

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Michael Dietmann (CDU)

vom 10. November 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. November 2021)

zum Thema:

Erweiterung des Marktes am Wilhelmsruher Damm ggü. Märkisches Zentrum

und **Antwort** vom 23. November 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. Nov. 2021)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Michael Dietmann (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/10064
vom 10. November 2021
über Erweiterung des Marktes am Wilhelmsruher Damm ggü. Märkisches Zentrum

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 das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie wird der Beantwortung zu Grunde gelegt beziehungsweise in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Ist bekannt, dass der Betreiber des Marktes am Wilhelmsruher Damm (ggü. des Märkischen Zentrums) beim Bezirksamt einen Antrag auf Erweiterung der Aufstellfläche, auf dem an dieser Stelle sehr breiten öffentlichen Gehweg, gestellt hat?

Frage 2:

Wie ist der Status des Antrags?

Antwort zu 1 und zu 2:

Das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin hat mitgeteilt, dass dem dortigen Straßen- und Grünflächenamt kein Antrag auf Erweiterung der Aufstellfläche vorliegt.

Frage 3:

Welche Hinderungsgründe für die Genehmigung der Erweiterung kann es geben?

Antwort zu 3:

Ein Antrag auf Sondernutzung öffentlichen Straßenlandes kann gemäß § 11 Absatz 2 Berliner Straßengesetz abgelehnt werden, wenn öffentliche Interessen (zum Beispiel Sicherheit des Verkehrs einschließlich Rad- und Fußverkehr, Stadtbild oder Umweltschutz) entgegenstehen. Die Erlaubnis soll außerdem nicht erteilt werden, wenn Menschen mit Behinderungen durch die Sondernutzung in der Ausübung des Gemeindegebrauchs erheblich beeinträchtigt würden.

Frage 4:

Wie breit ist der öffentliche Gehweg an dieser Stelle und ist dieser Gehwegabschnitt zwischen Wilhelmsruher Damm 129 und 159 dafür geeignet, hier weitere Stände aufbauen zu können, um den Menschen im MV nach dem Wegfall des Marktes vor dem Fontane-Haus, ein zusätzlich attraktives Angebot machen zu können?

Antwort zu 4:

Das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin hat Folgendes mitgeteilt:

„Die Gehwegbreite beträgt von Grundstücksgrenze bis Radweg 15,50 m, zwischen Grundstücksgrenze und zweiter Baumreihe 9,60 m und zwischen erster und zweiter Baumreihe 4,25 m.

Dieser Gehwegabschnitt ist für das Aufstellen von Marktfahrzeugen nicht geeignet. Einerseits würde so der vorhandene Baumbestand gefährdet werden, andererseits ist der für den Fußgängerverkehr verbleibende Platz zu gering. Darüber hinaus wurde seitens des Bezirksamtes festgelegt, dass in diesem Bereich grundsätzlich kein Markt auf öffentlichem Straßenland stattfinden soll, um so den ortsansässigen Handel in diesem Bereich zu schützen.“

Frage 5:

Handelt es sich in diesem Bereich um einen Unfallschwerpunkt und wenn ja, welche Zahlen (wie viele Unfälle und welcher Art) liegen dieser Aussage zu Grunde (bitte für 2019, 2020 und das laufende Jahr angeben)?

Antwort zu 5:

Nein, es handelt sich in diesem Bereich nicht um einen Unfallschwerpunkt.

Frage 6:

Wie verhält sich das Vorstehende zur Einschätzung der Situation auf der direkt gegenüberliegenden Straßenseite, wo eine Nutzung fast bis an den Fahrbahnrand stattfindet und in der letzten Zeit zusätzliche festinstallierte Verkaufscontainer auf öffentlichem Straßenland genehmigt wurden?

Antwort zu 6:

Es ist polizeilich nicht bekannt, ob am in Rede stehenden Ort eine Nutzung des Gehweges bis fast an den Fahrbahnrand oder die dort zusätzlich fest installierten Verkaufscontainer Auswirkungen auf die Unfallzahlen haben.

Das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin hat Folgendes mitgeteilt:
„Die Verkaufscontainer am Wilhelmsruher Damm 138 wurden am 16.07.2019 für die Dauer von drei Jahren genehmigt. Grund hierfür ist, dass die Betreiber der Verkaufscontainer aufgrund der Sanierungs- und Revitalisierungsmaßnahmen im Märkischen Zentrum nicht in ihren Ladengeschäften bleiben konnten. Damit ihre Existenz aber erhalten bleibt und der Kundenbedarf weiter gedeckt werden kann, wurde die Ausnahmegenehmigung für diese Verkaufscontainer damals beantragt.“

Frage 7:

Ist die Schaltung der LZA in diesem Bereich als Anforderungsampel mit langen Wartezeiten für die Fußgänger sinnvoll oder müsste man über eine andere Lösung nachdenken, z.B. einen teilweise festen, mit den anderen LZA im Wilhelmsruher Damm synchronisierten Schaltrhythmus zwischen 8:00 und 20:00 Uhr?

Frage 8:

Welche anderen Möglichkeiten der Ampelschaltung für Fußgänger wären an dieser Stelle ggf. sinnvoll und nach welchen Vorarbeiten könnte die zuständige Senatsverwaltung eine Änderung in welchem Zeitraum realisieren?

Antwort zu 7 und zu 8:

Die Lichtsignalanlage (LSA) Wilhelmsruher Damm (Einkaufszentrum) reiht sich in das Koordinierungskonzept des Wilhelmsruher Damms ein. Neben dieser Anforderung, die aufgrund der relativ kurzen Knotenabstände erforderlich ist, berücksichtigt die LSA auch Anforderungen der dort verkehrenden Busse, um diese entsprechend zu bevorzugen. Zur Vermeidung von Überstauungseffekten und damit einhergehenden verkehrsgefährdenden Zuständen für den Fußverkehr an den Nachbaranlagen wird die LSA, analog zur Nachbaranlage Wilhelmsruher Damm/Königshorster Straße, als Dauergrünanlage (Anforderungsanlage) gesteuert. Die Freigabe des Fußverkehrs erfolgt somit nur auf Anforderung entsprechend der Koordinierung und der Eingriffe der Busse. Die Wartezeiten sind vor dem Hintergrund abhängig vom Zeitpunkt der Anforderung und können zwischen sofortiger Freigabe und einer definierten, programmabhängigen Wartezeit schwanken.

Eine zyklische Freigabe verkürzt die Wartezeiten nicht, weil die Freigaben wie heute auch zu bestimmten Zeiten möglich sind. Ferner verhindert die zyklische Freigabe eher den reibungslosen Ablauf im öffentlichen Personennahverkehr, Radverkehr und motorisierten Individualverkehr. Alternative Steuerungsverfahren sind diesbezüglich nicht denkbar. Grundsätzlich gilt, dass neue, bestellte Projekte je nach Maßnahmenumfang eine vertragsgebundene Umsetzungsfrist von etwa neun bis zwölf Monaten haben.

Berlin, den 23.11.2021

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz