Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 26 672
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Herbert Mohr (AfD)

vom 16. Februar 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. Februar 2021)

zum Thema:
Einrichtung einer Begegnungszone in der Florastraße/Garbatyplatz in Pankow

und **Antwort** vom 02. März 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 02. März 2021)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Herbert Mohr (AfD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/26672
vom 16. Februar 2021
über Einrichtung einer Begegnungszone in der Florastraße/Garbatyplatz in Pankow

---

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 Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Bezirksämter Mitte, Friedrichshain-Kreuzberg und Pankow um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie sind in die Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben oder in die Antwort eingeflossen.

Vorbemerkung des Abgeordneten:
In der Bezirksverordnetenversammlung Pankow wurde das Bezirksamt mit einem Antrag ersucht, mit einer Machbarkeitsstudie die „Einrichtung einer Begegnungszone in der Florastraße/Garbatyplatz“ zu prüfen.

Frage 1:

a.) Was ist nach Definition des Senats unter einer „Begegnungszone“ zu verstehen und was sind mögliche Elemente einer Begegnungszone? Auf wen gehen Idee und Konzept ursprünglich zurück?
b.) Was ist in diesem Kontext unter einem „Parklet“, einer „Verweilzone“ und einem „Diskussionsort“ zu verstehen und wodurch unterscheiden sich diese voneinander?

Antwort zu 1:

a.)
Begegnungszonen dienen dazu, in den für Berlin typisch belebten Stadtstraßen mit Geschäften, Dienstleistungen und Gastronomie, mit vielen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden, aber auch mit viel Autoverkehr, Lösungen zu finden, die eine gleichberechtigte und sichere Nutzung des Straßenraumes für alle ermöglichen und den Stadtraum aufwerten, ohne einen umfassenden Straßenumbau vorauszusetzen. Mögliche Elemente einer Begegnungszone sind im Allgemeinen alle bekannten Stadtmöbel wie Bänke, Blumenkübel oder Fahrradabstellanlagen. Aber auch weitere Elemente wie Parklets oder Schatten- und Wasserelemente sind denkbar. Grundsätzlich

sind der Ausstattung einer Begegnungszone keine Grenzen gesetzt, so lange die Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie die Stärkung des respektvollen Miteinanders im Vordergrund stehen. Mit der Einrichtung zusätzlicher, mit taktilen Elementen ausgestatteten Querungsmöglichkeiten, kann innerhalb einer Begegnungszone die Barrierefreiheit verbessert werden.
Die Idee der Begegnungszone stammt ursprünglich aus der Schweiz. Dort wurde das Instrument im Jahr 2002 in die Straßenverkehrsgesetzgebung aufgenommen.

b.) Ein Parklet ist ein Stadtmöbel, welches beispgielsweise auf Parkplatzflächen errichtet wird. Es bietet Passantinnen und Passanten mehr Aufenthaltsraum im öffentlichen Raum, ohne weitreichende Umbaumaßnahmen am Straßenquerschnitt vorzunehmen.
Insofern kann ein Parklet ein Modul darstellen, um eine Verweilzone zu errichten. Darunter wird ein Bereich im öffentlichen Straßenland verstanden, an dem ein Aufenthalt ohne Konsumzwang möglich ist.
Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zur „Begegnungszone Bergmannstraße“ waren zeitweise auf Aufstellern, die auf den Parklets positioniert waren, zu sehen. Interessenteninnen und Interessenten waren eingeladen, die Ideen der vorangegangenen Beteiligungsrunden zu prüfen, erarbeitete Ansätze zu kommentieren, weiter zu entwickeln oder eigene Vorschläge einzubringen. In diesem Zusammenhang wurden die Parklets zu „Diskussionsorten“.

Frage 2:

Wer führt die Machbarkeitsstudie zur Einrichtung einer Begegnungszone in der Florastraße/Garbatyplatz durch, inwiefern sind Externe daran beteiligt?

Frage 3:

Wie lautet der genaue Prüfauftrag für die Studie und wie konkret wird die Machbarkeit in Form eines möglichen Konzeptes geprüft? Welches Areal und welche Problemlagen werden in die Studien einbezogen?

Frage 4:

a.) Was spricht aus Sicht des Bezirksamts nach jetzigem Kenntnisstand wirtschaftlich, verkehrstechnisch und rechtlich gegen die Einrichtung einer Begegnungszone in der Florastraße/Garbatyplatz?

Frage 5:

Wie viele Mittel stehen für die Machbarkeitsstudie zur Einrichtung einer Begegnungszone in der Florastraße/Garbatyplatz zur Verfügung? (Bitte um Angabe der Haushaltstitel)

Frage 6:

Die Berliner Zeitung schrieb: „[Z]unächst geht es nur um eine Machbarkeitsstudie. Und bis eine solche fertig ist, vergehen nach Einschätzung im Bereich Stadtentwicklung des Bezirksamts eher Jahre als Monate.“ Wann soll die Machbarkeitsstudie zur Einrichtung einer Begegnungszone in der Florastraße/Garbatyplatz vorliegen und der BVV vorgelegt werden? Welcher mögliche Zeitplan ergibt sich daraus für eine tatsächliche Einrichtung einer Begegnungszone in der Florastraße/Garbatyplatz?

Frage 7:

Inwiefern wird bestehende Infrastruktur aus Verkaufsständen, Gastronomie und Läden in der Machbarkeitsstudie berücksichtigt?

Frage 8:

Der Garbatyplatz soll laut Antragsbegründung „mehr Aufenthaltsqualität erhalten“. Wie gestaltet sich aus Sicht des Bezirksamts derzeit die Aufenthaltsqualität des Garbatyplatzes?

Frage 9:

Eine Begegnungszone am Garbatyplatz, den man gemeinhin auch als Bahnhofsvorplatz verzeichnen könnte, soll Fußgängern die Nutzung des Platzes erleichtern. Gleichzeitig sollen aber auch Busse, Taxis und Fahrräder den Platz langsam passieren dürfen. Wie können sich aus Sicht des Bezirksamts Aufenthaltsqualität und Verkehr miteinander verbinden lassen? Ist das Projekt möglicherweise schon von Anfang an zum Scheitern verurteilt?

Frage 10:

Laut BVV-Antrag soll sich das Bezirksamt zum Zweck der Einrichtung einer Begegnungszone in der Florastraße/Garbatyplatz „wegen Unterstützung an die Senatsverwaltung für Verkehr, Umwelt und Klimaschutz“ wenden. Welche Ergebnisse haben die Gespräche zwischen Bezirk und Senat bislang erzielt?

Frage 11:

428.211,98 Euro haben die Straßenmöbel (Parklets) im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg gekostet. Dazu kamen 130.000 Euro für grüne Punkte und 2.175 Euro für Felsbrocken. Auf 1.676.500 Euro bezifferte das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg im August die vorläufigen Kosten für die „Begegnungszone“. Der Bund der Steuerzahler und Medien kritisierten die Maßnahme als Geldverschwendung. Welche Schlüsse ziehen Senat und das Bezirksamt Pankow daraus?
a.) Ist die die Einrichtung der Begegnungszone in Friedrichshain-Kreuzberg aus Sicht des Bezirksamts Pankow ein Erfolgsprojekt, das für Pankow beispielgebend sein könnte?

Frage 12:

Auch die Begegnungszone in der Maaßenstraße in Schöneberg wurde kritisiert, der Regierende Bürgermeister Müller bezeichnete die Begegnungszone Maaßenstraße Ende April 2017 als „großen Käse“, aus dem man lernen müsse. Teilt das Bezirksamt Pankow diese Einschätzung und was bedeutet dies für eine mögliche Begegnungszone am Garbatyplatz?

Frage 17:

Wie groß ist der Wunsch der Pankower Bevölkerung, sich am Garbatyplatz aufzuhalten? Gab es eine Meinungsumfrage zu einer möglichen „Begegnungszone“ am Garbatyplatz?

Frage 18:

Der Focus sprach vom „Parklet-Irrsinn“ in der Schönhauser Allee, die Parklets seien dreckig, nutzlos und teuer. Welche Erfahrungen wurden nach Kenntnis des Bezirksamts mit Parklets in Pankow respektive in der Schönhauser Allee gemacht? Wie werden die Parklets genutzt, wie werden die Parklets angenommen und wie wirken sich die Parklets auf den Autoverkehr aus?

Frage 19:

In welchen Bereichen gibt es im Bezirk Pankow einen Bedarf zur Bereitstellung von Fahrradparkplätzen und wie wurde dieser Bedarf ermittelt? Wie viele Fahrräder passen auf ein Parklet? Wo wurden in Pankow mehrstöckiges Fahrradabstellplätze geschaffen und wie werden diese angenommen, für welche Orte sind weitere mehrstöckige Fahrradabstellplätze geplant oder im Gespräch?

Frage 24:

Die Prenzlberger Stimme schrieb zu einer möglichen Begegnungszone am Garbatyplatz: „Die Einrichtung einer Begegnungszone lediglich am S-Bahnausgang Garbatyplatz würde das Problem am Bahnhof Pankow nicht wirklich beseitigen […]. Eine wirkliche Lösung des Verkehrsproblems wäre wohl erst mit einem Umbau

der Bahnhofsumgebung unter Einbeziehung eines Teilstücks des noch immer brachliegenden ehemaligen Rangierbahnhofs möglich.“ Wie positioniert sich das Bezirksamt Pankow zu dieser Einschätzung?

Antwort zu 2, 3, 4a, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11a, 12, 17, 18, 19 und 24:

Sowohl die Berliner Straße wie die Florastraße sind Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes und weisen eine hohe Belegung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf. Daher sind für die Umsetzung des Beschlusses intensive Abstimmungen und enge Kooperationen zwischen dem Bezirk Pankow und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) sowie der BVG und mit einer Vielzahl weiterer Akteure erforderlich.

In einer ersten fachlichen Einschätzung weist SenUVK darauf hin, dass der Knotenpunkt Berliner Straße/Florastraße nicht isoliert, sondern mit dem benachbarten Knotenpunkt Berliner Straße/Granitzstraße im Zusammenhang betrachten werden muss. Über den Umfang der Maßnahmen und die Durchführung der Machbarkeitsstudie sind noch grundlegende Abstimmungen notwendig. Aufgrund der noch nicht erfolgten Absprachen und der pandemiebedingten Ressourcenprobleme können keine Antworten zu den detaillierten Fragen erfolgen. Die Erfahrungen der bisherigen Begegnungszonen werden selbstverständlich in neue Projekte der Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität einfließen.

Frage 4b

b.) Was spricht aus Sicht des Senats nach jetzigem Kenntnisstand wirtschaftlich, verkehrstechnisch und rechtlich gegen die Einrichtung einer Begegnungszone in der Florastraße/Garbatyplatz?

Antwort zu 4 b:

b.) Im Rahmen der Fußverkehrsstrategie wurde die Florastraße bereits vom Bezirk Pankow von Berlin als potenzielle Begegnungszone im ehemaligen Modellprojekt 5 vorgeschlagen. Eine Baustelle zwischen Grunowstraße und Berliner Straße (Errichtung des Gesundheitszentrums/Ärztehaus) war damals jedoch der Grund dafür, dass keine Bewertung des Vorschlags vorgenommen und die Maßnahme zurückgestellt wurde.
Im Rahmen des Bebauungsplanverfahren zur Entwicklungsmaßnahme „Pankower „Tor“ wird aktuell eine verkehrstechnische Untersuchung vorbereitet. Aufgrund der Nähe zur Florastraße wird diese Untersuchung auch Aussagen zur Entwicklung des Verkehrs in der Berliner Straße im Bereich des S+U Bahnhofes mit dem Doppelknoten Granitzstraße - Florastraße sowie Lösungsvorschläge zur Abwicklung des dortigen Verkehrs bzw. der Gestaltung des Bereiches enthalten.
Eine isolierte Machbarkeitsuntersuchung zu einer Begegnungszone bzw. die Errichtung der selbigen wird daher seitens der Senatsverwaltung zum aktuellen Zeitpunkt als nicht zielführend eingestuft. Wirtschaftliche oder rechtliche Gründe sprechen nicht gegen die Einrichtung einer Begegnungszone an der Örtlichkeit.

Frage 11 b:

b.) Ist die die Einrichtung der Begegnungszone in Friedrichshain-Kreuzberg aus Sicht des Senats ein Erfolgsprojekt, das für Pankow beispielgebend sein könnte?

Antwort zu 11 b:

Grundsätzlich begrüßt der Senat alle Pläne, die Aufenthaltsqualität zu steigern. Erfahrungen, die durch die „Begegnungszone Bergmannstraße“ gesammelt wurden, können bei einer potenziellen Errichtung einer Begegnungszone in Pankow hilfreich sein. Für die Errichtung von Begegnungszonen sind jeweils die örtlichen Gegebenheiten zu beachten.
Eine direkte Übertragung des Konzeptes der Bergmannstraße oder auch der „Begegnungszone Maaßenstraße“ im Bezirk Tempelhof-Schöneberg wäre daher nicht zielführend.

Frage 13:

Welche Mittel stehen im Haushalt des Bezirks und des Landes für die Einrichtung einer Begegnungszone (am Garbatyplatz) ggf. zur Verfügung und mit welchen Kosten wäre in etwa zu rechnen?

Antwort zu 13:

Im Landeshaushalt 2020 / 2021 stehen keine Mittel zur Verfügung, die explizit der Umsetzung einer Begegnungszone dienen.

Frage 14:

Wo wurden in Berlin Parklets aufgestellt? Sind diese als Fahrradparkplätze oder als Sitzplätze konzipiert? Für welche weiteren Standorte sind in Berlin Begegnungszonen und Parklets in Planung bzw. im Gespräch?

Antwort zu 14:

Das Land Berlin hat bisher für drei Standorte (Mitte – Friedrichstraße, Friedrichshain-Kreuzberg – Bergmannstraße und Pankow – Schönhauser Allee) Parklets erworben bzw. angemietet.

Bezirk Mitte:
Derzeit stehen sechs Parklets in der Friedrichstraße. Alle Parklets der Friedrichstraße sind als Aufenthaltsmodule mit Bänken und/oder Hockern und teilweise mit Tischen ausgestattet.

Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg:
In der Bergmannstraße im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg standen 15 Parklets in Kombinationen aus Liege- und Sitzmöglichkeiten in Verbindung mit Pflanztrögen. Zudem waren einige Module mit Rampen ausgestattet, die das Queren der Straße erleichterten.

Bezirk Pankow:
In der Schönhauser Allee im Bezirk Pankow stehen vier Parklets. Davon sind drei mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet, das vierte Parklet bietet eine Aktionsfläche.

Die bisherigen Begegnungszonen (Bergmannstraße und Maaßenstraße) wurden im Rahmen des Modellprojektes 5 der Berliner Fußverkehrsstrategie von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz begleitet und finanziert. Dieses Projekt ist abgeschlossen. Die Senatsverwaltung plant derzeit keine weiteren Begegnungszonen. Ob die Bezirke Begegnungszonen im Nebenstraßennetz umsetzen, obliegt allein diesen als zuständigen Baulastträgern.
Für die vorhandenen Parklets wird derzeit ein Nachnutzungskonzept erarbeitet. Gegenwärtig sind jedoch noch keine konkreten Standorte für die weitere Aufstellung definiert.

Frage 15:

Im Jahr 2011 rief die damalige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt die Bezirke auf, mögliche Orte für ein „Modellprojekt Begegnungszone“ zu benennen. Zu welchen Orten wurden Vorschläge eingereicht?

Antwort zu 15:

Im Rahmen der Fußverkehrsstrategie machten sowohl Bezirke als auch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, der FUSS e.V. sowie die Ökumenische Umweltgruppe Lichtenrade Vorschläge für mögliche Begegnungszonen. Im Folgenden sind die Vorschläge bezirksweise aufgeführt:

Bezirk Mitte:
- Turmstraße zwischen Rathausvorplatz und Thusnelda-Allee
- umliegende Straßen des Gendarmenmarkts: Markgrafenstraße zwischen Französische Straße und Mohrenstraße sowie Mohrenstraße zwischen Markgrafenstraße und Charlottenstraße
- Checkpoint Charlie, Zimmerstraße zwischen Hausnr. 15 und Charlottenstraße
- Hackescher Markt
- Kreuzungsbereich Adolfstraße/Prinz-Eugen-Straße/Plantagenstraße
- Unter den Linden zwischen Charlottenstraße und Liebknechtbrücke
- Am Köllnischen Park zwischen Märkisches Ufer – Wallstraße und Rungestraße
- Neue Schönhauser Straße zwischen Rosenthaler Straße und Weinmeisterstraße

Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg:
- Bergmannstraße zwischen Mehringdamm und Friesenstraße (Marheinekeplatz)
- Checkpoint Charlie, Friedrichstraße zwischen Rudi-Dutschke-Straße / Kochstraße und Zimmerstraße
- Oranienstraße zwischen Skalitzer Straße und Moritzplatz
- Besselstraße zwischen Friedrichstraße und Markgrafenstraße

Bezirk Pankow:
- Florastraße zwischen Berliner Straße und Grunowstraße

Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf:
- südlicher Olivaer Platz zwischen Konstanzer Straße und Württembergische Straße
- Wilmersdorfer Straße zwischen Bismarckstraße und Schillerstraße

Bezirk Spandau:

- Siegener Straße zwischen Salchendorfer Weg und Falkenseer Chaussee

Bezirk Steglitz-Zehlendorf:

- Schweizer Viertel, Lausanner Straße zwischen Baseler Straße und Goerzallee
- Oberhofer Platz,
- Hans-Sachs-Straße (Gebiet um Bhf. Lichterfelde West) mit Baseler Straße zwischen Hans-Sachs-Straße und Curtiusstraße
- Curtiusstraße zwischen Baseler Straße und Jägerndorfer Zeile
- Ringstraßensystem Am Großen Wannsee, Zum Heckeshorn und Straße Zum Löwen

Bezirk Tempelhof-Schöneberg:

- Maaßenstraße zwischen Nollendorfstraße und Winterfeldtstraße
- Motzstraße zwischen Eisenacher Straße und Nollendorfplatz
- nördlicher Bereich des Bayerischen Platzes
- Bahnhofstraße zwischen Bahnübergang und Goltzstraße

Bezirk Neukölln:

- Richardplatz

Treptow-Köpenick:

- Altstadt Köpenick, Lüdersstraße - Alter Markt
- Dörpfeldstraße zwischen Florian-Geyer-Straße und Handjerystraße
- Bölschestraße im Bereich Marktplatz / Christophorus Kirche – Neue Kaisermarktbebauung
- Wilhelminenhofstraße zwischen Ostendstraße und Edisonstraße

Bezirk Marzahn-Hellersdorf:

- östlicher Helene-Weigel-Platz

Bezirk Lichtenberg:

- „alte“ Frankfurter Allee zwischen Hubertusstraße und Siegfriedstraße

Bezirk Reinickendorf:

- Alt-Tegel zwischen Treskowstraße und Greenwichpromenade
- Heinsestraße zwischen Schramberger Straße und Heidenheimer Straße

Frage 16:

Auch der Garbatyplatz war im Jahr 2011 unter den 33 Einreichungen für ein „Modellprojekt Begegnungszone“. Warum wurde der Garbatyplatz als ungeeignet bzw. als weniger geeignet eingestuft?

Antwort zu 16:

Im Rahmen der Fußverkehrsstrategie wurde die Florastraße vom Bezirk Pankow von Berlin als potenzielle Begegnungszone im ehemaligen Modellprojekt 5 vorgeschlagen. Eine Baustelle zwischen Grunowstraße und Berliner Straße (Errichtung des Gesundheitszentrums/Ärztehaus) war damals jedoch der Grund dafür, dass keine Bewertung des Vorschlags vorgenommen und die Maßnahme zurückgestellt wurde.

Frage 20:

Wie hoch waren die Kosten für die Parklets in den einzelnen Bezirken für Planung, Ankauf, Reinigung und nachträgliche Umgestaltung? Welcher Anbieter erhielt den Zuschlag und welche Angebote wurde abgegeben?

Antwort zu 20:

Bezirk Mitte:
Das Bezirksamt Mitte hat mitgeteilt, dass sich die Gesamtkosten der vier Parklets für die Flaniermeile Friedrichstraße auf rund 72.511,60 € inklusive Transport und Aufbau belaufen. Den Zuschlag für Planung, Herstellung, Miete, Auf- und Abbau für den Zeitraum 28.08.2020 – 31.01.2021 erhielt die Firma Bühnenverleih Frank von Wysocki GmbH. Mit der Reinigung und Müllentsorgung wurde die Firma ACS. Gebäudeservice beauftragt. Es wurde jeweils ein weiteres Angebot abgegeben. Weitere Angaben zu den Angeboten können nicht gemacht werden, da sie der Vertraulichkeit unterliegen.

Zwei weitere Parklets, die zuvor als Test-Module in der Bergmannstraße im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg standen und zwischenzeitlich auf einem Hof des Bezirksamtes zwischengelagert wurden, stehen ebenfalls in der Friedrichstraße.
Für den Transport von Friedrichshain-Kreuzberg nach Mitte und den Aufbau fielen Kosten in Höhe von ca. 20.490,00 € an.

Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg:
Für die Beschaffung der Aufenthaltsmodule für die Bergmannstraße wurden möglichst standardisierte Elemente in mobiler Bauweise gefordert, damit eine Nachnutzung in anderen Kiezen des Bezirks oder anderen Bezirken nach Beendigung der Testphase ermöglicht wird. Mit der Beschaffung wurde die Firma Vestre beaufragt. Die Kosten für die Parklets inklusive aller Nebenkosten (Lieferung, Aufbau, Ausstattung) beliefen sich auf rund 428.210,00 €. Die Reinigung erfolgte über die herkömmliche Straßenreinigung.

Zudem wurden die Herstellung und der Aufbau von zwei Test-Parklets ausgeschrieben. Den Zuschlag hat die Firma KMB KreativMetallBau GmbH erhalten. Die Gesamtkosten belaufen sich auf ca. 118.000,00 €.

Bezirk Pankow:
Für die Parklets der Schönhauser Allee mussten in einem ersten Schritt der Entwurf und die Konstruktion der Parklets erfolgen. Hiermit wurde die Firma LK Argus beauftragt. Einen besonderen Fokus legt LK Argus dabei auf die Verbesserung der städtebaulichen Qualität für zu Fuß Gehende und Radfahrende.

Die Herstellung und den Aufbau von vier Parklets übernahm die Firma KMB KreativMetallBau GmbH. Weitere Angebote für diese Leistungen wurden nicht abgegeben.
Die Reinigung erfolgt über die reguläre Straßenreinigung (Reinigungsklasse 1A - 10 Mal in der Woche), die Reinigungskosten pro Parklet können daher nicht separat ausgewiesen werden.

Die Gesamtkosten für alle genannten Leistungen belaufen sich auf ca. 317.000 Euro.

Frage 21:

Anwohner beschwerten sich über Verunreinigung und nächtlichen Lärm, der von bestehenden Parklets ausging. Ein Hausmeister aus der Bergmannstraße kritisierte: „Es werden Parkplätze weggenommen und in der Nacht hängen dort nur Säufer und Fixer rum.“ An welchen Adressen wurden die als Verweilzonen konzipierten Parklets eingerichtet und wie hat sich die die Zahl der Ordnungswidrigkeiten, der Platzverweise und der Straftaten bzw. strafrechtlichen Ermittlungen bezüglich dieser Orte entwickelt? (Bitte einzeln nach Ort aufschlüsseln) Ist nach Erkenntnissen von Polizei und Ordnungsamt im Bereich der Parklets eine Zunahme von nächtlichem Lärm, Drogenkonsum und Verunreinigung und ähnlichen Beeinträchtigungen festzustellen?

Antwort zu 21:

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg teilt hierzu mit:
„Die Parklets in Friedrichshain-Kreuzberg befanden sich über einen längeren Zeitraum lediglich in der Bergmannstraße (lediglich diese wurde auch als Begegnungszone ausgewiesen). Zahlen zu Ordnungswidrigkeiten, Platzverweisen und Straftaten liegen dem Ordnungsamt Friedrichshain-Kreuzberg als Statistik mit explizitem Bezug zur Begegnungszone nicht vor.
Die Begegnungszone wurde bereits 2019 beendet und die Parklets sind seit geraumer Zeit abgebaut.“

Frage 22:

Gibt es eine spezielle Zielgruppe für die Nutzung von Parklets als Verweilzone?

Antwort zu 22:

Parklets stehen grundsätzlich allen Personengruppen zur freien Verfügung. Ein offensichtlicher Vorteil besteht darin, dass das Verweilen im öffentlichen Raum ohne Konsumzwang ermöglicht wird.

Frage 23:

Wie ist das Verweilen an einer viel befahrenen Straße aus gesundheitlicher Sicht zu bewerten? Welche wissenschaftlichen Erkenntnisse sind dem Senat dazu bekannt?

Antwort zu 23:

Insofern die Frage auf die Parklets in der Hauptverkehrsstraße Schönhauser Allee abzielt, ist auszuführen, dass die dort vorhandenen Parklets im Rahmen des bundesweiten Wettbewerbes „Klimaschutz durch Radverkehr" im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) errichtet wurden. In Modellversuchen werden hierbei vornehmlich Maßnahmen zur allgemeinen Verbesserung des Klimaschutzes über den Radverkehr getestet, die bundesweit zur Nachahmung anregen sollen. Im konkreten Fall sind dies u.a. das Parklet vor den Schönhauser Allee Arcaden und vor dem Blumen Café, die als Testobjekt mit Fahrradabstellanlagen dienen.
Zwei weitere Parklets bei der Klax Kinderkunstgalerie wurden aus Eigenmitteln des Landes Berlin finanziert. Auch hier ist ein Parklet mit Fahrradabstellanlagen ausgestattet. Das zweite Parklet dient als Aktionsfläche und nicht primär dem Aufenthalt.

Aufgrund der Ausführungen wird deutlich, dass der Aufenthalt auf Parklets in diesem Projekt in der Schönhauser Allee nicht im Vordergrund steht. Sichtbar ist jedoch, dass die Fahrradabstellanlagen der Parklets gut angenommen werden.

Grundsätzlich ist dem Senat jedoch bekannt, dass stark befahrene Straßen gesundheitsschädlich sind, ebenso ist bekannt, dass Lärm Stress erzeugen und krankmachen kann. Aus diesem Grund erarbeitet die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz den Luftreinhalte- sowie den Lärmaktionsplan für das Land Berlin.

Berlin, den 02.03.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz