

Protokoll

Diskussionsveranstaltung zu den Untersuchungsergebnissen des Verkehrskonzepts Nördliche Luisenstadt

Ort: Evangelische Schule Berlin Zentrum, FORUM, Wallstraße 32, 10179 Berlin

Zeit: 11. März 2014, 18:30 Uhr bis 21:00 Uhr

Teilnehmer: ca. 80 Personen (inkl. Podium)

Podium: Herr Spallek, Stadtrat für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Ordnung
Herr Dittrich, Bezirksamt Mitte, Straßen- und Grünflächenamt, Gruppenleiter
Kommunales Planungs- und Verkehrsmanagement
Herr Gumz, HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH
Frau Witt, HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH
Herr Reibetanz, GRUPPE PLANWERK - Stadtplaner, Architekten, Ingenieure

Moderation: Herr Hartmann (Coaching & Mediation)

-
- TOP 1** **Begrüßung und Einleitung**
 - TOP 2** **Vorstellung Untersuchungsergebnisse, Konflikte/Mängel/Defizite**
 - TOP 3** **Rückfragerunde**
 - TOP 4** **Vorstellung Leitlinien/Ziele, Rahmenbedingungen/Grundlagen, Maßnahmen-
vorschläge**
 - TOP 5** **Diskussionsrunde**
 - TOP 6** **Fazit und Ausblick**

TOP 1 **Begrüßung und Einleitung**

Herr Hartmann eröffnet die Veranstaltung, begrüßt die Anwesenden und bedankt sich bei der Evangelischen Schule für die Unterstützung der Veranstaltung. Er stellt den Veranstaltungsablauf, das Podium und die anwesenden Akteure vor.

Herr Baustadtrat Spallek begrüßt die Anwesenden und bedankt sich für das Erscheinen. Er unterstreicht die Bedeutung der Diskussionsveranstaltung im Rahmen der Bürgerbeteiligung. Das Verkehrskonzept Nördliche Luisenstadt ist noch nicht abgeschlossen. Im Folgenden werden Analysen und mögliche Lösungen vorgestellt, sodass Anmerkungen, Hinweise und Verbesserungsvorschläge der Bürger einfließen können.

Herr Dittrich stellt den Anlass und die Aufgabenstellung des Verkehrskonzepts vor. Bereits mit der Planung zur Umgestaltung der Straßen um den Michaelkirchplatz und das Engelbecken wurde der Wunsch eines vertiefenden Verkehrskonzepts für einen größeren Bereich laut. Im Sommer 2013 schrieb das Straßen- und Grünflächenamt im Bezirk Mitte die Erstellung eines Verkehrskonzepts aus. Auftragnehmer sind die Büros HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH sowie GRUPPE PLANWERK - Stadtplaner, Architekten, Ingenieure. Ganz bewusst sollte der Untersuchungsbereich über die Kulisse des Sanierungsgebiets „Nördliche Luisenstadt“ und das Fördergebiet „Luisenstadt (Mitte)“ hinausgehen. Daher umfasst das Untersuchungsgebiet nun den gesamten Bereich der Luisenstadt im Bezirk Mitte. Die südliche Grenze bildet die Bezirksgrenze zu Friedrichshain-Kreuzberg.

Das Verkehrskonzept umfasst folgende thematische Schwerpunkte: (1) Durchgangsverkehr in Wohnstraßen, (2) Verkehrssicherheit, (3) Geschwindigkeitskonzept, (4) Wegekonzept (Fuß- und Fahrradverkehr) zur Vernetzung der Freiräume, (5) Ruhender Verkehr, (6) Neue Mobilitätsangebote, (7) Maßnahmen- und Prioritätenkonzept.

TOP 2 Vorstellung Untersuchungsergebnisse, Konflikte/Mängel/Defizite

Im Folgenden stellt Frau Witt (Büro HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH) die Untersuchungsergebnisse vor.

Kordonenerhebung

Zur Erfassung des Durchgangsverkehrs wurde im Bereich zwischen Heinrich-Heine-Straße und Engeldamm eine Kordonenerhebung durchgeführt. Dazu wurden an acht Querschnitten alle ein- und ausfahrenden Fahrzeuge mit ihren Kennzeichen zur jeweiligen Uhrzeit aufgenommen. Sofern ein Kraftfahrzeug in einem bestimmten Zeitintervall eine Ein- und Ausfahrtsstelle passiert, kann davon ausgegangen werden, dass das Kraftfahrzeug kein Ziel im Gebiet hatte, sondern das Gebiet nur durchfährt.

Im Ergebnis wurde ein erheblicher Anteil an Durchgangsverkehr im „Kordongebiet“ festgestellt. Dieser liegt morgens bei ca. 50 % und am Nachmittag bei ca. 70 %. Neben den Hauptstraßen fließt der (Durchgangs-)Verkehr auch auf „Nebenstrecken“. Besonders ausgeprägt sind hierbei die Fahrverbindungen zwischen den Messpunkten Michaelkirchstraße (im Norden) und Adalbertstraße bzw. Legiendamm/Leuschnerdamm (im Süden).

Parkraumerhebung

Zur Erfassung des ruhenden Verkehrs wurde zunächst das Stellplatzangebot im öffentlichen Straßenraum erhoben. Auf dieser Grundlage wurde die Stellplatzauslastung überprüft. Am Wochenende wurde insgesamt eine mittlere, teilweise erhöhte Auslastung festgestellt (ca. 86 %). Am Samstag werden die Stellplätze im nördlichen Gebietsteil erhöht von gebietsfremden City-Besuchern in Anspruch genommen. Werktags ist die Stellplatzauslastung hoch bis sehr hoch (bis zu 102 % Auslastung). Tagsüber wird die Stellplatzauslastung maßgeblich von „Fremdparkern“ beeinflusst (insb. Beschäftigten der im Gebiet ansässigen Firmen). Nachts sinkt die

mittlere Auslastung leicht auf ca. 92 %. Die Stellplatzbelegung erfolgt überwiegend durch Bewohner. Grundsätzlich ist der Parkdruck an Werktagen höher als am Wochenende.

Geschwindigkeitsmessung

Kfz-Geschwindigkeiten wurden an fünf unterschiedlichen Messquerschnitten in Straßen mit Tempo-30-Beschränkung erhoben. Es wurde festgestellt, dass 65 % aller gemessenen Fahrzeuge schneller als 30 km/h fuhren. 15 % der Fahrzeuge fuhren schneller als 40 km/h. Die meisten Geschwindigkeitsüberschreitungen wurde in der Michaelkirchstraße und der Alten Jakobstraße festgestellt (dringender Handlungsbedarf). Handlungsbedarf besteht auch in der Adalbertstraße sowie im Bereich Engel- und Bethaniendamm.

Unfallschwerpunkte

Zur Betrachtung von Unfallschwerpunkten wurden Unfallstatistiken im Zeitraum von 2010 bis 2013 ausgewertet. Dabei wurden als häufigste Verkehrsunfall-Art Zusammenstöße mit einem Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt, sowie Auffahrunfälle mit vorausfahrenden oder wartenden Fahrzeugen herausgestellt. Hauptbeteiligte an Verkehrsunfällen sind Pkws, Radfahrer und Fußgänger. Im Bereich Michaelkirchplatz/Engeldamm konnte ermittelt werden, dass die Nichtbeachtung der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen die häufigste Unfallursache darstellt.

Für das Untersuchungsgebiet wurden im Ergebnis der Analyse folgende Konflikte, Mängel und Defizite herausgearbeitet:

- zum Teil hoher Durchgangs- und „Schleich“-Verkehr durch Neben- und Wohnstraßen
- teilweise fehlende Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer
- hoher Parkdruck und daraus folgendes Falschparken und „Wildparken“
- Probleme mit Tourismusverkehr, insb. Reisebusse am AO-Hostel Köpenicker Straße
- Konflikte durch Hol- und Bringverkehr vor Schulen und Kitas, insb. in der Sebastianstraße
- mangelhafter baulicher Zustand von Fahrbahnen und Gehwegen mit daraus folgenden Nutzungseinschränkungen (z. B. Melchiorstraße, Adalbertstraße)
- Mängel in der Gestaltung und Flächendisposition (z. B. Schulze-Delitzsch-Platz)
- fehlende oder konfliktträchtige Wegeverbindungen für Fußgänger (z. B. am Spreeufer, entlang der Grünzüge)

TOP 3 Rückfragerunde

(Anmerkung: Die Fragen und Anmerkungen aus dem Publikum und die entsprechenden Antworten sind zur besseren Übersichtlichkeit thematisch zusammengefasst und entsprechen damit nicht der chronologischen Reihenfolge.)

Kordonerhebung

Anmerkungen der Bürger:

- Zu welcher Uhrzeit und an welchen Tagen wurde die Kordonenerhebung durchgeführt?
- Hätte die Kordonenerhebung noch genauer durchgeführt werden können?
- Anmerkung, dass der Durchgangsverkehr am Morgen auch „gefühlte“ weniger erscheint.
- Anmerkung, dass die Analyse zwar sehr gut gefalle, aber die Verbindung zwischen Alter und Neuer Jakobstraße fehlt.
- Vorschlag, die Kordonenerhebung schon vor 6:00 Uhr durchzuführen.

Antwort Frau Witt: Die Kordonenerhebung wurde an einem Donnerstag am Morgen von 6:00 bis 9:00 Uhr und am Nachmittag von 15:00 bis 18:00 Uhr durchgeführt. Dieser Wochentag gilt als repräsentativ. Zusätzlich wurden begleitende Beobachtungen durchgeführt sowie mit Hilfe der „TomTom“-Navigationssoftware eine Stauererkennung vorgenommen.

Antwort Herr Dittrich, Herr Gumz und Herr Reibetanz: Die Untersuchungen und Auswertungen waren bereits sehr umfangreich und aufwändig. Aus verkehrlicher Sicht ist die durchgeführte Kordonenerhebung angemessen und aussagekräftig. Der Erkenntnisgewinn wäre auch mit höherem Aufwand nicht größer gewesen. Zudem konnte die Kordonenerhebung das „gefühlte“ Problem des Durchgangsverkehrs bestätigen.

Antwort Herr Reibetanz: Die Verkehrsverbindung zwischen Alter und Neuer Jakobstraße ist innerhalb der Kordonenerhebung nicht untersucht worden.

Sonstiges

Anmerkungen der Bürger:

- Wurden im Verkehrskonzept auch Fahrradfahrer, Fußgänger und der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) betrachtet?
- Wurde eine Lärmpegelmessung durchgeführt?
- Wie können die Bereiche auf der Kreuzberger Seite an der Bezirksgrenze zu Mitte berücksichtigt werden? Wen kann man bzgl. der Planung ansprechen?
- Anmerkung, dass Taxis oft auf Fahrradstreifen parken und es dadurch zu Konflikten zwischen Fahrzeugen und Radfahrern kommt.

Antwort Herr Dittrich und Herr Reibetanz: Aus den Untersuchungsergebnissen lassen sich auch Rückschlüsse für Radfahrer und Fußgänger ziehen. Für diese Gruppe wurden ebenfalls Konflikte, Mängel und Defizite erarbeitet, welche in ein Wegekonzept überführt werden.

Antwort Herr Dittrich und Herr Gumz: Für die Ermittlung von Lärmkennziffern- und berechnungen ist die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zuständig. Diese erarbeitet zurzeit eine Lärmaktionsplanung 2013-2018. Die Ergebnisse des Verkehrskonzeptes werden in diesem Zusammenhang abgestimmt.

Antwort Herr Dittrich und Herr Reibetanz: Im Hinblick auf die Finanzierung des Konzeptes aus dem Förderprogramm Städtebaulicher Denkmalschutz konnte der Untersuchungsbereich nur im Bezirk Mitte verortet werden. Dennoch setzte sich der Bezirk Mitte mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg in Verbindung, um das Verkehrskonzept abzustimmen. Perspektivisch sollte eine Erweiterung der Betrachtung in Kreuzberg angeregt werden.

Antwort Frau Witt: Taxis wurden als Kfz. gewertet und nicht explizit herausgestellt.

TOP 4 Vorstellung Leitlinien/Ziele, Rahmenbedingungen/Grundlagen, Maßnahmen- vorschläge

Herr Reibetanz (GRUPPE PLANWERK) stellt die Leitlinien/Ziele, Rahmenbedingungen/Grundlagen und Maßnahmenvorschläge des Verkehrskonzepts Nördliche Luisenstadt vor.

Leitlinien/Ziele des Verkehrskonzepts

- Reduzierung des Durchgangsverkehrs
- Senkung der Kfz-Geschwindigkeiten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (insbes. für den Fuß- und Radverkehr)
- Erhöhung der Barrierefreiheit
- Verbesserung des Ruhenden Verkehrs (Parkraumkonzept / Bewirtschaftung)
- Integration innovativer Verkehrssysteme

Rahmenbedingungen/Grundlagen

An der Straßenhierarchie des übergeordneten Straßennetzes ist abzulesen, dass die Hauptstraßen Köpenicker Straße, Annenstraße, Engeldamm/Bethaniendamm, Heinrich-Heine-Straße und Oranienstraße in die Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Verkehr (Abteilung Verkehr) und der Verkehrslenkung Berlin (VLB) fallen. Für alle übrigen Straßen im Untersuchungsbereich ist der Bezirk Mitte zuständig. Herr Reibetanz erläutert die Unterschiede zwischen einer Tempo-30-Zone, eines „Strecken“-Tempo-30 und eines verkehrsberuhigten Bereichs. Er stellt verschiedene Elemente eines möglichen Straßenumbaus vor (Aufpflasterungen, Gehwegvorstreckungen, Kissen etc.).

Maßnahmenvorschläge (siehe auch angefügter Plan)

1. Handlungsfeld: Zu hohe Geschwindigkeiten im Quartier

Maßnahmenvorschläge: Geschwindigkeitsreduzierung durch Anordnung von verkehrsberuhigten Bereichen; Anordnung Tempo 20 km/h um das Engelbecken / Michaelkirchplatz; Straßenumbauten mit partiellen Aufpflasterungen, Kissen und Schwellen; Standortempfehlungen für Geschwindigkeitsüberwachung durch die Polizei

2. Handlungsfeld: Verkehrssicherheit im Bereich Engelbecken/Michaelkirchplatz

Maßnahmenvorschläge: kontroverse Diskussion zur Einführung einer Einbahnstraßenregelung oder Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs um das Engelbecken und Michaelkirchplatz; Straßenumbauten durch Gehwegvorstreckungen, Aufpflasterungen und Kissen

3. Handlungsfeld: Durchgangsverkehr im Sanierungsgebiet

Maßnahmenvorschläge: Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs Adalbertstraße in Verbindung mit dem Einbau von Gehwegvorstreckungen, Versätze, Kissen; (Planungen der Melchiorstraße sehen bereits Vorstreckungen und Verengung der Fahrbahn vor)

4. Handlungsfeld: Fehlende Querungshilfen und Wegebeziehungen

Maßnahmenvorschläge: Michaelkirchstraße: Verengung der Fahrbahn (Parken vorziehen, Gehwegvorstreckungen, Aufpflasterungen); Dresdner Straße/ Heinrich-Heine-Straße: erste Mittelinsel ist bereits angeordnet (Radverkehrsinfrastrukturprogramm); Schaffen von mehr und verbesserten Querungshilfen z. B. Köpenicker Straße

5. Handlungsfeld: Bring- und Abholverkehr

Maßnahmenvorschläge: Einrichten einer Absetzzone für Eltern in der Sebastianstraßen im Bereich der Schule und der Kindertagesstätten

6. Handlungsfeld: Allgemeine Verkehrssicherheit

Maßnahmenvorschläge: Neue Roßstraße/Wallstraße: Ergänzen von Markierungen in der westlichen Wallstraße; Alte Jakobstraße: Tempo 30 auf der Fahrbahn markieren sowie Kissen und Schwellen einbauen

7. Handlungsfeld: Parkdruck, Falschparker, Wildparker

Maßnahmenvorschläge: Einführung einer Parkraumbewirtschaftung mit Bereichen für gemischtes Parken und reines Bewohnerparken; mehr Stellplatzanlagen für den Radverkehr; Schützen von Gehwegen und Querungen in Kreuzungsbereichen vor Falschparkern durch Poller und Gehwegvorstreckungen; Reisebusse: Absetzzone in der Köpenicker Straße vor AO-Hostel

8. Handlungsfeld: Angebot innovativer Verkehrssysteme

Maßnahmenvorschläge: Schaffen bzw. Bereitstellen von mehr Angebotsflächen für Fahrradparken (Pedelects bzw. E-Bikes) sowie feste Carsharing-Plätze (z. B. in Bereich mit hohem Parkdruck)

9. Handlungsfeld: Städtebaulich-gestalterische Mängel

Maßnahmenvorschläge: u. a. städtebaulich-gestalterische Neuordnung des Schulze-Delitzsch-Platzes sowie des Bereichs Brückenstraße – Heinrich-Heine-Straße/Köpenicker Straße (hierbei wäre eine Machbarkeitsstudie oder planerische Vertiefung denkbar); auch für den Bereich der „Mauerstraßen“ Stallschreiberstraße, Alexandrinenstraße und Sebastianstraße ist eine Neuordnung bzw. Aufwertung anzustreben

TOP 5 **Diskussionsrunde**

(Anmerkung: Die Fragen und Anmerkungen aus dem Publikum und die entsprechenden Antworten sind zur besseren Übersichtlichkeit thematisch zusammengefasst und entsprechen damit nicht der chronologischen Reihenfolge.)

Die Erstellung des Verkehrskonzepts Nördliche Luisenstadt wurde von Vertretern der AG Verkehr des Bürgervereins Luisenstadt und der Betroffenenvertretung des Sanierungsgebiets Nördliche Luisenstadt umfangreich begleitet. Zu Beginn der Diskussion nehmen Herr Hobrack und Herr Baumann als Vertreter der beiden Bürgergremien Stellung.

Herr Hobrack (Vertreter der Betroffenenvertretung und des Bürgervereins Luisenstadt)

Herr Hobrack begrüßt die Erstellung des Verkehrskonzepts Nördliche Luisenstadt. Jedoch ist zu kurz gegriffen, dass Kreuzberg nicht mit einbezogen wurde. Das INSEK umfasst im Gegensatz dazu sowohl den Bezirk Mitte als auch den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Im INSEK wurden bereits viele Maßnahmen für verkehrliche Verbesserungen vorgeschlagen. Hierbei wurde bspw. vorgeschlagen, die Geschwindigkeitsreduzierungen noch stärker durchzusetzen. Insgesamt wünscht sich Herr Hobrack eine Kooperation zwischen den beiden Bezirken Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg. Die Betroffenenvertretung Nördliche Luisenstadt hat bereits umfangreiche Vorschläge vorgelegt, die zum Teil bereits eingearbeitet wurden. Die Betroffenenvertretung fordert u.a., die Geschwindigkeit in der Köpenicker Straße nachts auf Tempo 30 zu reduzieren. Zudem lädt Herr Hobrack alle Interessierten, die Wünsche und Anregungen für die Arbeit im Sanierungsgebiet einbringen möchten, ganz herzlich in die Betroffenenvertretung Nördliche Luisenstadt ein. Das Treffen findet jeden zweiten Dienstag im Monat im „dialog 101“ in der Köpenicker Str. 101 statt.

Herr Baumann (Vertreter der AG Verkehr des Bürgervereins Luisenstadt)

Herr Baumann verweist auf den Prozess und die Ergebnisse der vom Bürgerverein Luisenstadt initiierten und organisierten Veranstaltung „Verkehrsbelastung in der Luisenstadt“ im November letzten Jahres. Dem Bezirksamt und den Planern liegt eine Liste mit Vorschlägen und Forderungen der Bürger vor. Im Rahmen der weiteren Diskussion sollten insbesondere folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Einbindung des Mauerradwegs in das Wegenetz erforderlich;
- Stau- und Platzprobleme auch bei Radfahrern, Radfahrverkehr nimmt massiv zu;
- Verkehrsberuhigten Bereich auch am Michaelkirchplatz/Engelbecken einrichten;
- Vorschlag zur Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung in der Michaelkirchstraße (Richtung Brücke), um dem Durchgangsverkehr beizukommen;
- Stauproblem auch auf dem Engeldamm/Bethaniendamm ausgehend von den Brücken;
- Straßenhierarchie sollte wiederhergestellt werden;

- Das Untersuchungsgebiet sollte vor allem mit einer stärkeren Verkehrslenkung vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Über die Einrichtung von Abbiegezwängen sollte nochmals nachgedacht werden (siehe Vorschläge des Bürgerverein) ;
- Lärmproblematik zusätzlich betrachten;
- Belange des ÖPNV ergänzen;
- Kooperation der Bezirke Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg sollte vorangetrieben werden.

Antwort Herr Gumz und Herr Reibetanz: Es wurde intensiv über Einbahnstraßen und Diagonalsperren diskutiert. Hiermit wären allerdings erhebliche Mehrfahrten verbunden. Würde bspw. die Michaelkirchstraße zur Einbahnstraße umgewidmet werden, würde das für die betroffenen Anwohner riesige Umwege bedeuten. Aufgrund dieser zusätzlichen Umweltbelastung werden Einbahnstraßen und Diagonalsperren von den Planern nicht favorisiert. Das Konzept setzt stattdessen auf ein offenes (Erschließungs-)Netz und versucht, mit erhöhten „Netzwideständen“ (Verengungen, „Geschwindigkeitsbremsen“) den Verkehr langsamer und sicherer zu gestalten und damit für den Durchgangsverkehr unattraktiver zu machen.

Antwort Herr Dittrich: Das Verkehrskonzept Nördliche Luisenstadt wird zum Thema ÖPNV Stellung beziehen. Dennoch liegt die Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt sowie der BVG. Hier kann der Bezirk Empfehlungen weitergeben.

Antwort Herr Gumz: Aus formalen und fördertechnischen Gründen musste das Verkehrskonzept auf den Teil der Luisenstadt im Bezirk Mitte beschränkt bleiben. Die Bezirke Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg stehen jedoch im Austausch. Der Bezirk Mitte ist mit der Verkehrsthematik vorangeschritten und kann Impulse nach Kreuzberg senden. Diese Impulse können von der AG Verkehr noch einmal unterstrichen werden.

1. Handlungsfeld: Zu hohe Geschwindigkeiten im Quartier

Anmerkungen der Bürger:

- Es wird darauf hingewiesen, dass auch in der Ohmstraße die Geschwindigkeitslimits überschritten werden. Sind dort ebenfalls Maßnahmen vorgesehen?
- Der Durchgangsverkehr in der Inselstraße/Wallstraße (ausgehend von der Heinrich-Heine-Straße) ist besonders stark: Gibt es eine Möglichkeit zur Geschwindigkeitsreduzierung?
- Der Mieterbeirat Köpenicker Straße befürwortet die Anordnung eines nächtlichen Tempo-30-Limits zwischen Heinrich-Heine-Straße und Michaelkirchstraße.
- Es wird darauf hingewiesen, dass durch die nächtliche erhöhte Geschwindigkeit (Tempo 70) von Taxifahrern gefährliche Situationen entstehen.
- Es wird in Frage gestellt, ob das Aufstellen von Tempo-30-Schildern ausreicht, um die Geschwindigkeiten tatsächlich zu reduzieren.

- Die Geschwindigkeiten auf den Straßen um den Michaelkirchplatz und das Engelbecken sollen reduziert werden.

Antwort Frau Witt: Für die Ohmstraße wird ein verkehrsberuhigter Bereich vorgeschlagen. In Zusammenhang mit einem dort geplanten Bauvorhaben laufen zurzeit Abstimmungen.

Antwort Herr Reibetanz: Die Köpenicker Straße liegt in der Zuständigkeit der Verkehrslenkung Berlin (VLB), sodass das Bezirks Mitte auf grundsätzliche Verbesserungen nur eingeschränkt Einfluss nehmen kann. Dennoch kann der Bezirk Mitte Empfehlungen an die Verkehrslenkung Berlin weitergeben.

Aufgrund einer Zwischenfrage, wie die Kommunikation zwischen Bezirksamt und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ist, führt Herr Dittrich aus: Die zweistufige Verwaltung zwischen Bezirk und Senatsverwaltung und die unterschiedlichen Zuständigkeiten bergen einige Konflikte. Dennoch zeigt die Erfahrung, dass durch ein stetiges Einwirken auf die VLB und die Senatsverwaltung bereits einige Maßnahmen umgesetzt werden konnten. Daher will der Bezirk Mitte mit dem Verkehrskonzept in einen Abstimmungsprozess treten.

Antwort Herr Gumz: Das Aufstellen von Tempo-30-Schildern in der Köpenicker Straße würde zumindest die Geschwindigkeiten dämpfen. Die Michaelkirchstraße soll dagegen so umgebaut werden, sodass die Geschwindigkeiten idealerweise „automatisch“ reduziert werden. Die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs setzt immer die Durchführung von baulichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen voraus.

2. Handlungsfeld: Verkehrssicherheit im Bereich Engelbecken/Michaelkirchplatz

Anmerkungen der Bürger:

- Vorschlag, die Michaelkirchstraße als Einbahnstraße auszuweisen.
- Vorschlag, rund um das Engelbecken/Michaelkirchplatz einen Einbahnstraßenverkehr einzurichten.

Antwort Herr Reibetanz: Heute treffen die Einbahnstraßen des Legien- und Leuschnerdamms an der Kreuzberger Grenze auf den Zweirichtungsverkehr in Mitte, was zu kritischen Situationen führt. Deshalb wurde intern diskutiert, die Kreuzberger Verkehrsführung fortzusetzen und die Straßen um den Michaelkirchplatz und das Engelbecken zu Einbahnstraßen umzuwidmen. Gegen diese Regelung spricht jedoch, dass in Einbahnstraßen erfahrungsgemäß schneller gefahren wird, da kein Gegenverkehr zu erwarten ist.

3. Handlungsfeld: Durchgangsverkehr

Anmerkungen der Bürger:

- Die Brücken, die Michaelkirchstraße sowie der Engeldamm sind für den Durchgangsverkehr nicht geeignet. Der Durchgangsverkehr und das Stauprobblem sollten möglichst an der Entstehung, d. h. bereits an den Brücken, reduziert werden.
- Die Rungestraße wird vor allem nach 18:00 Uhr stark befahren. Zudem verstärkt das hohe Verkehrsaufkommen in der Brückenstraße, Heinrich-Heine-Straße und Köpenicker Straße die Lärmbelastung.
- Vorschlag der Anordnung von Tempo 10 oder Schrittgeschwindigkeit, da Tempo 20 zur Bekämpfung des Durchgangsverkehrs nicht ausreicht.

4. Handlungsfeld: Fehlende Querungshilfen und Wegebeziehungen

Anmerkungen der Bürger:

- Anmerkung, dass Wegebeziehungen von Radfahrern und Fußgängern fehlen.
- Die Gehwege der Brückenstraße sind kaum nutzbar (schmal und zugestellt). Auch die Radwege sind meistens zugeparkt. Idealerweise sollte die Brückenstraße zur Einbahnstraße umgestaltet werden.
- Es werden Gehwegvorstreckungen an der Waldemarbrücke vorgeschlagen. Zudem ist der Überweg der Waldemarstraße vor dem Wohn- und Sozialprojekt SIEFOS mit Kopfsteinpflaster belegt, sodass der Überquerung der Straße nicht barrierefrei ist.
- Wunsch einer zusätzlichen Querungshilfe vom Engelbecken zum Michaelkirchplatz.
- Vorschlag einer sinnvolleren Fahrradmarkierung am Schulze-Delitzsch-Platz.

Antwort Herr Gumz: Wenn der Durchgangsverkehr im Untersuchungsgebiet reduziert und der Quell- und Zielverkehr verträglich gemacht wird, verbessern sich automatisch die Bedingungen für Radfahrer und Fußgänger.

Antwort Herr Reibetanz: Die Brückenstraße liegt in der Zuständigkeit der Verkehrslenkung Berlin (VLB), sodass das Bezirks Mitte auf grundsätzliche Verbesserungen nur eingeschränkt Einfluss nehmen kann. (siehe auch zweite Antwort zu 1. Handlungsschwerpunkt)

Antwort Herr Dittrich: Gehwegvorstreckungen auf der Waldemarstraße müssen mit dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgestimmt werden. Bezüglich der Fahrbahn der Waldemarstraße hat das Bezirksamt Mitte eine Asphaltierung vorgeschlagen. Dieser Vorschlag wurde allerdings vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg abgelehnt. Es wird noch einmal geprüft, ob sich diese Sichtweise geändert hat.

Antwort Herr Fichtner: Für die Querung der Annenstraße zwischen Engelbecken und Michaelkirchplatz ist ein zusätzlicher Zebrastreifen zu prüfen und mit der VLB abzustimmen.

5. Handlungsfeld: Bring- und Abholverkehr

Anmerkungen der Bürger:

- Forderung, die Sackgassensituation in der Sebastianstraße aufzulösen (im Interesse eines geordneten Abfließens des Verkehrs).
- Forderung, die Sackgassensituation in der Sebastianstraße zu belassen (als Beitrag zur Verkehrsberuhigung).

6. Handlungsfeld: Parkdruck, Falschparker, Wildparker

Anmerkungen der Bürger:

- Aufgrund des hohen Parkdrucks ist eine Parkraumbewirtschaftung unbedingt nötig.
- Reicht die Verkehrsstudie aus, um über die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung zu entscheiden?

Antwort Herr Spallek: Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung stellt einen großen Eingriff dar, bei dem die Wirkungen genau abzuwägen sind. Es bleibt zu prüfen, wie sich das Verhältnis zwischen Bewohner- und Fremdparken darstellt. Sofern das Bewohnerparken dominiert und es zu keiner Konkurrenz mit den Fremdparkern kommt, ist das Werkzeug der Parkraumbewirtschaftung nicht zielführend. Um sich ein fundiertes Urteil zu bilden, ist eine vertiefende Auswertung der Untersuchungsergebnisse erforderlich. Die Parkraumbewirtschaftung muss auch in den politischen Gremien des Bezirks diskutiert werden.

Antwort Frau Witt: In der Untersuchungen wurde geprüft, wie sich das Verhältnis zwischen Lang- und Kurzzeitparkern darstellt. Diese Ergebnisse werden noch detaillierter aufbereitet.

Sonstiges

Anmerkungen der Bürger:

- Es kann nicht erkannt werden, welche Maßnahmen aus den Konflikten hergeleitet werden.
- Die Kommunikation zwischen Politik und Verwaltung soll transparenter gemacht werden.
- Ist die Finanzierung für die angedachten Maßnahmen gesichert?
- Vorschlag, zuerst die Maßnahmen umzusetzen, die am wirkungsvollsten sind
- Anmerkung, dass die Veranstaltung insgesamt ein Gewinn ist. Dennoch wird angeregt, die Beratung in einem Jahr zu erneuern, um die Ergebnisse zu reflektieren und die Verkehrslenkung Berlin (VLB) einzuladen.

Antwort Herr Dittrich, Herr Hinz und Herr Reibetanz:

Die Maßnahmen können nicht auf „einen Schlag“, sondern nur im Rahmen einzelner Straßenbaumaßnahmen in den kommenden Jahren realisiert werden. Die Aussagen des Verkehrskon-

zeptes dienen dabei als wichtige inhaltliche Leitlinie. Insgesamt soll ein Prioritätenkonzept entwickelt werden, um zu prüfen, welche Maßnahmen am wirkungsvollsten sind und entsprechend prioritär umgesetzt werden sollen. Die konkrete Umsetzung hängt wesentlich von den zur Verfügung stehenden Finanzierungsmöglichkeiten ab. Im Sanierungsgebiet Nördliche Luisenstadt und im Fördergebiet „Luisenstadt (Mitte)“ stehen zum Teil Mittel aus dem Förderprogramms Städtebaulicher Denkmalschutz in Aussicht. Außerhalb dieser „Kulisse“ können ggf. Mittel aus dem Berliner Fahrradprogramm oder anderen Sonderprogrammen akquiriert werden. Für laufende bzw. bereits vorbereitete Maßnahmen (z. B. Michealkirchplatz/Engeldamm, Melchiorstraße) soll die Finanzierung „nachträglicher“ Maßnahmen geprüft werden.

TOP 6 Fazit und Ausblick

In der Schlussrunde bedankt sich Herr Spallek bei den Bürgerinnen und Bürgern für die konstruktiven Diskussionsbeiträge und das Feedback zu den Untersuchungsergebnissen. Er unterstreicht den Beitrag der Veranstaltung zur Transparenz der Kommunikationsprozesse zwischen Politik, Verwaltung und Bürger. Es besteht Übereinstimmung im Ziel, den Durchgangsverkehr in den Wohnstraßen und sensiblen Bereichen zu reduzieren und insgesamt zu verlangsamen. Über die Machbarkeit der entsprechenden Maßnahmen muss hingegen noch weiterführend gesprochen werden. Dies geschieht auch in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg. Die Untersuchungsergebnisse des Verkehrskonzepts und auch die Ergebnisse der Diskussion werden der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Mitte vorgestellt.

aufgestellt: Cornelia Forchmann, Andreas Bachmann
Koordinationsbüro
Berlin, 27. März 2014

Verteiler:

lt. Teilnehmerliste und Info-Verteiler Nördliche Luisenstadt

Anlage:

Plankarte Maßnahmenvorschläge, **Arbeitsstand 04.03.2014**