

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Maik Penn (CDU)

vom 28. August 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. August 2024)

zum Thema:

Umbau der Friedrichshagener Bölschestraße II – Modellprojekte des früheren rot-grün-roten Senats für den Fußverkehr

und **Antwort** vom 12. September 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 13. Sep. 2024)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Maik Penn (CDU)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/20101

vom 28. August 2024

über Umbau der Friedrichshagener Bölschestraße II – Modellprojekte des früheren rot-grün-roten Senats für den Fußverkehr

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 das Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

In welchem Umfang stehen Mittel für das Berliner „Modellprojekt für den Fußverkehr“ zur Verfügung? Laut Internetseite des Senats sind es 29 Millionen Euro – wann und warum wurde der Mittelansatz angepasst, ist der Gesamtbetrag noch aktuell, wie ist jeweils der Sachstand zur Umsetzung und des Mittelabflusses in den 12 Bezirken?

Antwort zu 1:

Die auf der Internetseite genannten 29 Millionen Euro beziehen sich auf einen Sachstand bei Projektfestlegung zu Jahresbeginn 2022. Zum aktuellen Umsetzungsstand und Kostenschätzung der einzelnen Projekte wird auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/18753 verwiesen.

Folgende Gründe führten zu Anpassungen der Kostenschätzungen:

- Baukostensteigerungen (alle Projekte)
- Erweiterung des Projektumfangs (Bölschestraße, Mitte, Hermann-Ehlers-Platz, Hagenauer Straße, Elbestraße):

Für die relevanten Projekte zur Förderung des Fußverkehrs gemäß § 58 Abs. 3 MobG BE (sog. Modellprojekte für den Fußverkehr) stehen in 2024 und 2025 jeweils 3 Millionen Euro im Titel 0730 72020 zur Verfügung. Weiterhin sind ca. 800.000 Euro aus dem Titel 0730 52122 für das Modellprojekt „Beschilderung der Grünen Hauptwege“ finanziert worden bzw. fest eingeplant (für das Gesamtprojekt).

Der Senat ist zudem bemüht, Komplementärfinanzierungen zu ermöglichen. So wurden bereits für zwei Modellprojekte Bundesmittel in Höhe von insgesamt 3,9 Mio. Euro eingeworben.

Frage 2:

Welche Kosten sind bisher insgesamt für das Modellprojekt „Fußverkehrsfreundliche Umgestaltung der Bölschestraße“ entstanden und wie verteilen sich diese auf Dienstleistungen für Planungen und Öffentlichkeitsarbeit? (Auflistung bitte nach Jahr, extern/ intern!)

Antwort zu 2:

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

2023 sind für das initiierte Beteiligungsverfahren folgende weitere Kosten bei der Anlaufstelle für Bürger/-innenbeteiligung entstanden:

Druckkosten Flyer: 200 €

Druckkosten zwei Veranstaltungen Gewerbetreibende: 300 €

Personaleinsatz zum Verteilen der Flyer: 800€

Hosting Fragebogen: 200€“

Frage 3:

Barrierefreie Gehwege einerseits – in sinnvoller Kombination: barrierefreie Zugänge zu den Geschäften andererseits – welcher Bedarf wird hier in welchem Umfang gesehen? Pläne zur barrierefreien Bölschestraße gibt es seit vielen Jahren – in welcher Form wurden und werden die Gewerbetreibenden durch das Bezirksamt hierbei, auch unter Denkmalensembles Gesichtspunkten, unterstützt?

Antwort zu 3:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Bereits im Projekttitel ist das Ziel benannt, die Bölschestraße barrierefrei umzubauen. Die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum bezieht sich in erster Linie auf die Verbesserung des Gehwegbereiches hinsichtlich der Querungen der Grundstücksüberfahrten für mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Kinderwagen oder Ähnliches. Gleichzeitig sollen im Rahmen der Barrierefreiheit qualifizierte Auffindemöglichkeiten zu ausgewiesenen Quermöglichkeiten geschaffen werden. Die Zuständigkeit zur Herstellung der Barrierefreiheit der Ladengeschäfte obliegt grundsätzlich den jeweiligen Eigentümer*innen der Baulichkeiten. Der bezirkliche Beauftragte für Menschen mit Behinderungen unterstützt die Ladeninhaber*innen in ihren Bemühungen, barrierefreie Zugänge zu errichten. Die untere Denkmalschutzbehörde berät regelmäßig zu rechtskonformen Lösungen, wie der Höhengsprung zwischen Oberkante Gehweg und Oberkante Fußboden der Ladengeschäfte pragmatisch, gestalterisch und unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse überwunden werden kann. Dies erfolgt im Einzelfall und ist nicht Gegenstand der konzeptionellen Planungen für die Bölschestraße.“

Frage 4:

Wie teilt sich die Finanzierung der bisherigen Kosten auf Mittel der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klima und Umweltschutz und des Bezirksamtes Treptow-Köpenick auf?

Antwort zu 4:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Es handelt sich um ein Pilotprojekt, welches durch die SenMVKU gefördert ist. Vor diesem Hintergrund erfolgt die Finanzierung des Projekts hinsichtlich Planung, Entwurf und Bau durch die SenMVKU. Das Bezirksamt setzt keine eigenen Mittel ein, welche über die in der Antwort zur Frage 2. aufgeführten Kosten hinausgehen.“

Frage 5:

Welche konkreten Vereinbarungen zu den Kosten und zur Durchführung gab es zwischen dem Bezirksamt Treptow-Köpenick und dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) zur durchgeführten Anwohnerbefragung? In welcher Höhe sind Kosten wofür entstanden und wie wurden diese getragen?

Antwort zu 5:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Die Befragung wurde durch die bezirkliche Anlaufstelle für Bürger/-innenbeteiligung und die Sozialraumorientierte Planungskoordination (SPK) des Bezirkes finanziert und organisatorisch

unterstützt aufgrund der begrenzten personellen Mittel des bezirklichen Straßen- und Grünflächenamtes (SGA). Die Befragung der Anwohnenden erfolgte im Rahmen der informellen, also nicht rechtlich vorgeschriebenen, Beteiligung nach den Leitlinien für Bürger/-innenbeteiligung des Bezirkes.

Das Institut für Verkehrsforschung des DLR ist das größte Verkehrsforschungsinstitut Europas und befasst sich mit empirischen Fragestellungen in der Mobilitätsforschung in Bezug auf die Transformation des Verkehrssystems. Das Bezirksamt Treptow-Köpenick ist seit 2022 als einer von mehr als 30 Projektpaten in das laufende DLR-Forschungsprojekt VMo4Orte eingebunden. In diesem Kontext gab es eine Reihe von Zusammenreffen auf Arbeitsebene, bei denen Fragen der empirischen Sozialforschung im Kontext der Stadtentwicklung besprochen wurden. Auf dieser Arbeitsebene wurde der Fragebogen bezüglich wissenschaftliche Kriterien geprüft und die Auswertung unterstützt. Rechtliche Arbeitsgrundlage ist eine gemeinsame Datennutzungsvereinbarung.“

Frage 6:

Inwieweit wurden für die Durchführung der Anwohnerbefragung auch andere Forschungsinstitute als Kooperationspartner in Betracht gezogen und nach welchen Kriterien wurde das DLR ausgewählt?

Antwort zu 6:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Die Durchführung der Anwohnendenbefragung erfolgte durch das Bezirksamt. Im Übrigen wird auf die Beantwortung von Frage 5 verwiesen.“

Frage 7:

Eine frühere - auf Vorschlag von Bündnis 90/ Die Grünen - von der Bezirksverordnetenversammlung Treptow-Köpenick gewählte Bürgerdeputierte (BVV-Beschluss IX/0041) ist Autorin der Ergebnisdarstellung der Anwohnerbefragung - inwieweit sind damit Neutralität und Akzeptanz der Ergebnisse bei Anwohnern und Gewerbetreibenden uneingeschränkt sichergestellt?

Antwort zu 7:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Bürgerdeputierte beteiligen sich als Privatperson ehrenamtlich an der Arbeit der BVV-Ausschüsse. Die Zusammenarbeit erfolgte mit dem Institut für Verkehrsforschung des DLR im Rahmen der Projektpatenschaft im Projekt VMo4Orte. Im Übrigen wird auf die Beantwortung von Frage 5 verwiesen.“

Frage 8:

In der bezirklichen AG Mobilität ist ein Mitglied des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e.V. (ADFC) vertreten, der auch beim DLR arbeitet – inwieweit hat dieser an der Erstellung, Begleitung und Auswertung der Anwohnerbefragung mitgewirkt?

Antwort zu 8:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:
„Dem Bezirksamt ist dazu nichts bekannt.“

Frage 9:

Inwieweit wird im Bezirksamt, in entsprechenden Arbeitsgruppen und bei Partnern sichergestellt, dass alle Verkehrsteilnehmer, die Interessen von Anwohnern und Gewerbetreibenden, ausgewogen berücksichtigt werden? Inwieweit gibt es Vertreter für den ÖPNV, Menschen mit Behinderungen, Radverkehr und Autoverkehr sowie der Anwohner und Gewerbetreibenden?

Antwort zu 9:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Das Bezirksamt ist als Straßenbaulastträger gemäß BerlStrG und MobG gesetzlich dazu verpflichtet, alle Verkehrsteilnehmenden in die Planungen einzubeziehen und eine ausgewogene sowie sichere Verkehrsführung zu gewährleisten. Dabei sieht das Mobilitätsgesetz (MobG) vor, den Umweltverbund aus Fuß- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Nahverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu priorisieren und die Infrastruktur entsprechend auszubauen. Der motorisierte Individualverkehr wird in diesem Rahmen weiterhin berücksichtigt, jedoch unter Berücksichtigung der übergeordneten Zielsetzung, eine nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität zu fördern.

Alle Prozesse im Rahmen der Beteiligung werden transparent geführt und es wird darauf geachtet, ein ausgewogenes Verhältnis der Akteur*innen zu gewährleisten. Eine Verpflichtung zur Teilnahme einzelner Akteur*innen kann nicht erfolgen.

Im Rahmen der Prozessbegleitung wurde u.a. der Beauftragte für Menschen mit Behinderungen in die Prozesse frühzeitig integriert.

Die Einbindung der Bezirkspolitik in alle Prozesse wird transparent geführt. In den durch den Fragesteller angesprochenen Beteiligungsverfahren wurden explizit Methoden gewählt, die möglichst alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt. Es wurden zunächst insbesondere die Gewerbetreibenden angesprochen, sich an den zwei stattgefundenen Workshops zu beteiligen. Im Rahmen der Anwohnendenbefragung wurden alle Haushalte einbezogen und hatten die Gelegenheit, sich zu beteiligen. Dies wurde auch von vielen Bürger*innen in Anspruch genommen.

Die Ergebnisse fließen nun in den weiteren Prozess. Weitere Beteiligungsformate folgen.“

Frage 10:

Wann und in welcher Form haben sich – entsprechend den Ergebnissen der Anwohnerbefragung aus dem Frühjahr 2023 – die zuständige Bezirksstadträtin Dr. Claudia Leistner (Grüne) oder andere Vertreter des Bezirksamtes beim Senat dafür eingesetzt, dass nicht nur der Bereich vom S-Bahnhof bis zum Marktplatz barrierefrei werden soll, sondern die gesamte Bölschestraße?

Antwort zu 10:

Der Bezirk (Stadtrat a.D. Hölmer) hat gegenüber dem Senat bereits bei der Anmeldung des Modellprojektes in 2021 eine zukünftige Erweiterung des Projektes auf die gesamte Bölschestraße benannt. Eine zukünftige Erweiterung sollte nach Abschluss des Modellprojektes in Angriff genommen werden. Im Anmeldeschreiben heißt es hierzu: „Dies kann jedoch nur bauabschnittsweise erfolgen, zumal der Geschäftsbetrieb aufrechterhalten werden muss.“

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu ergänzend mit:

„Antwort zu den Fragen 10 und 11:

Ein Umbau der gesamten Bölschestraße ist auf lange Sicht auch vom Bezirk vorgesehen. Eine stufenweise Umsetzung ist aufgrund der Projektgröße aus Sicht des Bezirksamtes jedoch zielführender. Derzeit stehen weder die finanziellen Mittel noch die personellen Ressourcen zur Verfügung. Dies ist auf Arbeitsebene auch mit den zuständigen Mitarbeitern erörtert worden.“

Frage 11:

Ist aus Sicht des Senats der Wunsch der Anwohner und Gewerbetreibenden zu 10. unterstützungsfähig, Verzicht auf viele kleinteilige Maßnahmen, stattdessen volle Konzentration auf die Barrierefreiheit der Gehwege?

Antwort zu 11:

Im Rahmen des Projekts soll die Barrierefreiheit des öffentlichen Raums im Abschnitt zwischen Fürstenwalder Damm und Marktplatz vollständig hergestellt werden. Zudem ist es im Rahmen des Modellprojektes vorgesehen, die Querbarkeit der Straße zu verbessern, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, die Verkehrssicherheit für Radfahren zu verbessern sowie die Liefersituation zu verbessern. An diesen Zielen des Modellprojekts wird weiterhin festgehalten.

Frage 12:

Aus welchen Gründen wurde bei der Anwohnerbefragung mit mehr als 2.600 Personen von zirka 13.000 Haushalten lediglich nach Störfaktoren, die den motorisierten Individualverkehr (MIV) betreffen gefragt?

Antwort zu 12:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Das Ziel der Befragung war es, das Nutzungsverhalten der Anwohnenden auf der Bölschestraße zu erfassen. Im Fokus standen hierbei Menschen mit Behinderung und Zufußgehende allgemein. Der ruhende Verkehr ist ein wesentlicher Planungsbaustein im Umbau und ist folglich auch so zu betrachten.

Ferner wurde die Wahrnehmung von Störfaktoren, die Zufriedenheit, Barrierefreiheit & Verkehrssicherheit, Fußgeh- & Fahrradfreundlichkeit, Ausstattung, Aufenthaltsqualität sowie soziodemographische Angaben abgefragt.

Die Fragen unter "B2" beziehen sich nicht ausschließlich auf den MIV. Hierbei sind auch andere Verkehrsmittel in die Betrachtung eingezogen worden.

Die Auswertung der Befragung wurde allen Interessierten zur Verfügung gestellt und zudem im Ausschuss für Straßen-, Grünflächen und Ordnungsangelegenheiten vorgetragen und diskutiert. Der gesamte Prozess kann auf den Seiten der OE SPK eingesehen werden: <https://www.berlin.de/ba-treptow-koepenick/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/tiefbau/artikel.1195934.php/>“

Frage 13:

Welchen Zusammenhang sieht das Bezirksamt in der Vorgabe der Störfaktoren im Umfragedesign und der somit vordefinierten Ergebnisse?

Antwort zu 13:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Die in der Befragung zur Auswahl stehenden Störfaktoren stellen den aktuellen Wissensstand aus der Verkehrswissenschaft und Verkehrsplanung dar. Die dokumentierten Ergebnisse ergeben sich aus den Antworten der Befragten. Zur Zielsetzung der Befragung wird auf die Antwort in Frage 12 verwiesen.“

Frage 14:

Wie geht das Bezirksamt mit den Anregungen aus dem offenen Kommentarfeld der Umfrage um? Welche Aspekte werden berücksichtigt und welche warum nicht? Wie wird insbesondere mit den Anregungen zu mehr Parkplätzen, Parkhaus und Änderung von Radwegen an den Haltestellen umgegangen?

Antwort zu 14:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Sämtliche Ergebnisse der Anwohnendenbefragung werden im weiteren Planungsprozess berücksichtigt. Es wird auf die Leitlinien zur Bürger/-innenbeteiligung in Treptow-Köpenick

verwiesen, die mit ihren festgelegten Grundsätzen und Instrumenten zur Umsetzung am 5. Januar 2021 vom Bezirksamt verabschiedet wurden.

Aus den Ergebnissen der Anwohnendenbefragung lassen sich konkrete Handlungsbedarfe ableiten, die in den weiteren Planungsprozess einfließen und auch bei der anschließenden Bürger*innenbeteiligung berücksichtigt werden. Diese Handlungsbedarfe betreffen vor allem die Verbesserung barrierefreier Zugänge zu Geschäften sowie die Schaffung von Orientierungshilfen. Weitere Schwerpunkte sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Steigerung der Aufenthaltsqualität durch die Schaffung von Grünflächen und Sitzgelegenheiten. Als störend werden vor allem ordnungswidrig geparkte Fahrzeuge und stockender Verkehr empfunden. Zudem wurde der Wunsch nach Lieferzonen, E-Ladesäulen und Fahrradabstellanlagen geäußert. Kritisch wurde insbesondere die Parkplatzsituation benannt. Das Bezirksamt hat die Ergebnisse am 24.01.2024 dem zuständigen Mitarbeiter in der Senatsverwaltung vorgestellt. Vereinbart wurde in dem gemeinsamen Gespräch, dass die Mittel zur Weiterführung des Projektes im Nachgang beantragt werden sollen. Dies ist am 09.02.2024 erfolgt. Es ist in dem Gespräch auch vereinbart worden, dass die notwendigen Anpassungen im Rahmen der weiteren Erarbeitung erfolgen. Forderungen zur Anpassungen im Rahmen einer erneuten Machbarkeitsuntersuchung o.ä. gab es nicht. Vielmehr sollte dies im Rahmen der weiteren Planungen erfolgen unter Berücksichtigung der Vorgaben der Senatsverwaltung an den Bezirk, die regelmäßig durch die Mittelbereitstellung zu erwarten sind.“

Frage 15:

Welche konkreten Bemühungen des Bezirksamtes gab es, sich für ein Parkhaus zur Entlastung der Bölschestraße, Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Stärkung des örtlichen Gewerbes in den umliegenden Straßen einzusetzen? Bitte auf Auflistung nach Standort, Zeitpunkt der Bemühungen und Ergebnisse bzw. Sachstand!

Antwort zu 15:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Frau Dr. Leistner hat sich mit Schreiben vom 13.02.2024 an den Edeka-Markt in Friedrichshagen gewandt und angefragt, ob und inwiefern die Parkplatzkapazitäten des Marktes möglicherweise für Besucher*innen der Bölschestraße genutzt werden könnten. Dies ist seitens Edeka abgelehnt worden.

Ferner hat sich Frau Dr. Leistner auch an Lidl gewandt und darum gebeten zu prüfen, ob und inwieweit die Stellplatzanlage des Lidl-Marktes am Fürstenwalder Damm für Dritte (insbesondere für die Gewerbetreibenden der Bölschestraße) zur Anmietung zugänglich gehalten werden kann. Lidl teilte am 14.02.2024 mit, dass nach Prüfung einer durchgeführten Kund*innenbefragung und Rücksprache mit der zuständigen Vertriebsgesellschaft festgestellt wurde, dass der überwiegende Teil der Kundschaft mit dem Pkw oder Krad anreist. Aus diesem Grund besteht keine Bereitschaft, Stellplätze an Dritte zu vermieten.

Eine mögliche Option wäre der Bau eines mehrstöckigen Parkhauses auf der derzeitigen P+R-Fläche. Allerdings sind die Kosten für eine solche Quartiersgarage in Zeiten begrenzter finanzieller Mittel zu hoch, um als realistische Lösung in Erwägung gezogen zu werden. Eine Refinanzierung über Parkgebühren wäre ebenfalls nicht umsetzbar, da dies dem Zweck als kostenfreier P+R-Parkplatz widersprechen würde.

Ferner ist die Parkplätze-Thematik vor dem Hintergrund einer Neuordnung des öffentlichen Raums selbstverständlich in die bislang angestellten Überlegungen eingeflossen. Entsprechende Standortprüfungen und Bemühungen, Parkflächen an anderen Stellen in Friedrichshagen zu kompensieren, gingen aber ins Leere., da bekanntermaßen der öffentliche Straßenraum begrenzt ist und bereits jetzt umfänglich für das Parken von Kfz genutzt wird. Im Ortsteil Friedrichshagen stehen gegenwärtig keine anderweitigen Flächen öffentlichen Straßenlandes zur Verfügung, welche alternativ zum Parken von Kfz genutzt werden könnten – selbiges gilt für die Einrichtung eines Parkhauses.“

Frage 16:

Auf zwei früheren Bürgerveranstaltungen hat das Bezirksamt konkrete Zahlen genannt, wie viele Parkplätze als illegal, halb legal oder durch Anpassung der vorhandenen Parkflächen (künftig parallel zur Fahrbahn) wegfallen sollen. Inwieweit hat das Bezirksamt berücksichtigt, dass für den Umbau der Tramhaltestelle Drachholzstraße 17 Parkplätze weggefallen sind, weitere für den Umbau der Tram 88 hinter dem S-Bhf. Friedrichshagen wegfallen werden und bereits heute akuter Parkplatzmangel in den Nebenstraßen besteht?

Antwort zu 16:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Das Bezirksamt hat sich auf die konkrete Situation zum Zeitpunkt der Zählung bezogen. Die Neuordnung des ruhenden Verkehrs bestimmt sich nach dem Umfang der Erweiterung von Baumscheiben sowie dem Einordnen von Flächen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität, der Einrichtung von Lieferzonen sowie der Beachtung der Verkehrssicherheitserwägungen. Darüber hinaus ist beabsichtigt, ein geordnetes Abstellen von Fahrrädern vor den Geschäften zu ermöglichen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist eine finale Flächenaufteilung noch nicht erfolgt. Relevante Änderungen der Parksituation, die durch den Umbau der Tramhaltestelle entstehen, werden im weiteren Verlauf der Planungen für die Bölschestraße berücksichtigt.“

Frage 17:

Dem Abgeordnetenhaus und Petenten wird seitens des Bezirksamtes wiederholt mitgeteilt, dass „Lieferzonen geschaffen, Stellplatzbereiche künftig parallel zur Fahrbahn angeordnet, neue Fahrradabstellflächen geschaffen, breitere Baumscheiben und neue Beete angelegt werden sollen usw. – allesamt mit negativen Auswirkungen auf die Anzahl vorhandener Parkflächen: in welchem Umfang in etwa und wo liegen Grenzen dessen, die das Bezirksamt im Interesse von Anwohner und Gewerbetreibende für vertretbar hält?

Antwort zu 17:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Bei den sowohl auf den Veranstaltungen mit den Gewerbetreibenden als auch im Ausschuss Straßen, Grünflächen und Ordnung der BVV Treptow-Köpenick vorgestellten Plänen handelt es sich um Machbarkeitsuntersuchungen. Diese sollten Grundlage für den Partizipationsprozess mit Gewerbetreibenden und der allgemeinen Öffentlichkeit sein. Aus verkehrlichen Gründen und Gründen der Verkehrssicherheit sind sowohl die Anordnungen von Lieferzonen, als auch die als möglich angesehenen Parkstände in Längsrichtung, neue Fahrradabstellflächen, breitere Baumscheiben und neue Beete in Plänen dargestellt worden. In der Weiterführung des Partizipationsprozesses sowie in der Erstellung der Bauplanungsunterlage werden die Hinweise aus der Anwohnerschaft einfließen. Die negativen Auswirkungen auf die Parkplätze werden seitens des Bezirksamtes mit der Senatsverwaltung erörtert, und die Zielkonflikte sind bei der Erstellung der Planungsunterlagen abzuwägen.“

Frage 18:

Welche konkreten Änderungen an den bisherigen Planungen (insbesondere Bereiche Barrierefreiheit und Anzahl der Parkplätze) leitet das Bezirksamt und die Senatsverwaltung aus der seit Februar 2024 vorliegenden Anwohnerbefragung ab?

Frage 19:

Welche dieser Änderungsanforderungen wurden wann mit der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klima und Umweltschutz kommuniziert?

Frage 20:

Gibt es eine klare Zusage des Bezirks an den Senat, auf deutlichen Abbau von Parkplätzen zu verzichten, auch um nicht die Nebenstraßen zusätzlich zu belasten?

Frage 21:

Wie werden die Änderungsanforderungen in den Planungen konkret umgesetzt?

Frage 22:

Mit welchen Kosten rechnet das Bezirksamt für die Anpassungen der Planungen?

Antwort zu 18 bis 22:

Die Fragen 18 bis 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ergebnisse der Beteiligung werden in die weiteren Planungen einfließen (vgl. hierzu die Antworten auf die Fragen 14). Zu konkreten Änderungen wird zunächst Einvernehmen zwischen Senatsverwaltung und Bezirk hergestellt.

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu ergänzend mit:

„Die Senatsverwaltung wurde über die Ergebnisse der Befragung informiert. Dem zuständigen Sachbearbeiter ist die Auswertung auch am 24. Januar 2024 vorgestellt worden. Vereinbart wurde in diesem Termin, dass durch das Bezirksamt im Nachgang die Mittel bei der Senatsverwaltung beantragt werden. Im Zuge dessen erfolgte am 09. Februar 2024 die Beantragung von Mitteln zur Durchführung der Planung unter Einbeziehung der Bevölkerung. Senatsverwaltung und Bezirk hatten sich am 24. Januar 2024 darauf verständigt, dass konkrete Änderungen, die sich auch aus der Befragung ableiten lassen, im Rahmen der Weiterführung des Projektes, d.h. nach der Mittelbewilligung, einzuarbeiten sind. Die Antwort aus der Senatsverwaltung steht noch aus.“

Frage 23:

Werden diese Planungsleistungen extern vergeben? Wenn ja, warum ist keine Überarbeitung der Pläne – auch nicht anteilig und/ oder in Kernfragen – durch das Bezirksamt möglich?

Antwort zu 23:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Die Planungsleistungen werden extern vergeben. Der Straßenbaulastträger ist seit längerer Zeit wegen personellen Engpässen nicht mehr in der Lage, Planungsleistungen selbst zu erbringen. Dies entbindet den Straßenbaulastträger jedoch nicht von seiner Verantwortung der Wahrnehmung der nichtdelegierbaren Bauherrenaufgaben.“

Frage 24:

Welche weiteren Schritte zur Öffentlichkeitsbeteiligung und zum Zeitplan sind aktuell vorgesehen?

Antwort zu 24:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Diese hängen maßgeblich von der Freigabe der Mittel ab. Grundsätzlich vorgesehen sind weitere Beteiligungsmöglichkeiten sowohl online als auch in Präsenz.“

Frage 25:

Drei der vier Tramhaltestellen in der Bölschestraße sind vom Einstiegsniveau bereits angehoben – welche Pläne gibt es bisher für die Tramhaltestelle vor dem Kino UNION? Kommt hier eine Verschwenkung beidseitig in Richtung Bürgersteige und Absenkung selbiger in Betracht oder welche Ansätze sind in den letzten Jahren hierfür in den Planungen für mehr Barrierefreiheit entstanden?

Antwort zu 25:

Aktuelle Planungen der BVG sehen vor, dass es keine Haltestelle mehr vor dem Kino Union geben soll. Diese soll in den westlichen Fürstenwalder Damm, vor den Zugang zum S-Bahnhof Friedrichshagen verlegt werden. Im Zuge dessen wird die Haltestelle am neuen Standort barrierefrei hergestellt. Städtische Abstimmungen mit Senat und Bezirk zu diesem Projekt sind noch für dieses Jahr geplant.

Frage 26:

Bei der Tramhaltestelle am Marktplatz wurden zwischen dem Radweg bzw. Zu-/Ausstieg und dem Bürgersteig rumplige Pflastersteine verbaut, die die verbesserte Ein-/ Ausstiegssituation größtenteils wieder zunichtemachen. Wie wird dieser Umstand bewertet und welchen Ansatz gibt es für Anpassungen im Sinne Barrierefreiheit?

Antwort zu 26:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Im Rahmen der Planfeststellung für den Ausbau der Straßenbahn in der Bölschestraße wurde die bauliche Gestaltung des Haltestellenbereichs festgelegt. Änderungen an der aktuellen Situation wären daher nur durch ein Planänderungsverfahren möglich.“

Frage 27:

Welche Pläne für Sanierungen gibt es und wie bewertet das Bezirksamt die Beschaffenheit der Nebenstraßen der Bölschestraße, insbesondere die Scharnweberstraße? Was nutzt es, wenn die Bölschestraße zum x. Mal umgebaut wird, wie ein Prestigeprojekt, aber man nicht stolperfrei aus den umliegenden Straßen in diese bisher schon einmalig schöne Flaniermeile kommt?

Antwort zu 27:

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu mit:

„Es ist richtig, dass die Seitenbereiche der Bölschestraße in der Umgestaltung nicht mitbetrachtet werden (lediglich ggf. Übergangsbereiche). Natürlich wäre es wünschenswert, wenn Nebenstraßen auch ertüchtigt werden könnten. Hierfür fehlt dem Bezirk jedoch die finanzielle Grundlage. Die von der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt im

Rahmen des Pilotprojektes zur Verfügung gestellten Mittel dürfen ausschließlich für die fußverkehrsfreundliche Umgestaltung der Bölschestraße verwendet werden.“

Frage 28:

Wie haben sich die Unfallzahlen in der Bölschestraße in den vergangenen zehn Jahren entwickelt? Unter jeweils Beteiligung welcher Verkehrsteilnehmer? Aus der Sozialstiftung Köpenick wird berichtet, dass es jährlich eine hohe Anzahl von Bewohnern gibt, die mit Stürzen und Knochenbrüchen aufgrund der Pflastersteine im Bereich von Hauseingängen (alte Kutscheinfahrten) u.ä. barrierearmen Umständen zu tun haben – welche Erkenntnisse gibt es hierzu?

Antwort zu 28:

Die Anzahl der polizeilich dokumentierten Verkehrsunfälle in der Bölschestraße sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Unfallkategorien	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Unfall mit Getöteten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Unfall mit Schwerverletzten	4	4	4	0	2	4	3	1	1	2	0
Unfall mit Leichtverletzten	12	7	15	12	13	18	19	10	12	8	8
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder OWI mit Bußgeld), mind. 1 Fzg nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	0	4	0	0	0	2	0	0	0	0
alle übrigen Verkehrsunfälle	125	159	102	121	113	100	93	88	108	101	33
sonstiger Unfall unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	3	0	0	1	0	0	2	1
Gesamt	141	170	125	136	128	122	118	99	121	113	42

Stand: 29. August 2024, *bis 30. Juni 2024 – Quelle: SenInnSport

Die statistischen Angaben zu den Beteiligungsarten der registrierten Verkehrsunfälle sind der folgenden Tabelle zu entnehmen. Bei der Gesamtsumme handelt es sich um die Gesamtzahl der Beteiligten.

Beteiligte	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024*
Unfall mit Schwerverletzten	4	4	4	0	2	5	3	1	1	2	0
motorisierte Zweiradfahrende	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0
Pkw-Führende	2	2	1	0	1	2	1	0	0	1	0
Radfahrende	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
zu Fuß Gehende	0	2	2	0	1	2	0	0	0	0	0
Straßenbahn	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
sonstige Kraftfahrzeugführende	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Unfall mit Leichtverletzten	12	8	16	12	14	18	21	10	13	8	8
motorisierte Zweiradfahrende	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0
Pkw-Führende	5	3	8	5	4	6	12	4	7	3	3
Radfahrende	4	3	4	5	7	7	6	4	3	3	3
zu Fuß Gehende	2	0	1	1	2	2	3	2	2	0	2
Kraftomnibus-Führende	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lkw-Führende	1	1	0	0	1	1	0	0	0	1	0
Straßenbahn	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0
sonstige Kraftfahrzeugführende	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
schwerer VU mit Sachschaden (Straftat oder OWI mit Bußgeld), mind. 1 Fzg nicht fahrbereit (auch unter Alkohol)	0	0	4	0	0	0	2	0	0	0	0
Pkw-Führende	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0
Lkw-Führende	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Straßenbahn	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
sonstige Kraftfahrzeugführende	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
alle übrigen Verkehrsunfälle	149	187	129	148	133	112	117	105	121	125	43

motorisierte Zweiradfahrende	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0
Pkw-Führende	122	162	109	129	117	90	98	85	101	106	39
Radfahrende	2	1	2	2	2	2	4	2	1	2	0
zu Fuß Gehende	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Kraftomnibus- Führende	3	3	2	2	0	1	2	0	0	0	0
Lkw-Führende	15	9	11	9	7	7	3	6	6	7	2
Straßenbahn	0	0	0	1	2	0	2	0	1	3	1
sonstige Kraftfahrzeugführende	7	11	5	5	5	12	7	12	10	7	1
sonstiger Unfall unter dem Einfluss berauschender Mittel	0	0	0	3	0	0	2	0	0	2	1
Pkw-Führende	0	0	0	2	0	0	2	0	0	1	1
Lkw-Führende	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
gesamt	165	199	153	163	149	135	145	116	135	137	52

Stand: 29. August 2024, *bis 30. Juni 2024 - Quelle: SenInnSport

Unfälle bei denen zu Fuß Gehende infolge der Straßenbeschaffenheit verunglücken, werden statistisch nicht separat erfasst, sodass der Polizei Berlin keine automatisierte Auswertung möglich ist.

Frage 29:

An welchen Stellen werden weitere Ampeln oder Fußgängerüberwege, auch im Sinne von Schulwegsicherheit, als sinnvoll erachtet? Welche Prüfungen gab es hierzu mit welchen Ergebnissen und daraus resultierenden Zeitplänen bzw. Maßnahmen?

Antwort zu 29:

Durch die vorhandenen Straßenbahngleise in der Bölschestraße ist die Anordnung eines Fußgängerüberwegs aus rechtlichen Gründen ausgeschlossen. Zusätzliche Lichtzeichenanlagen sind aktuell nicht geplant.

Das Bezirksamt Treptow-Köpenick teilt hierzu ergänzend mit:

„Gehwegvorstreckungen und Mittelinself sind wegen der Gleis- und Radverkehrsanlage nicht umsetzbar. Weitere Varianten der Querungshilfen würden im weiteren Verlauf der Planung geprüft werden.“

Frage 30:

Wo in der Bölschestraße oder näheren Umgebung gibt es oder sind Ladesäulen für E-Autos geplant, sind diese auch für E-Fahrräder denkbar?

Antwort zu 30:

Ladeeinrichtungen im öffentlichen Raum in einer Entfernung von bis zu 300 m zur Bölschestraße sind an den Standorten Josef-Nawrocki-Straße ggü. 7, Kastanienallee 16, Breestpromenade 5, Klutstraße ggü. 6 und Klutstraße 11 in Betrieb. Weitere Ladeeinrichtungen sind an den Standorten Emrichstraße 36, Bölschestraße 108, Josef-Nawrocki-Straße 29 und Peter-Hille-Str 71 geplant. Die im Rahmen des Berliner Modells errichtete Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum ist nicht für das Laden von E-Fahrrädern konzipiert und geeignet.

Berlin, den 12.09.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt