

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Harald Moritz (GRÜNE)

vom 01. Dezember 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Dezember 2020)

zum Thema:

**Neugestaltung Dörpfeldstraße im Rahmen des Städtebauförderprogramms
„Aktive Zentren“**

und **Antwort** vom 17. Dez. 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Dez. 2020)

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und Wohnen

Herrn Abgeordneten Harald Moritz (Grüne)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/25830

vom 01. Dezember 2020

über Neugestaltung Dörpfeldstraße im Rahmen des Städtebauförderprogramms
"Aktive Zentren"

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Fragen zukommen zu lassen und hat daher den Bezirk Treptow-Köpenick um Stellungnahme gebeten. Diese ist in die Antwort einbezogen.

Frage 1:

Wie bewertet der Senat die Eignung der vom Bezirksamt Treptow-Köpenick favorisierten Umbauvariante E der Dörpfeldstraße in städtebaulicher und verkehrsplanerischer Hinsicht? Würde die Variante E insbesondere

- a) dazu beitragen, die Ziele des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) umzusetzen,
- b) helfen, den Durchgangsverkehr in der Dörpfeldstraße zu reduzieren,
- c) die Verkehrssicherheit für den Radverkehr verbessern,
- d) die Aufenthaltsqualität erhöhen,
- e) die Belastung der unmittelbaren Anwohnerschaft mit Lärm und Abgasen senken?

Antwort zu 1:

Auf Grund des beengten Straßenraumes der Dörpfeldstraße und der beidseitigen engen vorhandenen Bebauung ist jegliche Querschnittsaufteilung eine Kompromisslösung.

- a) Die genannten Ziele werden durch die Umsetzung der Variante E unter Berücksichtigung der städtebaulichen und aller verkehrlichen Belange am besten erreicht.
- b) Die für den Kfz-Verkehr und die Straßenbahn gemeinsam zur Verfügung stehende Fahrbahn reduziert sich auf 6,50 m Breite. Dadurch und im Zusammenhang mit

verkehrsregelnden Maßnahmen an den Pförtnerknotenpunkten mit dem Adlergestell und der Ottomar-Geschke-Str. soll der Durchgangsverkehr weiter reduziert werden.

- c) Für die Radfahrenden wird durch einen Grün markierten Aufmerksamkeitsstreifen erstmals ein sicheres Angebot der Radverkehrsführung ermöglicht.
- d) Die Gehwege verbreitern sich gegenüber der derzeitigen Situation und können überall Mindestbreiten von 2,5 m ermöglichen. Dadurch und durch eine bessere Gestaltung und Materialwahl wird sich die Aufenthaltsqualität in dieser Geschäftsstraße nachhaltig verbessern.
- e) Die Querschnittsvariante hat für die Lärm- und Abgasbelastung sehr geringfügige positive Auswirkungen. Aufgrund der sehr eng bebauten Situation sind die direkt Anwohnenden bei allen Varianten sehr hohen Lärm- und Abgasbelastungen ausgesetzt, die nicht allein durch eine Änderung des Straßenquerschnitts ausreichend gemindert werden können. Wesentliche ergänzende Mittel der verkehrsbedingten Lärm- und Schadstoffminderung sowie der Verkehrssicherheit sind eine durchgängige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens.

Frage 2:

Hat das Bezirksamt Treptow-Köpenick beantragt die Dörpfeldstraße aus dem StEP-Verkehrsnetz herauszunehmen?

Antwort zu 2:

Das Bezirksamt hat die Beantragung der Herausnahme der Dörpfeldstraße aus dem übergeordneten Straßennetz geprüft und im Ergebnis festgestellt, dass die Voraussetzungen für einen verkehrsberuhigten Bereich bzw. die Ausweisung als Tempo-30 nicht erfüllt sind. Ein Antrag bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wurde daher nicht gestellt. Die Dörpfeldstraße hat die Funktion einer Sammelstraße. Durch die Lage im Netz kann diese Funktion nicht aufgehoben werden, da dies eine Verlagerung der Verkehre in die angrenzenden Wohngebiete bedeuten würde.

Frage 3:

Wie bewertet der Senat das vom Kiezbeirat und im Werkstattgespräch favorisierte Modell einer innovativen Lösung für den mittleren, besonders engen Abschnitt der Dörpfeldstraße, beispielsweise in Form eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs? Wäre dies unter der Voraussetzung der Herabstufung der Dörpfeldstraße möglich?

Antwort zu 3:

Ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (oder auch eine Gestaltung als Begegnungszone) ist nach Einschätzung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz zur Lösung der Verkehrsprobleme insbesondere mit der geplanten durchgängigen zweigleisigen Straßenbahn für die Dörpfeldstraße nicht geeignet. Dies wurde im Workshopverfahren mehrfach dargelegt und auf Fachebene diskutiert. Aus der Einstufung der Dörpfeldstraße in das übergeordnete Straßennetz mit der Verbindungsfunktionsstufe IV oder in das bezirkliche Nebennetz ergeben sich keine

direkten Vorgaben für die Gestaltung der Straße. Hier ist vielmehr die verkehrliche Funktion im Hinblick auf alle Verkehrsarten unabhängig von der Einstufung maßgebend für die Querschnittsgestaltung.

Frage 4:

Wie bewertet der Senat die Förderfähigkeit der vom Bezirksamt Treptow-Köpenick favorisierten Umbauvariante E im Hinblick auf die mit dem Programm „Aktive Zentren“ verfolgten Zuwendungsziele?

Antwort zu 4:

Die im integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) formulierten allgemeinen Ziele für die Neugestaltung der Dörfeldstraße bilden die Grundlage für eine Förderung durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen. Inhaltliche Basis ist die Bewertung der geplanten Maßnahmen durch die für das übergeordnete Verkehrsnetz zuständige Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, die die Umbauvariante E unterstützt.

Frage 5:

Wie bewertet der Senat die vom Bezirksamt in der Vorplanung vorgesehene Anordnung von durchgängig Tempo 30 in der Dörfeldstraße in rechtlicher und planerischer Hinsicht?

Antwort zu 5:

In der Dörfeldstraße ist der Abschnitt von der Anna-Seghers-Straße bis Arndtstraße beidseitig bereits durch die vorhandene Geschwindigkeitsbegrenzung mit 30 km/h verkehrsberuhigt. Im Umbaubereich der Dörfeldstraße (von Adlergestell bis Waldstraße) sind ein kurzes Teilstück am Anfang und ein Teilstück am Ende des Umbaubereiches mit Tempo 30 von 22 bis 6 Uhr aus Gründen des Lärmschutzes beschildert. Im Hinblick auf die aktuelle Verkehrsunfallsituation ist der hohe Anteil der Radfahrereteiligung auffällig. Gegenwärtig wird durch die Abteilung VI der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz geprüft, die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in diesen beiden Teilstücken aus Verkehrssicherheitsgründen auszuweiten, um die Gefahr von Unfällen zu reduzieren und etwaige Unfallfolgen zu mildern.

Frage 6:

Wie bewertet der Senat den Umstand, dass die Entscheidung des Bezirksamts, auf Grundlage der Umbauvariante E in die Vorplanung einzusteigen, ohne vorherige Beteiligung des Kiezbeirats getroffen worden ist?

Antwort zu 6:

Für den Planungsprozess und die begleitende Bürgerbeteiligung ist der Bezirk Treptow-Köpenick verantwortlich. Nach den dem Senat vorliegenden Informationen plant der Bezirk das Bürgerbeteiligungsverfahren für die Umbauvariante E über das Portal „meinBerlin“ durchzuführen.

Frage 7:

Wie bewertet der Senat den Umstand, dass das Bezirksamt im Jahr 2020 eine Umbauvariante verfolgt und bevorzugt, die mehrfach, zuletzt 2019 beim Werkstattgespräch von allen anderen Stakeholdern ausdrücklich abgelehnt worden ist?

zu 7:

Im Rahmen eines Werkstattgespräches 2019 wurden im Wesentlichen die Varianten A und B jeweils in Kombination mit C diskutiert. Die Diskussion in zwei Arbeitsgruppen zeigte bereits damals, dass sowohl Variante A als auch Variante B mit Vor- und Nachteilen verbunden ist. Die Argumente sind in der Dokumentation des Werkstattgespräches erfasst.

Im Ergebnis des Werkstattgesprächs wurde festgelegt, dass nach der umfangreichen Prüfung aller möglichen Varianten die Entscheidung zur Gestaltung der Dörpfeldstraße dem Straßenbaulastträger Bezirksamt Treptow-Köpenick und der für die Planung des Straßenhauptnetzes zuständigen Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz obliegt.

Mit der Variante E hat der Straßenbaulastträger eine Variante entwickelt, welche den unterschiedlichen städtebaulichen und verkehrlichen Anforderungen bestmöglich gerecht wird.

Frage 8:

Welche Behörde ist für die verkehrsrechtlichen Anordnungen der Neugestaltung der Dörpfeldstraße zuständig?

Antwort zu 8:

Die Abteilung VI der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ist gemäß § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) zuständig für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen (Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen). Die Umbauvariante E beinhaltet eine verkehrliche Lösung, die nicht eine Verkehrseinrichtung im Sinne der StVO ist, diese ist deshalb straßenverkehrsrechtlich auch nicht anordnungsfähig.

Frage 9:

Bestehen für den Straßenbaulastträger haftungsrechtliche Risiken, wenn im engen Abschnitt ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich baulich hergestellt und verkehrsrechtlich angeordnet würde?

Antwort zu 9:

Gemäß Berliner Straßengesetz § 7 ist der Straßenbaulastträger verpflichtet, den verkehrssicheren Zustand der öffentlichen Straßen Berlins zu gewährleisten, damit eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

Die Dörpfeldstraße hat eine Sammelstraßenfunktion für die beidseitig vorhandenen anschließenden Wohngebiete sowie die vorhandenen Gewerbeeinheiten.

Die Verlagerung der Verkehre aus den Nebenstraßen sowie in die umliegenden Hauptverkehrsstraßen wie z.B. Glienicker Weg, Oberspreestraße und Spindlersfelder Straße ist nicht möglich, da diese Straßen bereits jetzt schon in den Spitzenzeiten überlastet sind. Aufgrund der vorgesehenen Zweigleisigkeit der Straßenbahn muss die Dörpfeldstraße ihre jetzige Funktion für das Gebiet behalten.

Die Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen setzt voraus, dass der Bereich insbesondere durch geschwindigkeitsmindernde Maßnahmen überwiegend Aufenthalts- und Erschließungsfunktion hat. Der verkehrsberuhigte Bereich muss baulich so angelegt sein, dass der typische Charakter einer Straße mit Fahrbahn, Gehweg, Radweg nicht vorherrscht. Dies ist vor dem Hintergrund der vorherrschenden Verkehre nicht möglich.

Ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ist zwar dem öffentlichen Straßennetz angebunden, doch gelten hier besondere Regeln: Kinder und Fußgänger haben in solchen Bereichen Vorrang, Autofahrer und Radfahrer – sofern sie die Straße befahren dürfen – müssen sich unterordnen, in diesem Fall auch die Straßenbahn. In verkehrsberuhigten Bereichen gilt Schrittgeschwindigkeit (4 bis 7 km/h). Durchgangsverkehr und Lkw-Verkehr sind in einem verkehrsberuhigten Bereich zwar nicht grundsätzlich verboten, würden aber letztlich eine Verdrängung der Verkehre in die Nebenstraßen (T 30-Zonen) bewirken, die es hier zu vermeiden gilt.

Insofern wäre eine solche Sonderlösung gemäß der Straßenverkehrsordnung auch nicht rechtskonform und aus Sicht des Bezirksamtes Treptow-Köpenick in der Gesamtheit nicht verkehrssicher und somit nicht umsetzbar.

Frage 10:

Wie ist der aktuelle Stand der Umbauplanung für die Straßenbahnanlagen in der Straße? Wann beginnt voraussichtlich das Planfeststellungsverfahren?

Antwort zu 10:

Gegenwärtig werden durch die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und ihre Planungsbüros die vorbereitenden Untersuchungen einschließlich der erforderlichen Gutachten und Planunterlagen für ein Planfeststellungsverfahren nach Personenbeförderungsgesetz erarbeitet. Der konkrete Zeitpunkt für die Beantragung dieses Verfahrens ist der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz derzeit nicht bekannt.

Frage 11:

Ist bei der Straßenbahnplanung auch die Neuplanung der Haltestellen vorgesehen? Wenn ja, was spricht dagegen eine zusätzliche Haltestelle in Höhe der Florian-Geyer-Straße einzurichten, um die ÖPNV-Erschließung für die dahinterliegenden Wohngebiete zu verbessern?

Antwort zu 11:

Im Rahmen der BVG-Planung zum zweigleisigen Ausbau und dem damit erforderlichen Planfeststellungsverfahren ist auch die Herstellung von barrierefreien Straßenbahn-

Haltestellen in der Dörfeldstraße vorgesehen. Sowohl die Anzahl, die konkrete Lage und Ausbildung der Haltestellen ist Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens nach Personenbeförderungsgesetz.

Berlin, den 17.12.2020

In Vertretung

W. Christoph

.....
Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und Wohnen