

Machbarkeitsstudie zur Neuaufteilung des Straßenraums Urbanstraße Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin

„Was sieht die Machbarkeitsstudie zur Neuordnung und Aufwertung des Straßenraums der Urbanstraße vor?“

Diese Frage hat das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg mit Unterstützung der beauftragten Planungsbüros GRUPPE PLANWERK und HOFFMANN-LEICHTER gemeinsam mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern am 13.12.2023 im Nachbarschaftshaus Urbanstraße diskutiert.

Ziel der öffentlichen Veranstaltung war es, über den Ablauf und die Ergebnisse des Planungsprozesses zu informieren. Außerdem konnten die Teilnehmenden Rückfragen zur geplanten Neugestaltung und Aufwertung des Straßenraums sowie zur künftigen Radverkehrsführung stellen und ihre Meinung zur Vorzugsvariante einbringen.

Die bei der Info- und Dialogveranstaltung diskutierten Themen und Anmerkungen sind auf den folgenden Seiten zusammengefasst dargestellt. Die Dokumentationen aller Beteiligungsformate finden Sie auf mein.Berlin.



S.T.E.R.N. GmbH



S.T.E.R.N. GmbH

Verlauf des Beteiligungsprozesses

Online-Beteiligung
auf mein.Berlin
(Juli 2023)

Öffentlicher
Straßenrundgang
(11. Juli 2023)

Info- und
Dialogveranstaltung
(13.12.2023)

Teil 1: Vorstellung der Anlässe und Ziele der Machbarkeitsstudie

ANLÄSSE

Teilweise **dichter Besatz an Läden, Dienstleistungen, Gewerbe im EG**, meist Wohnen im OG

Konfliktträchtiger **Zustand der Fuß- und Radwege** (u.a. Unterdimensionierung, Belagsschäden, Wurzelauferwungen bei bis zu 80% der Bäumen)

Sicherheitskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, u.a. an Bushaltestellen und Engstellen

15.000 - 20.000 Kfz/Tag (2019), **hoher Anteil Rettungsverkehr**

Herabstufung Abschnitt Zossener Str. bis Hermannplatz als örtliche Straßenverbindung (StEP Verkehr 2011 Stufe III)

Vivantes-Krankenhaus, Feuerwache, Aziz-Nesin-Grundschule und weitere soziale Infrastruktur

Barrierewirkung und geringe Aufenthaltsqualität durch starken Kfz-Verkehr

Altbaumbestand teilweise geschädigt, **meist sehr kleine Baumscheiben**

→ Aufgrund der beengten Verhältnisse der Gehwegbereiche und der starken Schädigung des bestehenden, sehr schmalen Radwegs durch Wurzelauferwungen muss der Radverkehr zwingend in den Straßenraum verlegt werden. Eine Sanierung wäre kostenintensiv und hätte die Anhebung des Geländeneiveaus zur Folge, was aufgrund der Anschlüsse an die Bestandsgebäude nicht möglich ist.

Die Diskussion der Vorzugsvariante fand an zwei Thementischen mit den Schwerpunkten Radverkehr & Parken sowie Gehwege, Grün & Fußverkehr statt. Die Teilnehmenden haben die Diskussion anhand folgender Leitfragen geführt:

- Was finden Sie an der Variante gut?
- Wo sehen Sie Konflikte?
- Wo sehen Sie weitere Handlungsspielräume?
- Welche Fragen sind für Sie noch offen?

Die Fragen, Anmerkungen und Anregungen, die die Teilnehmenden geäußert haben, sind im Folgenden dokumentiert:

1. Ist die Planung abhängig von der Unfallhäufung bzw. Unfallschwerpunkten?
Nein, allerdings wurden Konfliktstellen im Gespräch mit Anwohnenden identifiziert, die berücksichtigt werden.
2. Wie sollen Kunden zum Gewerbe kommen, wenn Stellplätze wegfallen?
Die vorhandenen Stellplätze sind keiner Nutzungsgruppe zugeordnet. Ein Anspruch auf das Parken unmittelbar vor einer Gewerbeeinheit ist auch derzeit nicht gegeben. Gem. Zählung werden überdies rd. 2/3 der Fahrzeuge nicht täglich bewegt.
3. Wann kommt die Parkraumbewirtschaftung?
Wünschenswerterweise im Lauf dieses Jahres (2024).
4. Was wird gegen das zu hohe Tempo getan?
Die Geschwindigkeit ist abschnittsweise schon auf 30 km/h (tlw. ab 22.00 Uhr) beschränkt. Hier kann lediglich die Polizei aufgefordert werden, die Anzahl der Kontrollen zu erhöhen.
5. Wurden Kinder beteiligt? (Rechtsanspruch Kinderrechtskonvention)
Die Beteiligung war öffentlich und nicht explizit an Kinder gerichtet, da sich die Studie mit verkehrsorganisatorischen Inhalten befasst, die alle Bevölkerungsgruppen betreffen.
6. Eltern-Taxi Problem vor Schulen → ggf. durch Schulen lösen?
Der Konflikt wurde mit der Schule diskutiert. Eine Verlegung der Bushaltestelle zur Entzerrung während der Stoßzeiten wird im Rahmen der Studie geprüft.
7. Verändert sich was für den fließenden Kfz-Verkehr? → Thema Stau
Das Ergebnis der Leistungsfähigkeitsuntersuchung ergibt keine signifikante Verschlechterung für den Kfz-Verkehr.
8. Was ist der Sinn der Jelbistationen?
Die Jelbi-Stationen bündeln Sharing-Angebote und ermöglichen den Umstieg auf Zweiräder.
9. Ein Bussonderfahrstreifen würde hohes Tempo des Kfz-Verkehrs lösen, dar nur noch ein Kfz-Fahrstreifen übrig bliebe.
Ein Bussonderfahrstreifen ist nicht genehmigungsfähig, da die Bus-Taktung zu gering wäre.
10. Der Konflikt an den Haltestellen zwischen Rad- und Fußverkehr bleibt bestehen.
Durch das Verlegen der Radwege werden breitere Gehwege geschaffen, was die Wartezonen an Haltestellen begünstigt. Es wird die Einrichtung von Haltestellenkaps favorisiert, welche die Konfliktsituation zusätzlich entschärfen sollen. Grundsätzlich ist aber an allen Haltestellen bzw. Kreuzungsbereichen von Geh- und Radverkehr gegenseitige Rücksichtnahme geboten.

Thementisch Radverkehr & Parken

Gullydeckel im Fahrradstreifen müssen eben ausgeführt werden! Sonst heißt es:
- Spur wird schmaler
- Unfallgefahr

Tempolimit + Blitzer
Rotlichtverstöße Radfahrer

Temporäres Halteverbot im Bereich von Schulen usw.

Kennzeichenpflicht für Radfahrer bzw. E-Roller

Extra-Parkzonen für Sharing-Autos um Attraktivität zu steigern

Illegales Fahrradfahren Fontanepromenade! Trotz der Fahrradstraße Körtestraße

Sinnvolle Beschilderung → rechtliche Anordnung steht im Konflikt mit dem Verhalten der Menschen

Parkraumbewirtschaftung ist erforderlich, um den 2/3 stehenden Verkehr zu reduzieren

Aufenthaltsorte (Bänke usw.)

Thementisch Gehwege, Grün & Fußverkehr

Mehr Pflanzen + Bäume

Anwohnergärten vor den Häusern!

besser Fahrradbügel statt Pollern vor Schulen?

Sind die Sitzbänke sinnvoll? → Kein Bedarf, man kann an Bushaltestellen sitzen