6 Dokumentation der Beteiligung

Integriertes Verkehrskonzept Südliche Luisenstadt

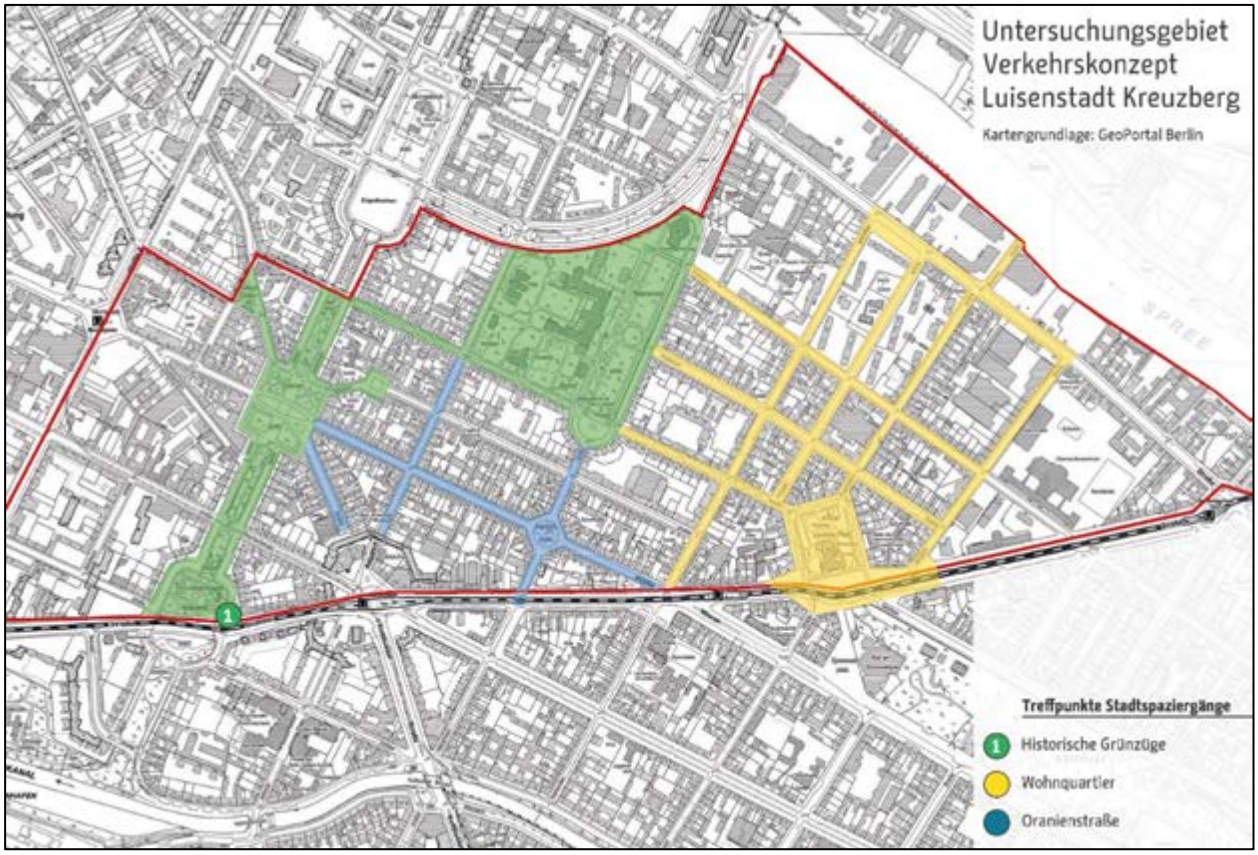
Partizipativer Stadtspaziergang 1/3 – historische Grünzüge

Dokumentation

Samstag 07.10.2017, 11:00 – 13:30 Uhr

Treffpunkt: Skalitzer Straße / Erkelenzdamm

Route: Grünzug – Waldemarstraße - Mariannenplatz



HOFFMANN-LEICHTER
Ingenieurgesellschaft mbH
Freiheit 6 | 13597 Berlin

Geschäftsführer
Dipl.-Ing. Siegmar Gumz
Prokurist
Dipl.-Ing. Karsten Muraro

Kommunikation
Tel. / Fax: +49 (0)30 887 27 67-0 / -99
E-Mail: info@hoffmann-leichter.de
Website: www.hoffmann-leichter.de

Handelsregister
HRB 103624 B beim Amtsgericht Charlottenburg

Bankverbindung
Commerzbank AG
IBAN: DE70 1008 0000 0514 7529 00
BIC: DRESDEFF100

USt.-IdNr.
DE 237706834

QUALITÄTSSTANDARD PLANER AM BAU
Qualitätsmanagement für Architektur- und Ingenieurbüros
zertifiziert durch
TÜV Rheinland
Certipedia-ID 0000021410
www.certipedia.de

PROBLEMSCHWERPUNKTE und LÖSUNGSANSÄTZE

in den HISTORISCHEN GRÜNZÜGEN / -ANLAGEN

Zusammenfassung

Thematische Problemschwerpunkte

- schadhafte, schwer begehbare und nicht barrierefrei Oberflächen
  mit Stolperfallen, Senken und starker Pfützenbildung
- Nutzungskonflikte zwischen Fuß- und Radverkehr innerhalb des Grünzugs
- Kopfsteinpflaster in umgebenden Straßen ist unattraktiv für Radverkehr
- schwierige Querungsbedingungen an Skalitzer Straße, Ritterstraße und Oranienplatz

Wünsche und Ideen

- Separation von Fuß- und Radverkehr:
  Fußverkehr im Grünzug – Radverkehr auf den Straßen
- Befestigung der Wege im Grünzug
- Teilasphaltierung relevanter Fahrbahnbereiche für Radverkehr sowie Lärmminderung
- Querungshilfen (z.B. Mittelinseln, Vorstreckungen)
- Oranienplatz: Verkehrsberuhigung und Gestaltung als einheitliche Platzfläche der umlaufenden Nebenstraßen

Start – Erkelenzdamm / Wassertorplatz

<u>Hinweise</u>

- die Skalitzer Straße erhält zeitnahe einen Radfahrstreifen zwischen Görlitzer Bahnhof und Wassertorplatz
- durch den Grünzug (von Wassertorplatz bis Engelbecken) verläuft der grüne Hauptweg Nr. 19 der Stadt Berlin – eine Grünwegeverbindung mit programmatisch überörtlicher Bedeutung

Problemlagen

- die Ampel zur Querung der Skalitzer Straße auf Höhe des Erkelenzdammes ist von ihrer Lage her nachteilig in Hinblick auf eine Verknüpfung der Wege durch den beidseitigen Grünzug
- die Wartezeiten für FußgängerInnen an dieser Ampel sind unattraktiv lang
- es fehlen weitere angemessene Querungsstellen (über die Skalitzer Straße) zur besseren Verknüpfung der beidseitigen Grünzüge, bspw. im Bereich des Wassertorplatzes oder auf Höhe des Segitzdammes
- auf dem Weg innerhalb des Grünzuges kommt es zu Nutzungskonflikten zwischen Fuß- und Radverkehr
- Kopfsteinpflaster auf den Fahrbahnen rund um den Grünzug ist unattraktiv bzw. problematisch für Radverkehr
- die Gehwege entlang des Grünzugs sind in schlechtem Zustand und nicht barrierefrei (starke Wurzelaufwerfungen)

Vorschläge

- der Radverkehr sollte auf den umliegenden Straßen, nicht auf dem Grünweg stattfinden
- die Fahrbahnen sollten für den Radverkehr (zumindest teilweise ausgenommen der Parkstreifen) asphaltiert werden

Station 1 – Spielplatz im Grünzug nördlich des Verkehrsübungsplatzes

Hinweise

- es gibt in der Umgebung einige alternative Spielplätze von besserer Qualität (südlicher Wassertorplatz, Wassertorstraße / Gitschiner Straße, Oranienplatz / Naunynstraße)

Problemlagen

- der Spielplatz wird wenig angenommen und kaum als solcher genutzt
- es handelt sich um einen Angstraum (schlechte Beleuchtung, Junkies, Droge, Müll)
- der Verkehrsübungsplatz könnte intensiver genutzt werden

Station 2 – Grünzug / Ritterstraße

Problemlagen

- das Wartehäuschen der BVG Haltestelle stört die Wege- und Sichtbeziehung entlang des Grünzuges
- die Haltestellenbereiche sind nicht barrierefrei
- die Querungsstelle ist nicht barrierefrei
- der Straßenraum stört den stadträumlichen Zusammenhang des Grünzugs

Vorschläge

- die Bordsteine sollten abgesenkt werden
- die Haltestelle (auf der südlichen Straßenseite) sollte (wie die auf der nördlichen Straßenseite) seitlich aus der Achse des Grünzugs versetzt werden
- es sollten Gehwegvorstreckungen oder eine Mittelinsel eingerichtet werden, ggf. könnte die Fahrbahn angehoben und der gesamte Straßenraum gestalterisch aufgewertet werden

Station 3 – Grünzung zwischen Ritterstraße und Oranienplatz

Problemlagen

- schwer begehbare, unebene und unbefestigte Wege (eher Trampelpfade)
- in den vorhandenen zum Teil sehr großen Senken sammelt sich Regenwasser, wodurch die Passierbarkeit bei nassem Wetter erschwert wird; im Winter bilden sich große gefährliche Eisflächen

Vorschläge

- die Wege sollten geebnet und ggf. befestigt werden
- Es sollten Alternativen zu einer wassergebundenen Deckschicht in Betracht gezogen werden

Station 4 – Oranienplatz

Problemlagen

- die Oberflächenbefestigung ist stellenweise in schlechtem Zustand
- es wird auf den Fußwegen innerhalb der Grünanlage kein Winterdienst vorgenommen
- fehlende Beleuchtung auf den Fußwegen innerhalb der Grünanlage
- die umliegenden Fahrbahnflächen sind überdimensioniert

Vorschläge

- die Querungsbedingungen entlang der Mittelachse über den Platz sollten verbessert werden (geringere Querungsdistanzen, keine störenden Kfz-Stellplätze)
- auf den Nebenstraßen im Platzbereich sollte Schrittgeschwindigkeit angeordnet und baulich durchgesetzt werden
- diese Straßenbereiche sollten außerdem gestalterisch in den Platzbereich integriert werden, bspw. durch die Herstellung einer niveaugleichen Platzfläche und Aufhebung der klassischen Straßengestaltung
- in der Oranienstraße braucht es mehr Stellplätze für Fahrräder und explizit auch für Lastenräder
- es sollte ein Sharing-System für Lastenräder geben

Station 5 – Grünzug / Waldemarstraße

Problemlagen

- die Verknüpfung von Straßenniveau und Grünzug ist zwar ausreichend, aber nicht besonders attraktiv (nur eine Rampe)
- die Oberflächen sowohl unterhalb als auch oberhalb der Brücke sind nicht barrierefrei
- die Oberflächen im Grünzug sind nicht ausreichend gepflegt
- unterhalb der Brücke handelt es sich um einen Angstraum (insb. mangelnde Beleuchtung, Schlaflager von Obdachlosen, Müll)

Vorschläge

- die den Grünzug umgebenden Straßen sollten für den Radverkehr qualifiziert werden (ins. Oberflächenbeläge, Einrichtungsverkehr für Kfz, Geschwindigkeitsbeschränkungen)
- es sollten Bodenschwellen bzw. Aufpflasterungen in die Fahrbahnen eingebracht werden, zur baulichen Sicherung des angeordneten Geschwindigkeitsniveaus
- gerade der designierte Mauerradweg (Waldemarstraße, Leuschnerdamm) sollte als solcher qualifiziert werden
- die Waldemarstraße sollte sowohl für den Radverkehr als auch aus Gründen des Lärmschutzes asphaltiert werden

Ziel – Mariannenplatz

Die Situation in dieser Grünanlage ist auf Grund der in näherer Vergangenheit erfolgten Qualifizierungsmaßnahmen insgesamt recht gut. Es gibt keine grundsätzlichen oder schwerwiegenden Mängel.

<u>Problemlagen</u>

- die neue Beleuchtung ist teilweise nicht eingeschaltet bzw. nicht ausreichend

Aufgestellt am 09.10.2017

HOFFMANN-LEICHTER
Ingenieurgesellschaft mbH

i. A. Nino Notz

GRUPPE PLANWERK

i. A. Annette Hartfiel

geprüft durch

Bezirksamt Kreuzberg von Berlin i. A. Alexander Matthes

Integriertes Verkehrskonzept Südliche Luisenstadt

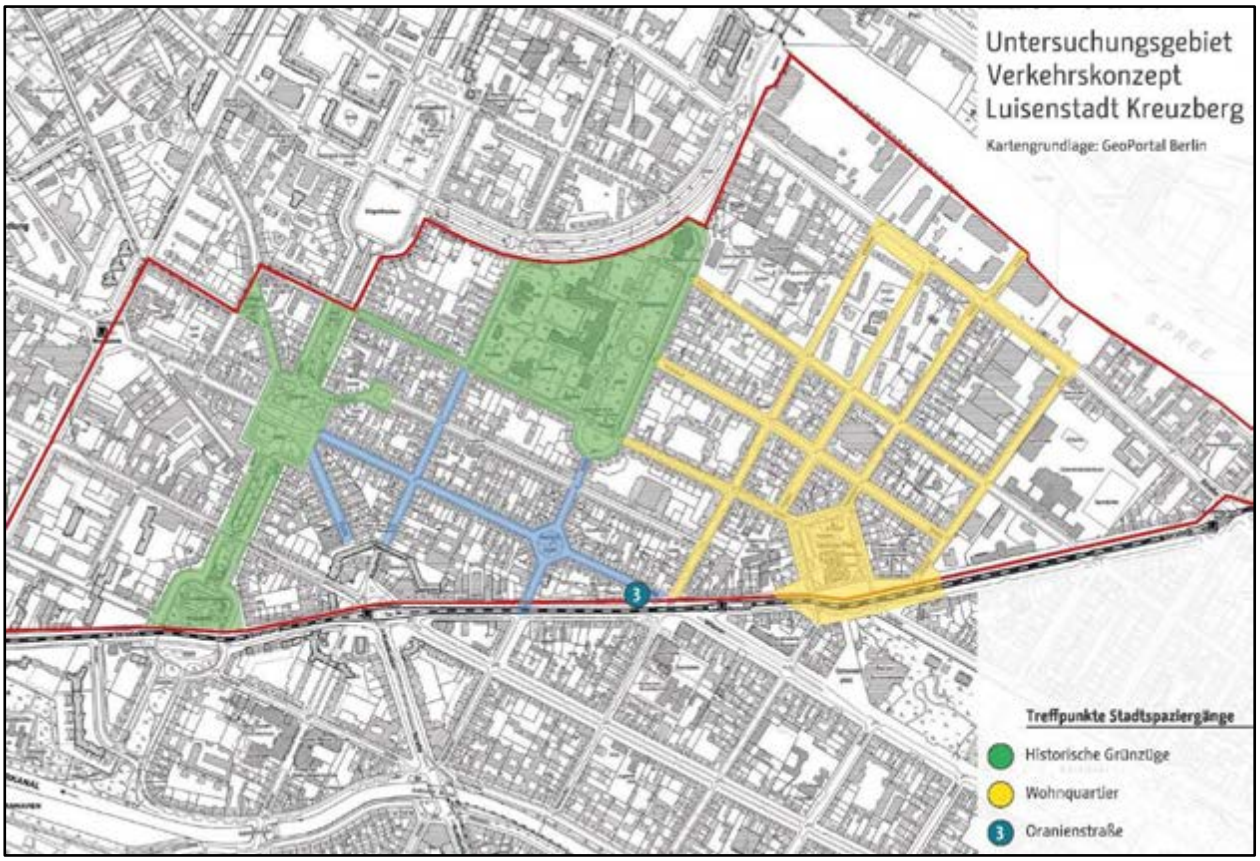
Partizipativer Stadtspaziergang 3/3 – Oranienstraße

Dokumentation

Donnerstag 12.10.2017, 17:00 – 18:15 Uhr

Treffpunkt: Oranienstraße / Skalitzer Straße

Route: Oranienstraße Richtung Westen über Heinrichplatz und Adalbertstraße



HOFFMANN-LEICHTER
Ingenieurgesellschaft mbH
Freiheit 6 | 13597 Berlin

Geschäftsführer
Dipl.-Ing. Siegmar Gumz
Prokurist
Dipl.-Ing. Karsten Muraro

Kommunikation
Tel. / Fax: +49 (0)30 887 27 67-0 / -99
E-Mail: info@hoffmann-leichter.de
Website: www.hoffmann-leichter.de

Handelsregister
HRB 103624 B beim Amtsgericht Charlottenburg

Bankverbindung
Commerzbank AG
IBAN: DE70 1008 0000 0514 7529 00
BIC: DRESDEFF100

USt.-IdNr.
DE 237706834

QUALITÄTSSTANDARD PLANER AM BAU
zertifiziert durch
TÜV Rheinland
Certipedia-ID 0000021410
www.certipedia.de

PROBLEMSCHWERPUNKTE und LÖSUNGSANSÄTZE

in der ORANIENSTRAßE

Zusammenfassung

Thematische Problemschwerpunkte

- Kfz-Verkehr dominiert die Oranienstraße; regelmäßig unangepasstes Verhalten von Kfz-NutzerInnen
- Falschparken, 2te-Reihe-Parken; keine angemessene Überwachung und Ahndung
- ungenügende Radverkehrsanlagen zum Fahren und Parken
- unbefriedigende bis schlechte Bedingungen für den Fußverkehr
- mangelnde Barrierefreiheit und übermäßige Verkehrsflächen auf dem Heinrichplatz

Wünsche und Ideen

- breitere Gehwege sowie attraktive und sichere Querungsmöglichkeiten
- ordentliche Radabstellanlagen
- funktionierender Lieferzonen
- Funktionen und Flächenanteile innerhalb der Oranienstraße müssen neu austariert werden – ganzheitliche Neu-Verteilung der Qualitäten der Oranienstraße

Start – Oranienstraße / Skalitzer Straße / Manteuffelstraße

Hinweise

- die Ampelschaltung an dieser Kreuzung ist für die VerkehrsteilnehmerInnen nicht nachvollziehbar

Problemlagen

- Die Ampelschaltung verursacht sehr lange Wartezeiten zur Ausfahrt aus der Manteuffelstraße
- die Zähe Verkehrssituation führt zu drängelndem Verhalten auf Seiten von Kfz-NutzerInnen
- gerade schnell abbiegende Kfz sind an dieser Stelle gefährlich
- RadfahrerInnen weichen auf Grund der Wartezeiten und sich stauenden Kfz oftmals auf den Gehweg aus
- Der gesamte Knotenpunkt (auf der Nordseite des Skalitzer Straße) ist sehr unübersichtlich und das für alle VerkehrsteilnehmerInnen
- Besonders problematisch sind die zweite-Reihe-Dauerparker in der Manteuffelstraße
- Die Feuerwehr kommt wegen unrechtmäßig Parkender oftmals schlecht durch die Manteuffelstraße
- Der Fahrbahnteiler zwischen Oranienstraße und Skalitzer Straße bzw. die den Gehweg zerschneidende Abbiegespur (aus Oranien- in die Skalitzer Straße) stell eine Barriere für den Fußverkehr dar – hier ist nicht einmal eine Furt markiert und es wird regelmäßig falsch geparkt

Vorschläge

- Die Kreuzungssituation sollte durch Verkehrsberuhigung oder eine Unterbrechung einzelner Fahrbeziehungen entschärft werden
- Die Kreuzung könnte als Kreisverkehr umgestaltet werden – die Situation am Moritzplatz sowie Kottbusser Tor ist bspw. deutlich besser gerworden

Station 1 – Oranienstraße (nähe Skalitzer Straße)

Problemlagen

- Die Oranienstraße ist zur ‚Protzstraße' geworden, mit regelmäßigem ‚Showfahren', d.h. rasen
- Es kommt vielfach zu deutlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen
- Bestehende Regelungen (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Halteverbote) werden zu keiner Zeit durchgesetzt
- Viele Menschen haben Angst, auf der Oranienstraße Fahrrad zu fahren, insbesondere mit Kindern

Vorschläge

- Die Flächenaufteilung im Straßenraum sollte den Nutzungsanforderungen entsprechen
- Es sollten weniger Flächenanteile für Kfz-Verkehr zur Verfügung gestellt werden
- Der Lieferverkehr muss geordnet werden
- Der Lieferverkehr sollte grundlegend neu gedacht und systematisiert werden – neue Logistikkonzepte
- Lieferverkehr sollte zeitlich beschränkt werden
- Der Verkehr sollte stärker überwacht und Regelverstöße geahndet werden
- Eine Einbahnstraßenregelung könnte die Oranienstraße entlasten – es müsste allerdings eine Verlagerung von Verkehr in die Waldemarstraße vermieden werden
- Es sollte eine Bewirtschaftung des vorhandenen Parkraums erfolgen
- Es sollten Radverkehrsanlagen eingerichtet werden

Hinweise

- Das bestehende Erscheinungsbild des Heinrichplatzes ist denkmalgeschützt; der Denkmalschutz kann einer hiervon deutlich abweichenden Neugestaltung im Wege stehen; z.B. beharrte der Denkmalschutz in der Vergangenheit auf die Beibehaltung der vorhandenen diagonalen Abbiegespuren
- Gewerbliche Sondernutzung auf dem Gehweg in der Oranienstraße ist in der Regel auf einen 1m breiten Streifen gestattet
- Die Oranienstraße und deren Neugestaltung muss ganzheitlich von Moritzplatz bis zum Görlitzer Bahnhof konzeptioniert werden

Problemlagen

- Falschparker sind ein generelles Problem, insbesondere aber auf Schutzstreifen für den Radverkehr und im Bereich von Fußgängerfurten
- Es fehlen Radabstellanlagen
- Menschen haben Angst, in der Oranienstraße Fahrrad zu fahren
- Der gesamte Heinrichplatz ist nicht barrierefrei und somit für manche Menschen insgesamt kaum passierbar
- Die vorhandenen Poller zum Schutz gegen Falschparker sind nicht ausreichend fest eingebaut und werden regelmäßig von VerkehrsteilnehmerInnen eigenmächtig versetzt
- Es fehlen Möglichkeiten und Einrichtungen für FußgängerInnen zur Querung der Oranienstraße in deren Verlauf (abseits der Kreuzungen)
- Im Bereich des Mariannenplatzes rund um den Feuerwehrbrunnen wird insbesondere in den Abendstunden vielfach falsch geparkt (vermutlich durch Ausgeh-Publikum)

Vorschläge

- Die diagonalen Abbiegespuren am Heinrichplatz sollten (nur) für den Kfz-Verkehr geschlossen werden; dadurch sollten aber keine erweiterten Aufenthaltsflächen für Party-Publikum entstehen
- An den Querungsstellen für FußgängerInnen am Heinrichplatz bedarf es abgesenkten Bordsteinen
- Die Gehwege in der Oranienstraße müssen unbedingt verbreitert werden
- Es bedarf funktionierender Lieferzonen
- Die Oranienstraße sollte (tageszeitlich eingeschränkt) zur Fußgängerzone erklärt werden, wobei der Lieferverkehr zu berücksichtigen ist
- Es sollten Fahrradbügel auf bisherigen Kfz-Stellplätzen eingerichtet werden
- Es sollte eine Fahrradroute parallel zur Oranienstraße berücksichtigt werden, um eine attraktive und (gefühlt) sichere Umfahrung der Oranienstraße mit dem Rad zu ermöglichen

Ziel – Oranienstraße / Adalbertstraße

Problemlagen

- Falschparken ist ein generelles Problem; es wird schlichtweg nicht überwacht
- Die Bushaltestelle in der Adalbertstraße wird dauerhaft zugeparkt; Fahrgäste müssen auf der Fahrbahn ein- und aussteigen; ein barrierefreier Zugang zu den Bussen ist unmöglich
- Auf dem Gehweg stehen viele wild geparkte Fahrräder und führen zu Behinderungen (z.B. an den Verkehrsschutzgittern im Kreuzungsbereich)
- Es kommt regelmäßig zu Rotlichtverstößen
- Der Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) in der Adalbertstraße wird von Kfz-NutzerInnen nur widerwillig beachtet

Vorschläge

- Es sollte ein Blitzer zur Feststellung von Rotlichtverstößen eingerichtet werden
- Es sollte eine ‚protected bike lane' – ein von der Fahrbahn für Kfz getrennter und vor Falschparken geschützter Radweg – eingerichtet werden

Aufgestellt am 27.10.2017

HOFFMANN-LEICHTER
Ingenieurgesellschaft mbH

i. A. Nino Notz

GRUPPE PLANWERK

i. A. Annette Hartfiel

Integriertes Verkehrskonzept Südliche Luisenstadt

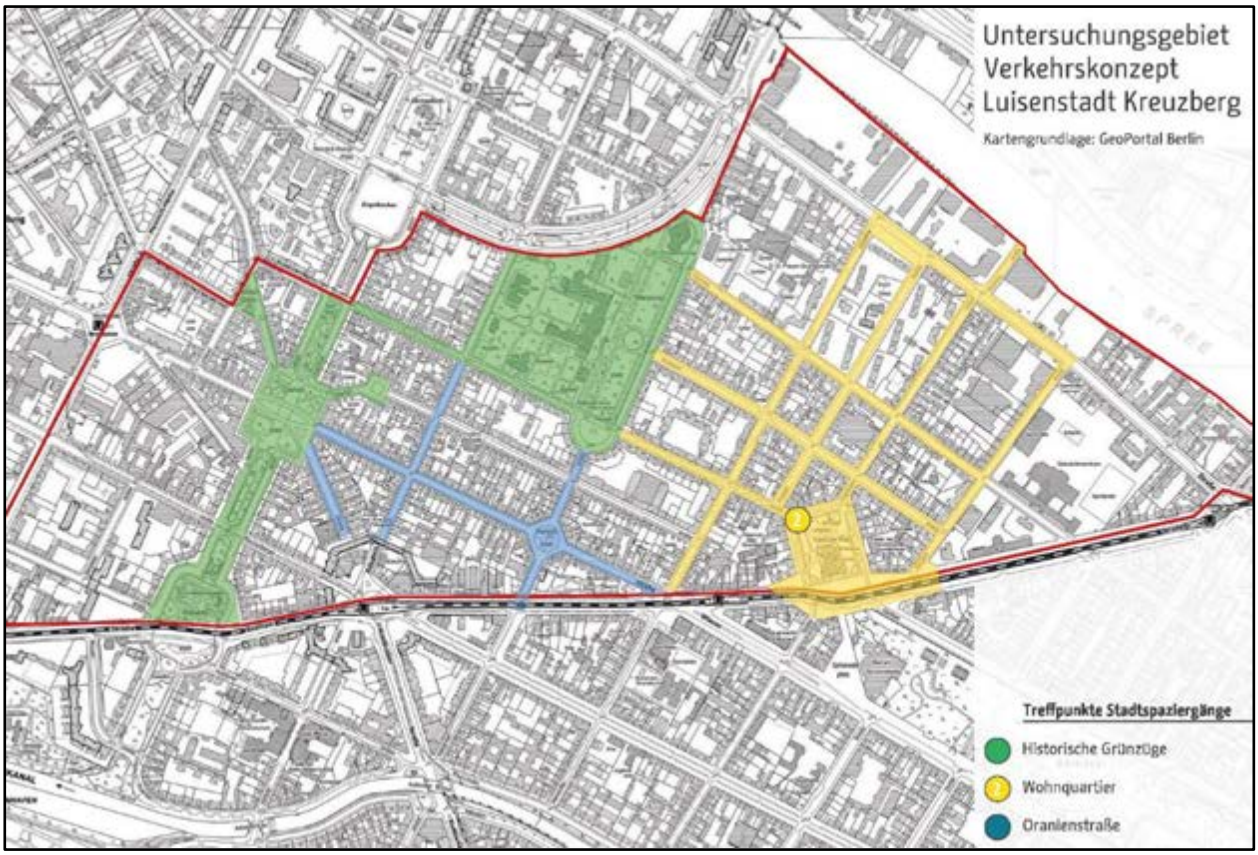
Partizipativer Stadtspaziergang 2/3 – Wohn- und Nebenstraßen

Dokumentation

Dienstag 10.10.2017, 17:00 – 18:45 Uhr

Treffpunkt: Lausitzer Platz / Waldemarstraße

Route: Waldemarstraße – Manteuffelstraße – Muskauer Straße – Pücklerstraße – Eisenbahnstraße



HOFFMANN-LEICHTER
Ingenieurgesellschaft mbH
Freiheit 6 | 13597 Berlin

Geschäftsführer
Dipl.-Ing. Siegmar Gumz
Prokurist
Dipl.-Ing. Karsten Muraro

Kommunikation
Tel. / Fax: +49 (0)30 887 27 67-0 / -99
E-Mail: info@hoffmann-leichter.de
Website: www.hoffmann-leichter.de

Handelsregister
HRB 103624 B beim Amtsgericht Charlottenburg

Bankverbindung
Commerzbank AG
IBAN: DE70 1008 0000 0514 7529 00
BIC: DRESDEFF100

USt.-IdNr.
DE 237706834

QUALITÄTSSTANDARD PLANER AM BAU
zertifiziert durch
TÜV Rheinland
Certipedia-ID 0000021410
www.certipedia.de

PROBLEMSCHWERPUNKTE und LÖSUNGSANSÄTZE

in den NEBEN- bzw. WOHNSTRAßEN rund um den Lausitzer Platz

Zusammenfassung

Thematische Problemschwerpunkte

- Falschparken, 2te-Reihe-Parken
- Parkregelungen für Lieferverkehr funktionieren nicht
- Durchgangsverkehr
- überhöhte Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr
- Sicherheitsdefizite für Fuß- und Radverkehr – Angstgefühle bei Betroffenen
- schlechte Querungsbedingungen für FußgängerInnen
- Radverkehr ist nicht angemessen Berücksichtigt (durch entsprechende Infrastrukturangebote)

Wünsche und Ideen

- mehr Verkehrsberuhigung
- mehr Radabstellanalgen auf ehemaligen Kfz-Stellplätzen
- mehr Querungshilfen und gesicherte Querungsstellen für FußgängerInnen
- bessere Bedingungen für RadfahrerInnen bzw. ordentliche Radverkehrsanlagen
- besondere stadträumliche Bereiche im direkten Umfeld der Markthalle mit hoher Aufenthalts- und Gestaltqualität, in denen Kfz-Verkehr nur selektiv als Lieferverkehr erlaubt ist

Allgemeines im Quartier

Hinweise

- die Stellplätze in den Tiefgaragen der DEGEWO-Mietshäuser können auch von nicht-Mietern gemietet werden; Preis rd. 35 € pro Monat

Problemlagen

- die heutige Verkehrssituation (bspw. in der Manteuffelstraße) im Quartier macht vielen RadfahrerInnen Angst
- die heutige Verkehrssituation und insb. Regelintoleranz vieler VerkehrsteilnehmerInnen (Falschparken, Geschwindigkeitsüberschreitungen) sorgen für Sicherheitsgefährdungen
- die Kreuzung Manteuffelstraße / Köpenicker ist höchst problematisch bzw. (gefühlt) gefährlich für Fuß- und Radverkehr – schlechte Sichtbeziehungen, Querungsbedingungen, breite Fahrbahnen, hohe Geschwindigkeiten

Vorschläge

- es bedarf mehr Platz für Radverkehr (Radfahren und parken) im Quartier
- viele BürgerInnen wünschen sich eine stärkere Verkehrsberuhigung im Quartier
- eine wechselseitige Parkraumbereitstellung des LIDL Parkplatzes (Wrangelstraße / Zeughofstraße) zum Anwohnerparken in den Nachtstunden könnte den Parkdruck im Gebiet mildern

Start – Lausitzer Platz / Waldemarstraße

Hinweise

- der Lausitzer Platz und die dortigen Nutzungsangebote (Spielplatz, Aufenthalt) sind nach wie vor sehr beliebt (im Quartier)

Problemlagen

- wild parkende Zweiräder stören auf den Gehwegen
- ausgesprochen vielen Falschparker in der Umgebung des Hühnerhauses (Skalitzer Straße / Görlitzer Straße
- ausgesprochen viele Falschparker (außerhalb markierter Stellplätze) im verkehrsberuhigten Bereich rund um den Lausitzer Platz
- Schmuddelecke (Drogenmüll) im Umfeld der öffentlichen Toilette auf der westlichen Platzseite
- der den Platz diagonal querende Fußweg wird wenig angenommen; es handelt sich um einen Angstraum; die Beleuchtung ist mangelhaft
- Zweite-Reihe-Parker machen die Bodenschwellen zu einem Problem für den Radverkehr

Vorschläge

- es bedarf mehr Fahrradstellplätzen auf der Fahrbahn bzw. anstelle bisheriger Kfz-Stellplätze
- Einrichtungsverkehr um den Lausitzer Platz herum
- die den Platz umgebenden Straßen (insbesondere die auf der nördlichen Platzseite) sollten in räumlicher Einheit mit dem übrigen Platz gestaltet werden, quasi als Teil der Platzfläche, d.h. ‚echte Spielstraße'

Station 1 – Waldemarstraße / Pücklerstraße

Problemlagen

- dauerhaftes Falschparken vor der Schule

Vorschläge

- es bedarf eines flächendeckenden Systems für Fahrradparken (bspw. auf bisherigen Kfz-Stellplätzen)
- es bedarf mehr bike-sharing-Stationen
- es bedarf speziellen Abstellanlagen für Lastenräder

Station 2 – Waldemarstraße / Manteuffelstraße

Problemlagen

- Falschparker verstellen Sichtbeziehungen und führen zu Sicherheitsgefährdungen
- es finden viele Liefervorgänge aus der zweiten Reihe statt, die ebenfalls zu oben genannten Sicherheitsgefährdungen führen
- Geschwindigkeitsbeschränkungen werden oftmals nicht eingehalten (insb. in der Manteuffelstraße)
- es findet viel Durchgangsverkehr (Richtung Neukölln) statt

Vorschläge

- es bedarf mehr und vor allem tatsächlich funktionierender Liefer- und Ladezonen
- es sollte ein Hinweisschild an der Einmündung der Waldemarstraße, aus dem verkehrsberuhigten Bereich kommend, angebracht werden, welches auf die Vorfahrt der übrigen Knotenarme hinweist; dass der abgesenkte Bordstein des betreffenden Knotenarmes diese bedingt, ist vielen VerkehrsteilnehmerInnen nicht bewusst
- es sollte eine weitere Bodenschwelle im verkehrsberuhigten Bereich nahe des Knotenpunkts Waldemarstraße / Manteuffelstraße eingebracht werden

Station 3 – Manteuffelstraße / Muskauer Straße

Hinweise

- die Muskauer Straße ist eine wichtige Wegeverbindung für KiTa-Gruppen

Problemlagen

- die Manteuffelstraße ist schwierig zu queren; oftmals sind Sichtbeziehungen (durch Falschparker) gestört; FußgängerInnen müssen wegen der hohen Anzahl an Kfz oftmals lange warten, bis sie die Fahrbahn queren können
- die Sitzgelegenheiten im Bereich der Kreuzung sind wenig einladend
- die Kreuzung Manteuffelstraße / Köpenicker ist höchst problematisch bzw. (gefühlt) gefährlich für Fuß- und Radverkehr – schlechte Sichtbeziehungen, Querungsbedingungen, breite Fahrbahnen, hohe Geschwindigkeiten

Vorschläge

- es sollte an diesem Knoten ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) entlang der Muskauer Straße, d.h. zur Querung der Manteuffelstraße, installiert werden
- es sollten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Muskauer Straße (insb. Richtung Mariannenplatz) ergriffen werden; es bedarf insb. baulicher Maßnahmen als fahrdynamische Bremsen (Schwellen, Fahrbahnkissen, Aufpflasterungen)
- es bedarf mehr Fahrradstellplätzen
- es sollten mehr attraktive Angebote für Aufenthalt (Mobiliar) geschaffen werden

Station 4 – Muskauer Straße / Pückler Straße

Problemlagen

- Falschparker sind das Hauptproblem

Vorschläge

- es bedarf mehr Radabstellanalgen, insb. im Umfeld der Markthalle
- es bedarf mehr und vor allem funktionierender Lieferzonen für Wirtschaftsverkehr (privilegiertes Parken)
- die Pückler Straße oder Eisenbahnstraße sollte für Kfz-Verkehr, außer Lieferverkehr, gesperrt werden, bspw. unter Einsatz von versenkbaren Pollern (selektive Zufahrtsbeschränkungen)
- eine Verlagerung von Liefervorgängen in die Nachtstunden könnte die Verkehrssituation rund um die Markthalle entspannen
- es könnte ein Logistikhub (für die letzte Meile auf ehemaligen Industrieflächen) an der Köpenicker Straße eingerichtet werden, von wo aus die Gewerbebetriebe aus dem Quartier ihre Lieferungen (bspw. mit Lastenrädern) abholen können
- vorhandene Tiefgaragen sollten ausgelastet werden um die Parkplatzsituation in deren Umfeld zu verbessern

Ziel – Muskauer Straße / Eisenbahnstraße

Problemlagen

- (siehe Station 4)

Vorschläge

- das direkte Umfeld der Markthalle (Eisenbahnstraße) sollte stadträumlich aufgewertet werden, um mehr Aufenthalts- und stadträumliche Qualitäten zu bieten

Aufgestellt am 16.10.2017

HOFFMANN-LEICHTER
Ingenieurgesellschaft mbH

i. A. Nino Notz

GRUPPE PLANWERK

i. A. Annette Hartfiel

Integriertes Verkehrskonzept Südliche Luisenstadt

Auftaktveranstaltung – 12.10.2017

HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft

GRUPPE PLANWERK Stadtplaner Architekten Ingenieure

Begrüßung

Programm

19:00 Uhr Begrüßung

Vorstellung des Planungsteams

Top 1 Die südliche Luisenstadt – gestern und heute:
Akteure, Aktionen und Planungskultur

Top 2 Integriertes Verkehrskonzept:
Aufgabenstellung, Ziele, Projektablauf, Beteiligung

Top 3 Ein Blick ins Untersuchungsgebiet

Top 4 Erste Analyseergebnisse und Erkenntnisse

19:30 Uhr **Gemeinsame Diskussion**

20:50 Uhr Ausblick und Verabschiedung

Das Planungsteam

Das Planungsteam

HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft

- Verkehrsplanung
- Integrierte verkehrlich-städtebauliche Konzepte
- Immissionsschutz

Ihre Ansprechpartner heute:

Siegmar Gumz
Jos Nino Notz

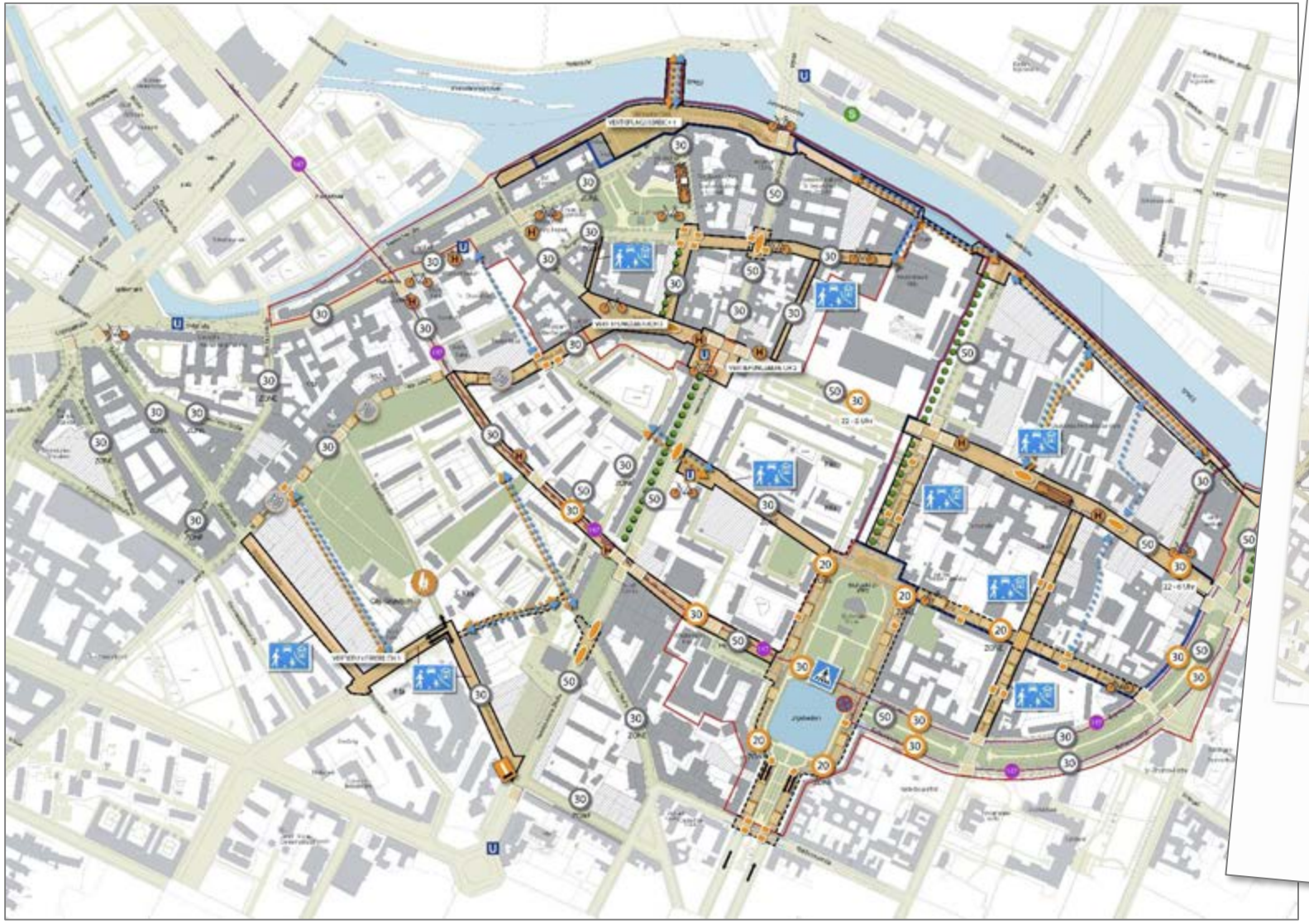
GRUPPE PLANWERK Stadtplaner Architekten Ingenieure

- Stadtplanung
- Integrierte verkehrlich-städtebauliche Konzepte
- Planung von Verkehrs- und Freianlagen

Ihre Ansprechpartner heute:

Siegfried Reibetanz
Annette Hartfiel

Das Planungsteam für die Luisenstadt



GRUPPE PLANWERK
Stadtplaner Architekten Ingenieure

HOFFMANN LEICHTER
Ingenieurgesellschaft

Verkehrsplanung | Straßenentwurf | Straßenverkehrstechnik | Immissionsschutz | Projektsteuerung

Verkehrskonzept

Nördliche Luisenstadt

Berlin | Dezember 2014

Top 1

Die südliche Luisenstadt – gestern und heute:

Akteure, Aktionen und Planungskultur

Lausitzer Platz in den 1980er Jahren

Vor dem Umbau, 1980

Lausitzer Platz in den 1980er Jahren

Vor dem Umbau, 1980

Nach dem Umbau, 1983

Waldemarstraße, Anfang der 1980er Jahre

Bürgerschaftliche Verkehrsberuhigung in der Waldemarstraße, 1980er Jahre

Bürgerschaftliche Verkehrsberuhigung in der Waldemarstraße, 1980er Jahre

Straßenzeitung Blockrat Waldemarstraße, 1982

Schließlich kamen aus dem Strassenrat, der in Zukunft alle zwei Wochen tagt, noch zwei konkrete Forderungen:

1) Ein eigener 'Beruhigungs-Experte' aus dem Kiez wird der Planungsgruppe bzw. dem Tiefbauamt zur Seite gestellt und auch bezahlt, damit er sich voll dafür einsetzen kann, dass die Wünsche der Betroffenen aufgespürt und berücksichtigt werden.

2) Von Anfang an soll die Planung auf die breiteste Basis gestellt werden. Also keine isolierten Teilgespräche in den einzelnen Abschnitten der Strasse, sondern alle Beratungen voll plenumsmäßig und offen für alle.

Wie es weitergeht

Ob diese Forderungen und die Forderung nach übergreifender Verkehrsgestaltung rund um's Bethanien durchgesetzt werden können, hängt von der Stärke der Betroffenen-Beteiligung ab. Die Interessen der einzelnen Strassen-Nutzer -Gewerbe, Anwohner, Laden, Fahrradfahrer, Kinder, Spaziergänger, Vollzichfahrer, Alte, Behinderte - müssen j e t z t auf den Tisch, ebenso wie Ideen, Wünsche, Anregungen und Kritik an bisherigen Vorschlägen. Erst wenn sich die Kiezbewohner zusammengeraft haben, können wir unsere Forderungen mit der nötigen Stärke vorbringen.

Konkrit deutlich zur Waldestrassenfrage - die nächste Tagung ist Donnerstag, den 15.7. um 20 Uhr in der Markateinfabrik, 1. Stock Waldemarstr. 37 (Tel. 614 87 oo)

Bis zum 6. Oktober ist "Einsendeschluß". Dann müssen die Pläne soweit fertig sein, daß aus ihnen die Kosten ermittelt werden können. Zur Zeit hat die Bestandsaufnahme grade angefangen.

Vom 9. - 19. August sind drei Versammlungen von der IBA geplant, auf der immer 1 - 2 Abschnitte durchgekaut werden sollen; Ende August dann eine Vollversammlung aller Betroffenen, letzte Möglichkeit zu Veto und Dementis ! (Änderungen an diesem Ablauf sind möglich und werden dann bekanntgegeben.)

Zu überlegen wäre, welche Massnahmen besonders nötig sind - die Walde hat eine hohe Unfallopferzahl, vor allem Kinder!- und welche in späteren Ausbaustufen gemacht werden können.

Man kann von der Strasse und den Verkehrsgefüge ausgehen, wie es die Planer aufgrund ihres großen Überblicks gern tun. Man kann aber auch davon ausgehen, dass da Land ist zwischen unseren Wohnungen, zwischen unseren Spielplätzen, Läden, Kneipen Arbeitsplätzen und den Grünflächen. Land, Zwischenräume und man sich ganz neu überlegen, wozu dieser Zwischenraum dienen soll, wer von da nach dort und von hier nach da will und ob er das unbedingt mit dem Auto muß....

Einige Verkehrsberuhigungen kann man sofort ansehen in:
Charlottenburg: Dankelmann, Bething, Wilmersdorfer Strasse
Kreuzberg SO 36: Oranienstr., Wrangelstrasse
K 36: Naunynstr./Oranienplatz, Waldemarstr, Dresdener Str. Lausitzer Platz

Der Verkehr rund um's Bethanien - das Konzept des Walde-Strassenrats

18

VERKEHRSPLANUNG IM KIEZ

Umbau der Walde

Die Waldemarstrasse soll umgebaut werden. "Nu" wird der eine denken, "was gibt's denn da umzubauen ?" und "Endlich," die andere, "die Rennstrecke stinkt mir schon lange !" Ein dritter wird denken "Na, solln se doch, die machen doch sowieso, was se wollen..." und eine vierte schreibt "Hurra, da machen wir jetzt eine schöne Spielstrasse draus, ohne Autos, nur mit Radwegen und Sandkasten und Bäumen und so !"

Einer mit nem 28-Tonner wird sich wundern, als Asphalt und schön breit; eine Mutter denkt den Gegenteil. Eine Oma wird das schöne alte Kopfsteinpflaster erhalten wollen, die Radfahrer wahrscheinlich nicht. Das Bürgersteig-Kleinpflasterte bleibt natürlich - falls mal die Argumente ausgehen... Die Öko- und Kinderfrektionen in Kiez werden sich verbünden und fordern: "Alle Autos raus aus der Walde !" und die Anwohner in Mariannenkiez werden nervös, weil dann die Mastenteuffelstrasse noch stärker belastet wird.

Da das Chaos aber vollzusehen, mischen dabei dann die diversen amtlichen Instanzen mit: Die Feuerwehr will immer schnell dahineinfahren und braucht freie Fahrt, ebenso das Rettungswesen, lebilebi. Und natürlich die Ordnungskräfte in Grün. Sie alle mögen zum Beispiel keine Schwellen, die ausgezeichnete Mittel gegen rasende Autos sind. Und der 'Große Gelbe', der im Abschnitt III (s.Plan) eine Haltestelle hat, will überall 7 Meter Durchfahrtsbreite und schöne große Kurven.

Sodann hat das Bezirksamt -Abteilung Tiefbau- ein Wörtchen mitzureden, die verwalten die Sache ja schließlich. Der Senat sowieso, der regiert ja und beschäftigt hier seine Ressorts Stadtentwicklungsplanung, Umweltschutz, Verkehrsberuhigung und Finanzen. Und last not least die IBA (Internat. Bau-Ausstellung 1984), in deren Treuhandgebiet sich die ganze Sache abspielt. Die hat schließlich auch die Planergruppe "PLANWERK" angestellt, die dann die eigentliche Planungsarbeit macht. (Dass die UNESCO die Schirmherrschaft über das Ganze übernommen hat, wird hiermit dementiert.)

Was bisher lief

Irgendwann Ende der siebziger Jahre beschloß unser guter Senat in seiner unerforschlichen Weisheit, uns, der armen Waldemarstrasse am Rande von Westberlin, stolze 4,3 Millionen für einen Umbau zu geben, der den Verkehr in der Strasse beruhigen soll. Er nennt das "Investitions-Planung" und es sollte dann 1984 bis 86 ausgeführt werden. Was wohl hieß, daß ja noch viel Zeit war und die Akte 'Waldemarstrasse' wieder in der Versenkung verschwinden konnte.

Aufgeweckt hatten allerdings die Betroffenen: Im Nachbarkiez forderte die Mietergruppe Mariannenplatz Nord eine Entlastung der Mastenteuffelstrasse und in der Waldemarstrasse (Abschnitt II) wurde nach einigen schweren Verkehrsunfällen auf der Hauptstrecke der Widerstand stärker: Selbstgemachte Zebrastreifen, Schilder, eine Kinderdemonstration, die bis zum Bezirksamt führte und schließlich der Griff zum Pflasterstein: Noch heute ist zu erkennen, wo die selbstgemachte "Verkehrsberuhigungs-Bille"

verlaufen ist, bevor sie von den Staatsdienern wieder zugemacht wurde.

Mitte 1981 hatten die Aktivitäten Plötzlich waren 15 000,- Mark für 'fortmessanahme' vorhanden. Dafür großen Holzketten im Abschnitt 2 malige Hauptstrecke immerhin in verwandelten. Immerhin ein Anfang. Die pflanzung allerdings war dann schon mehr mickerig und keineswegs so verankert... !

Anfang 1982 dann gründete das Tiefbauamt Kreuzberg einen Arbeitskreis, in dem alle schon zuvor genannten Ämter und Instanzen vertreten sind und der die Verkehrsberuhigung rund um's Bethanien betreiben will, wobei besonderer Wert auf die Beteiligung der Betroffenen gelegt werden soll.

Chance für Anwohner?

Klopfen wir diesen heute ja sehr modernen Anspruch auf Betroffenenbeteiligung ein wenig ab - was heißt Beteiligung und wie wird das realisiert ?

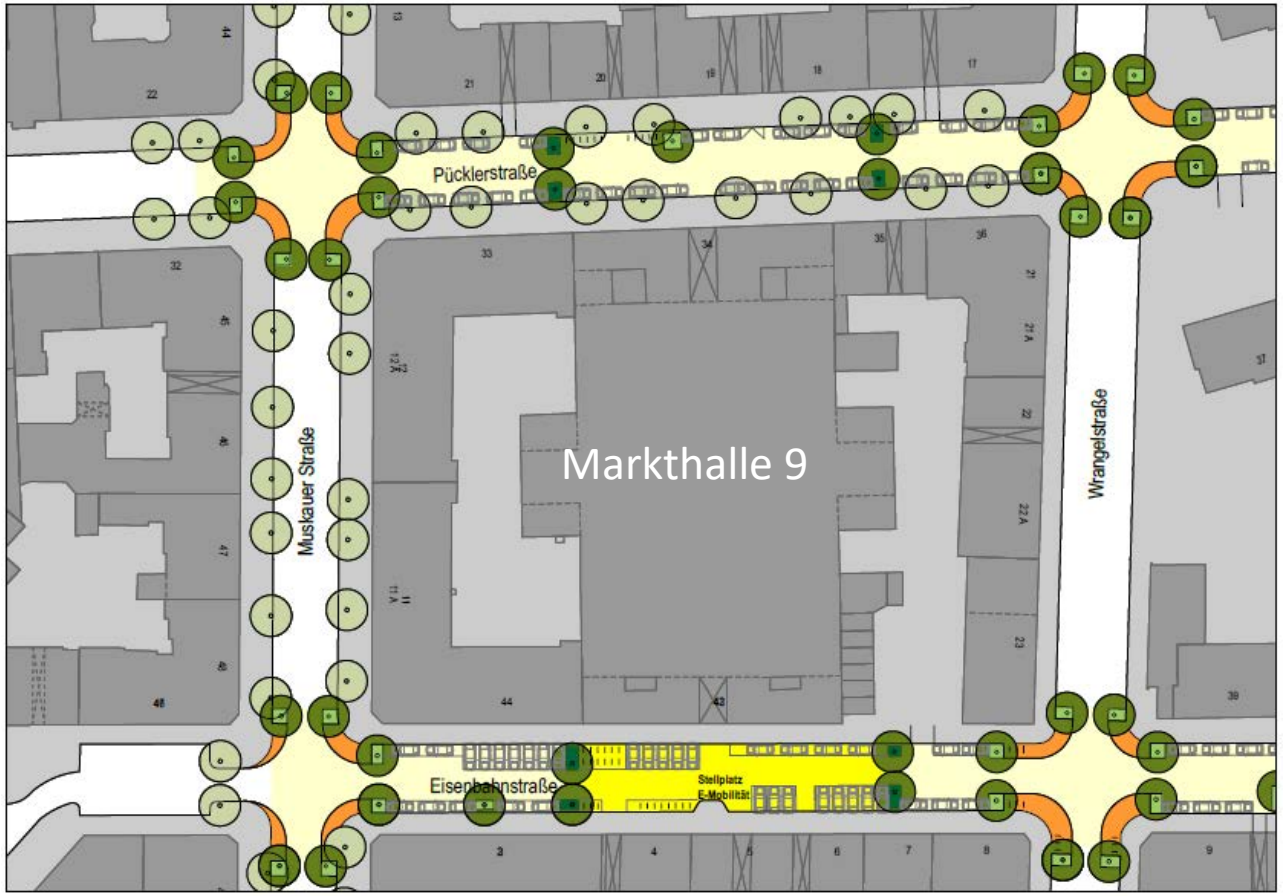
Optimistisch stimmt zunächst die Wahl der Planergruppe "PLANWERK", die Erfahrung in der Nachbarschaft bei der Gestaltung des Lausitzer Platzes gesammelt und dort unter breiter und intensiver Bürgerbeteiligung gearbeitet hat. Sowohl in der ersten, sehr kurzen Planungsphase von sechs Wochen, in der die Planung im Groben fertig sein mußte, als auch in folgenden halben Jahr bei der Feinbearbeitung sind gute Kontakte zur Kirchengemeinde, Schule, Mietergruppe, Verein SO 36 und den Anwohnern gelaufen.

Allerdings ist eine Strasse wie die Waldemar größer und auch komplexer in das Verkehrsgefüge im Kiez eingebunden als der Lausitzer Platz.Sie ist mit 1,1 Kilometers eine ziemlich lange Strasse mit sehr unterschiedlichen Abschnitten (s. Plan). Und sie ist bekanntlich einer der Schleichwege, auf dem der Industrieverkehr von der Köpenicker durch den Kiez zum Moritzplatz fließt, um die stets volle Oranienstrasse zu umgehen. Wird dieser Schleichweg zugemacht, so gerät der Verkehr noch stärker auf die Mastenteuffel zwischen Walde und Skalitzer , wogegen sich die dortigen Anwohner wehren werden, mit Recht. Der Durchgangsverkehr müßte also noch weiter weg, über die Zeughofstrasse

15

Verkehrskonzept 1984-1986 - Maßnahmenkonzept Kreuzungen und Übergänge

Maßnahmenkonzept Umfeld Markthalle, 2014



Konzept

- Gehwegvorstreckungen
- Engstellen in den Abschnitten (5m)
- Baumscheiben mit Baumpflanzungen
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Tempo-20

Hinweise, Ideen und Initiativen der Bürgerschaft

LEBEN IN 36:
HANDELN STATT KLAGEN

- ✔ Strasse eng
- ✔ Autofahrer sind beim Parken Regelignoranten
- ✘ Wir sehen das auch, können aber nichts machen

Ja, Ja, es ist furchtbar, die Strasse ist so eng, unsere schönen Schilder werden ignoriert, aber was sollen wir tun, wir fühlen ja schon mit Euch.

Wir haben kein Interesse an wirkungslosen Maßnahmen !

Autoverkehr
Unsere Vorschlag war ein Konzept bei dem man jeden Punkt in der O-str. mit dem Auto/Lieferverkehr erreichen kann, aber nicht mehr aus jeder Richtung. Weitere Regelungen sind gar nicht erforderlich. So werden die Interessen der Gewerbetreibenden gewahrt und trotzdem eine höhere Sicherheit und geringere Belastungen (Lärm, Feinstaub, etc.) für alle erreicht. Dieses Konzept wird in vielen großen und kleineren Städten seit Jahren erfolgreich angewandt, führt zu einer Reduktion von überflüssigem Verkehr und motiviert zum „Umsteigen" auf BVG, Rad, etc. .

Strassenquerschnitt
Wenn der Rad- und öffentliche Verkehr in beide Richtungen fahren kann, ist das ebenfalls ein Gewinn an Sicherheit und die Strassenbreite ist für alle Verkehrsteilnehmer ausreichend. Wie anders als mit unserem Vorschlag soll der der Mindestsicherheitsabstand zu Fahrrädern von 150 – 200 cm erreicht werden, wie der BVG- und Radverkehr flüssiger gestaltet werden.

Sicherheit
- Ein wichtiger Sicherheitsindikator ist, inwieweit die Strasse auch von Kindern, Schulkindern, Familien, Älteren, etc. mit Räder genutzt wird. Die vorgelagerte Entscheidung jedes Einzelnen ist- trau ich mich auf Strasse, schiebe oder fahre ich auf dem Bürgersteig oder ist das alles zu riskant. Die Folge ist, ich fahre Auto, statt Rad oder BVG oder ich belästige & gefährde die Fußgänger, Kinderwagen, etc. . Sicherheit wird auch nur durch höheren Kontrolldruck (Ordungsamt/Polizei) erzeugt.

Denkblokaden
Nur aus den faktischen Unfällen einen Sicherheitsstandard abzuleiten wie das die Berliner Polizei macht, ist Trump, Trump, Trump! Die Methodik der VLB und der Polizei ist so angelegt, das sie erst wenn eine Häufung von Unfällen eingetreten ist, anfangen sich damit zu beschäftigen. Dann bleiben sie in ihren Routinen stecken, werden ganz traurig und entwickeln keine Handlungsoptionen. So absurde Entscheidungen, wie, Tempo 30 vor der KITA aufzuheben sind die Folge.

Placebo
Tempo 30 ist nur eine Notlösung mit ganz geringer, nicht meßbarer Wirkung. Es reicht auch nicht nur in der Oranienstr. etwas zu ändern, ohne den Einbezug der Adalbert-/ Waldemar-und Mariannenstr. , sowie der Manteuffelstr. . Wir regen an dort Messungen (Emissionen , Sicherheit) zu machen, sozusagen proaktiv von der Verwaltung, als Lebenszeichen!

Kontakt:
Bernd Steinmeyer, Oranienstr.13 10999 Berlin

Tempo 30 – Statement der Gruppe Gewerbetreibende in der Oranienstr.

Verkehrliche Situation und mögliche Maßnahmen

Wir, eine **Gruppe von Gewerbetreibenden**, die schon Jahrzehnte in der Oranienstr. **Handel, Handwerk, Dienstleistungen und Gastronomie** finden es überfällig, die Situation in dieser Strasse zu verändern. Wir hängen zu einem großen Teil davon a Kunden und Lieferanten sicher und einfach erreichen. Lokale Ökonomie braucht w Rahmenbedingungen wie Liefersicherheit und sichere Aufenthaltsqualität im Quart Dies ist auch deshalb wichtig, da wir in vielen Bereichen mit den überörtlichen Ang commerce im Wettbewerb stehen und für die Attraktivität unseres Angebotes kämpf

Die viel gescholtenen Touristen sorgen bei vielen Betriebe für Umsatz und Arbeitsm uch für die geringer qualifizierten Bewohner.

olgende Überlegungen

handelt sich bei den Gewerbebetrieben um kleinere und mittlere Betriebe, die in d Erdgeschosszone angesiedelt sind. Ab dem 1. OG befinden sich in den Häusern W wenig Gewerberäume.
Zulieferung ist kleinteilig, von uns zeitlich nicht zu beeinflussen und erfolgt häuf Tag.

Kunden kommen zu Fuß oder mit dem Rad, weniger mit dem Auto. Letztlich ste ienstr. trotz der vielen Touristen ein gut gemischtes und funktionierendes Altbauqu

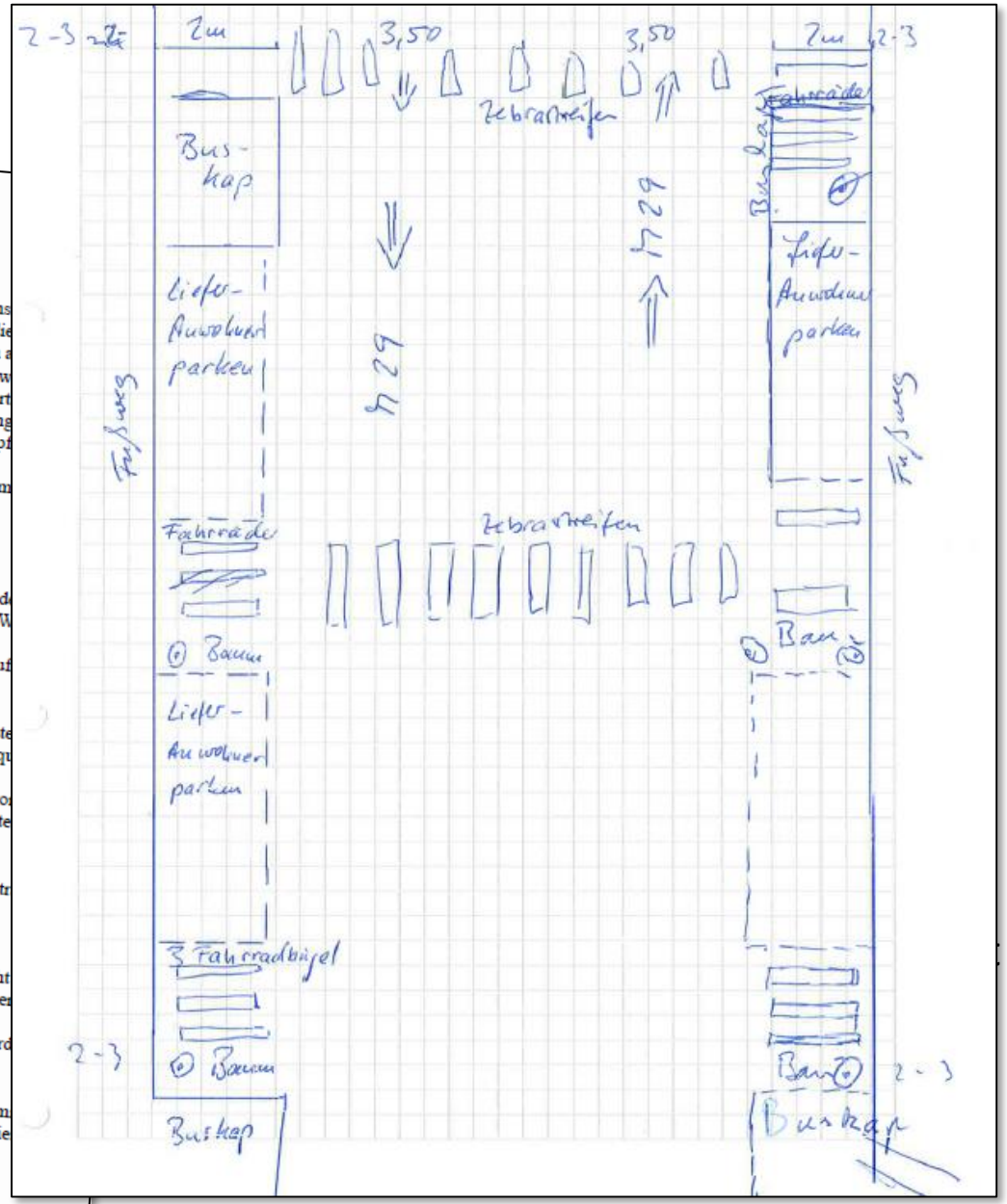
inger haben auf den zu schmalen Gehwegen oft zu wenig Platz, da diese auch vo t werden, die dem Fahrweg aus Sicherheitsgründen ausweichen. An den Bushalte aos dann komplett.

en den Ampeln an den Kreuzungen haben Fußgänger keine Chance sicher die Str

er **Hölle Oranienstr.** – dazu ist bereits viel berichtet wurden. Es gab einige tionen wie sit ins, die auf die extrem gefährliche Situation aufmerksam gemacht und Abends wird die Strasse von vielen „Pulks" stadtein – und stadtauswärts ge ist, dass Eltern mit Kindern die Straße fast vollständig meiden.
riketagen der „Digitalen" arbeiten Viele, die Rad fahren und radbasierte Lieferd nehmen.

en den Geschwindigkeitsüberschreitungen, Parken in 2. Reihe, Slalomfahren m erkehr, regelwidriges Dauerparken, Wenden in die Gegenfahrbahn und Imponie ndem Motor wird die gesamte STVO hier ignoriert. Das ist ein Cocktail von Gefahren und unzumutbaren Umweltbelastungen für alle Beteiligten.

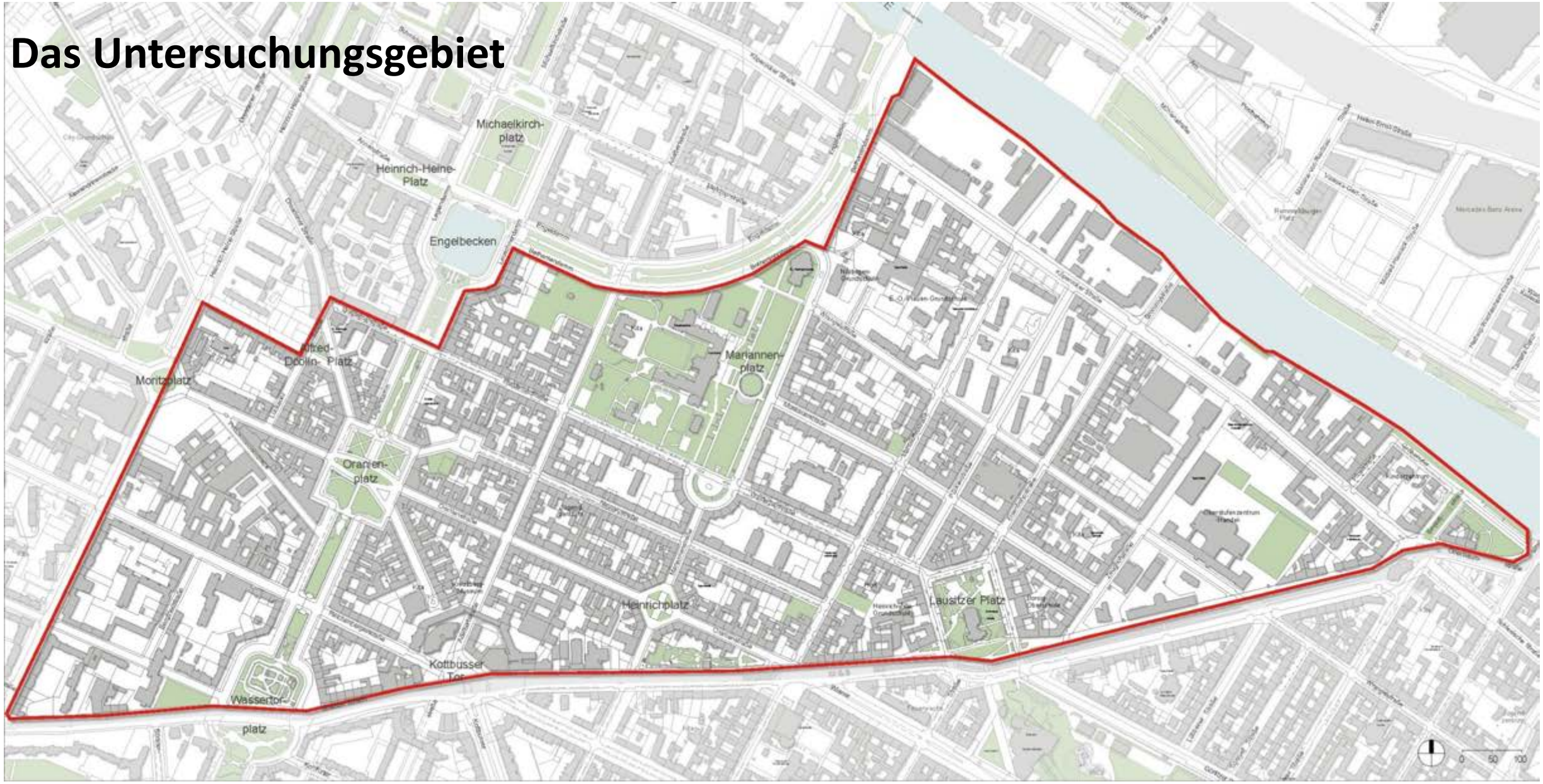
nen oft nicht durch, lassen die Fahrgäste nicht an den Gehwegen, sondern in der 2. Reihe auf der Strasse aussteigen und setzen sie dadurch zusätzlichen Gefahren aus. Besonders



Top 2

Integriertes Verkehrskonzept: Aufgabenstellung, Ziele, Projektablauf, Beteiligung

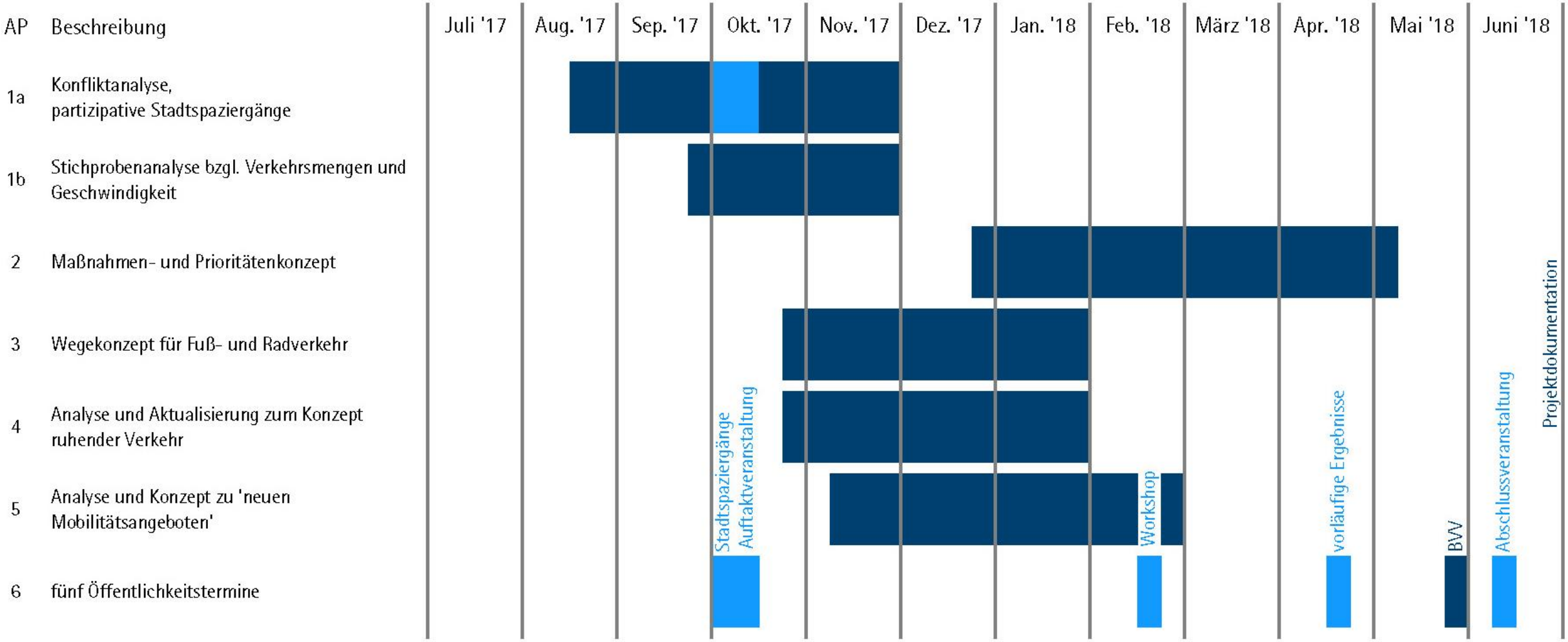
Das Untersuchungsgebiet



Aufgabenstellung

- Darstellung der verkehrlichen **Rahmenbedingungen**
- Intensive **Einbindung** der interessierten Öffentlichkeit / Bewohnerschaft
- Herausarbeiten von **Problemlagen und Konflikte**n
- Aufzeigen von **Spielräume**n / **Lösungsansätze**n zur Erneuerung und Umgestaltung von Straßenräumen und zur Beseitigung von Konfliktlagen
- Entwicklung von konkreten einzelnen **Maßnahme-Empfehlungen**

Ziele für die verkehrliche Entwicklung der Luisenstadt

- Erhöhung der **Verkehrssicherheit**
- Herstellung umfassender **Barrierefreiheit**
- **Funktion**ale Aufwertung des öffentlichen **Stadtraum**s
- Erhöhung **Aufenthaltsqualität** auf Straßen und Plätzen
- Bessere **Vernetzung** von **Grün- und Freiräume**n sowie Stadtplätzen
- **Qualifizierung** und **Attraktivierung** der **Wegenetze** und Verkehrsbedingungen für **Fuß- und Radverkehr**
- **Beschleunigung** des öffentlichen **Personennahverkehr**s und **Attraktivierung** der **Haltestellen**
- Unterstützung **gewerblicher Verkehrsbedürfnisse**
- **Reduzierung** des **Kfz-Verkehr**s, insb. **Verdrängung** von **Kfz-Durchgangsverkehr**

Projektablauf, methodische Struktur und Beteiligungsmöglichkeiten