

Zu Pkt. _____ der Tagesordnung

Bezirksamtsvorlage
- zur Beschlussfassung -
für die Sitzung am Dienstag, dem 15.01.2019

- | | | |
|-------|--|--|
| I. | Gegenstand der Vorlage: | Beschluss der BVV
Drucks.-Nr. 0773/XX vom 20.06.2018

Mehr Verkehrssicherheit am Übergangwohnheim
Marienfelde schaffen |
| II. | Berichterstatterin: | Frau Bezirksstadträtin Christiane Heiß |
| III. | Beschlussentwurf: | Das Bezirksamt beschließt, die beiliegende Vorlage
- Mitteilung zur Kenntnisnahme - an die Bezirksver-
ordnetenversammlung weiterzuleiten. |
| IV. | Begründung: | Ist der Anlage zu entnehmen. |
| V. | Rechtsgrundlage: | § 36 BezVG |
| VI. | Auswirkungen auf die Gleichstellung der
Geschlechter | |
| VII. | Haushaltsmäßige/ Personalwirtschaftliche
Auswirkungen | |
| VIII. | Nachhaltigkeit (s. Anlage) | |
| IX. | Mitzeichnung | |

Berlin Tempelhof- Schöneberg, den 08.01.2019

Christiane Heiß
Bezirksstadträtin

DRUCKSACHEN
DER BEZIRKSVERORDNETENVERSAMMLUNG TEMPELHOF-SCHÖNEBERG
VON BERLIN
- XX. Wahlperiode -

.2019

Lfd.Nr.:

Drucks.Nr. 0773/XX

MITTEILUNG - zur Kenntnisnahme -

des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg von Berlin
über den Beschluss der BVV vom 20.06.2018 Drucksache Nr. 0773/XX

Mehr Verkehrssicherheit am Übergangwohnheim Marienfelde schaffen

Die BVV fasste auf ihrer Sitzung am 20.06.2018 folgenden Beschluss:

Die Bezirksverordnetenversammlung möge beschließen:

Die Bezirksverordnetenversammlung empfiehlt dem Bezirksamt, sich bei den zuständigen Stellen dafür einzusetzen, dass in der Marienfelder Allee im Bereich des Übergangwohnheimes vor oder hinter der gegenüberliegenden Bushaltestelle eine Fußgängerschutzanlage (Fußgängerampel), nach Möglichkeit zusammen mit einem Fußgängerschutzweg (Zebrastreifen), errichtet wird.

Zusätzlich ist zu prüfen, ob entsprechend der Bestimmungen vor Schulen und Kindertagesstätten, Tempo 30 angeordnet werden kann.

Der BVV ist bis zur November-Sitzung 2018 zu berichten.

Das Bezirksamt teilt hierzu mit der Bitte um Kenntnisnahme mit:

Das Bezirksamt hat sich an die zuständige Senatsverwaltung gewandt, von dort liegt folgende Stellungnahme vor:

„Die Verkehrslenkung Berlin (VLB) muss im Einzelfall prüfen wie die aktuelle verkehrsrechtliche Situation vor Ort ist, da nach § 45 Abs. 9 StVO Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

Grundsätzlich dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs gemäß § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit und Ordnung übersteigt.

Bei der Prüfung, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, müssen alle Umstände des Einzelfalles, also vor allem die Verkehrsbedeutung, das Verkehrsaufkommen und die Aufrechterhaltung des Wirtschafts- u. Gewerbeverkehrs berücksichtigt werden.

Auch ist zu berücksichtigen, dass es sich nicht um Gefährdungen handeln darf, die sich aus dem täglichen Verkehrsablauf ergeben, sondern vielmehr um Gefährdungen, welche für den Fahrzeugführer nicht erkennbar genug auftreten könnten.

Entsprechend der derzeitigen Rechtslage ist eine generelle Einführung von Tempo 30 als innerörtliche Höchstgeschwindigkeit in Deutschland nicht möglich. Auch ist nicht beabsichtigt im Berliner Hauptstraßennetz generell Tempo 30 einzuführen. Eine Ausnahme bildet jedoch der **direkte** Bereich vor Schulen. Außerdem können unter bestimmten Voraussetzungen im unmittelbaren Bereich vor Kindergärten, die an Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weiteren Vorfahrtsstraßen liegen, streckenbezogene innerörtliche Streckenverbote (Tempo 30) angeordnet werden, auch ohne Nachweis einer besonderen, örtlich bedingten Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.

Nach dem Stadtentwicklungsplan (StEP) gliedert sich das Berliner Straßennetz in ein übergeordnetes Hauptverkehrsstraßennetz und ein sogenanntes Nebennetz (untergeordnetes Netz). Letzteres umfasst ca. 70 % der Berliner Straßen und ist aufgrund seiner geringen Verkehrsbedeutung Bestandteil von Tempo 30-Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen.

Das übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz hat dagegen eine gesteigerte verkehrliche Funktion. Es soll den innerstädtischen Durchgangs- und Wirtschaftsverkehr aufnehmen und stellt dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ein leistungsfähiges Straßennetz zur Verfügung. Diese Funktionen können jedoch nur gewährleistet werden, wenn dieses Netz möglichst geringen Beschränkungen unterliegt.

Bei einer von Vertretern der Polizeidirektion 4 und der VLB am 01.08.2018 durchgeführten **Ortsbesichtigung** am Standort Marienfelder Allee 66-80 zwischen Stegerwaldstraße und Kaiserallee ergaben sich folgende Feststellungen:

- Querungshilfen:
 - Es befinden sich im Kreuzungsbereich Marienfelder Allee/Stegerwaldstraße zwei Querungshilfen in Form einer Mittelinsel.
 - Eine Mittelinsel befindet sich in Höhe der Marienfelder Allee 60.
 - Die andere Mittelinsel, welche 2018 neu errichtet wurde, befindet sich im Bereich der Marienfelder Allee 63 und 66-80 direkt in Höhe des Ein- / Ausgangs zum Übergangwohnheim bzw. in Höhe des Lichtmastes 39.
 - Die Querungshilfen sind mit einem taktilen Bodenleitsystem ausgestattet.
- Radwege:
 - Es befinden sich keine Radwege im Streckenabschnitt.
- Schulen / Kitas:
 - Es ist nicht bekannt, dass sich am geprüften Standort eine Schule oder Kita befindet.
- ÖPNV:
 - Im Streckenabschnitt verkehrt die Buslinie M77.

- Im Kreuzungsbereich Marienfelder Allee/Stegewaldstraße befinden sich auch Haltestellen.
- Streckenverbot (Tempo 30) im Streckenabschnitt:
 - Tempo 30 gilt von 22-6 h im Streckenabschnitt – Lärmschutz.
- Allgemeines:
 - Der Streckenverlauf ist gerade und für alle Verkehrsteilnehmer gut einsehbar. Außerdem ist der Bereich der Mittelinsel in Höhe vor dem Übergangwohnheim in beide Fahrtrichtungen mit einem absoluten Haltverbot (Zeichen 283 StVO) versehen worden.
 - Lücken zum Queren der Fahrbahn sind im Bereich der Querungshilfen, aber auch außerhalb der Querungshilfen vorhanden.
 - Personen, die aus dem Übergangwohnheim kamen, konnten problemlos und sicher die Fahrbahn im Bereich der Mittelinsel queren.
 - Die Gesamtfahrbahnbreite beträgt ca. 13 m. Im Bereich der Mittelinsel ist die Aufteilung 5 m Fahrbahn – 3 m Mittelinsel – 5 m Fahrbahn.
 - Während der Ortsbesichtigung konnte keine „Raserei“ festgestellt werden, dies ist aber sicherlich immer ein subjektiver Eindruck und kann sich zu anderen Zeiten auch anders darstellen.

Auch hat die VLB eine **Verkehrsunfallauswertung** für den zu prüfenden Bereich angefordert:

- Zeitraum 01.07.2015 bis 30.04.2018
- Unfälle insgesamt: 29
 - Dies ist für einen Zeitraum von drei Jahren und einem recht langen Streckenabschnitt keine überdurchschnittliche Zahl.
- beteiligte Fußgänger: 2 (beide Unfälle erfolgten aufgrund eines Fehlverhaltens der zu Fuß Gehenden beim Überschreiten der Fahrbahn)
- beteiligte Kinder: 1
- beteiligte Radfahrer: 0
- Unfallgrund Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit: 0
- Hauptunfallgründe (bei einem Unfall können mehrere Gründe zusammentreffen):
 - 7 x ungenügender Sicherheitsabstand
 - 5 x Einfahren in den Fließverkehr
 - 4 x Fahrstreifenwechsel
 - 3 x nicht angepasste Geschwindigkeit
 - 3 x Fehlverhalten beim Wenden oder Rückwärtsfahren
 - 2 x Fahrzeugverkehr missachtet
- Die Unfallzahlen sind im Vergleich zur letzten angeforderten Auswertung (Unfälle im Zeitraum 18.07.2013 – 24.02.2016) sogar marginal gesunken von 31 auf 29 Unfälle).

Bezüglich der im Antrag angesprochenen Thematik mehrerer Personenschäden und dem Hinweis, dass die Marienfelder Allee am zu prüfenden Standort nur unter Gefahr für Leib und Leben überquert werden kann, teilt die VLB mit, dass wie oben bereits erwähnt in den letzten drei Jahren zwei Unfälle passiert sind in die zu Fuß Gehende involviert waren. In beiden Fällen erfolgten die Unfälle aufgrund eines Fehl-

verhaltens der zu Fuß Gehenden. Wenn sich die Verkehrsteilnehmer, auch zu Fuß Gehende, an die rechtlichen Vorgaben der StVO halten und generell ein respektvolles und vernünftiges Miteinander aller Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr auch außerhalb der rechtlichen Regelungen beherzigt wird, besteht im Bereich des geprüften Standortes, insbesondere auch aufgrund der neuen Mittelinsel, keine Gefahr für Leib und Leben beim queren der Fahrbahn. Auch verweist die VLB in diesem konkreten Sachverhalt auf die §§ 1 (Grundregeln) und 25 (Fußgänger) der StVO.

Anmerkung der VLB zur **Antragshistorie**:

Die damalige Vizepräsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin Frau Schillhaneck beantragte mit Schreiben vom 11.05.2015 u. a. aufgrund des Übergangswohnheimes Marienfelder Allee 66-80 den Bau einer Lichtzeichenanlage im Kreuzungsbereich Marienfelder Allee/Stegerwaldstraße.

Diesbezüglich wurde die Thematik in den Sitzungen der AG Förderung des Fußverkehrs und bei einem Ortstermin am 27.08.2015 behandelt und besprochen. Die AG zur Förderung des Fußverkehrs, in der u. a. das Bezirksamt Te-Sb, die Polizei, die damalige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, die BVG und die VLB mitwirkte, beschloss den Bau einer Mittelinsel in Höhe Marienfelder Allee 63 und 66-80.

Der Bau einer Mittelinsel wurde von dem Gremium als ausreichend angesehen damit zu Fuß Gehende sicher die Fahrbahn queren können. Eine LZA wurde unter dem Aspekt der Berücksichtigung des Verkehrsablaufes und der vorhandenen Sicherheitsverhältnisse nicht für erforderlich gehalten. Die Fertigstellung der Mittelinsel erfolgte dieses Jahr. Durch die nun vorhandene Mittelinsel haben zu Fuß Gehende den Vorteil, dass sie beim Überqueren der Fahrbahn dort stehen bleiben können, die Fahrbahn nicht in einem Zug queren müssen und nur den Fahrzeugverkehr aus einer Fahrtrichtung beachten müssen.

Außerdem reichte das Bezirksamt mit Schreiben vom 14.06.2016, welches mit Schreiben vom 21.07.2016 beantwortet wurde, einen Antrag des Kinder- und Jugendparlamentes zur Prüfung einer LZA an diesem Standort ein.

Ergebnis:

Unter Einbeziehung der Verkehrsunfallauswertung (Art und Anzahl der Unfälle), der Ortsbesichtigung, der Antragshistorie und der zu berücksichtigenden rechtlichen Regelungen besteht keine besondere Gefahrenlage im Bereich der Marienfelder Allee 66-80 zwischen Stegerwaldstraße und Kaiserallee. Die VLB lehnt daher die Anordnung einer Lichtzeichenanlage, eines Fußgängerüberweges und eines Streckenverbotes (Tempo 30 – tagsüber) für diesen Streckenabschnitt ab.“

Berlin Tempelhof-Schöneberg, den 08.01.2019

Angelika Schöttler
Bezirksbürgermeisterin

Christiane Heiß
Bezirksstadträtin

Musterblatt Auswirkungen von Beschlüssen auf eine nachhaltige Entwicklung im Sinne der Lokalen Agenda 21

Nachhaltigkeitskriterium	keine Auswirkungen		positive Auswirkungen		negative Auswirkungen		Bemerkungen
		x	quantitativ	qualitativ	quantitativ	qualitativ	
1. Fläche		x					
2. Wasser		x					
3. Energie		x					
4. Abfall		x					
5. Verkehr		x					
6. Immissionen		x					
7. Einschränkung von Fauna und Flora		x					
8. Bildungsangebot		x					
9. Kulturangebot		x					
10. Freizeitangebot		x					
11. Partizipation in Entscheidungsprozessen		x					
12. Arbeitslosenquote		x					
13. Ausbildungsplätze		x					
14. Betriebsansiedlungen		x					
15. Wirtschaftl. Diversifizierung nach Branchen		x					
16. Demografischer Wandel		x					

Entsprechende Auswirkungen sind lediglich anzukreuzen.