dargelegt werden.

Frage 3:

Inwieweit liegen den zu 2. eingereichten Projekten Beschlüsse des jeweiligen Bezirksamtes und/ oder der jeweiligen Bezirksverordnetenversammlung zugrunde?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu mit:

„Zur nicht ausgewählten Skizze Wilmersdorfer Straße gab es BVV-Beschlüsse mit der Intention einer Verlängerung der Fußgängerzone. Zur Schillerstraße gab es einen BVV-Beschluss mit der Intention einer Fahrradstraße.“

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg teilt hierzu mit:

„Es liegt eine umfangreiche Beschlusslage der BVV Friedrichshain-Kreuzberg zum Modellprojekt Bergmannkiez vor. Die Beschlusslage ist unter berlin.de/bergmannkiez in der Ausstellung "Bergmannkiez - Öffentlicher Raum, Mobilität, Leben" (Plakate 5 und 6) aufgeführt. Nach Beschlusslage der Bezirksverordnetenversammlung (DS/1457/V vom 30.10.2019) ist der Durchgangsverkehr durch den Kiez zu unterbinden.“

Das Bezirksamt Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Keine.“

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit, dass die Stellen der Fußverkehrsplanerinnen bzw. -planer derzeit noch nicht besetzt sind und eine sachgemäße Beantwortung der Fragen aufgrund personeller Engpässe nicht möglich ist.“

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„Die Bezirksverordnetenversammlung Mitte hat die Anregung zur Errichtung von 12 Kiezblocks beschlossen. Das Projekt unterstützt die Anstrengungen des Straßen- und Grünflächenamtes Mitte die Verkehrswende auf die Straße zu bringen.“

Das Bezirksamt Neukölln teilt hierzu mit:

„Für das unter Frage 2 zu nennende Modellprojekt (Umwandlung der Elbestraße in eine Fuß- und Radverkehrsvorrangstraße) gab es weder einen Bezirksamt-Beschluss noch einen Beschluss der BVV Neukölln. Diese sind vom Mobilitätsgesetz auch nicht gefordert. Die Entscheidung zum Neuköllner Modellprojekt wurde im Sommer 2021 getroffen.“

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Dem vom Bezirksamt Pankow eingereichten Modellprojekt „Machbarkeitsstudie Klimastraße Hagenauer Straße“ liegt der Beschluss der BVV Pankow vom 24.02.2021 zugrunde (Drucksache VIII-1421).“

Das Bezirksamt Reinickendorf teilt hierzu mit:

„Die Einreichung des Projektes erfolgte in der vorangegangenen Legislaturperiode. Inwiefern sich das Bezirksamt dazu besprochen hat, ist nicht bekannt. Ein Bezirksamt -Beschluss ist nicht bekannt. Das Projekt umfasst die Fußverkehrssicherheit im Umkreis von öffentlichen Einrichtungen. In der neuen Legislaturperiode wurde eine umfangreiche Unfallanalyse im

Umkreis von Schulen beauftragt. Auf Basis der Unfalldaten wurden Standortvorschläge erarbeitet, mit dem Ziel, die Sicherheit der Schülerinnen und Schüler zu erhöhen.“

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf teilt hierzu mit:

„Hierzu liegen folgende BVV-Beschlüsse vor:

BVV-Beschluss-Nr. 752/IV vom 14.01.2015 „Beete am Hermann-Ehlers-Platz begrünen“ und BVV-Beschluss Nr. 556/V vom 17.10.2018 „Umgestaltung des Hermann-Ehlers-Platzes“. Mit einer Vorlage zur Kenntnisnahme hat das Bezirksamt am 26.10.2021 der BVV mitgeteilt, dass der Hermann-Ehlers-Platz seitens des Bezirksamtes zur Aufnahme in das Programm „Modellprojekte für den Fußverkehr“ der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz angemeldet und von dieser in das Programm aufgenommen wurde.“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Dem Projekt des Bezirks Treptow-Köpenick liegt kein Beschluss des Bezirksamtes oder der Bezirksverordnetenversammlung zugrunde. Eine Beschlussnotwendigkeit wurde bisher nicht gesehen, da es eine bezirkliche Fachzuständigkeit nach § 38 II Satz 1 BezVG iVm § 7 BerlStrG gibt und Beschlüsse der BVV nach §12 Abs. 2 BezVG bei Fördermittelprojekten nicht vorgesehen sind.“

Frage 4:

Wie wird in den Projekten gesichert, dass die Stärkung des Fußverkehrs berechnigte Interessen anderer Verkehrsteilnehmer und der Nutzerinnen und Nutzer der Projektgebiete nicht nachteilig beeinflussen?

Antwort zu 4:

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu mit:

„Durch die Flächenkonkurrenz lassen sich Förderungen einiger Verkehrsformen nie gänzlich ohne Einschränkungen für andere Verkehrsformen realisieren. Auch der Status Quo bedeutet immer Vorteile für die einen und Nachteile für die anderen Nutzungen. Die Abwägung ist Bestandteil im Planungsprozess jeder Umgestaltungsmaßnahme. Das Mobilitätsgesetz gibt den Rahmen für Abwägungen vor.“

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg teilt hierzu mit:

„Die oben genannte Beschlusslage zum Modellprojekt Bergmannkiez deckt sich mit wesentlichen Forderungen aus der Bürger*innenbeteiligung. Auch ist in den Bürger*innenwerkstätten die Forderung der Bezirksverordnetenversammlung nach Einrichtung einer Fußgänger*innenzone am Marheinekeplatz (DS/0311/V vom 12.07.2017) dahingehend weiterentwickelt worden, dass in drei von vier Werkstatt-Ergebnissen ein fußläufiger Bereich auch in der Bergmannstraße gefordert wurde.

Auf Grundlage der Ergebnisse der zweiten Beteiligungsphase und gemäß den Beschlusslagen der Bezirksverordnetenversammlung hat das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg ein Konzept

zur Umsetzung von Maßnahmen entwickelt, die zu einer Verkehrsberuhigung, zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs und zur Stärkung der Aufenthaltsqualität in der Bergmannstraße führen. Weiterhin bleibt die Führung der vorhandenen Buslinien erhalten und die Umstiege werden barrierefrei hergestellt. Die Erschließungsfunktion im Sinne des bezirklichen Nebennetzes und die Anlieferbarkeit bleiben im Grundsatz gewahrt.“

Das Bezirksamt Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Bei den Modellprojekten handelt es sich um Knotenpunkte, die aufgrund ihrer Beschwerdelage für Schulweg- und Fußgängersicherheit auffällig sind. Es wurde in der Vergangenheit wiederholt die Erhöhung der Sicherheit des Fußverkehrs (insbesondere bzgl. Schulwegsicherheit) von Anwohnern/ Eltern gefordert. Die Planung setzt nicht auf bewusste Benachteiligung von anderen Verkehrsteilnehmern.“

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit, dass die Stellen der Fußverkehrsplanerinnen bzw. -planer derzeit noch nicht besetzt sind und eine sachgemäße Beantwortung der Fragen aufgrund personeller Engpässe nicht möglich ist.“

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„Das Projekt verfolgt die Ziele des Mobilitätsgesetzes. Ein Ausgleich der Interessen des Umweltverbundes zum überpräsenten motorisierten Individualverkehrs ist damit unvermeidlicher Bestandteil.“

Das Bezirksamt Neukölln teilt hierzu mit:

„Was genau umgestaltet wird, ist noch offen. Mit dem Projekt sollen in der Elbestraße beispielhafte Lösungsansätze für die Mobilitätswende beim Fußverkehr aufgezeigt werden. Dazu gehören die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, Steigerung der Verkehrssicherheit und Verbesserung der Barrierefreiheit. Gleichzeitig ist die Elbestraße im Entwurf des Radverkehrsnetzes Berlin als Teilabschnitt der Radvorrangroute Treptower Park - Tempelhofer Feld vorgesehen. Daraus ergibt sich eine besondere Herausforderung für die Planung, denn dementsprechend müssen die Anforderungen an die Qualitätsstandards für das Radvorrangnetz berücksichtigt werden (u.a. Mindestbreite von 4,00 m für den Begegnungsverkehr). Darüber hinaus gelten die neuen – zwingend einzuhaltenden – Maßnahmen zur Regenwasserversickerung bzw. zur Begrenzung der Einleitung (BReWa-Berlin). Um sich dieser komplexen Aufgabenstellung zu nähern, haben der Bezirk Neukölln in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz verabredet, zunächst eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben. Kernbestandteil dieser Machbarkeitsstudie soll die Untersuchung von mindestens fünf Varianten zur Umgestaltung der Elbestraße sein.

Abwägungsentscheidungen zwischen den Interessen des Fußverkehrs und denen anderer Verkehrsteilnehmer*innen werden auf der Grundlage des Mobilitätsgesetzes getroffen. Da der zur Verfügung stehende Platz im Straßenraum begrenzt ist, werden Nutzungsänderungen

zugunsten des Umweltverbundes und der Aufenthaltsqualität im Projektgebiet zwangsläufig zu einer Verschiebung in den Nutzungen führen.“

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Der zur Verfügung stehende öffentliche Straßenraum wird in der Regel begrenzt von der beidseitigen Bebauung. Planungen innerhalb dieses Straßenraums, die den Fußverkehr und die Aufenthaltsfunktion durch die Zurverfügungstellung größerer Anteile am öffentlichen Raum stärken sollen, führen daher in der Regel immer dazu, dass anderen Verkehrsteilnehmenden weniger Flächen zur Verfügung stehen. Konflikte zwischen zwei oder mehr Verkehrsmitteln werden gemäß § 25 des Berliner Mobilitätsgesetzes durch planerische Abwägungsentscheidungen aufgelöst.“

Das Bezirksamt Reinickendorf teilt hierzu mit:

„Aufgrund begrenzter Flächenverfügbarkeiten im öffentlichen Straßenraum ist nie auszuschließen, dass eine Maßnahme für eine Fortbewegungsart die Situation für konkurrierende Fortbewegungsarten verschlechtert. Dennoch werden bei jedem Projekt die Interessen der einzelnen Verkehrsarten gegeneinander abgewogen, um eine für alle Verkehrsteilnehmer akzeptable Lösung zu finden. Bezüglich der eingereichten Projekte handelt es sich vorrangig um die Verbesserung der Schulwegsicherheit an Standorten mit erhöhtem Unfallaufkommen. Es sollen demnach die Sichtbeziehung für die Fahrbahn querende Schüler verbessert und ggf. gefährliches Fahrverhalten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) unterbunden werden. Es ist demnach nicht davon auszugehen, dass berechnete Interessen anderer Verkehrsteilnehmer oder der Nutzer der Projektgebiete nachteilig beeinflusst werden.“

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf teilt hierzu mit:

„Der Platz ist und bleibt wesentlich vom Fußverkehr geprägt. Die Planung wird durch anerkannte Fachleute auf ihrem Gebiet nach bezirklichen Vorgaben erstellt und von der bezirklichen Baudienststelle gesteuert.

An der Planung werden alle Interessierten über die Plattform „mein.berlin“, die Anlieger, die bezirkliche Marktverwaltung, Leitungsverwaltungen, BVG und BSR durch direkte Ansprache und Behinderten- und Seniorenvertreter in Ortsterminen beteiligt.“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Das Berliner MobG berücksichtigt die berechtigten Interessen aller anderen in diesem Gesetz eingeschlossenen Verkehrsarten.

Des Weiteren wird durch eine umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit sichergestellt, dass die vielfältigen Interessenslagen in den weiteren Planungsablauf integriert werden.

Am 28.03.2023 wird es im Rahmen des Beteiligungsprozesses eine Folgeveranstaltung für Gewerbetreibende und Akteur*innen von Einrichtungen der Bölschestraße geben. Zudem sind alle Interessierten eingeladen, sich in die geplante digitale sowie analoge öffentliche Beteiligung mit ihren Ideen einzubringen. Wie gewohnt wird es eine breite Beteiligung über die Online-Plattform „meinberlin.de“ geben. Aus den Ergebnissen der Beteiligungen werden

Varianten für die Umsetzung des Modellprojekts entwickelt und anschließend der Öffentlichkeit vorgestellt.“

Frage 5:

Inwieweit wurden die bezirklich zuständigen Fachausschüsse der Bezirksverordnetenversammlungen vor einer örtlichen Festlegung eingebunden oder einfach nur informiert über das was sich die Verwaltung ausgedacht hat?

Antwort zu 5:

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu mit:

„Aufgrund der kurzen Meldefrist gab es keine Einbindung vor Einreichung der drei Skizzen. Die Auswahl aus den eingereichten Vorschlägen erfolgte durch die Senatsverwaltung. Der für Verkehr zuständige BVV-Ausschuss wurde und wird fortlaufend informiert.“

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg teilt hierzu mit:

„S. Beantwortung zu Frage 3. Auf der Internetpräsenz der BVV lässt sich für jede Drucksache die Befassung der einzelnen Gremien der BVV mit den Drucksachen nachvollziehen.“

Das Bezirksamt Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Die Auswahl der Modellprojekte wurde eng mit dem zuständigen Stadtrat abgestimmt.“

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit, dass die Stellen der Fußverkehrsplanerinnen bzw. -planer derzeit noch nicht besetzt sind und eine sachgemäße Beantwortung der Fragen aufgrund personeller Engpässe nicht möglich ist.“

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„Das Projekt ist nicht auf einzelne Bezirksregionen festgelegt. Das Projekt ist in seinen Grundzügen den zuständigen Fachausschüssen kommuniziert. Im Zuge der stufenweisen Projektbearbeitung sollen örtliche Festlegungen mit diesen beraten werden.“

Das Bezirksamt Neukölln teilt hierzu mit:

„Die BVV wurde und wird über die zuständigen Gremien anlassbezogen informiert.“

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„In der Sitzung der BVV Pankow vom 24.02.2021 wurde die Überweisung der Drucksache VIII-1421 in den Ausschuss für Verkehr und Öffentliche Ordnung sowie den Ausschuss für Stadtentwicklung und Grünanlagen zwar beantragt. Der Überweisungsantrag wurde jedoch mehrheitlich von der BVV abgelehnt. Die Drucksache wurde daher ohne die Beteiligung der Fachausschüsse beschlossen.“

Es ist vorgesehen, die ersten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie im Jahr 2023 im Ausschuss für Verkehr und Öffentliche Ordnung der BVV Pankow vorzustellen.“

Das Bezirksamt Reinickendorf teilt hierzu mit:

„Die Teil-Projekte befinden sich noch in der Planung bzw. werden intern auf Umsetzbarkeit geprüft. Sobald die Planungen abgeschlossen wurden, werden alle betroffenen und zu informierenden Stellen unter Einhaltung der vorgeschriebenen Fristen zu den Maßnahmen einbezogen. Im FußRat, in dem Vertreterinnen und Vertreter der Fachausschüsse sitzen, wurden die Orte und die Grobplanungen bereits vorgestellt.“

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf teilt hierzu mit:

„Über die grundsätzliche Planung einer Umgestaltung wurde die BVV in der Vorlage zur Kenntnisnahme vom 26.10.2021 informiert. Die Feinplanungen erfolgen noch und werden dann im Fachausschuss diskutiert.“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Der zuständige Ausschuss wurde am 04.01.23 im Rahmen der 14. (ordentlichen, öffentlichen) Sitzung des Ausschusses für Straßen, Grünflächen und Ordnungsangelegenheiten erstmals ausführlich informiert.

Im Vorfeld gab es in mehreren Berichten des Bezirksamtes an den Ausschuss SGO entsprechende Vorinformationen.“

Frage 6:

Inwieweit wurden Anwohnerschaft und Gewerbetreibende vor einer örtlichen Festlegung eingebunden? Wie werden sie im jeweils weiteren Vorhaben verbindlich und repräsentativ eingebunden werden?

Antwort zu 6:

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf teilt hierzu mit:

„Vor der örtlichen Festlegung gab es keine Einbindung. Wie bei allen Verkehrskonzepten werden auch hier Anwohnende bzw. Anlieger eingebunden. Der Repräsentativität von Beteiligungen sind Grenzen gesetzt, Entscheidungen obliegen daher am Ende den bezirklichen Gremien.“

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg teilt hierzu mit:

„Auch hier verweisen wir auf die unter 3. genannte Ausstellung, die den umfangreichen Beteiligungsprozess abbildet. Vor der Umsetzung der weiteren Schritte findet eine Information der Anwohnenden statt.“

Das Bezirksamt Lichtenberg teilt hierzu mit:

„Nach Fertigstellung der Entwurfsplanung werden diese dem zuständigen Stadtrat zur Abstimmung in den entsprechenden Ausschüssen übergeben.“

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf teilt hierzu mit, dass die Stellen der Fußverkehrsplanerinnen bzw. -planer derzeit noch nicht besetzt sind und eine sachgemäße Beantwortung der Fragen aufgrund personeller Engpässe nicht möglich ist.“

Das Bezirksamt Mitte teilt hierzu mit:

„Im Zuge der stufenweisen Projektbearbeitung sollen Anwohnerschaft und Gewerbetreibende beteiligt werden. Die Verfahrensweisen sollen mit den zuständigen Fachausschüssen beraten werden.“

Das Bezirksamt Neukölln teilt hierzu mit:

„Am 18.06.2022 fand in der Elbestraße ein Kiezfest bzw. eine öffentliche Infoveranstaltung zur geplanten Umgestaltung der Straße statt. Die Veranstaltung wurde über die Stadtplanung/Sanierung organisiert und zusammen mit Schülern, Eltern und Lehrer*innen der Elbegrundschule durchgeführt. Bei diesem Termin ging es zunächst darum, die Meinungen und Wünsche im Kiez und in der Elbestraße zu erfassen. Darüber hinaus ist eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit im Jahr 2023 vorgesehen. Weiterhin erfolgen regelmäßige Informationen im Rahmen der Beteiligungsformate Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße / Sonnenallee (u.a. in der Sanierungszeitung "Karlson") sowie FORUM Karl-Marx-Straße / Sonnenallee. Die Umsetzung des Modellprojektes und die weitere Bürger*innenbeteiligung wird zu gegebener Zeit über die Beteiligungsplattform des Landes Berlin (<https://mein.berlin.de/>) erfolgen.“

Das Bezirksamt Pankow teilt hierzu mit:

„Die von der BVV Pankow beschlossene Durchführung einer Machbarkeitsuntersuchung für die Einrichtung einer Klimastraße in der Hagenauer Straße geht zurück auf die Vorschläge und Forderungen einer Anwohnendeninitiative. Im Rahmen der derzeit laufenden Machbarkeitsuntersuchung fand am 05.10.2022 eine erste Auftaktveranstaltung vor Ort statt. In diesem Rahmen wurde sowohl eine Erwachsenen- als auch eine Kinderbeteiligung durchgeführt. Die Veranstaltung wurde vorab durch das Bezirksamt öffentlich sowie durch Verteilung von Infoflyern an die Haushalte und Gewerbetreibenden im Gebiet um die Hagenauer Straße beworben. Die Auftaktveranstaltung war sehr gut besucht. Die Ergebnisse der Auftaktveranstaltung können eingesehen werden unter <https://www.berlin.de/ba-pankow/klimastrasse>

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie sind noch weitere Beteiligungsformate vorgesehen. Im 1. Quartal 2023 sind eine separate Kinder- und Jugendbeteiligung sowie ein zweiter Workshop mit den Anwohnenden und Gewerbetreibenden geplant. Weitere Informations- und Beteiligungsformate sind auch im Rahmen der konkreten Planung, also nach Abschluss der Machbarkeitsstudie, vorgesehen.“

Das Bezirksamt Reinickendorf teilt hierzu mit:

„Zur Feststellung der Bedarfe wurde durch das Quartiersmanagement Letteplatz gemeinsam mit Schülerinnen und Schülern und deren Eltern eine Gefahrenkarte im Umkreis der Schule

erarbeitet. Diese wurde, gestützt mit statischen Unfalldaten, im FußRat vorgestellt. Im FußRat wurde dem Bezirksamt empfohlen, im Umkreis dieser und der angrenzenden Schulen verkehrssichernde Maßnahmen umzusetzen. Des Weiteren läuft derzeit eine öffentliche Online- und Offline-Beteiligung zur Identifikation von gefährlichen Kreuzungen im Bezirk. Die Ergebnisse werden im FußRat präsentiert und Prioritäten festgelegt. Weitere Beteiligungsformate werden folgen.“

Das Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf teilt hierzu mit:
„s. Antwort zu Frage 4“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:
„Eine Einbeziehung der Öffentlichkeit in Bezug auf eine Abstimmung zur Anmeldung des Projektes erfolgte nicht, da das Bezirksamt auf der Grundlage des § 7 BerlStrG ein eigenes Interesse zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Gehwegen der Bölschestraße sowie zur Umsetzung des MobG begründen kann.
Zur weiteren Einbindung der Öffentlichkeit siehe Antwort zu 4.“

Frage 7:

Welche Mittel stehen insgesamt zur Verfügung und welche Anteile ergeben sich daraus für jeden einzelnen Bezirk?

Frage 8:

Bis wann stehen sie zur Verfügung? Da es sich jeweils um anspruchsvolle Vorhaben handelt, die einen größeren Zeitumfang haben können: Ist gesichert, dass bei Überschreitung der Frist die Mittel für das Vorhaben zur Verfügung stehen?

Antwort zu 7 und 8:

Dies ist in der Vorlage zum Hauptausschuss, rote Nummer H19-0010B erfasst.

Für die Modellprojekte sind Mittel aus dem Haushaltstitel 0730 72020 vorgesehen. Die in diesem Titel zur Verfügung stehenden Mittel reichen nach derzeitigem Stand aus, um die Finanzierung der bereits begonnenen Projekte bis 2023 entsprechend den zu erwartenden Planungs- und Baufortschritten sicherzustellen. Darüber hinaus stehen im Haushaltstitel 0730 72020 Verpflichtungsermächtigungen für die Jahre 2024 bis 2026 zur Verfügung.

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu ergänzend mit:
„Die notwendigen Haushaltsmittel für die Maßnahme Pilotprojekt Bölschestraße werden durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz zur Verfügung gestellt. Eine genaue Größenordnung kann erst mit Erarbeitung der Bauplanungsunterlagen (BPU) benannt werden.“

Frage 9:

Wie ist der jeweilige Verfahrenssachstand und bekannte Zeitplan in den einzelnen Bezirken?

Antwort zu 9:

Dies ist in der Vorlage zum Hauptausschuss, rote Nummer H19-0010B erfasst.

Der momentane Zeitplan der Projekte stellt sich wie folgt dar:

Mitte	Kiezblocks	2022-2026
Friedrichshain-Kreuzberg	Bergmannkiez	2022-2026
Pankow	Hagenauer Str.	2022-2025
Charlottenburg-Wilmersdorf	Grolmanstraße	2022-2025
Spandau	Beschilderung 20 GHW	2022-2024
Steglitz-Zehlendorf	Hermann-Ehlers-Platz	2022-2025
Tempelhof-Schöneberg	Barbarossaplatz	2022-2026
Neukölln	Elbestraße	2022-2026
Treptow-Köpenick	Bölschestraße Friedrichshagen	2022-2026
Marzahn-Hellersdorf	Gehwegerrichtungsprogramm	2022-2026
Lichtenberg	Kreuzungen und Gehwege	2022-2025
Reinickendorf	Infrastrukturverbesserung vor öffentlichen Einrichtungen	2022-2026

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu ergänzend mit:

„Bislang fanden erste konzeptionelle Überlegungen statt, die auch in Form von planerischen Darstellungen des betroffenen Umbaubereiches vorliegen. Grundsätzlich handelt es sich zunächst um Vorbereitungsschritte im Zusammenhang mit der Klärung einer generellen Machbarkeit. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt befindet sich das SGA in bezirksinterner bezirksinternen Abstimmungen mit der Unteren Denkmalschutzbehörde.“

Frage 10:

Welche Straßen in Treptow-Köpenick standen zur Disposition, weshalb hat man sich für die Bölschestraße entschieden? Mit welchen Schwerpunkten und Mitteln werden die Nebenstraßen (Scharnweberstraße usw.) saniert?

Antwort zu 10:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Im Rahmen der Möglichkeit für den Bezirk Treptow-Köpenick, einige ausgewählte Objekte für Gehweginstandsetzungen durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz zusätzlich finanziert zu bekommen, wurde die Bölschestraße vorgeschlagen.

Die Bölschestraße als attraktive Geschäftsstraße mit baulichem Verbesserungsbedarf vor dem Hintergrund der fehlenden bzw. mangelnden Barrierefreiheit und mit der Aussicht auf Attraktivitätssteigerung bot sich hier für die in Aussicht gestellte umfassende Förderung besonders an.

Betrachtungen zu den Nebenstraßen werden im Rahmen des Pilotprojektes nicht unmittelbar relevant, müssen aber in der Folge weiter betrachtet werden.“

Frage 11:

„Einordnung als Flächendenkmal“ – Ist diese Bewertung räumlich eingeschränkt oder trifft diese Einordnung auf die gesamte Bölschestraße zu?

Antwort zu 11:

Bei der Bölschestraße in Friedrichshagen handelt es sich um einen Denkmalbereich (Ensemble), der die Grundstücke Bölschestraße 3-136, Am Goldmannpark 1, 2, Aßmannstraße 44/46, 55 und Fürstenwalder Damm 484 sowie den Straßenraum umfasst (Denkmalliste Objektdokumentationsnummer 09095684).

Der Umfang des Denkmalbereiches Bölschestraße 3-136, Kolonistensiedlung Friedrichshagen kann anhand der Denkmalkartierung im Geoportal Berlin nachvollzogen werden.

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu ergänzend mit:

„Ja, der Denkmalbereich ist definiert. Welchen Bereich das Ensemble umfasst, ist in der Anlage 1 abgebildet (rosa Fläche). Der Denkmalbereich umfasst die Bölschestraße vom Fürstenwalder Damm bis kurz vor dem Müggelseedamm. Die Karte ist öffentlich einsehbar unter FIS-Broker (stadt-berlin.de). Der Denkmalliste Berlins sind die konkreten Adressen zu entnehmen. Die Denkmalliste ist veröffentlicht unter Denkmalliste - Berlin.de“

Frage 12:

Unabhängig vom Flächendenkmal – Wie viele Gebäude stehen im Projektbereich unter Denkmalschutz?

Antwort zu 12:

Innerhalb des Denkmalbereiches „Kolonistensiedlung Friedrichshagen“ (Objektdokumentennummer 09095684) befinden sich zwölf Baudenkmale und 108 konstituierende Ensemblebestandteile.

Der „Projektbereich“ umfasst die Gehwege auf beiden Straßenseiten der Bölschestraße vom Fürstenwalder Damm bis zum Marktplatz Friedrichshagen. Damit sind innerhalb des Denkmalbereiches „Kolonistensiedlung Friedrichshagen“ acht Baudenkmale und 65 konstituierende Ensemblebestandteile von der Maßnahme betroffen.

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu ergänzend mit:

„Bei den in der Anlage 1 rot dargestellten Gebäuden handelt es sich um Einzeldenkmale innerhalb des Denkmalensembles. Die Adressen der Einzelgebäude sind ebenfalls im Internet veröffentlicht.

Frage 13:

Inwieweit hält es das Bezirksamt mit Blick auf zu klärende Eigentumsfragen (bis an Gebäude heranreichende Maßnahmen u.ä.), der Einholung von entsprechenden Eigentümerzustimmungen und den Denkmalschutz für realistisch, dass die Maßnahme hier bis 2026 umgesetzt werden kann?

Antwort zu 13:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Im Zusammenhang mit der geplanten Umgestaltung des gewidmeten, öffentlichen Straßenlandes bedarf es vorab keiner Zustimmungen durch Anliegende bzw. Eigentümer*innen der anliegenden Grundstücke.

Die grundsätzliche Einvernehmensherstellung mit den Denkmalschutzbehörden zum Umbau der Bölschestraße wäre eine maßgebende Grundlage für die weiteren Planungen und sind insofern im gesetzten Zeithorizont umzusetzen.“

Frage 14:

Definition „auffallend große Breite der seitlichen Gehwegbereiche“ – Welche Breite haben die Gehwege tatsächlich (Plattenbahn + Oberstreifen/ Unterstreifen bis Baumscheibe) und wie ist der „Regelfall“ in anderen Einkaufsstraßen wie zum Beispiel der Köpenicker Bahnhofstraße oder in der Baumschulenstraße?

Antwort zu 14:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Als feste Größe besteht derzeit insgesamt eine Breite der Plattenbahn (eigentlicher Gehwegbereich / Gehbahn) von 3 m. Anpassungen an die örtliche Situation bedingen differierende Maße der Ober- und Unterstreifen. Im Mittel kann ungefähr angesetzt werden: Unterstreifen ca. 5 m und Oberstreifen ca. 2,8 m.

Der Bereich des Unterstreifens ist geprägt durch eine Vielzahl von Einbauten sowie insbesondere durch den Baumbestand dicht an der Gehbahn. Die Baumscheiben im Unterstreifen grenzen i. d. R. unmittelbar an die Gehbahn an. Insofern besteht derzeit in den Engstellen zwischen Baumscheiben und Gebäudefassaden ein Abstand von ca. 5,8 m.

Ober-und Unterstreifen verfügen über unebenes Mosaikpflaster, sodass diese Fläche nicht barrierefrei ist. Ferner wird der Unterstreifen vielfach zum Parken genutzt und steht den Zufußgehenden daher in der Regel nicht zur Verfügung. Der Oberstreifen wird derzeit vielfach zum Herausstellen von Warenangeboten genutzt und ist zudem teilweise durch die Eingangssituationen zu den Geschäften (Treppenansätze) geprägt.

Mithin liegt der tatsächliche barrierefreie Gehwegbereich derzeit bei 3 m.

Im BerlStrG zu §7 Ausführungsvorschrift Geh- und Radwege ist unter II, Punkt 2 (2) zu Breiten Folgendes geschrieben:

In der Regel sind zur Gewährleistung einer möglichst störungsfreien Begehbarkeit und eines angemessenen, nutzungsbezogenen Aufenthaltes Gehwegbreiten vorzusehen, die deutlich über den Mindestwerten liegen.

Es gelten nachfolgende Richtwerte:

<u>Straßentyp</u>	<u>Gehwegbreite (mit Baumscheiben)</u>
Hauptverkehrsstraßen	4 m bis 5 m
Einkaufsstraßen	6 m bis 8 m
Wohnstraßen	5 m
Industrie- und Gewerbestraßen	4 m
Siedlungsstraßen	3 m bis 4 m“

Frage 15:

Definition „gut erhaltener Baumbestand“ – Welche Erkenntnisse gibt es zu Ursachen, Art und Umfang geschädigter Straßenbäumen in der Bölschestraße?

Antwort zu 15:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Der Baumbestand der Bölschestraße ist sehr unterschiedlich. In einem Ortsteilgespräch in Friedrichshagen wurde interessierten Bürger*innen im Jahr 2018 durch einen Baumgutachter der Ist-Zustand der Bäume dargelegt. Die Bürger*innen sprachen sich dafür aus, den unterschiedlichen Baumbestand beizubehalten und nur dort zu fällen, wo es aus Standsicherheitsgründen oder wegen Bruchgefahr unumgänglich ist.

Weitere Informationen können unter folgender Webseite eingesehen werden:

<https://www.berlin.de/ba-treptow-koepenick/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/gruen/baeume/artikel.700412.php>

Hierbei insbesondere: Gutachten - Teil 2: Konzeptionelle Grundlagen für die Neupflanzung von Straßenbäumen.“

Frage 16:

„Beeinträchtigung der Bäume“ – Wie viele durch fehlende Bügel oder sonstige Absperrungen ungeschätzte Baumscheiben gibt es im Projektbereich?

Antwort zu 16:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Grundsätzlich ist der Nutzungsdruck in der Bölschestraße sehr hoch. Dies führt sichtbar auch zu einer starken Beeinträchtigung der Baumscheiben durch zu dichtes Parken an / z.T. auf den Baumscheiben.

Eine dezidierte Erfassung von Baumschutzbügeln erfolgt nicht. Fehlende Baumbügel werden jeweils umgehend ergänzt. Eine dauerhaftere Umrandung durch Baumbügel lässt sich qualitätsgerecht nur bei Neupflanzungen integrieren. Dies wurde insofern insbesondere für 32 Neuanpflanzungen im Jahr 2019 umgesetzt.“

Frage 17:

„eingeschränkt barrierefrei für Zugänglichkeit der Ladengeschäfte“ – Gibt es eine Aufstellung wie viele Ladengeschäfte ggf. durch mobile Maßnahmen einen barrierefreien Zugang zum Laden/Restaurant überhaupt gewährleisten können/könnten? Wenn ja, mit welchen Erkenntnissen?

Antwort zu 17:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Das Bezirksamt verfügt über keine entsprechende Aufstellung. Die Zuständigkeit zur Herstellung der Barrierefreiheit der Ladengeschäfte obliegt den jeweiligen Eigentümer*innen der Baulichkeiten.“

Frage 18:

Wäre eine bauliche barrierefreie Veränderung an den Ladenzugängen vorrangig vor dem Denkmalschutz?

Antwort zu 18:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Es besteht kein grundsätzlicher Vorrang. Es ist eine Abwägung im Einzelfall vorzunehmen, siehe § 11 Denkmalschutzgesetz Berlin, wonach eine denkmalrechtliche Genehmigung zu erteilen ist, sofern Gründe des Denkmalschutzes nicht entgegenstehen oder ein überwiegendes öffentliches Interesse die Maßnahme verlangt. In der Entscheidung sind die Belange von Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen.“

Frage 19:

„häufig Schadstellen durch unsachgemäße Nutzung“ – Gibt es neben der Standardantwort des Wildparkens Hinweise auf andere unsachgemäße Nutzung, z.B. fremde Einbauten?

Antwort zu 19:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Das Parken auf dem Unterstreifen erfolgt derzeit ungeordnet auf Flächen, die bautechnisch nicht dafür geeignet sind. Der Verweis auf Schadstellen bezieht sich insofern auf immer wiederkehrende Zerstörungen der Befestigung aus Mosaikpflaster (Pflaster aus Bernburger Kalkstein). Aufgrund der geringen Größe der einzelnen Mosaiksteine sowie der Verlegung in ungebundener Bauweise kommt es bei Lenkbewegungen insbesondere größerer bzw. schwererer Fahrzeuge zu einem „Herausdrehen“ des Mosaikpflasters bzw. zu einer Zerstörung des notwendigen Verbundes.“

Frage 20:

Fotos Gehwegüberfahrten/ Schaffung barrierefreier Gehwege – Gibt es Möglichkeiten der Sanierung des wahrscheinlich mit zum Denkmal gehörenden Pflasters z.B. durch Einzeltausch defekter Steine und Nachverfugung?

Antwort zu 20:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Zur Herstellung einer nachhaltigen Barrierefreiheit ist eine grundhafte Instandsetzung unter Berücksichtigung denkmalschutzrechtlicher Aspekte erforderlich. Nur ein Austausch von defekten Steinen und eine Nachverfugung kann diesem Anspruch nicht gerecht werden.“

Frage 21:

Wie viele Regelparkplätze gibt es gegenwärtig in der Bölschestraße? Von welcher Anzahl an „Wild“-Parkplätzen wird ausgegangen?

Antwort zu 21:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Gegenwärtig gibt es gar keine Regelparkplätze. Zurzeit findet ein ungeordnetes Parken an den Stellen statt, welche vermeintlich den dafür notwendigen Raum bieten. Die Begrifflichkeit Regelparkplätze und auch die Dimension eines Regelparkplatzes wurde verwendet, um für die Vorüberlegungen eine vorstellbare Kenngröße einzuführen. Damit wird insbesondere verdeutlicht, welche Flächenbenutzungen tatsächlich stattfinden. Als sog. Wildparkplätze wurden derartige Flächen betrachtet, die nicht unter sinnvoller Annahme eines regelgerechten Parkstandes benutzt wurden (u.a. vor Baumscheiben oder auch Einbauten von Dritten (ggf. mit Überhang auf die Fahrbahn) aber auch Randbereiche von Gehwegüberfahrten.“

Frage 22:

Welche Reduzierung der Anzahl an Parkplätzen ist angedacht und inwieweit wird berücksichtigt, dass auch im Bereich Dahlwitzer Landstraße zahlreiche Parkplätze durch die Tram 88-Verlegung wegfallen sollen

Antwort zu 22:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Die Neuordnung des ruhenden Verkehrs bestimmt sich nach dem Umfang der Erweiterung von Baumscheiben sowie dem Einordnen von Flächen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (Nutzung des Unterstreifens durch Bestuhlung bzw. für das Herausstellen und Präsentieren von Waren). Darüber hinaus ist beabsichtigt, ein geordnetes Abstellen von Fahrrädern vor den Geschäften zu ermöglichen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist eine finale Flächenaufteilung gerade noch nicht erfolgt. Die Flächenaufteilung ist u.a. Teil der Beteiligung unter Berücksichtigung von nicht änderbarer Randbedingungen (u.a. Einbauten im Straßenland). Der Umfang des Entfalls von Parkplätzen im Bereich der TRAM 88 kann derzeit aufgrund des noch stattfindenden Planfeststellungsprozesses nicht benannt werden. Im Inneren der Gleisanlage (Fläche Trödelmarkt) wird es nach derzeitiger Erkenntnislage nicht zum Wegfall von Parkplätzen kommen.“

Frage 23:

„die Aufenthaltsqualität soll verbessert werden“ – Wie wird Aufenthaltsqualität hier definiert? Spielt hierbei auch die Qualität und Quantität von Ladenvielfalt, Einkaufsmöglichkeiten, Außengastronomie und auch die Anzahl von Parkplätzen eine mit zu bewertende Rolle oder ist es eine reine Betrachtung aus Sicht von Fußgängern, Radfahrern und der unstrittig zu verbessernden Barrierefreiheit?

Antwort zu 23:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Mit Aufenthaltsqualität ist insbesondere die Erhöhung der Attraktivität der Bölschestraße als Einkaufsstraße im Fokus. Dies zielt insbesondere auf das Anbieten von Verweilmöglichkeiten für Zufußgehende durch Sitzmöglichkeiten, Schaffung von Räumen für die Außengastronomie und Verbesserung der Bedingungen für die Warenpräsentation. Dabei haben insbesondere die Bedingungen für den Fußverkehr und das Herstellen der Barrierefreiheit Priorität. Das Bezirksamt weist darauf hin, dass es sich um ein Modellprojekt für den Fußverkehr handelt. Radfahrende werden auch zukünftig ihren Verkehrsraum auf der Fahrbahn haben.“

Frage 24:

Welche Stellen waren bisher innerhalb des Senats und des Bezirksamtes die Projektplanung eingebunden?

Antwort zu 24:

Innerhalb des Senats liegt die Projektleitung im Referat IV F der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz. Die Fachreferate IV A „Grundsatzangelegenheiten der Mobilitätspolitik, Verkehrsentwicklungsplanung“, IV B „Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen“ sowie die oberste Straßenverkehrsbehörde waren eingebunden.

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu ergänzend mit:

„Die bisherigen Abstimmungen erfolgten zwischen der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz und den Fachämtern des Bezirksamtes, u.a. Straßen- und Grünflächenamt (SGA, Fachbereich Tief), Stadtentwicklungsamt (Untere Denkmalschutzbehörde). Die Wirtschaftsförderung und auch der Bezirksbeauftragte für Menschen mit Behinderung sind über das Projekt informiert und eingebunden.“

Frage 25:

Inwieweit wurden bislang externe Leistungen in Anspruch genommen, ggf. zu welchem Zeitpunkt erfolgte die Einbeziehung und welche Kosten sind in welcher Höhe hierbei entstanden?

Antwort zu 25:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Im Zusammenhang mit der Fertigung von planerischen Darstellungen der ersten konzeptionellen Überlegungen sowie auch Visualisierungen wurden externe Dienstleistungen eines Ingenieurbüros genutzt. Dabei sind bislang folgende Kosten entstanden:

2021: 27.539,08 Euro

2022: 10.315,44 Euro“

Frage 26:

Wann werden wem nicht nur die Ausschnitte des Entwurfs (Projektvorstellung/Planungsprozess), sondern die gesamten Dateien/ Daten zur Verfügung gestellt?

Antwort zu 26:

Das B Bezirksamt A Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Bislang gab es keine Notwendigkeit und keine Nachfrage bzgl. derartiger Daten / Dateien. Derzeit liegen lediglich erste konzeptionelle Überlegungen aus einer noch laufenden Machbarkeitsuntersuchung vor. Es wurde als sinnvoll erachtet, Ausschnitte zu verwenden, um den Untersuchungsprozess nachvollziehbar abzubilden.“

Frage 27:

„nachweisbares Unfallgeschehen bei Parkvorgängen mit Radfahrenden“ – Wie viele Personenunfälle (mit/ ohne Fahrrad) sind dem Bezirksamt seit 2013 bekannt? Welche Erkenntnisse gibt es zur Verursacher-/ Schuldfrage?

Antwort zu 27:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Auf der Bölschestraße ist nachweisbares Unfallgeschehen zu konstatieren.

Dem Bezirksamt liegen hierzu allerdings keine eigenen Erhebungen vor. Dem Bezirksamt wurden im Rahmen der grundsätzlichen Abstimmungen mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz Daten zum Unfallgeschehen für die Jahre 2018 bis Mitte 2021 als Schnellauswertung zur Verfügung gestellt. Eine dezidierte Auswertung des Unfallgeschehens insbesondere zur Häufigkeit der Beteiligung von Radfahrenden kann derzeit nicht erfolgen. Ursachen für das Unfallgeschehen mit Radfahrenden sind unter anderem ungenügender Sicherheitsabstand, Fehler beim Rückwärtsfahren/Wenden und Fehler beim Be- und Entladen sowie Ein- und Aussteigen. Die Gesamtzahl von Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden (unspezifisch) liegt für den Betrachtungszeitraum bei 23 Unfällen.“

Frage 28:

Fahrradbügel und Ladezonen – Wie viele Fahrradabstellplätze gibt es derzeit und wie viel sind im ersten Entwurf mit der Planung vorgesehen? Wie viel Ladezonen sind im ersten Entwurf vorgesehen?

Antwort zu 28:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Derzeit gibt es eine Vielzahl von ungenehmigten, privaten Fahrradabstellanlagen. Es ist vorgesehen, ein landeseigenes Angebot zum Abstellen von Fahrrädern und Lastenfahrrädern zu schaffen. Der Umfang des Angebots ist in dieser frühen Phase des Projekts noch nicht bekannt. Bisher sind 4 Ladezonen im Rahmen der Betrachtungen des SGA angedacht.“

Frage 29:

Verweilzonen und Bänke – Ist es überwiegend geplant die Verweilzonen und Bänke in den Bereich des Unterstreifens zur Straße zu verlegen? Sind Tische und Stühle für die Außen Gastronomie direkt an der Fassade im Bereich des Oberstreifens bzw. des Plattenweges zukünftig nicht mehr genehmigungsfähig?

Antwort zu 29:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Es ist zutreffend, dass insbesondere der Unterstreifen für das Einrichten von Verweilzonen und Raum für die Außengastronomie vorgesehen ist.

Mit der Verrückung der Laufbahn an die Gebäudefassaden und der Verschmälerung des Oberstreifens soll künftig nicht das Ausstellen von Warenangeboten verhindert werden.

Gleichwohl soll die Plattenbahn (also der eigentliche Gehweg) von Einschränkungen/Hindernissen für die Zufußgehenden freigehalten bleiben.

Einzelheiten werden dann je nach Antragslage und örtlicher Gegebenheit im Rahmen der jeweiligen Ausnahmegenehmigung/Sondernutzungserlaubnis (§ 46 StVO/§ 11 BerlStrG) geregelt.“

Frage 30:

Wann wurde der Antrag auf grundsätzliche denkmalrechtliche Genehmigung gestellt und wie wird dies im Kontext ergebnisoffener Einbindung von Anwohnerschaft und Gewerbetreibenden bewertet, dass erst im Jahr 2023 ein Partizipationskonzept erstellt werden soll?

Antwort zu 30:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Der Antrag für eine denkmalrechtliche Genehmigung ging am 15.09.2022 bei der Unteren Denkmalschutzbehörde ein. Das Vorhaben war der UD zuvor in Grundzügen vorgestellt und

durch diese kommentiert worden, daraufhin waren in der Antragstellung einzelne Anpassungen vorgenommen worden. Allerdings waren zu diesem frühen Planungsstand noch nicht alle Maßnahmen ausformuliert bzw. dargestellt.

Die Frage nach dem Zeitpunkt der Einbindung der Öffentlichkeit lässt sich nicht nach richtig oder falsch bewerten. Eine frühe Einbindung der Öffentlichkeit ohne vorherige grundsätzliche Abstimmungen hat den Vorteil, dass das Verwaltungshandeln transparent ist. Der Nachteil liegt darin, dass die plangebende Behörde Vorentwürfe vorstellt, die in grundsätzlichen Punkten gegebenenfalls nicht genehmigungsfähig und daher nicht realisierbar sind. Um dem vorzubeugen, hat sich das Straßen- und Grünflächenamt entschieden, zunächst Grundsatzfragen zur denkmalrechtlichen Genehmigungsfähigkeiten des Umbaus von Teilen der öffentlichen Verkehrsflächen der Bölschestraße zunächst mit der Unteren Denkmalschutzbehörde zu erörtern. Das angestrebte Einvernehmen mit dem Landesdenkmalamt wurde bislang weder hergestellt, noch fanden Abstimmungstermine mit dem Landesdenkmalamt statt. Das zeigt, dass das Bezirksamt Fachbehörden und Öffentlichkeit iterativ beteiligt.“

Frage 31:

Welche Standortprüfungen und Bemühungen gab es bisher von Seiten des Bezirksamtes, die beabsichtigte deutliche Reduzierung von Parkflächen an anderen Stellen in Friedrichshagen zu kompensieren? Bitte um Angabe des Datums und Prüfungsergebnisses.

Frage 32:

Warum ist die hochbrisante Parkplätze-Thematik bisher nicht erkennbar in die Überlegungen eingeflossen?

Antwort zu 31 und 32:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Die Parkplätze-Thematik ist vor dem Hintergrund einer Neuordnung des öffentlichen Raums in die Überlegungen eingeflossen. Entsprechende Standortprüfungen und Bemühungen gehen von vornherein ins Leere, da bekannterweise der öffentliche Straßenraum begrenzt und bereits jetzt umfänglich für das Parken von Kfz genutzt wird. Die grundsätzliche verkehrspolitische Zielstellung ist nicht, öffentliches Straßenland für diese Zwecke zusätzlich bereitzustellen, sondern diesen Raum auch für andere Verkehrsarten und vordringlich für die Aufwertung des Straßenraumes unter Berücksichtigung von Umweltschutzaspekten anderweitig zu nutzen. Im Ortsteil Friedrichshagen stehen gegenwärtig keine anderweitigen Flächen öffentlichen Straßenlandes zur Verfügung, welche alternativ zum Parken von Kfz genutzt werden könnten.“

Frage 33:

Mit Blick auf 60-80 % Nicht-Friedrichshagener Kundschaft: Welche Erkenntnisse hat das Bezirksamt aus welchen Einzugsgebieten die Kundinnen und Kunden der Gewerbetreibenden kommen und wie die An-/Abfahrt erfolgt?

Antwort zu 33:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Das Bezirksamt hat keine Befragung der Kund*innen der Einzelhandelsbetriebe oder anderen Gewerbe der Bölschestraße durchgeführt.

Eine statistische Auswertung gestaltet sich auch aufgrund des täglich schwankenden Besucherstroms sowie aufgrund der saisonalen Veränderungen auch in Bezug auf die touristischen Highlights Friedrichshagens als schwierig und wenig aussagekräftig.“

Frage 34:

Welche konkreten Schlussfolgerungen in der Planung ergeben sich aus 31.?

Antwort zu 34:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Im Ortsteil Friedrichshagen stehen gegenwärtig keine anderweitigen Flächen öffentlichen Straßenlandes zur Verfügung, welche alternativ zum Parken von Kfz genutzt werden könnten.“

Frage 35:

Welches Konzept soll hinsichtlich des Längst- und Querparkens verfolgen? Welche Vor-/Nachteile ergeben sich jeweils?

Antwort zu 35:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„In der Phase der Machbarkeitsuntersuchung sind das Längs – und Querparken betrachtet worden. Sowohl für die eine wie die andere Variante bestehen Vor- und Nachteile, die in dieser frühen Phase des Projekts noch nicht abschließend abgewogen wurden.

Grundsätzlich ist insbesondere die Beeinflussung des Radverkehrs auf der Bölschestraße durch Ein- und Ausparkvorgänge relevant. Die Verkehrssicherheit dieser Verkehrsart steht im Fokus.“

Frage 36:

Beabsichtigt das Bezirksamt die Friedrichshagener nur durch Pressemitteilungen zu informieren oder inwieweit sind flächendeckende Briefwurfsendungen zu dieser grundsätzlichen Frage der baulichen Kiezgestaltung vorgesehen?

Antwort zu 36:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Nein, das Bezirksamt informiert nicht nur durch Pressemitteilungen. Es ist ein umfangreiches Beteiligungsverfahren vorgesehen. Das Bezirksamt nimmt den Vorschlag, flächendeckende Briefwurfsendungen durchzuführen, zur Kenntnis und wird diesen im Rahmen der Planung weiterer Beteiligungsmaßnahmen bzw. -veranstaltungen diskutieren.“

Frage 37:

Inwieweit beabsichtigt das Bezirksamt die Anwohnerschaft und Gewerbetreibenden über das „Ob“ und „Wie“ abzustimmen, bevor hier bauliche Maßnahmen tatsächlich eingeleitet werden sollen?

Antwort zu 37:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

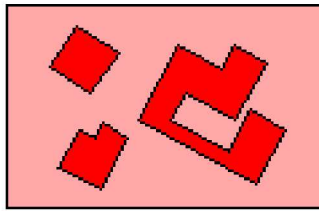
„Eine Beteiligung der Öffentlichkeit war immer Bestandteil der Überlegungen des Bezirksamtes. Diese erfolgt gemäß der vom Bezirksamt beschlossenen Leitlinien für Bürger*innenbeteiligung in Treptow-Köpenick.“

Berlin, den 07.02.2023

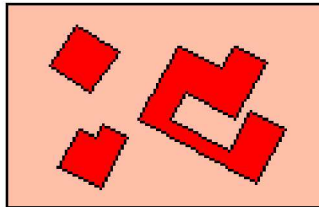
In Vertretung

Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

The map shows the Friedrichshagen district in Berlin, with a focus on the area around the Gerhart Hauptmann Gymnasium and the Sportplatz. The map is color-coded with red and orange areas highlighting specific zones. The map includes street names, building footprints, and green spaces. The map is oriented with North at the top. Key streets include Dammstraße, Fürstenwälderstraße, and Bismarckstraße. Notable landmarks include the Gerhart Hauptmann Gymnasium and the Sportplatz. The map is color-coded with red and orange areas highlighting specific zones.



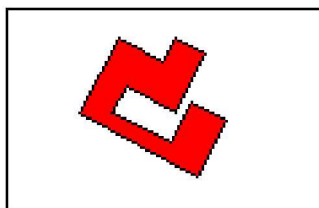
Denkmalbereich
Ensemble



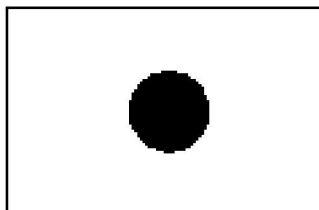
Denkmalbereich
Gesamtanlage



Gartendenkmal



Baudenkmal



Bodendenkmal