

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin

Integriertes Verkehrskonzept Südliche Luisenstadt

Ergebnisdokumentation – Oktober 2018



Bezirksamt
Friedrichshain-
Kreuzberg von Berlin

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung
und Wohnen



Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin

Integriertes Verkehrskonzept Südliche Luisenstadt

Ergebnisdokumentation – Oktober 2018

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin
Stadtentwicklungsamt
Yorckstraße 4-11
10965 Berlin

Projektbetreuung
Alexander Matthes

Gebietsbetreuung
Stattbau
Projektbetreuung
Dipl. -Ing. Mari Pape
M. Eng. Christopher Frank

Bearbeitung
HOFFMANN-LEICHTER
Ingenieurgesellschaft mbH
Freiheit 6, 13597 Berlin
Tel. 030 - 8872767 0
info@hoffmann-leichter.de

Projektleitung
Dipl.-Ing. Siegmur Gumz

Projektbearbeitung
M.Sc. Jos Nino Notz
M.Sc. Marian Knapschinsky
M.Sc. Laura Mark

mit
GRUPPE PLANWERK
GP Planwerk GmbH
Uhlandstraße 97, 10715 Berlin
Tel. 030 – 88916390
mail@gruppeplanwerk.de

Projektleitung
Dipl.-Ing. Siegfried Reibetanz

Projektbearbeitung
Dipl.-Ing. Annette Hartfiel

Inhalt

1.1	Anlass und Aufgabenstellung.....	4
2	Vorstellung des Untersuchungsgebiets.....	6
2.1	Wesentliche Kenndaten des Untersuchungsgebiets.....	6
2.2	Wichtige Zielorte	6
3	Verkehrs- und Konfliktanalyse.....	9
3.1	Fußverkehr.....	10
3.2	Radverkehr.....	11
3.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	12
3.4	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	12
3.5	Unfallanalyse.....	15
3.6	Neue Mobilitätsangebote.....	15
3.7	Zusammenfassung der Konflikte.....	16
4	Leitbild und Entwicklungsziele	17
5	Wegekonzept für Fuß- und Radverkehr.....	18
5.1	Zielnetz Fußverkehr	19
5.2	Zielnetz Radverkehr	20
6	Integriertes Maßnahmen- und Prioritätenkonzept	22
6.1	Inhaltlicher Schwerpunkt 1: Qualifizierung von Kreuzungsbereichen.....	23
6.2	Inhaltlicher Schwerpunkt 2: Geschwindigkeitsreduzierung.....	24
6.3	Inhaltlicher Schwerpunkt 3: Förderung Fahrradparken	25
6.4	Inhaltlicher Schwerpunkt 4: „Neue Mobilitätsangebote“	26
6.5	Schwerpunktbereich Oranienstraße und Heinrichplatz	28
6.6	Schwerpunktbereich Luisenstädtischer Kanal.....	31
6.7	Schwerpunktbereich Umgebung der Markthalle Neun	32
6.8	Schwerpunktbereich Waldemarstraße	33
6.9	Schwerpunktbereich Manteuffelstraße.....	33
6.10	Sofortmaßnahmen mit hoher Priorität	34
6.11	Weiterer Untersuchungsbedarf	35

7	Öffentlichkeitsbeteiligung	36
7.1	Erkenntnisse aus den öffentlichen Stadtspaziergängen.....	36
7.2	Erkenntnisse aus der öffentlichen Auftaktveranstaltung.....	38
7.3	Erkenntnisse aus dem öffentlichen Workshop	38

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- 01 Planungs- und Untersuchungsgebiet
- 02 Plankarte Zielorte
- 03 Auswahl Fotos Bestandssituation Verkehr, 2017/2018
- 04 Konfliktplan – Alle Mängel, Konflikte und Defizite in der Übersicht
- 05 Leitbild
- 06 Plankarte Zielnetz Fußverkehr
- 07 Plankarte Zielnetz Radverkehr
- 08 Plankarte Maßnahmenplan
- 09 Plankarte neue Mobilität
- 10 Prinzipskizze zur Neugestaltung des Heinrichplatzes
- 11 Neuordnungsvorschlag für die Oranienstraße: Multifunktionsstreifen und farbiges Aufmerksamkeitsfeld
- 12-13 Luisenstädtischer Kanal – hier nördlich des Wassertorplatzes

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Ziel des Integrierten Verkehrskonzepts (IVK) für die südliche Luisenstadt ist es, verkehrliche Rahmenbedingungen darzustellen, Probleme und Konfliktlagen herauszuarbeiten und Spielräume zur Erneuerung und Umgestaltung der Straßenräume und zur Beseitigung von Konflikten im Planungsgebiet aufzuzeigen. Dazu sollen, ausgehend vom Ist-Zustand, der erforderliche Maßnahmenumfang zur ganzheitlichen Qualifizierung der öffentlichen Straßenräume im Fördergebiet südliche Luisenstadt (Städtebaulicher Denkmalschutz) analysiert werden und konkrete zielorientierte kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmenempfehlungen entwickelt werden. Eine intensive Einbindung der Vor-Ort-Akteure, der BewohnerInnen sowie der Politik ist dabei ein wesentliches Anliegen, sodass die Bearbeitung des IVK in einem umfangreichen Beteiligungsprozess eingebunden ist. Die im Rahmen der Beteiligung gewonnenen Erkenntnisse bilden eine wichtige Grundlage für die Konzeptentwicklung bzw. für die Maßnahmenempfehlungen.

Für die Verkehrssicherheit, die Reduzierung von Umweltbelastungen und für einen lebenswerten Kiez, in dem die AnwohnerInnen und nicht die Verkehrsmittel im Mittelpunkt stehen, gilt es, Lösungen und nachhaltige Maßnahmen zu entwickeln, um den Verkehr neu zu ordnen, Flächen gerecht zu verteilen, bestehende Anlagen zu qualifizieren und nachhaltige Mobilität zu fördern.



Abb. 1: Planungs- und Untersuchungsgebiet

Die **Plankarte Planungs- und Untersuchungsgebiet** (siehe Anlagenband, Anlage 1.1) zeigt die für das Integrierte Verkehrskonzept relevante Gebietsabgrenzung. Planungsraum ist die südliche Luisenstadt, abgegrenzt von der Gitschiner Straße bzw. Skalitzer Straße, der Spree, dem Bethaniendamm, dem Leuschnerdamm, der Waldemarstraße, der Luckauer Straße, Sebastianstraße und Heinrich-Heine-Straße bzw. Prinzenstraße.

Für die öffentlichen Räume dieses Gebietes wurden eine umfassende Konfliktanalyse und eine darauf angepasste Maßnahmenentwicklung vorgenommen. Darüber hinaus wurden relevante strukturelle

Rahmenbedingungen und Zusammenhänge, wie etwa städtebauliche Nutzungsstrukturen, vorrangige Wegebeziehungen oder Parkdruck, in dem gesamten Untersuchungsbereich betrachtet.

Für eine effektive Ausnutzung möglicher Fördermittel ist es geboten, eine breite Palette konkreter, aufeinander abgestimmter und förderungsfähiger Einzelmaßnahmen für eine sowohl kurz-, mittel- als auch langfristige Umsetzung vorzuhalten. Die zu entwickelnden Maßnahmen müssen vor diesem Hintergrund insbesondere umsetzungsorientiert sein. Gleichzeitig sind die einzelnen Maßnahmen so aufeinander abzustimmen, dass sie in ihrer Gesamtheit einer zielorientierten tragfähigen Entwicklungsstrategie folgen. Die zu Grunde liegende strategische Zielorientierung muss sowohl den Belangen der lokalen Quartiersstruktur sowie des Denkmalschutzes als auch den programmatischen städtebaulichen und verkehrlichen Zielen der Stadt Berlin gerecht werden. Ein derart integriertes Gesamtkonzept und ein darauf basierendes umsetzungsorientiertes Handlungsprogramm ermöglichen zeitnahe und wirkungsvolle Verbesserungen für die Aufenthalts- und Nutzungsqualität, die Stadtraumgestaltung und die Verkehrsrealität im Quartier.

Berichtsgliederung und -inhalte

In der hier vorliegenden **Ergebnisdokumentation** zum IVK Südliche Luisenstadt wird in Kapitel 2 zunächst das Untersuchungsgebiet vorgestellt. Im dritten Kapitel werden die Ergebnisse der Verkehrs- und Konfliktanalyse dargestellt, welche der Identifikation wesentlicher Problembereiche und Handlungserfordernisse diene. Hier fließen auch die Ergebnisse der Stichprobenanalysen bzgl. Verkehrsmengen und Geschwindigkeiten ein. Im vierten Kapitel werden kurz die konkreten Maßnahmenziele dargestellt, welche sich im Zuge der Beteiligung vor Ort sowie der Konfliktanalyse herauskristallisiert haben, im fünften Kapitel werden die entwickelten Wegekonzepte für Fuß- und Radverkehr erörtert, welche eine wichtige Basis zur Bestimmung räumlicher und zeitlicher Prioritäten der Maßnahmenumsetzung liefern.

Im sechsten Kapitel wird das gesamthafte Maßnahmenkonzept für die südliche Luisenstadt erörtert, welches das übergreifende Resultat des gesamten Arbeitsprozesses zur Konzeptentwicklung darstellt. Dabei wird zunächst auf inhaltlich-thematische Schwerpunkte und dann auf räumliche Schwerpunktbereiche eingegangen. Zum Abschluss des Kapitels werden Sofortmaßnahmen mit hoher Priorität benannt und weitere Untersuchungsbedarfe aufgezeigt.

Abschließend werden die im Rahmen der Konzeptentwicklung durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung und ihre Ergebnisse zusammenfassend beschrieben.

Die Analysepläne der Verkehrssituation, Maßnahmenskizzen und deren Kostenschätzungen sowie die Schritte der Bürgerbeteiligung sind in einer Anlage dokumentiert.

2 Vorstellung des Untersuchungsgebiets

2.1 Wesentliche Kenndaten des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg umfasst eine Fläche von rund 1,5 km² und ist mit etwa 20.000 Einwohnern / km² im Berliner Vergleich überdurchschnittlich dicht besiedelt. Im Jahr 2016 waren hier rund 8.000 Kfz registriert, womit der Motorisierungsgrad bei 270 Kfz / 1.000 Einwohner lag und damit – typisch für die Innenstadtbezirke – unter dem Berliner Durchschnitt von 379 Kfz / 1.000 Einwohner.

Der Modal Split teilt sich auf die Verkehrsarten Fuß- sowie Radverkehr, ÖPNV und motorisierten Individualverkehr auf. Den größten Anteil nimmt der Fußverkehr mit 33 % gefolgt vom ÖPNV mit 29 % ein. Der Radverkehrsanteil liegt bei 21 %, wobei ein stetiges Wachstum zu beobachten ist. Der MIV-Anteil liegt bei 17 % und verzeichnet einen weiteren Rückgang.¹

2.2 Wichtige Zielorte

Das Aufzeigen wichtiger Zielorte ist ein wesentlicher Untersuchungsschritt, um Prioritäten und Handlungsbedarfe im Sinne einer attraktiven und v.a. funktionalen Verkehrswegeplanung im Untersuchungsgebiet herauszuarbeiten; denn Verkehr ist kein Selbstzweck, sondern dient dem Erreichen von Zielorten. Die Zielorte selbst können dabei sowohl End- als auch wiederum Ausgangspunkt eines Weges sein. Deshalb müssen alle Zielorte von besonderer Bedeutung bzw. mit hohem Publikumsverkehr im Rahmen der Zielnetze möglichst direkt erreichbar sein, um entsprechend eine attraktive Erschließung im jeweiligen Verkehrsträger sicherzustellen.

In der **Plankarte Zielorte** (siehe Anlage 1.2) werden die identifizierten Zielorte von besonderer Bedeutung innerhalb des Untersuchungsgebiets sowie in dessen Umgebung einzeln sowie gebündelt dargestellt. Außerdem sind sie unterschiedlichen Funktionen zugeordnet.

¹ Technische Universität: Mobilitätssteckbrief für Berlin (Wohnbevölkerung) SrV | Dresden | 2008

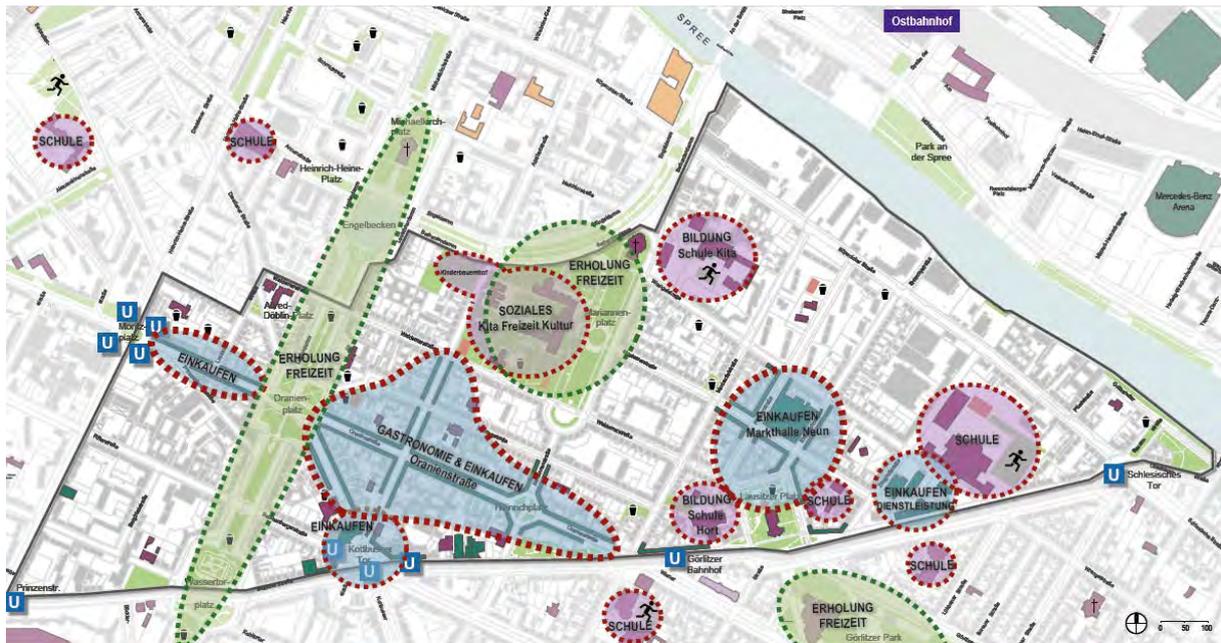


Abb. 2: Plankarte Zielorte

Grundsätzlich zeichnet sich das Untersuchungsgebiet in vielen Teilräumen aufgrund seiner zentralen Lage, seiner stadträumlichen Prägung sowie seiner gemischten Nutzungsstrukturen durch eine sehr hohe Zielort-Dichte aus. Die südliche Luisenstadt ist ein lebendiges, urbanes Stadtquartier mit vielen Angeboten von überörtlicher Bedeutung und großer Strahlkraft sowohl für BewohnerInnen als auch BesucherInnen und Touristen. Der zu fast jeder Tages- und Nachtzeit stark frequentierte Bereich um die Oranienstraße als zentrale Quartiersachse, die Adalbertstraße und das Kottbusser Tor sind dabei besonders hervorzuheben. Hier gibt es zahlreiche gastronomische und kulturelle Angebote, Dienstleistungs- und Einzelhandelsangebote sowie sozio-kulturelle Quartiereinrichtungen wie das Stadtteilzentrum Familiengarten Kotti e.V.

Einen weiteren Anziehungspunkt von übergeordneter Bedeutung stellt die Markthalle Neun in der Eisenbahnstraße dar, die vor allem an Markttagen (Street Food Days) oder zu Veranstaltungen ein großer Publikumsmagnet ist.

Ein weiterer Zielort von übergeordneter Bedeutung ist das gesamte Gelände des Bethaniens am Mariannenplatz, welches sowohl von kulturellen, künstlerischen und sozialen Einrichtungen sowie von verschiedenen Initiativen genutzt wird (u.a. Kita, Pestalozzi-Fröbel-Haus, Arbeiterwohlfahrt, Musikschule usw.). Auf den Freiflächen gibt es verschiedene Spiel- und Freizeitangebote, auch das Freiluftkino Kreuzberg ist hier zu finden. In direkter Nachbarschaft befindet sich zudem ein sehr beliebter Kinderbauernhof.

Wichtige Zielorte im Bereich sozialer Infrastruktur sind Schulen, Kitas oder Freizeiteinrichtungen. Entsprechende Einrichtungen sind über den gesamten Untersuchungsbereich verteilt, zumeist über Nebenstraßen erschlossen und von lokalen Einzugsbereichen geprägt. Im Zusammenhang mit derartigen Einrichtungen ist insbesondere auf die Schulwegsicherung, also auf Sicherheitsaspekte im Fuß- und Radverkehr zu achten. Einen Zielort im Segment der Bildungseinrichtungen von übergeordneter Bedeutung bildet das Oberstufenzentrum im Südosten des Untersuchungsgebiets in der Wrangelstraße.

Dieser Zielort zeichnet sich durch einen größeren Einzugsbereich und hohe Besucherzahlen (v. a. zu den Hauptverkehrszeiten) aus.

Darüber hinaus stellen Parks und Plätze zur Naherholung, wie der Lausitzer Platz oder der Mariannenplatz, wichtige Zielorte dar. Besonders hervorzuheben ist auch der denkmalgeschützte Luisenstädtische Kanal, der sich über die Grenzen des Untersuchungsgebietes erstreckt und besonders für Erholungssuchende und für den Fuß- aber auch den Radverkehr („Route 20 grüne Hauptwege“) von übergeordneter Bedeutung ist.

Zielorte von besonderer Relevanz sind darüber hinaus sämtliche Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), insbesondere die Bahnhöfe schienengebundener Verkehrsmittel. In diesem Zusammenhang sind die U-Bahnhöfe entlang der Skalitzer Straße sowie am Moritzplatz zu nennen.

3 Verkehrs- und Konfliktanalyse

Basis der Konzeptentwicklung bildet eine umfassende und integrierte Verkehrs- und Konfliktanalyse. Grundlagen waren zahlreiche Ortsbesichtigungen, Verkehrserhebungen und -beobachtungen, vorhandene Planwerke, Konzepte und Gutachten mit Relevanz für das Untersuchungsgebiet.

Im Folgenden werden die Verkehrsarten mit ihren charakteristischen Ausprägungen sowie die identifizierten Konflikte, Defizite und Mängel im Untersuchungsgebiet zusammenfassend und themenspezifisch dargelegt. Eine grafische Darstellung der Verkehrs- und Konfliktanalyse bieten die **Analysekarten** im Anlagenband, in den Anlagen 1.3 bis 12. Die untenstehenden fotografischen Aufnahmen geben zunächst einen Überblick über die bestehende verkehrliche Situation im Gebiet.



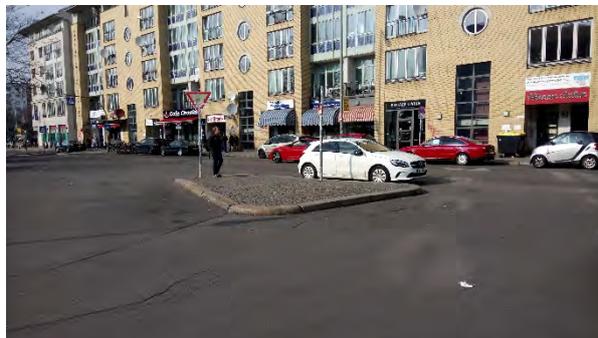
Überdimensionierte Verkehrsräume, fehlende Barrierefreiheit Bsp. Leuschner Damm / Waldemarstraße



Falschparker im Kreuzungsbereich, Bsp. Oranienstraße



Lieferverkehr blockiert den fließenden Verkehr, Bsp. Oranienstraße



überdimensionierte Verkehrsräume, Bsp. Oranienstraße / Prinzessinnenstraße



gestörte Wegebeziehungen, Bsp. Reichenberger Straße - Ritterstraße



Mangelhafte Gestaltung und Barrierefreiheit, Bsp. Heinrichplatz, Oranienstraße

Abb. 3: Auswahl Fotos Bestandssituation Verkehr, 2017/2018

3.1 Fußverkehr

Die vorhandene Fußwegeinfrastruktur in der südlichen Luisenstadt besteht in der Regel aus beidseitigen, straßenbegleitenden Gehwegen. Entlang des Luisenstädtischen Kanals und dem Mariannenplatz gibt es zudem separat geführte Gehwege. Insgesamt ist die Fußwegeinfrastruktur in recht gutem Zustand; die bestehenden Wegeführungen und das dichte Wegenetz sind attraktiv. Der Luisenstädtische Kanal ist Bestandteil der designierten Fußverkehrsrouten „Grüne Hauptwege“, ebenso die Wrangelstraße. Insgesamt sind 17 gesicherte Querungsanlagen (LSA oder Fußgängerüberwege) vorhanden. Vor allem in der Waldemarstraße als auch in der Manteuffelstraße befinden sich zahlreiche Gehwegvorstreckungen, die dem sicheren und komfortablen Queren der Fahrbahn dienen sollen (siehe Anlage 1.3).

Störungen des Fußverkehrs resultieren zumeist aus Konflikten mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen, bspw. Radfahrende auf Gehwegen, fehlenden oder mangelhaften Querungsbedingungen oder aufgrund regelwidrig haltender oder parkender Kfz.

Ein eklatantes Defizit der Fußwegeinfrastruktur ist die in Teilbereichen mangelnde Barrierefreiheit an vorhandenen Querungsstellen auf Grund hoher Borde. Es fehlen (vor Falschparkern) geschützte barrierefreie Querungsstellen als Standard an der überwiegenden Mehrheit der Knotenpunkte sowie darüber hinaus im Verlauf nutzungsintensiver oder stark befahrener Straßenabschnitte bzw. vor Einrichtungen wie Schulen und Kitas.

Verbesserungspotenzial weist auch die Fußwegeinfrastruktur im Bereich des Luisenstädtischen Kanals auf. Teilweise befinden sich die Wegeflächen im Bereich der Grünfläche in einem schlechten baulichen Zustand. Die Wegeoberflächen sind schadhafte, ungepflegt und es gibt Muldenbildung. Daher ist die Nutzbarkeit insbesondere bei schlechter Witterung eingeschränkt und eine durchgängige Wegeführung über die querenden Straßen hinweg wird aufgrund von baulichen Hindernissen (Bushaltstellen) und fehlenden, barrierefreien Querungsstellen erschwert. Zudem kommt es zwischen Rad- und Fußverkehr zu Konflikten, denn die eigentlich für Fußgänger gedachten Wegeflächen im Kanal werden auch durch RadfahrerInnen genutzt, die die seitlichen Fahrbahnflächen auf Grund des hier befindlichen Kopfsteinpflasters meiden. Zusätzlich erschweren überdimensionierte Verkehrsräume (v.a. im Bereich des Oranienplatzes) das Queren der umliegenden Straßen.

3.2 Radverkehr

Der Radverkehr wird im Gebiet entlang den vorhandenen Verkehrsanlagen vorrangig gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf den Fahrbahnen geführt. Darüber hinaus sind entlang der Köpenicker Straße, Gitschiner Straße und Skalitzer Straße sowie der Heinrich-Heine-Straße Radwege, Schutzstreifen oder Radfahrstreifen vorhanden.² Anlagen für das Fahrradparken sind im gesamten Gebiet verfügbar, jedoch heterogen verteilt. Der Großteil befindet sich am und um den Heinrichplatz (51 Bügel), rund um die Markthalle Neun (52 Bügel) und am Mariannenplatz (36 Bügel). Darüber hinaus gibt es jedoch keine öffentliche Anlage mit mehr als 20 Bügeln (siehe Anlage 1.4).

Mehrere Straßen im Untersuchungsgebiet sind Bestandteil des Fahrradrouthenaupt- oder -ergänzungsnetzes oder zählen zu anderen designierten Fahrradrouthen, wie dem Mauerweg oder der BUND-Rad-Vorrangroute. Hier nehmen insbesondere die Mariannenstraße, Dresdener Straße, Waldemarstraße und Eisenbahnstraße eine wichtige Rolle für den Radverkehr ein. Zur Ermittlung des aktuellen Radverkehrsaufkommens wurde der Radverkehr am 15.02.2018 auf der Fahrbahn an 23 Querschnitten über einen Zeitraum von 24 Stunden erhoben und auf einen Durchschnittswert für das Jahr hochgerechnet. Die Auswertungen zeigen die höchsten Belastungen entlang der Oranienstraße mit rund 4.200 Radfahrenden/24 h, der Köpenicker Straße mit 3.900 Radfahrenden/24 h und der Adalbertstraße mit 2.600 Radfahrenden/24 h (siehe Anlage 1.5).

Die Situation für den Radverkehr in der südlichen Luisenstadt weist deutliches Verbesserungspotenzial auf. Die Fahrbahnen der Wohnstraßen sind teilweise mit Großsteinpflaster befestigt und dadurch wenig attraktiv zum Radfahren. Radfahrende weichen deshalb nicht selten auf die Gehwege aus und stören oder gefährden dort Zufußgehende. Entsprechende Konflikte treten insbesondere rund um den Luisenstädtischen Kanal sowie in der Waldemarstraße und der Pücklerstraße auf.

Die Adalbertstraße und die Oranienstraße erfüllen wesentliche Verbindungsfunktionen für den Radverkehr und weisen zudem eine zum Radfahren geeignete Asphaltdecke auf. Allerdings sorgt hier der Kfz-Verkehr für eine Herabsetzung der Attraktivität für Radfahrende, etwa durch überhöhte Geschwindigkeiten, fehlerhaftes Parken und nicht kooperierendes Verhalten. Derartiges Fehlverhalten korreliert insbesondere in der Oranienstraße stark mit einer unangemessenen Infrastrukturdimensionierung und -gestaltung.

Entlang der Adalbertstraße bestehen lediglich im Bereich des Knotenpunkts Oranienstraße / Adalbertstraße kurze Aufstellflächen für den Radverkehr bzw. Radfahrstreifen, die jedoch kurz nach Verlassen des Knotenpunktbereichs sofort wieder enden und die Radfahrenden auf die Fahrbahn entlassen. Darüber hinaus sind diese kurzen Radverkehrsanlagen in der Regel von Falschparkern verstellt. Aufgrund der bestehenden Geschwindigkeitsvorgaben bis Tempo 50 (und Tempoüberschreitungen), der unübersichtlichen Verkehrssituationen aufgrund von falsch haltenden oder

² Gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) sind in Tempo 30-Zonen keine benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen zulässig (§ 45 Abs. 1c)

parkenden Kfz und der großen Menge an Lieferverkehr ergeben sich hier regelmäßige Konfliktsituationen. Ähnlich verhält es sich am Heinrichplatz (Knotenpunkt Oranienstraße / Mariannenstraße).

Im gesamten Untersuchungsgebiet besteht ein Mangel an attraktiven Radabstellanlagen. Dies gilt einerseits für dezentrale Abstellmöglichkeiten in den Wohnstraßen und andererseits für (geschützte) Sammelanlagen an den U-Bahnhöfen am Rand des Untersuchungsgebiets und an wesentlichen Zielorten im Gebiet.

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im Süden des Untersuchungsgebiets befinden sich entlang der Gitschiner Straße – Skalitzer Straße vier U-Bahnhöfe (Prinzenstraße, Kottbusser Tor, Görlitzer Bahnhof und Schlesisches Tor), die von den U-Bahnlinien U1 (Uhlandstraße – S+U Warschauer Straße) und U3 (U Krumme Lanke – S+U Warschauer Straße) tagsüber im 10 Minuten-Takt bedient werden. Der Bahnhof Kottbusser Tor wird zusätzlich von der U-Bahnlinie U8 (S+U Wittenau – S+U Hermannstraße) im 5 bis 10 Minuten-Takt bedient, ebenso wie der westlich gelegene U-Bahnhof Moritzplatz.

Innerhalb des Gebiets verkehren die Busse der Linie 140 (S+U Tempelhof – S Ostbahnhof) entlang der Ritterstraße – Reichenbergerstraße – Adalbertstraße - Waldemarstraße – Manteuffelstraße und Köpenicker Straße unter der Woche tagsüber im 10 Minuten-Takt und am Wochenende im 20 Minuten-Takt. Die Köpenicker Straße wird zusätzlich von den Bussen der Linie 165 und 265 (U Märkisches Museum – Köpenick, Müggelschloßchenweg bzw. S Schöneweide) je im 20 Minuten-Takt bedient.

Des Weiteren fahren die Busse der Linie M 29 (Grunewald, Roseneck – U Hermannplatz) tagsüber unter der Woche im 5 Minuten-Takt und am Wochenende im 10 Minuten-Takt die Oranienstraße entlang und bedienen dort drei Haltestellen.

Insgesamt ist das Gebiet durch die U-Bahn- und Buslinien quantitativ gut erschlossen. Die überwiegende Anzahl an Haushalten und sozialen Einrichtungen liegen innerhalb des angestrebten Erschließungsradius der Haltestellen von 300 m (siehe Anlage 1.6). Die Qualität der Erschließung mit dem ÖPNV ist jedoch in vielen Fällen mangelhaft. Die Mehrheit der über 30 Bushaltestellen im Gebiet ist nicht barrierefrei ausgebaut und verfügt nicht über ein Wartehäuschen zum Schutz vor Witterung.

3.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die das Gebiet begrenzenden Straßen Gitschiner Straße – Skalitzer Straße, Heinrich-Heine-Straße und Köpenicker Straße sowie die durch das Gebiet verlaufende Oranienstraße sind gemäß StEP Verkehr Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes (Stufe II bis III) und erfüllen sowohl nähräumliche Verbindungs- als auch Erschließungsfunktionen (siehe Anlage 1.7).

Im überwiegenden Anteil der Straßen im Gebiet ist Tempo 30 ausgewiesen. Ausnahmen bilden mit Tempo 50 der westliche Abschnitt der Oranienstraße, der nördliche Teil der Adalbertstraße, Abschnitte der Manteuffelstraße sowie mit Tempo 10 die westlichen Abschnitte der Wrangelstraße und der

Waldemarstraße. Die Straßen um den Lausitzer Platz sind als verkehrsberuhigter Bereich deklariert (siehe Anlage 1.8).

Zur Ermittlung des bestehenden Verkehrsaufkommens wurde am 15.02.2018 eine Verkehrserhebung über 24 Stunden an insgesamt 12 Knotenpunkten durchgeführt. Dabei wurden Pkw, Lkw (> 3,5 t) und Busse neben den oben bereits erwähnten Radfahrenden erfasst. Anschließend wurde der durchschnittliche, werktägliche Verkehr (DTV_w) ermittelt.³ Die **Ergebnisse der Zählungen** sind in den Anlagen 2.1 bis 2.5 grafisch und tabellarisch dargestellt.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die Oranienstraße – im Sinne ihrer Funktion als Verbindungsstraße – mit über 14.000 Kfz/24 h bzw. 900 Kfz in der Spitzenstunde nach der Köpenicker Straße mit rund 20.000 Kfz/24 h die am höchsten belastete Straße des Gebiets ist. Auch die Adalbertstraße ist mit knapp 12.000 Kfz/24 h stark befahren. Die meisten Nebenstraßen sind mit rund 3.000 Kfz/24 h moderat durch den Kfz-Verkehr frequentiert.

Aufgrund der Struktur des Straßennetzes bieten sich manche Nebenstraßen des Untersuchungsgebiets als Abkürzungen zwischen Hauptverkehrsstraßen bzw. als Schleichwege zu deren Vermeidung an. Dies gilt aufgrund ihrer überdimensionierten Fahrbahnbreite vor allem für die Manteuffelstraße (6.000 Kfz/24 h). Da es sich hierbei um eine Straße handelt, die Teil des Schulwegs zur E.O.-Plauen-Grundschule ist, ist dieser Umstand hier besonders brisant.

Der Kfz-Verkehr führt generell zu erheblichen Belastungen im Untersuchungsgebiet. Konflikte und hohe Belastungen resultieren insbesondere aus Kfz-Durchgangsverkehr in den Neben- bzw. Wohnstraßen sowie aus hohem Parkdruck.

Die vergleichsweise hohe Kfz-Verkehrsbelastung sorgt für hohe lokale Immissionen von Lärm und Abgasen. Gleichzeitig erschweren sie die sichere Querung der Straßen. Der hohe Anteil an Durchgangsverkehr intensiviert diese Konfliktlagen, weil durchfahrende VerkehrsteilnehmerInnen zu höheren Geschwindigkeiten tendieren.

Geschwindigkeitsmessung

Im Januar und Februar 2018 wurden an vier Querschnitten im Gebiet Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt (siehe Anlage 1.9). Hierbei wurde in der Oranienstraße (im Tempo 30-Bereich) zum einen eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 39 km/h gemessen, jedoch ebenfalls eine Maximalgeschwindigkeit von 59 km/h ermittelt. Dies kann daraus resultieren, dass im weiteren Verlauf der Oranienstraße Tempo 50 zugelassen ist und der breite, unzureichend gegliederte Verkehrsraum zum Schnellfahren verleitet.

Eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 36 km/h wurde ebenfalls entlang der Adalbertstraße erfasst, wo jedoch 50 km/h zugelassen sind. Offensichtlich gebietet die städtebauliche Situation, das (illegale) Halten

³ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen | Berlin | Stand: 03.2017.

und Parken in zweiter Reihe und die Interaktion mit weiteren Verkehrsteilnehmern hier nicht schneller zu fahren.

In der Manteuffelstraße und der Mariannenstraße wurden ebenfalls Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. Hier wurden maximale Geschwindigkeiten von über 60 km/h gemessen. Dies ist hinsichtlich der städtebaulichen Situation sowie der anliegenden sensiblen Nutzungen nicht ohne weiteres hinnehmbar, verursacht Lärm und hohen Schadstoffausstoß und kann zur Gefährdung der Verkehrsteilnehmer führen.

Die Untersuchung macht deutlich, dass formelle Geschwindigkeitsvorgaben und Beschilderung allein nicht ausschlaggebend für die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten sind. Bauliche Maßnahmen wie Fahrbahnverengungen oder Aufpflasterungen haben erfahrungsgemäß einen stärkeren regulativen Effekt.

Kfz-Parken

Die Bestandsaufnahme der Parkregelungen hat ergeben, dass das Parken in nahezu allen Straßen des Gebiets mit wenigen Ausnahmen (absolutes oder eingeschränktes Halteverbot in Knotenpunktbereichen und an punktuellen Sondersituationen) frei und ohne zeitliche bzw. monetäre Einschränkungen möglich ist. Ergänzend zu den öffentlichen Parkplätzen gibt es über 120 private Stellplatzanlagen auf den Grundstücken. Insbesondere entlang der Köpenicker Straße, der Prinzen- und Prinzessinnenstraße sowie südwestlich des Heinrichplatzes stehen den Anwohnern und weiteren Nutzern private Anlagen zur Verfügung (siehe Anlage 1.10).

Das Parken von Kfz ist ein flächendeckendes Problem in der südlichen Luisenstadt, sowohl für die Kfz-NutzerInnen selbst als auch für alle anderen NutzerInnen des Straßenraumes. Kfz-Stellplätze nehmen erhebliche Flächenanteile des öffentlichen Raums in Anspruch; dennoch fällt es oftmals schwer, einen freien Stellplatz zum Parken in der Nähe zum Zielort zu finden. Der Umfang der Parkraumbereitstellung im öffentlichen Straßenraum reduziert die verfügbaren Flächen für andere VerkehrsteilnehmerInnen sowie verkehrsfremde bzw. wohnumfeldbezogene Nutzungen. Die Knappheit an freien Kfz-Stellplätzen sorgt für Parkdruck und in der Konsequenz für Parksuchverkehr und damit zusätzliche Kfz-Verkehrsbelastung.

Es resultieren schwerwiegende Konflikte aus ordnungswidrig abgestellten Kfz. Falschparkende Kfz sind überall im Untersuchungsgebiet zu finden und bedingen insbesondere in Kreuzungsbereichen oder an Querungsstellen erhebliche Behinderungen und Gefahrensituationen für alle VerkehrsteilnehmerInnen, vor allem aber für den Fuß- und Radverkehr, da Sichtbeziehungen gestört werden, direkte Wege verstellt werden und Infrastruktur teilweise nicht mehr nutzbar ist.

Ein Beispiel für die mangelhafte Organisation des Parkens stellt die Situation rund um die Markthalle Neun dar. Hier sorgt ein „Schilderwald“ an Parkregelungen dafür, dass Unklarheit über die Einschränkungen beim Parken, Halten sowie Be- und Entladen herrscht. Zusätzlich zeigt sich hier auch das Ausmaß, das die Nutzungskonkurrenz um die Flächen einnimmt.

3.5 Unfallanalyse

Mithilfe der Unfalldaten der Polizei wurden die signifikanten Unfallhäufungsstellen und Unfallhäufungslinien mit Personenschaden der letzten 3 Jahre (schwere Unfallhäufungsstellen) bzw. des letzten Jahres (leichte Unfallhäufungsstellen) differenziert nach Unfalltyp zusammengestellt und analysiert (siehe Anlage 1.11). Hierbei zeigt sich, dass die Oranienstraße und die Adalbertstraße sowie deren Kreuzungsbereiche die wesentlichen Schwerpunkte für Unfälle darstellen. So wurden beispielsweise am Knotenpunkt Oranienstraße / Adalbertstraße, der als „Massenunfallhäufungsstelle“ deklariert ist, sowohl Unfälle durch ruhenden Verkehr, im Längsverkehr, beim Abbiegen und auf sonstige Art dokumentiert. Unfälle durch (falsch) parkenden MIV wurden ebenfalls vermehrt am Oranienplatz, am überdimensionierten Knotenpunkt Oranienstraße / Prinzessinnenstraße, am Knotenpunkt Adalbertstraße / Naunynstraße sowie entlang der Adalbert- und Oranienstraße erfasst. Unfälle aufgrund von nicht regelkonformem Kreuzen und Einbiegen wurden vor allem an den Knotenpunkten entlang des Luisenstädtischen Kanals, Manteuffelstraße / Wrangelstraße, Köpenicker Straße / Manteuffelstraße und Mariannenstraße / Waldemarstraße verzeichnet. Die sogenannten „sonstigen Unfälle“ beinhalten Unfälle mit Fußgängern und wurden an 15 Kreuzungen im Gebiet innerhalb des vergangenen Jahres erfasst.

3.6 Neue Mobilitätsangebote

Der Förderung von „neuen“ Mobilitätsangeboten sollte hinsichtlich einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung eine besondere Bedeutung beigemessen werden. Derzeit verfügt das Untersuchungsgebiet über insgesamt vier Stationen für stationsgebundenes Carsharing. Der Anbieter Stadtmobil / Cambio hält zwei Pkw an einer Station in der Manteuffelstraße vor. Sein Konkurrent Ubeeqo verfügt über insgesamt drei Stationen in Parkhäusern oder Parkplätzen, die sich in der Prinzenstraße, Prinzessinnenstraße und Wrangelstraße befinden. Darüber hinaus wurden an den Knotenpunkten Manteuffelstraße / Oranienstraße und Zeughofstraße / Skalitzer Straße zwei Parkplätze für flexibles Carsharing erfasst. Zur Förderung der E-Mobilität sind zwei Ladestationen für Elektrofahrzeuge am Knotenpunkt Wrangelstraße / Eisenbahnstraße und Wrangelstraße / Skalitzer Straße eingerichtet. Die hier vorhandenen Parkplätze sind ausschließlich für E-Fahrzeuge während des Ladevorgangs frei.

Neben der Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr gibt es in dem Gebiet ebenfalls eine geringe Anzahl an Bikesharing-Stationen des Anbieters nextbike. Zusätzliche virtuelle Rückgabebzonen weiterer Anbieter, die jedoch nicht rechtlich abgesichert sind, befinden sich im gesamten Gebiet verteilt (siehe Anlage 1.12).

3.7 Zusammenfassung der Konflikte

Die den Verkehr betreffenden Konflikte, die sich durch die allgemeine Nutzungskonkurrenz, das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsarten und deren häufig mangelhafte Organisation, unzureichende bauliche und funktionale Gestaltung des öffentlichen (Straßen)Raums und die allgemeine „Vorherrschaft“ des motorisierten Individualverkehrs ergeben und in Parkdruck, Geschwindigkeitsüberschreitungen, Stress und Verkehrsunfällen resultieren, verdeutlichen den Handlungsbedarf im Gebiet.

Sämtliche sowohl im Rahmen der Analyse als auch im Rahmen der Beteiligung (v.a. Stadtpaziergänge, Online-Beteiligung) herausgearbeiteten Konflikte, Mängel und Defizite im Untersuchungsgebiet wurden in einem **Konfliktplan** zusammenfassend dargestellt (siehe Anlage 1.13). Anhand der Karte wird deutlich, in welchen Bereichen sich verschiedene Konflikte, Mängel und Defizite bündeln und der Handlungsbedarf besonders hoch ist: in der Oranienstraße, am Luisenstädtischer Kanal, in der Waldemarstraße und in der Manteuffelstraße.

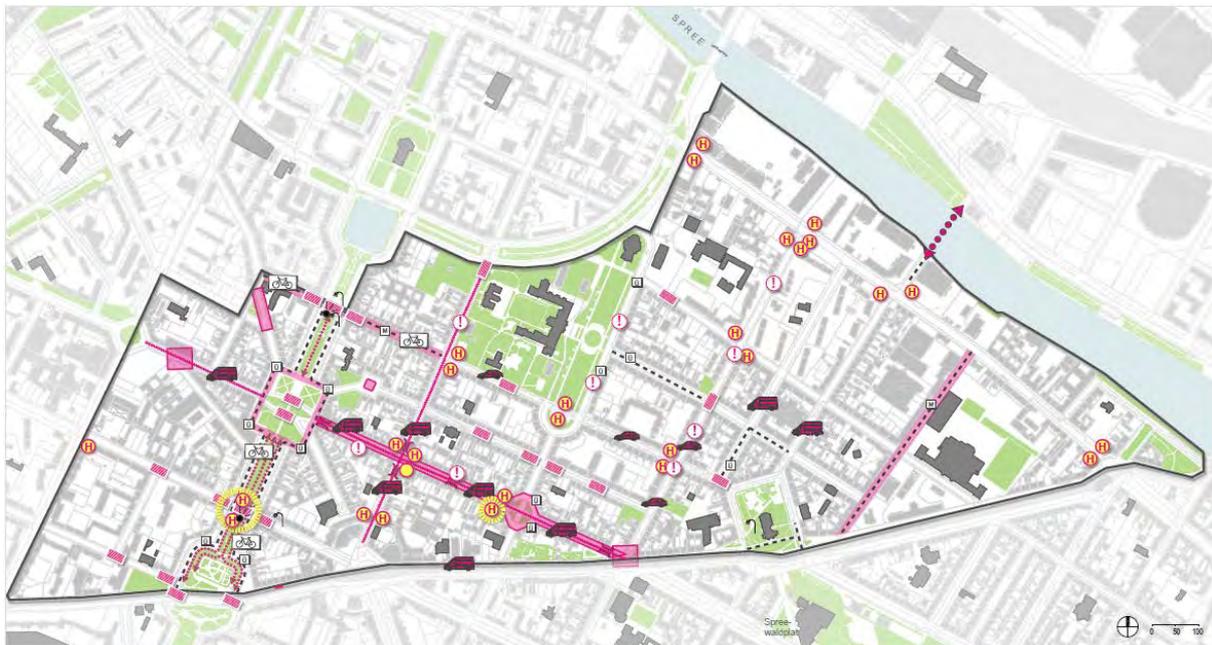


Abb. 4 Konfliktplan – Alle Mängel, Konflikte und Defizite in der Übersicht

4 Leitbild und Entwicklungsziele

Auf Grundlage der gemeinsamen Diskussion mit dem Bezirksamt, der Politik, den Vor-Ort-Akteuren, der interessierten Bewohnerschaft sowie dem Gebietsbeauftragten wird für die verkehrliche Entwicklung in der südlichen Luisenstadt folgendes Leitbild verfolgt:

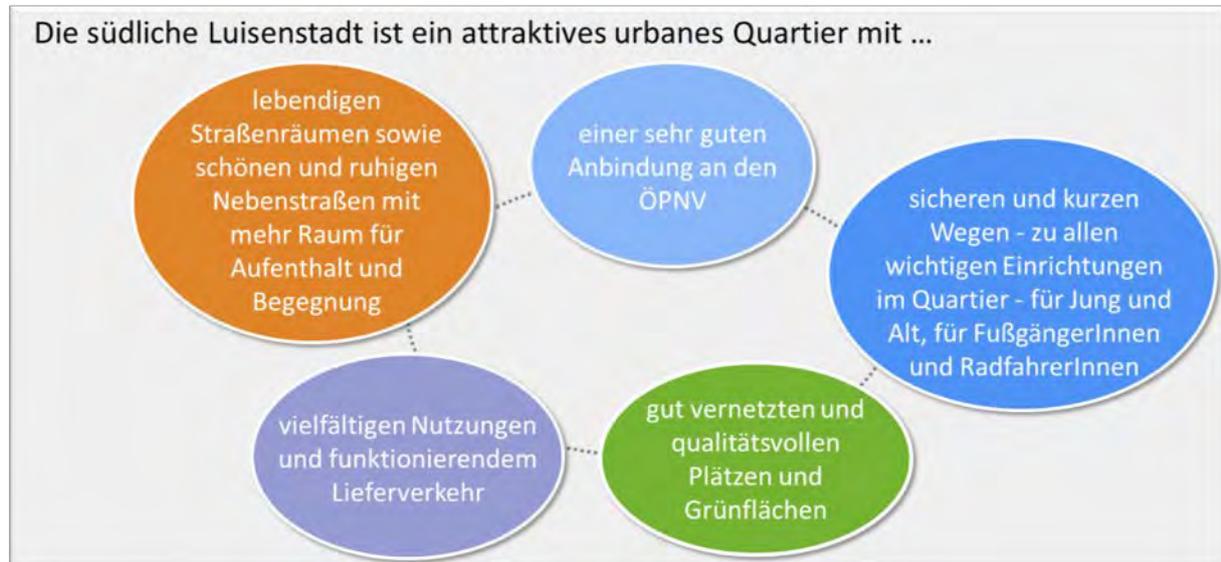


Abb. 5 Leitbild

Unter diesem Leitbild bündeln sich die folgenden übergeordneten Zielstellungen für die Qualifizierung der Straßenräume und Wegenetze:

- die Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- die Herstellung umfassender Barrierefreiheit,
- eine funktionale Aufwertung des öffentlichen Stadtraums,
- eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen,
- eine bessere Vernetzung der Grün- und Freiflächen sowie Stadtplätze,
- eine Qualifizierung und Attraktivierung der Wegenetze für sowohl ortsbezogenen als auch überörtlichen Fuß- und Radverkehr,
- eine Verbesserung der Verkehrsbedingungen und räumlichen Attraktivität für Fuß- und Radverkehr,
- eine Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie eine Attraktivierung seiner Zugänge,
- eine grundlegende Berücksichtigung der Bedarfe von Gewerbetreibenden vor Ort (Lieferverkehr, Parkmöglichkeiten),
- eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs und insbesondere eine Verdrängung von Kfz-Durchgangsverkehr.

5 Wegekonzept für Fuß- und Radverkehr

Um räumliche Prioritäten zu setzen und unterschiedliche Bedarfe an Infrastrukturen und deren Qualität zu definieren, werden für den Fuß- und Radverkehr Zielnetze entwickelt. Die Zielnetze definieren Routen bzw. Wegebeziehungen von besonderer Bedeutung für den jeweiligen Zweck bzw. Verkehrsträger. Die ausgewiesenen Verbindungen sollen eine besonders hohe Attraktivität und Infrastrukturqualität für die jeweilige Verkehrsart bieten, um dem Anspruch an ein hochwertiges Wegenetz gerecht zu werden. Die Zielnetze zeigen also, auf welchen Verbindungen besondere Aufmerksamkeit auf welches Verkehrsmittel gelegt werden muss und wo ein vordringlicher Bedarf nach hochwertigen Infrastrukturangeboten besteht. Dies ist insbesondere für die Ausweisung von Prioritäten im Rahmen des erarbeiteten Maßnahmenkonzeptes von großer Bedeutung.

Wesentliche Grundlage der Konzeption der Zielnetze bildete eine systematische Analyse

- der Straßen- und Wegenetzstrukturen im Untersuchungsgebiet und dessen Umgebung (mögliche Trassen, bedeutsame Anschlussstellen);
- der Nutzungsstrukturen und Zielorte innerhalb sowie in der Umgebung des Untersuchungsgebiets (*siehe Unterkapitel Zielorte*);
- der Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln (bspw. ÖPNV-Haltestellen);
- wichtiger Verbindungselemente (bspw. sichere Querungsstellen mit Lichtsignalanlagen (LSA, „Ampeln“).

Grundlagen der Entwicklung der Zielnetze waren außerdem u.a.:

- vorhandene Planwerke und Netzkonzepte mit Relevanz für das Untersuchungsgebiet; darunter u.a.:
- Radroutennetz des Landes Berlin (2014)
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept (2016) Städtebaulicher Denkmalschutz Luisenstadt Kreuzberg,
- Erfahrungswerte und Präferenzen aus der Bürgerschaft und Bürgerinitiativen
- Gemeinsame Vor-Ort-Begehung der Bürger und Gutachter, Auftaktveranstaltung
(→ *Dokumentation des Partizipationsverfahren siehe Anlagen 6.1 bis 6.3*).

Die Zielnetze für Fuß- und Radverkehr wurden im Rahmen des Workshops am 28.05.2018 (→ *Dokumentation des Workshops siehe Anlagen 6.4 und 6.5*) gemeinsam mit den Anwesenden erörtert und ergänzt, um ihre Bedarfsgerechtigkeit und Praxistauglichkeit sicherzustellen.

Im Folgenden werden die Zielortanalyse bzw. die Zielnetze für den Fuß- sowie Radverkehr zusammenfassend dargestellt und erläutert.

5.1 Zielnetz Fußverkehr

Auf Grundlage der oben beschriebenen Analyse wurden die wichtigsten Wegeverbindungen im Fußverkehr herausgearbeitet und in zwei Hierarchieebenen gegliedert: Fußverbindung 1. und 2. Ordnung. Die **Plankarte Zielnetz – Fußverkehr** (siehe Anlage 3.1.) zeigt das zweistufige Zielnetz für den Fußverkehr einschließlich der relevanten Zielorte und Querungsstellen.

Aufgrund der städtebaulichen und nutzungsstrukturellen Dichte des Quartiers bzw. der hier vorfindlichen Zielort-Dichte ist das Zielnetz für den Fußverkehr sehr engmaschig. Bis auf wenige Ausnahmen befinden sich fast alle Straßen im Zielnetz.



Abb. 2: Zielnetz Fußverkehr

Diese Fußwegeverbindungen 1. Ordnung decken bereits sehr umfassend das Zielnetz zur Freiraumverknüpfung sowie definierte überörtliche stadtstrukturelle Beziehungen ab. Auch sind bereits nahezu alle Zielorte auf diesem Fußwegenetz 1. Ordnung erreichbar und miteinander verknüpft.

Darüber hinaus definiert das Zielnetz Fußverkehr weitere Fußwegeverbindungen (2. Ordnung), durch die ein lückenloses Wegenetz für den Fußverkehr entsteht, welches sämtliche relevanten Zielorte und Wegeverbindungen abdeckt.

Ziel ist es, dass insbesondere die Fußwegeverbindungen 1. Ordnung sowie nachgeordnet auch die der 2. Ordnung von hoher Attraktivität für FußgängerInnen sind. Entsprechend müssen diese Fußwege uneingeschränkt barrierefrei, großzügig dimensioniert und hindernisfrei sein. An Kreuzungsbereichen bedarf es sicherer und barrierefreier Querungsstellen. Darüber hinaus haben Fußwege nicht nur eine Bedeutung als verbindende Wegstrecken, sondern sind Teil des öffentlichen Raums, der gerade in dichten Innenstadtquartieren rar ist und dementsprechend eine hohe Umwelt-, Gestalt- und Aufenthaltsqualität bieten sollte.

In der Zusammenschau von festgestellten Konflikten und Defiziten sowie dem Zielnetz Fußverkehr wird deutlich, wo die örtlichen Prioritäten zur Qualifizierung und Attraktivierung des Wegenetzes für den

Fußverkehr liegen. Generell haben dabei Fußwegeverbindungen 1. Ordnung eine hohe Maßnahmenpriorität. Zu den Wegeverbindungen 1. Ordnung mit Handlungsbedarf gehören v.a. die Wege entlang der Oranienstraße, der Manteuffelstraße und im bzw. am Luisenstädtischen Kanal.

5.2 Zielnetz Radverkehr

Auf Grundlage der aufgezeigten Rahmenbedingungen, der Zielortanalyse sowie bestehender bezirklicher und stadtweiter Radrouten wurden ebenso die wichtigsten quartiersgezogenen Wegeverbindungen im Radverkehr identifiziert. Die *Plankarte Zielnetz – Radverkehr* (siehe Anlage 3.2) zeigt das Zielnetz für den Radverkehr, welches sich aus bereits designierten Radrouten sowie aus ergänzenden ortsbezogenen Wegeverbindungen, mitsamt relevanten Zielorten und Querungsstellen, zusammensetzt. Auch hier wird wieder zwischen Radwegeverbindungen 1. und 2. Ordnung je nach lokaler Bedeutung der Wegstrecke unterschieden.



Abb. 3: Zielnetz Radverkehr

Die wichtigsten Radwegeverbindungen im Untersuchungsgebiet verlaufen

- entlang der angrenzenden Hauptstraßen Skalitzer Straße, Köpenicker Straße, Heinrich-Heine-Straße / Prinzenstraße und
- entlang der Oranienstraße, der Waldemarstraße zum Lausitzer Platz, der Wrangelstraße, der Dresdner Straße über den Oranienplatz zum Kottbusser Tor, der Mariannenstraße entlang des Mariannenplatzes sowie der Eisenbahnstraße.

Dieses anhand der Analyse herausgearbeitetes Zielnetz 1. Ordnung für den Radverkehr verknüpft bereits viele wichtige Zielorte im Quartier und deckt zudem zu guten Teilen übergeordnete stadtstrukturelle Beziehungen ab.

Zu Stärkung der lokalen Wegebeziehungen wurden außerdem Radwegeverbindungen 2. Ordnung vorgeschlagen, die bereits designierte Radrouten ortsbezogen ergänzen. Diese empfohlenen ergänzenden Radwegeverbindungen verlaufen

- entlang des Luisenstädtischen Kanals
- entlang der Adalbertstraße und
- entlang des Lausitzer Platzes.

Ziel ist es auch hier, dass sämtliche Radwegeverbindungen des Zielnetzes besonders attraktiv für den Radverkehr sind. Entsprechend müssen an Hauptverkehrsstraßen angemessene Radverkehrsanlagen vorhanden und in Nebenstraßen oder anderen Bereichen mit Mischverkehr (Grünanlagen) eine dem Radverkehr angemessene Infrastrukturausstattung und Verkehrsregelung gewährleistet sein.

In der Zusammenschau von festgestellten Konflikten und Defiziten sowie dem Zielnetz Radverkehr ist deutlich zu erkennen, wo die örtlichen Handlungsschwerpunkte zur Qualifizierung und Attraktivierung des Radwegenetzes liegen. Selbstverständlich haben auch beim Zielnetz Radverkehr identifizierte Verbindungen 1. Ordnung eine hohe Maßnahmenpriorität. Zu den Radwegeverbindungen 1. Ordnung mit großem Handlungsbedarf gehören v.a. die Oranienstraße aufgrund komplexer verkehrlicher, funktionaler und städtebaulicher Problemlagen und die Waldemarstraße aufgrund hier vorfindlicher baulich-gestalterischer Defizite (v.a. mangelhafter Oberflächenbelag).

6 Integriertes Maßnahmen- und Prioritätenkonzept

In Orientierung an der Aufgabenstellung zur Konzeptentwicklung (Kapitel 1) und den identifizierten Zielstellungen (Kapitel 5) sowie auf Grundlage der umfassenden Konfliktanalyse (Kapitel 3) und der Beteiligung vor Ort (folgendes Kapitel 7) wurde das in diesem Kapitel dargestellte Integrierte Maßnahmenkonzept zur Verbesserung der Verkehrssituation im Allgemeinen und zur Qualifizierung der Zielnetze im Speziellen entwickelt. Erste Lösungsansätze und Maßnahmenvorschläge wurden im Rahmen des Workshops am 28.05.2018 zur Diskussion gestellt, gemeinsam mit den Anwesenden reflektiert und ergänzt.

Das Maßnahmenkonzept umfasst das definierte Planungsgebiet der südlichen Luisenstadt. Die **Plankarte Maßnahmenschwerpunkte** gibt eine Übersicht über die Schwerpunktbereiche, für die vorrangig Maßnahmen zu entwickeln sind (siehe Anlage 4.1). Die **Plankarte Maßnahmenplan** (siehe Anlage 4.2) zeigt schematisch alle Maßnahmenempfehlungen für das Planungsgebiet.

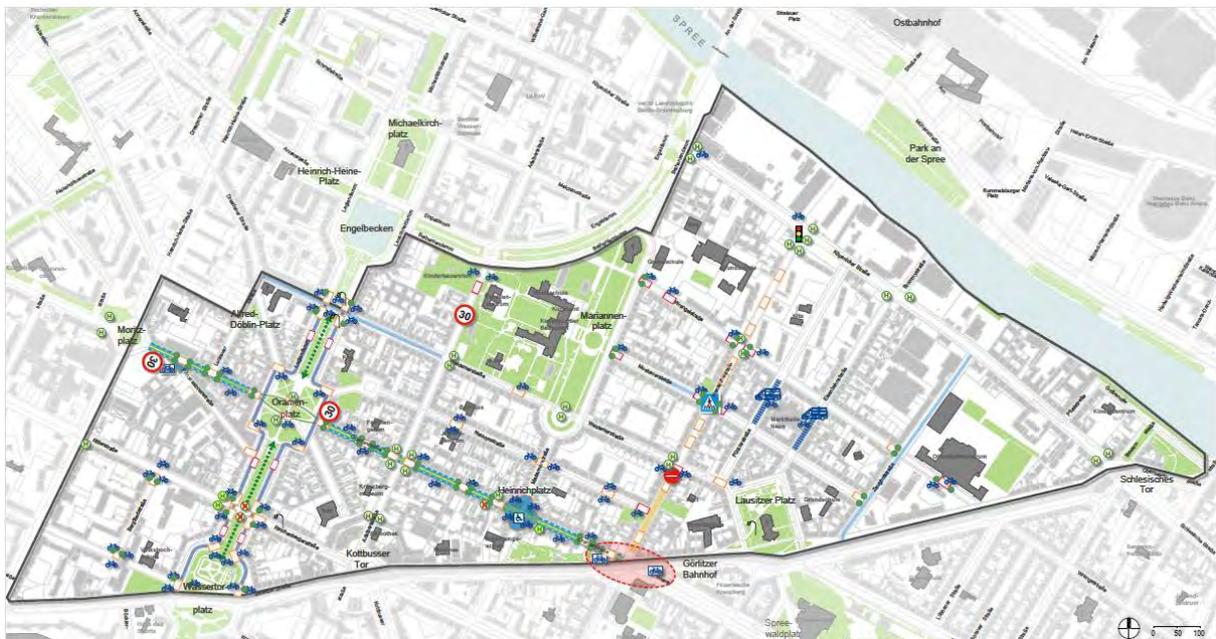


Abb.8: Plankarte Maßnahmenplan

Die **Tabelle Maßnahmenprogramm** (Anlage 5) listet die Maßnahmenempfehlungen mit räumlicher Verortung auf. Sie beinhaltet weiterhin die jeweilige Nutzenbewertung und Einstufung zur empfohlenen Priorität sowie eine Kostenannahme, eine Schätzung zur Umsetzungsdauer und eine Einschätzung zur möglichen Finanzierung durch verschiedene Förderprogramme.

Die Effektivität sämtlicher Maßnahmenempfehlungen wurde in Hinblick auf die folgenden acht Zieldimensionen qualitativ bewertet:

1. Entschärfung Belastung durch Kfz-Durchgangsverkehr,
2. Erhöhung der Verkehrssicherheit,
3. Barrierefreiheit,
4. Qualifizierung Zielnetz Fußverkehr,
5. Förderung Radverkehr,

6. Innovation,
7. Erhöhung Freiraum- und Aufenthaltsqualität,
8. explizite Präferenz der Bürgerschaft.

Im Ergebnis dieser Nutzenbewertung wurden alle Maßnahmenempfehlungen vier Prioritätsstufen zugeordnet – sehr hoch, hoch, mittel, niedrig – sowie ein zeitlicher Umsetzungshorizont empfohlen (langfristig, mittelfristig, kurzfristig).

Im Folgenden wird das Maßnahmenkonzept detailliert vorgestellt. Die Vorstellung ist wie folgt aufgebaut:

- Es werden zunächst sektorale bzw. themenspezifische Maßnahmenpakete für vier inhaltliche Schwerpunktbereiche erläutert, in denen in der Analyse sowie in der Öffentlichkeitsbeteiligung besonderer Handlungsbedarf festgestellt wurde und die als Kern-Handlungsfelder zur Erreichung der Entwicklungsziele gesehen werden. Dies sind die Qualifizierung der Kreuzungsbereiche, Geschwindigkeitsreduzierung des MIV, die Förderung des Fahrradparkens sowie innovative Mobilitätsangebote (Kap 6.1 - 6.4). Die genaue Verortung der vorgestellten Maßnahmen kann jeweils in der Maßnahmentabelle sowie im Maßnahmenplan nachvollzogen werden.
- darauffolgend werden aufeinander abgestimmte Maßnahmenpakete für fünf ausgewählte räumliche Schwerpunktbereiche dargestellt, die sich in der Analyse als Bereiche mit besonderem Problemdruck und Verbesserungspotential gezeigt haben. Bei diesen Bereichen handelt es sich um die Oranienstraße, den Luisenstädtischen Kanal, die Umgebung der Markthalle Neun, die Waldemarstraße und die Manteuffelstraße. In den Kap. 6.5 - 6.9 werden die gestalterischen Grundzüge und Lösungsvorschläge anhand systemartiger Entwurfsskizzen kurz beschrieben.
- im darauffolgenden Unterkapitel wird ein Maßnahmenbündel zur kurzfristigen Umsetzung empfohlen. Es beinhaltet Maßnahmen, die mit überschaubarem Mitteleinsatz kurzfristig umgesetzt werden können und die auf besonders drängende Probleme reagieren. (Kap 6.10)
- zum Abschluss wird der weitere Untersuchungsbedarf aufgezeigt, der sich im Laufe der Konzepterstellung gezeigt hat (Kap. 6.11).

6.1 Inhaltlicher Schwerpunkt 1: Qualifizierung von Kreuzungsbereichen

Wie in der Analyse herausgearbeitet, weist ein Großteil der Kreuzungsbereiche im Gebiet Defizite bezüglich Gestaltung und Funktionalität auf. Das bedeutet:

- Sie sind nicht barrierefrei ausgebaut, können somit von einem Teil der Bevölkerung nicht oder nur schwer selbstständig genutzt werden.
- Die Sichtbeziehungen sind durch (falsch) parkende, haltende oder liefernde Kfz gestört, was die sichere Querung vor allem für Kinder und mobilitätseingeschränkte NutzerInnen erschwert.
- Im Kreuzungsbereich konkurrieren verschiedene Nutzungen um den knappen Gehwegbereich: „Wild“ abgestellte Fahrräder, Außengastronomie, Fußverkehr und in manchen Bereichen auch Bushaltestellen führen zu unübersichtlichen und unkomfortablen Situationen.

Gerade im Hinblick auf die Funktion vieler Kreuzungen als Teil von Schulwegen wird hier dringender Handlungsbedarf gesehen. Die ganzheitliche Qualifizierung von Kreuzungsbereichen wird für zahlreiche Stellen im Gebiet vorgeschlagen und sollte (je nach Ausgangszustand) folgende Elemente beinhalten:

Gestaltung des Einmündungsbereiches mit Gehwegvorstreckungen (Gehwegköpfe), wenn möglich an allen vier Seiten. Diese sollen eine barrierefreie Querung ermöglichen. Auf diese Weise wird Platz im Gehwegbereich geschaffen, der zu querende Abstand wird deutlich verringert und Sichtbeziehungen werden verbessert, da parkende Kfz nicht mehr in der Sichtachse stehen. Zudem kann der Kreuzungsbereich nicht mehr zugeparkt werden. In manchen Fällen sollte zur zusätzlichen Verbesserung der Querungsbedingungen auch eine Mittelinsel eingerichtet werden, wie beispielsweise an der Brücke über den Luisenstädtischen Kanal im Bereich der Ritterstraße / Reichenberger Straße.

Sollten Gehwegvorstreckungen nicht umgesetzt werden können, sollten die Gehwege im Kreuzungsbereich auf 3,0 cm **abgesenkt** werden, um eine barrierefreie Querung zu ermöglichen. Dies ist beispielsweise am Heinrichplatz der Fall, wo aufgrund denkmalpflegerischer Belange ein Einbau von Gehwegvorstreckungen nicht möglich ist.

Eine Aufpflasterung zwischen den Gehwegvorstreckungen wird in vielen Fällen ebenfalls empfohlen. Dadurch wird eine komfortablere Querung für den Fußverkehr ohne Höhenunterschiede ermöglicht. Gleichzeitig wird der Kfz-Verkehr verlangsamt und die Aufmerksamkeit für möglicherweise querenden Fußverkehr erhöht. Eine solche Aufpflasterung sollte Teil der Einrichtung von Gehwegvorstreckungen sein, und sollte bei manchen, bereits bestehenden Querungsstellen nachträglich ergänzt werden (v.a. im Zuge der Schulwegsicherung).

Entnahme der ersten Parkstände nach dem Kreuzungsbereich: Auf diese Weise wird Platz geschaffen, und die Sichtbeziehungen werden weiter verbessert. Der geschaffene Raum kann vorzugsweise für die Aufstellung von Fahrradbügeln genutzt werden (siehe auch Kap. 6.3).

Die hier vorgestellten Maßnahmen zur Qualifizierung von Kreuzungsbereichen eignen sich zudem auch für die Schaffung barrierefreier Querungsstellen entlang von Streckenabschnitten, die besonders im Zuge der Schulwegsicherung mit hoher oder sehr hoher Priorität eingerichtet werden sollten (siehe Kap 6.10).

6.2 Inhaltlicher Schwerpunkt 2: Geschwindigkeitsreduzierung

Wie in der Analyse festgestellt, wird in verschiedenen Straßenabschnitten die Höchstgeschwindigkeit teilweise signifikant überschritten, so besonders festzustellen in der Manteuffelstraße und der Adalbertstraße. Insbesondere in sensiblen Bereichen wie vor Schulen oder anderen von Kindern und Jugendlichen genutzten Orten besteht hier dringender Handlungsbedarf. In anderen Fällen ist zwar eine Geschwindigkeit bis 50 km/h erlaubt, dies wird allerdings in Anbetracht der Nutzungs- und Raumsituation als problematisch gesehen.

Ein erster empfohlener Schritt ist somit zunächst die Senkung der Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h in den verbleibenden Abschnitten der Oranienstraße und der Adalbertstraße. Neben der regulatorischen Wirkung setzt dies wichtige Signale hin zu einem zeitgemäßen öffentlichen Raum.

Zusätzlich zu einem rechtlichen Eingriff werden dringend gestalterische Maßnahmen empfohlen. Hier sind die bereits erwähnten Querungsstellen für den Fußverkehr zu nennen (mit oder ohne Fußgängerüberweg), die besonders bei Umsetzung mit Aufpflasterungen zu einer erhöhten Aufmerksamkeit für querenden Fußverkehr sorgen und somit zu einer Geschwindigkeitsreduktion beitragen. Auch die Maßnahmen zur Verschmälerung der Fahrbahn, wie in der Oranienstraße vorgesehen, und die dadurch notwendige gegenseitige Rücksichtnahme führen zu einer Geschwindigkeitsreduktion im MIV (eine ausführlichere Beschreibung des für die Oranienstraße empfohlenen Maßnahmenbündels findet sich außerdem im Kap. 6.5). Auch die Ausweisung einer sogenannten „unechten“ Einbahnstraße in der Manteuffelstraße, die ab der Waldemarstraße eine Durchfahrt von Norden verhindert (aber eine Einfahrt über die Naunynstraße und eine Ausfahrt in Richtung Süden dennoch erlaubt), soll den Durchgangsverkehr in der Manteuffelstraße verringern und die Geschwindigkeit verlangsamen. Dieser Effekt soll durch den auf lange Sicht vorgesehenen Umbau der Einfahrt mit Gehwegvorstreckungen und Aufpflasterung sowie eine Absperrung durch Poller noch verstärkt werden.

Auch die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Förderung des Fahrradverkehrs, wie die Qualifizierung der Fahrbahnoberflächen und die Ausweisung einer Fahrradstraße entlang des Luisenstädtischen Kanals, können langfristig indirekt zu einer Geschwindigkeitsreduktion im MIV beitragen.

6.3 Inhaltlicher Schwerpunkt 3: Förderung Fahrradparken

Beim Fahrradparken konnte vor allem ein Kapazitätsdefizit festgestellt werden. Dies zeigt sich in den „wild“ abgestellten Fahrrädern im öffentlichen Raum, die zu einer Behinderung für den Fußverkehr und des Aufenthalts führen. Auch aus gestalterischer Sicht ist diese Situation unbefriedigend. Zudem besteht ein qualitatives Defizit. Der Bedarf nach wetter- und diebstahlgeschützten Abstellanlagen sowie zum Abstellen von Lastenrädern wird nicht gedeckt.

Aus diesem Grund wird zunächst als wirksame und schnell umsetzbare Maßnahme vorgeschlagen, den Bestand an Fahrradbügeln im öffentlichen Raum zu erweitern. Dazu sollten im Zuge der Einrichtung von Gehwegvorstreckungen an Kreuzungen und im Streckenverlauf (siehe Kap 6.1) die jeweils ersten dem Kreuzungsbereich bzw. den Querungsstellen angrenzenden Pkw-Parkplätze durch Fahrradbügel ersetzt werden. Des Weiteren sollten auf den (zum Teil zu vergrößernden) Platzbereichen bzw. Mittelinseln am Oranienplatz, auf der Brücke über den Luisenstädtischen Kanal auf Höhe Ritterstraße / Reichenberger Straße sowie am Heinrichplatz (hier in den Diagonalstraßen durch Ersatz von Kfz-Parkplätzen) weitere frei zugängliche Abstellanlagen im öffentlichen Raum geschaffen werden.

Dabei sollten die Abstände und die Anordnung so bemessen werden, dass die Abstellanlagen im öffentlichen Raum auch für Lastenfahrräder genutzt werden können.

Zusätzlich sollten an ausgewählten Stellen wetter- und diebstahlgeschützte Abstellmöglichkeiten angeboten werden. Dies ist gerade im Zuge des wachsenden Anteils an Elektrofahrrädern sinnvoll und ein wichtiger Beitrag zur Förderung dieser. Aus diesem Grund wird die Einrichtung von Sammelanlagen

vorgeschlagen, zunächst mit einer Kapazität von etwa 10-20 Fahrrädern. Solche Angebote sind besonders sinnvoll in direkter Umgebung von ÖPNV-Haltestellen, da auf diese Weise multimodale Wegeketten erleichtert und gefördert werden. Eine Einrichtung wird empfohlen am Kottbusser Tor sowie im Bereich des Görlitzer Bahnhof (Oranienstraße / Skalitzerstraße) jeweils in den Seitenbereichen sowie auf der zu vergrößernden Mittelinsel im Kreuzungsbereich Oranienstraße / Prinzessinnenstraße. Hierbei könnten auch Angebote bzw. Infrastruktur für Elektro-Fahrräder eingeplant werden, wie etwa geeignete Abstellplätze mit Ladeinfrastruktur.

6.4 Inhaltlicher Schwerpunkt 4: „Neue Mobilitätsangebote“

Das Maßnahmenkonzept sieht die Einbettung vielfältiger moderner Mobilitätsangebote im Planungsgebiet vor. Die unterschiedlichen Angebote sollen einerseits die Mobilität der Bewohner bereichern, etwa in Hinblick auf intermodale Wege, Multimodalität und Verfügbarkeit unterschiedlicher Verkehrsmittel ohne deren Besitz. Zusätzlich sollen die Angebote auch die modalen Optionen von Besuchern des Quartiers und Berufspendlern erweitern. Im Ergebnis wird damit das Gesamtsystem Umweltverbund in seiner Attraktivität, Bedarfsgerechtigkeit und Leistungsfähigkeit gestärkt.

Die **Plankarte Neue Mobilitätsangebote** (siehe Anlage 4.3) zeigt schematisch alle Maßnahmenempfehlungen für das Planungsgebiet.

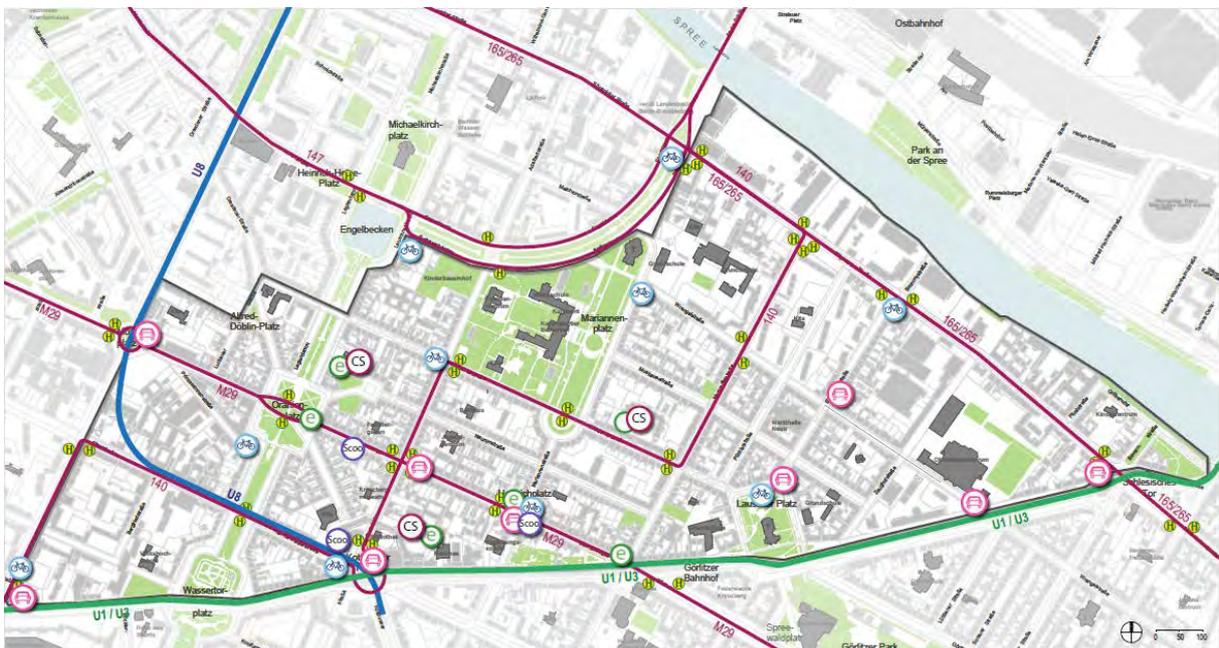


Abb.9 Plankarte neue Mobilität (siehe auch Anlage 4.3)

Das momentane Angebot besteht neben vereinzelten Angeboten für Carsharing und zwei E-Ladesäulen vor allem aus „virtuellen“, nicht mit dem Bezirksamt abgestimmten Bikesharing-Zonen, was Konflikte im öffentlichen Raum zur Folge hat. Demgegenüber wird die Einrichtung von festen Bike-Sharing-Stationen durch private Betreiber vorgeschlagen, um die „wild“ abgestellten Fahrräder im öffentlichen Raum zu reduzieren und klare Zuständigkeiten zu schaffen.

Der Heinrichplatz soll als Schwerpunktbereich und Schaufenster für neue Mobilitätsangebote dienen (siehe Abb. 10). Dazu wird vorgeschlagen, die Pkw-Stellplätze in den Seitenbereichen durch Fahrradbügel sowie Carsharing-, (E-)Scooter- und E-Auto-Stellplätze mit Ladesäulen zu ersetzen. Damit werden die Angebote räumlich konzentriert. Ein Kennenlernen und Wiederfinden wird so erleichtert und die Sichtbarkeit auch über das Gebiet hinaus erhöht.

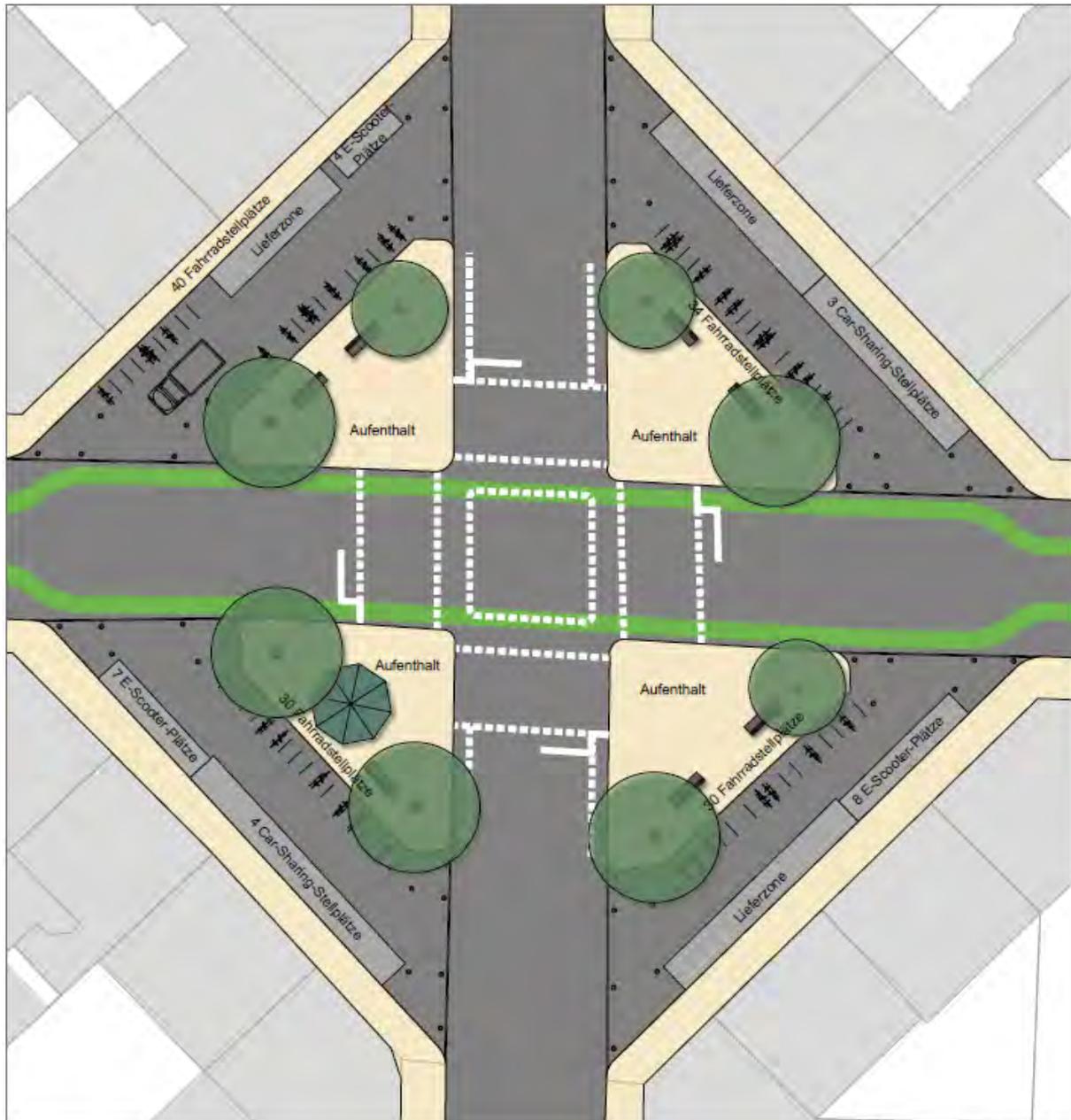


Abb. 10 Prinzipskizze zur Neugestaltung des Heinrichplatzes (siehe auch Anlage 4.4)

Zusätzlich sind an verschiedenen Stellen im Gebiet drei weitere E-Ladesäulen (für Autos und für Fahrräder) und etwa 15 weitere privilegierte Carsharing-Stellplätze und Stellplätze für (E-)Scooter im öffentlichen Straßenraum vorgesehen, letztere vor allem in unmittelbarer Nähe zu ÖPNV-Haltestellen (für die genaue Verortung siehe Maßnahmenplan).

Außerdem wird die Einrichtung mehrerer Car-Sharing-Stationen mit Elektro-Ladesäulen an zentralen Punkten des Gebietes empfohlen. Vorgeschlagen werden dafür die Bereiche mit hoher Frequenz um das

Kottbusser Tor und am Görlitzer Bahnhof, am Legiendamm zwischen Waldemarstraße und Naunynstraße sowie in der Waldemarstraße zwischen Mariannenstraße und Manteuffelstraße.

6.5 Schwerpunktbereich Oranienstraße und Heinrichplatz

Die Oranienstraße gehört aufgrund der hier vorfindlichen Nutzungsmischung sowie ihrer stadträumlichen Lage und Verbindungsfunktion zu den lebendigsten bzw. am stärksten frequentierten Straßen in Kreuzberg. Die im Rahmen des Verkehrskonzeptes hier durchgeführten Zählungen zum Rad- und Kfz-Verkehr unterstreichen dies. Die Konkurrenz zwischen den vielfältigen NutzerInnen – Gewerbetreibenden (auch mit Außengastronomie), Lieferverkehren, Radfahrenden, BewohnerInnen und BesucherInnen, motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV (Bus) – ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse (nur 18,80 m Straßenbreite) sehr groß. In Zusammenspiel mit baulichen und funktionalen Mängeln und Defiziten führt dies zu zahlreichen Konflikten und Gefährdungen, insbesondere von FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Zu den wesentlichen Problemlagen zählen v.a.:

- beengte Platzverhältnisse für FußgängerInnen (schmale Gehwege + gewerbliche Nutzung),
- schwierige Querbarkeit im Straßenverlauf,
- fehlende Barrierefreiheit und störende Einbauten (v.a. am Heinrichplatz),
- schwierige Bedingungen für den Radverkehr v.a. durch „Zweite-Reihe-Parken“ + viel Lieferverkehr,
- Falschparken in den Kreuzungsbereichen,
- fehlende Fahrradstellplätze,
- wenig Raum für den (haltenden) Bus (vor SO 36) und
- zugeparkte und nicht barrierefrei ausgebaute Bushaltestellen.

Vor diesem Hintergrund ist es ein zentrales Anliegen des Bezirks, die Situation nachhaltig zu verbessern und umsetzbare Lösungen zu finden. Dabei wurden bei der Konzepterarbeitung folgende aktuelle Rahmenbedingungen berücksichtigt:

- Die Straße ist Rückgrat der Quartierserschließung und Teil des „Übergeordneten Straßennetzes“ Berlins (StEP-Verkehr, Bestand 2017) und wird als „örtliche Straßenverbindung“ Stufe III klassifiziert. Damit liegt die Zuständigkeit bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz bzw. der Verkehrslenkung Berlin (VLB).
- Bis auf den Abschnitt zwischen Moritzplatz und Oranienplatz ist für die gesamte Oranienstraße Tempo 30 ausgewiesen.
- Es verkehrt die **Buslinie M 29** der BVG in dichter Taktung.
- Fast der gesamte Straßenraum mit seiner umliegenden Bebauung einschließlich des Oranienplatzes (als Teil des denkmalgeschützten Luisenstädtischen Kanals) und dem Heinrichplatz ist als **Denkmalbereich** ausgewiesen.
- Es ist die Umsetzung der **Parkraumbewirtschaftung** analog zur nördlichen Luisenstadt auch für die südliche Luisenstadt beschlossen. Damit wäre eine momentan nicht umsetzbare

kontinuierliche Parkraumüberwachung durch das Ordnungsamt gegeben, sodass beispielsweise auch die korrekte Nutzung von Lieferzonen wirkungsvoller gesichert und Falschparken verhindert werden kann.

In Abstimmung mit dem Bezirk und den Akteuren sowie den BewohnerInnen vor Ort sollten folgende Zielstellungen bei einer Neugestaltung der Oranienstraße verfolgt werden:

- weniger Durchgangsverkehr,
- mehr Platz und Komfort für FußgängerInnen,
- bessere Bedingungen für den Radverkehr,
- bessere Querungsbedingungen,
- mehr Barrierefreiheit, auch im ÖPNV,
- mehr Fahrradabstellmöglichkeiten,
- Optimierung der Lage der Bushaltestellen,
- perspektivisch Lieferverkehr neu denken (z.B. Lastenfahrräder + Mobilitätshub, feste Lieferzeiten) und
- mehr Aufenthaltsqualität am Heinrichplatz und eine barrierefreie Gestaltung.

Angesichts der Konzentration komplexer Problemlagen auf engstem Raum sowie der zu berücksichtigenden aktuellen verkehrlichen und administrativen Rahmenbedingungen ist eine Lösung für die Neuordnung der Oranienstraße, die alle VerkehrsteilnehmerInnen gleichermaßen zufrieden stellt, kaum möglich. Vielmehr muss hier ein Kompromiss gefunden werden, der möglichst zeitnah zu einer Verbesserung der Bestandssituation beiträgt und stufenweise umgesetzt werden kann.

Auf Grundlage der vorgefundenen Problemlagen, der abgestimmten Zielsetzungen sowie der aktuellen Rahmenbedingungen (v.a. StEP-Netz) sieht das erarbeitete Konzept vor, die Straße für den Durchgangsverkehr weniger attraktiv zu machen und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs auf ein angemessenes Maß zu reduzieren. Das Konzept setzt sich dabei aus folgenden Bausteinen zusammen (siehe auch Systemskizzen und Maßnahmenplan Oranienstraße – in zwei Varianten -, zu finden in den Anlagen 4.5 bis 4.8).

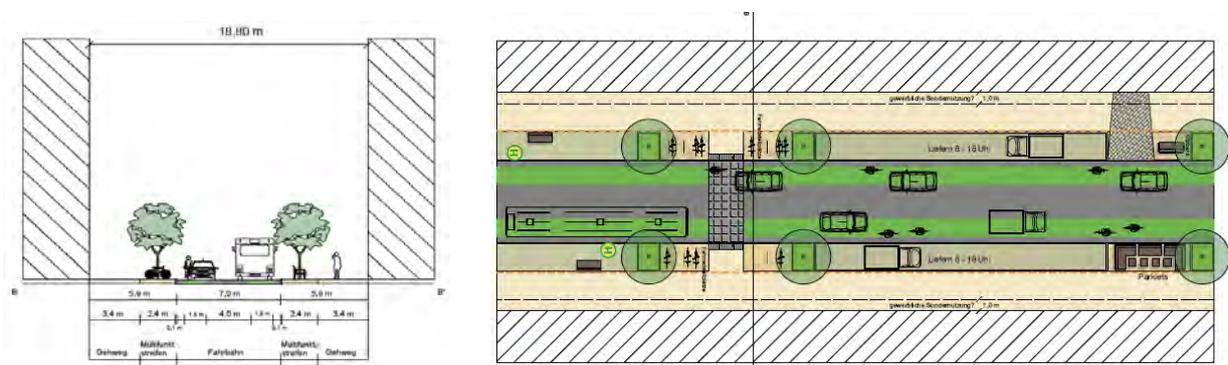


Abb. 11: Neuordnungsvorschlag für die Oranienstraße: Multifunktionsstreifen und farbiges Aufmerksamkeitsfeld

- Reduzierung der heutigen Fahrbahnbreite von 12 m auf 7 m zugunsten anderer Nutzungen als den Kfz-Verkehr.
- Ergänzung eines beidseitigen **Multifunktionsstreifens** (2,5 m Breite) mit unterschiedlichen Nutzungsoptionen, etwa als Bushaltestellen-Kap, für Fahrradstellplätze (auch für Lastenfahrräder), Lieferzone, Aufenthaltsflächen, ggf. Baumpflanzungen zur Stärkung der Grüninfrastruktur u.v.m. Der Multifunktionsstreifen könnte baulich ergänzt werden, ohne die bestehenden Bordlagen und die damit verbundene Straßenentwässerung gänzlich umbauen zu müssen. Ein langwieriger Planungs- und Umbauprozess wäre somit nicht nötig. Die Umsetzung ist als Modelprojekt, ähnlich wie in der Bergmannstraße, möglich.
- Ergänzung von barrierefreien, **vorgestreckten Querungsstellen** entlang des Straßenverlaufs für eine bessere Querbarkeit (mehr Sicherheit, bessere Einsehbarkeit), ggf. in Verbindung mit einem Belagswechsel auf der Fahrbahn, der die Querungsbereiche optisch hervorhebt. Auf Aufpflasterungen ist aufgrund der hier verlaufenden Buslinie aus Sicht der BVG zu verzichten.
- Aufgrund eingeschränkter Platzverhältnisse und der geplanten vollständigen Ausweisung mit Tempo 30 ist die Anlage bzw. Markierung von benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn nicht möglich. Stattdessen wird ein neuer, gestalterischer Ansatz verfolgt, nämlich das beidseitige Aufbringen von **farbig gestalteten Fahrbahnstreifen** (1,5 m Breite, nur in Variante 1) als optische Fahrbahngliederung bzw. als Aufmerksamkeitsfeld, auf dem sich Radfahrende bewegen können. Ihnen wird sozusagen optisch bzw. gestalterisch eine Fläche der Fahrbahn zugeordnet.⁴ Dabei handelt es sich jedoch nicht um einen straßenverkehrsrechtlich angeordneten Radweg. Vielmehr muss die Fläche bei entgegenkommenden Kfz-Verkehr aufgrund der verschmälerten Fahrbahnbreite auch vom Kfz-Verkehr mitgenutzt werden.
- Aufwertung des Heinrichplatzes, insbesondere durch die Herstellung der Barrierefreiheit (Absenkung der Borde in den Querungsbereichen) und das „Aufräumen“ der vier dreieckigen Platzinseln. Das heißt Verlagerung der Fahrradbügel in die Seitenräume der Nebenfahrbahnen zugunsten von Aufenthaltsangeboten, wie Sitzbänken, auf den kleinen Platzinseln. Zudem Entwicklung des zentral gelegenen und gut frequentierten Platzes als Schwerpunktbereich für „Neue Mobilitäts-Angebote“, d.h. neben der Einrichtung von Lieferzonen Bereitstellen von Roller- (Scooter) und privilegierten Stellplätzen (z.B. für Car- / Bikesharing) sowie Aufstellen von E-Ladesäulen. (siehe Abb. 10)

Dieser Konzeptansatz wurde sowohl im Rahmen des Beteiligungsverfahrens als auch mit der Bezirkspolitik kontrovers diskutiert, da die Verbesserungen, insbesondere für den Radverkehr, von Teilen der Öffentlichkeit und der Politik als nicht ausreichend betrachtet werden. Es besteht der Wunsch, die Oranienstraße grundsätzlich neu zu denken und die Straße gänzlich vom Durchgangsverkehr und ggf. den gesamten Kfz-Verkehr (außer Bus und Liefern), z. B. durch absenkbare Poller, zu befreien. Die

⁴ Dieser Konzeptansatz wird beispielsweise auch in den Niederlanden verfolgt und ist dort in der Straßenverkehrsordnung verankert.

aktuellen Rahmenbedingungen lassen dies jedoch nicht zu, da die Oranienstraße zum übergeordneten Straßennetz zählt und die Zuständigkeit beim Land Berlin bzw. der VLB liegt. Vor diesem Hintergrund sind weitergehende Abstimmungen zwischen den verschiedenen Akteuren auf Landes- und Bezirksebene sowie vertiefende Planungen notwendig, die die Machbarkeit und Folgewirkungen bewerten. Im Rahmen dieses Konzeptes konnte dieser Prozess angestoßen werden und ist im Zuge der Umsetzung von Maßnahmen, ggf. in Verbindung mit Pilotprojekten, weiter fortzuführen.

6.6 Schwerpunktbereich Luisenstädtischer Kanal

Wie beschrieben ist der Luisenstädtische Kanal Teil eines übergeordneten, denkmalgeschützten Grünzugs, der sich zwischen Landwehrkanal und Spree spannt. Die Straßenbereiche beidseitig dieser stadtraumprägenden Grünverbindung sind unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange zu qualifizieren und die Erreichbarkeit und Wahrnehmbarkeit des Freiraums durch verbesserte Querungsmöglichkeiten zu optimieren.

Es wird daher empfohlen, durch bauliche Gehwegvorstreckungen und Aufpflasterungen barrierefreie Querungsstellen entlang der Promenade herzustellen und Kfz-Falschparken zu verhindern. Ein besonderer Fokus sollte hier auf Kreuzungsbereiche gelegt werden, die im Sinne einer ganzheitlichen Qualifizierung umgebaut werden sollten und so auch die Konflikte zwischen dem Fußverkehr und dem Kfz-Verkehr entschärfen. In diesen Kreuzungsbereichen sollten auch neue Fahrradabstellanlagen eingeplant werden.



Abb. 12-13 Luisenstädtischer Kanal – hier nördlich des Wassertorplatzes (links im Bestand, rechts Aufwertungsvorschlag)

Aufgrund seiner stadträumlichen und funktionalen Bedeutung soll dabei der Knotenpunktbereich Ritterstraße / Reichenberger Straße eine besondere gestalterische Aufwertung erfahren. Hier wird der Einbau einer Mittelinsel mit abgesenkten Borden auf beiden Straßenseiten für barrierefreies Kreuzen, die Einrichtung von Fahrradbügeln auf den Flächen der bisher jeweils ersten Kfz-Parkstände im Anschluss an den Kreuzungsbereich sowie ggf. die Neupflanzung von Bäumen empfohlen.

In seiner Funktion als einer der „20 grünen Hauptwege“ ist besonderer Wert auf die stadträumliche Gestaltung in ihrer historischen Bedeutung und die Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr zu legen. Aus diesem Grund sollen neue Sitzgelegenheiten geschaffen werden und die Bushaltestelle auf Höhe Reichenberger Straße / Ritterstraße auf westlicher Kanalseite soll zur Wiederherstellung der historischen Sichtachsen Richtung Westen in die Ritterstraße verlegt und barrierefrei ausgebaut werden.

Auch für den Radverkehr hat diese Achse eine besondere Verbindungsfunktion. Um die gegenwärtigen Nutzungskonflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr innerhalb des Grünzugs zu entschärfen, wird eine Qualifizierung der Fahrbahnoberfläche für den Radverkehr vorgeschlagen. Aus Gründen des Denkmalschutzes wird hier ein Schnitt und ein Wiedereinbau des bestehenden Pflasters empfohlen, da so die Oberflächenqualität für den Radverkehr erhöht und gleichzeitig der gestalterische Gesamtcharakter des historischen Grünzuges erhalten werden kann.

Die Systemskizze zu der hier beschriebenen Variante, sowie weitere geprüfte Varianten (ohne Verlegung der Haltestelle bzw. mit Bikelane) finden sich in den Anlagen 4.9 bis 4.12

6.7 Schwerpunktbereich Umgebung der Markthalle Neun

Im Umfeld der Markthalle Neun liegt der Fokus der geplanten Maßnahmen aufgrund von Nutzungskonflikten zwischen Lieferverkehren und ruhendem Kfz- und Radverkehr, insbesondere zu Veranstaltungen und Markttagen, auf einer Erweiterung des Stellplatzangebotes für den Radverkehr und auf der Neuorganisation des Lieferverkehrs.

Neue Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sind in allen an die Markthalle angrenzenden Straßenzügen (Pücklerstraße, Eisenbahnstraße, Waldemarstraße, Naunynstraße) vorgesehen. Hierfür wird dringend eine Entnahme von Pkw-Stellplätzen empfohlen. Die Fahrradabstellanlagen sollten auch Platz für Lastenräder bieten.

Um den Lieferverkehr effizienter abzuwickeln und unübersichtliche Verkehrssituationen zu vermeiden, wird zunächst eine Vereinheitlichung der Lieferzeiten vorgeschlagen. Auf lange Sicht sollten als Teil eines Lieferkonzepts (siehe auch Kap. 6.11) Lieferzonen eingerichtet werden, die von parkenden Pkw freigehalten werden müssen. Eine Kontrolle dieser Regelung kann vom Ordnungsamt im Zuge der Kontrollen der Parkraumbewirtschaftung erfolgen, deren Einführung in Kürze geplant ist.

6.8 Schwerpunktbereich Waldemarstraße

Die Waldemarstraße ist als Teil des Mauerradweges eine wichtige Fahrradroute (siehe Zielnetz Radverkehr). Aufgrund sich hier befindlicher baulicher Mängel ist die Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr ein wesentliches Ziel.

Zur Qualifizierung der Fahrbahn für den Radverkehr muss zunächst der Bestand differenziert betrachtet werden. So wird eine Erneuerung der Fahrbahnoberfläche zur Erhöhung des Fahrkomforts für den Radverkehr und zur Lärmreduzierung für den Abschnitt zwischen Dresdener Straße und Leuschnerdamm, einschließlich des Bereiches der Brücke über den Luisenstädtischen Kanal, als Priorität gesehen.

Vorgeschlagen wird eine Teilasphaltierung der Fahrgasse und eine Sicherung des stadtraumprägenden Großsteinpflasters in den Seitenbereichen (Stellplätze). Der Bereich zwischen Leuschnerdamm und Adalbertstraße mit kürzlich verlegtem und verfugtem Großsteinpflaster befindet sich hingegen bereits in gut nutzbarem Zustand und muss somit nicht prioritär erneuert werden.

Für den Fußverkehr sind vor allem die Querungs- und Kreuzungssituationen zu verbessern, besonders auch im Hinblick auf die Schulwegsicherung. Es wird empfohlen, die Kreuzungsbereiche Waldemarstraße / Legiendamm sowie Pücklerstraße durch Gehwegvorstreckungen und Aufpflasterungen zu qualifizieren, um barrierefreies Queren zu ermöglichen und Kfz-Falschparker im Kreuzungsbereich zu verhindern. Hier sollten auch neue Fahrradabstellanlagen eingeplant werden, die die jeweils ersten Pkw-Stellplätze nach dem Kreuzungsbereich ersetzen. Zusätzlich sollten barrierefreie Querungsmöglichkeiten mit Gehwegvorstreckungen und Aufpflasterungen entlang der Strecke im Bereich zwischen Adalbertstraße und Mariannenstraße eingerichtet werden, oder, wo bereits vorhanden, durch zusätzliche Aufpflasterungen weiter qualifiziert werden.

6.9 Schwerpunktbereich Manteuffelstraße

Ähnlich wie in der Waldemarstraße sind hier vor allem die Querungs- und Kreuzungssituationen zu verbessern, auch um dem Problem der Falschparker („Zweite-Reihe-Parker“) und der Geschwindigkeitsüberschreitungen zu begegnen. Dies ist auch hier besonders relevant für die Schulwegsicherung.

Es wird empfohlen, die Kreuzungsbereiche Manteuffelstraße / Muskauer Straße sowie Naunynstraße durch Gehwegvorstreckungen und Aufpflasterungen zu qualifizieren, um barrierefreies Queren zu ermöglichen und Kfz-Falschparker im Kreuzungsbereich zu verhindern. In diesen Kreuzungsbereichen sollten auch neue Fahrradabstellanlagen eingeplant werden, die die jeweils ersten Pkw-Stellplätze nach dem Kreuzungsbereich ersetzen. Über die Muskauer Straße (beidseitig der Manteuffelstraße) wird die Einrichtung eines gesicherten Fußgängerüberwegs empfohlen. Zusätzlich sollten barrierefreie Querungsmöglichkeiten mit Gehwegvorstreckungen und Aufpflasterungen entlang der Strecke im Bereich zwischen Köpenicker und Skalitzer Straße eingerichtet werden, oder, wo bereits vorhanden, durch zusätzliche Aufpflasterungen weiter qualifiziert werden.

Es wird zudem vorgeschlagen, zur Verringerung und Verlangsamung des Durchgangsverkehrs in der Manteuffelstraße den Abschnitt zwischen der Waldemarstraße und der Skalitzer Straße als sogenannte „unechte“ Einbahnstraße auszuweisen. Dadurch wird ab der Waldemarstraße eine Durchfahrt von Norden unterbunden, während eine Einfahrt über die Naunynstraße und eine Ausfahrt in Richtung Süden dennoch erlaubt bleibt. So bleibt eine gewisse Durchlässigkeit erhalten, aber der reine Durchgangsverkehr wird abgeschwächt, da der direkteste Weg nicht mehr befahrbar ist und somit ausgewichen werden muss. Es wird zunächst eine Ausweisung mit Schildern empfohlen, da diese schnell umsetzbar ist, während auf längere Sicht ein Umbau der Einfahrt in den Abschnitt aus Norden mit Gehwegvorstreckungen und Aufpflasterung sowie eine Absperrung durch Poller empfohlen wird.

6.10 Sofortmaßnahmen mit hoher Priorität

Das integrierte Verkehrskonzept beinhaltet Maßnahmen mit unterschiedlichen Zeithorizonten und versteht sich als ein Schritt für Schritt umzusetzendes Konzept mit aufeinander aufbauenden und sich ergänzenden Bausteinen. Einen ersten Schritt sollten Sofortmaßnahmen bilden: Maßnahmenempfehlungen in dieser Kategorie haben erhebliche Effekte auf mehrere der oben genannten Zieldimensionen gleichzeitig und können relativ schnell und mit überschaubarem Aufwand umgesetzt werden. Das bedeutet, dass diese Maßnahmen insgesamt eine besonders hohe Wirksamkeit zur Verbesserung der Verkehrssituation haben. Außerdem betreffen diese Maßnahmen die definierten Zielnetze und bergen ein besonderes Potenzial zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Entschärfung des Durchgangsverkehrs.

Die empfohlenen Sofortmaßnahmen zielen zu einem großen Teil darauf ab, die Querungsbedingungen zu verbessern, wodurch gleichzeitig auch eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung auf den Kfz-Verkehr entsteht. Ausgewählte Kreuzungsbereiche sollten zeitnah ganzheitlich qualifiziert werden, um eine **barrierefreie und sichere Querung** zu ermöglichen. Gleichzeitig sind neue barrierefreie Querungsstellen längs von Straßen herzustellen. Bei der Auswahl der priorisierten Stellen wird dabei, auch auf Anregung der Öffentlichkeit, ein besonderer Fokus auf die **Schulwegsicherung** gelegt.

Von hoher Priorität sind hierbei:

- die Oranienstraße im Abschnitt zwischen Moritzplatz und Adalbertstraße,
- die Manteuffelstraße im Abschnitt zwischen Skalitzer Straße und Köpenicker Straße sowie
- die Wrangelstraße im Abschnitt zwischen Skalitzer Straße und Mariannenplatz.

Am Heinrichplatz sollten die Borde in den Querungsbereichen zeitnah barrierefrei abgesenkt werden: Bauliche Gehwegvorstreckungen können aufgrund denkmalpflegerischer Belange zum Schutz der Platzfigur nicht umgesetzt werden.

An den besonders wichtigen Querungsstellen über die Manteuffelstraße im Kreuzungsbereich mit der Muskauer Straße sowie über die Köpenicker Straße direkt östlich der Kreuzung mit der Manteuffelstraße wird empfohlen, gesicherte Querungsmöglichkeiten einzurichten, um den besonders hohen Sicherheitsanforderungen gerecht zu werden.

Zusätzlich wird das Aufstellen von **Fahrradbügeln** im öffentlichen Raum als Sofortmaßnahme empfohlen, vorzugsweise durch eine Entnahme von an Querungsstellen angrenzenden Pkw-Stellplätzen. Dies bietet sich in einem ersten Schritt unter anderem besonders:

- entlang der Oranienstraße zwischen Moritzplatz und Adalbertstraße,
- am Oranienplatz,
- in den Kreuzungsbereichen der Waldemarstraße und
- der Wrangelstraße mit der Mariannenstraße sowie
- der Waldemarstraße mit der Adalbertstraße,
- an der Kreuzung Leuschnerdamm / Bethaniendamm,
- an verschiedenen Stellen der Manteuffelstraße sowie
- im direkten Umgebungsbereich der Markthalle Neun an.

Auch die Herstellung bzw. Verbesserung der **öffentlichen Beleuchtung** wird als Sofortmaßnahme zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls vorgeschlagen, konkret für den Lausitzer Platz und beidseitig im Bereich des Luisenstädtischen Kanals auf Höhe Waldemarstraße.

Des Weiteren werden **nicht-bauliche Maßnahmen** zur kurzfristigen Umsetzung vorgeschlagen:

- Verringerung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit im bisher noch mit Tempo 50 ausgewiesenen Bereich der Oranienstraße und Adalbertstraße auf 30 km/h (siehe Kap. 6.2) und
- Vereinheitlichung der Lieferzeiten rund um die Markthalle Neun als erster Schritt zu einer Neuorganisation des Lieferverkehrs in diesem Bereich. (siehe Kap. 6.7).

6.11 Weiterer Untersuchungsbedarf

Im Zuge der Erarbeitung des integrierten Maßnahmenkonzeptes wurden weitere Untersuchungsbedarfe festgestellt. Dies betrifft insbesondere bestimmte räumliche Bereiche mit hoher Komplexität, bei denen eine detaillierte, kleinteiligere Analyse der gegenwärtigen Verkehrssituation und -nachfrage notwendig ist. Empfohlen wird hier insbesondere eine vertiefte Untersuchung der Knotenpunkte am Kottbusser Tor und am Görlitzer Bahnhof (Kreuzungsbereich der Skalitzer Straße mit der Oranien- bzw. der Manteuffelstraße) sowie eine Kordonenerhebung zur Analyse der Verkehrsnachfrage und der Rolle des Kfz-Durchgangsverkehrs in der Oranienstraße. Des Weiteren wird empfohlen, eine vertiefende Potentialanalyse für die Ausweisung von Fahrradstraßen im Gebiet und dessen Umfeld durchzuführen.

Weiterer Untersuchungsbedarf besteht zum Thema Wirtschaftsverkehr. Zum einen sollte in der Umgebung der Markthalle Neun eine vertiefte Analyse der Verkehrssituation erfolgen, um auf dieser Basis ein Lieferkonzept zu erarbeiten. Für die angedachte Einführung eines Lieferverkehrs-Hubs sollte außerdem eine Analyse zu verschiedenen Umsetzungsmodellen und Standortalternativen erfolgen, die als Basis für ein Umsetzungskonzept dienen kann.

7 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Erarbeitung des IVK für die südliche Luisenstadt war in einen umfangreichen öffentlichen Beteiligungsprozess eingebunden. Wichtiges Anliegen war es dabei, möglichst frühzeitig mit den Akteuren und BewohnerInnen vor Ort ins Gespräch zu kommen und sich im Rahmen eines transparenten Beteiligungsprozesses über Probleme, Konflikte und Entwicklungsvorstellungen auszutauschen. Die Ergebnisse und Erkenntnisse des Beteiligungsverfahrens wurden auf der Internetseite des Gebietsbeauftragten (www.stattbau.de) umfassend dokumentiert und veröffentlicht und bildeten eine wesentliche Grundlage für die konzeptionelle Erarbeitung und Schwerpunktsetzung des IVK.

Folgende Öffentlichkeitsveranstaltungen wurden durchgeführt:

- Drei geführte Stadtspaziergänge
 - 1 Historische Grünzüge – Luisenstädtischer Kanal und Bethanien am 07.10.2017
 - 2 Wohnquartier rund um die Markthalle Neun am 10.10.2017
 - 3 „Szenemeile“ rund um die Oranienstraße am 12.10.2017
- Öffentliche Auftaktveranstaltung am 12.10.2017 im Familiengarten
- Info-Stand zum Tag der Städtebauförderung am 05.05.2018 am Heinrichplatz
- Öffentlicher Workshop am 28.05.2018 im Aquarium
- Online-Beteiligung über die Plattform „mein.berlin.de“ vom November 2017 – März 2018
- Kinderbeteiligung des Kinder- und Jugendbeteiligungsbüros Friedrichshain-Kreuzberg / GSJ gGmbH im Februar 2018 (unter Betreuung des Gebietsbeauftragten)

Neben der Öffentlichkeitsbeteiligung fanden im Rahmen der Konzeptbearbeitung zudem bilaterale Gespräche mit verschiedenen Akteuren und Initiativen (u.a. bezirkliche „Fahrradlobby“) sowie Abstimmungen mit der BVG und mit der Denkmalbehörde statt. Des Weiteren wurde das Integrierte Verkehrskonzept am 06.09.2018 im Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Verkehr und Immobilien des Bezirks (BVV) vorgestellt und erörtert.

7.1 Erkenntnisse aus den öffentlichen Stadtspaziergängen

Den Auftakt des Beteiligungsverfahrens bildeten drei öffentliche, geführte Stadtspaziergänge durch drei Schwerpunktbereiche der südlichen Luisenstadt: Luisenstädtischer Kanal und Bethanien, Wohnquartier um die Markthalle Neun sowie die Oranienstraße. Auf den Spaziergängen wurden Probleme, Defizite und Mängel sowie Entwicklungsvorstellungen bzw. Lösungsansätze gemeinsam erörtert.

Folgende Problemschwerpunkte wurden im Rahmen der Spaziergänge seitens der Teilnehmenden benannt:

1 Historische Grünzüge – Luisenstädtischer Kanal und Bethanien

Thematische Problemschwerpunkte

- schadhafte, schwer begehbare Oberflächen mit Stolperfallen, Senken und starker Pfützenbildung

- Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr
- Kopfsteinpflaster in den Fahrbahnen
- schwierige Querungsbedingungen

Wünsche und Ideen

- Separation von Fuß- und Radverkehr: Fußverkehr im Grünzug – Radverkehr auf den Straßen
- Befestigung der Wege im Grünzug
- Teilasphaltierung der Fahrbahn für Radverkehr
- Querungshilfen (z.B. Mittelinseln, Vorstreckungen)
- Oranienplatz: Platzgestaltung und Verkehrsberuhigung

2 Wohnquartier rund um die Markthalle Neun

Thematische Problemschwerpunkte

- Massendelikt Falschparken
- Sicherheitsgefährdungen, Angstgefühle
- Schlechte Querungsbedingungen
- überhöhte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr
- Durchgangsverkehr

Wünsche und Ideen

- mehr Radabstellanlagen auf der Fahrbahn
- mehr Verkehrsberuhigung
- mehr Straßenfläche für Fuß- und Radverkehr sowie Aufenthalt
- bessere Querungsstellen bspw. Zebrastreifen
- umfassende Barrierefreiheit

3 „Szenemeile“ rund um die Oranienstraße

Thematische Problemschwerpunkte

- Lieferzonen funktionieren nicht
- Massendelikt Falschparken und Zweite-Reihe-Parker
- zu schmale Gehwege
- zu wenig Platz an Bushaltestellen und Ampeln
- keine durchgehenden Radverkehrsanlagen

Wünsche und Ideen

- mehr Radabstellanlagen (auf der Fahrbahn)
- mehr Straßenfläche für Fuß- und Radverkehr sowie Aufenthalt
- Lieferzonen statt Langzeitparken

- umfassende Barrierefreiheit
- mehr Begrünung

→ Eine umfassende Dokumentation der partizipativen Stadtspaziergänge befindet sich in der Anlage 6.1

7.2 Erkenntnisse aus der öffentlichen Auftaktveranstaltung

Am 12.10.2017 fand eine öffentliche Auftaktveranstaltung zum IVK statt, auf der die Aufgabenstellung und Zielsetzung des Konzeptes, das weitere Beteiligungsverfahren sowie erste Ergebnisse der Konfliktanalyse vorgestellt wurden. Im Anschluss wurden gemeinsam mit den TeilnehmerInnen bestehende Handlungsbedarfe und Entwicklungsvorstellungen für den Verkehr im Quartier erörtert und dokumentiert. Folgende Themen wurden dabei angesprochen:

- Zielgruppenspezifische Beteiligung im Rahmen des IVK
- Innovative Lösungsansätze verfolgen (Modellprojekte) → mehr Raum für Aufenthalt und Radverkehr als klare Priorität
- Reduzierung / Beruhigung des Kfz-Verkehrs im Quartier (weniger Lärm, Luftverschmutzung etc.)
- Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr (z.B. Waldemarstraße, Oranienstraße)
- Aufwertung des Luisenstädtischen Kanals in Hinblick auf Gestaltung und v.a. Pflege
- Neuordnung des Verkehrs in der Oranienstraße (Ladezonen, Bus-Kaps usw.) unter Einbindung der Gewerbetreibenden und Berücksichtigung der Belange des ÖPNV
- mehr Kontrolle bzw. Ahndung von Fehlverhalten durch Ordnungsamt / Polizei, insbesondere in der Oranienstraße

→ Eine umfassende Dokumentation der Auftaktveranstaltung sowie die in diesem Rahmen gezeigte Präsentation finden sich in den Anlagen 6.2 und 6.3.

7.3 Erkenntnisse aus dem öffentlichen Workshop

Am 28.05.2018 wurde ein Workshop mit interessierten BürgerInnen sowie verschiedenen Akteuren durchgeführt. Hierzu wurde nach einem Input-Vortrag an insgesamt vier moderierten Thementischen in Form eines World Cafés die von den Gutachtern erarbeiteten Lösungsansätze, Maßnahmen und Prioritäten reflektiert und diskutiert.

Thementisch Umgestaltung Oranienstraße

Kontroverse Diskussion der vorgeschlagenen Umgestaltungsvariante mit Multifunktionsstreifen, Diskussion weiterreichender Maßnahmen zur Herausnahme bzw. deutlichen Reduzierung des Durchgangsverkehrs und zur Neuorganisation des Lieferverkehrs

Thementisch Fußverkehr

Diskussion und Abstimmung Zielnetz Fußverkehr / Prioritäten und Handlungserfordernisse (z.B. Herstellung Barrierefreiheit, Schulwegsicherung) sowie räumliche Schwerpunkte

Thematisch Radverkehr

Diskussion und Abstimmung Zielnetz Radverkehr / Prioritäten und Handlungserfordernisse sowie räumliche Schwerpunkte

Thematisch Kfz-Verkehr

Diskussion und Abstimmung konkreter Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs, Verkehrsberuhigung und zum ruhenden Verkehr

→ *Eine umfassende Dokumentation des Workshops vom 28.05.2018 sowie die in diesem Rahmen gezeigte Präsentation finden sich in den Anlagen 6.4 und 6.5.*