

**3. Termin Gremium Oranienstraße 09.12.2020, 17.30-20.00 Uhr,
Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Yorckstr. 4-11, Mensa 10. OG**

Protokoll

Teilnehmer*innen

Felix Weisbrich | BA, Amtsleitung Straßen- und Grünflächen
Olaf Rabe, Marvin Hilpert | BA, Fachbereich Straßen
Holger Hagemann, Thomas Bluhm | IPO Unternehmensgruppe
Rolf Krause | ASPHALTA/IB Abraham
Marion Schuchardt, Mari Pape | STATTB AU

Mitglieder des Gremiums: Karl-Heinz Ludewig, Hans-Jürgen Wrobel, Christian Braeger, Marina Nowak, Henrik Uhlenbrock, Ulrike Ehrlichmann, Angelika Staudinger, Hülya Kilic, Günter Kühling
2 Gäste: Gertrud Trisolini, Norbert Rheinländer

Alle Teilnehmenden haben sich im Vorfeld bereit erklärt, die Veranstaltung - trotz der pandemiebedingt zugespitzten Situation - als persönliches Zusammentreffen durchzuführen.

Begrüßung und Vorstellung

- Mari Pape begrüßt die Anwesenden, stellt die Tagesordnung vor und fasst die bisherigen Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens zum Umbau der Oranienstraße zusammen.
- Felix Weisbrich begrüßt die Anwesenden und erläutert die geplante Vorgehensweise in Hinblick auf die zwei Umsetzungsstufen der Planung.
 - Stufe 1: Bauliche Umsetzung von Variante 1
 - Stufe 2: Umsetzung von Durchfahrtssperren, Einfahrtbeschränkungen etc. laut Variante 3
- Marvin Hilpert erläutert, dass der dargestellte Stand noch mit dem Landesdenkmalamt abgestimmt werden muss. *Nachtrag: Dies wird am 20.01.21 erfolgen*
- Olaf Rabe erläutert, dass Ziel der Stufe 2 die Raushaltung des Durchgangsverkehrs aus dem Gebiet ist. Wenn Stufe 2 umgesetzt werden soll bedarf es im Vorfeld einer verkehrlichen Untersuchung, um u. A. die Auswirkungen auf das Nebennetz zu untersuchen. Zur Umsetzung von Stufe 2 könnte in einem ersten Schritt eine Beschilderung erfolgen, wenn diese nicht befolgt wird sollte in einem zweiten Schritt über technische Lösungen nachgedacht werden (ggf. Senkpoller). Das grundsätzliche Ziel ist die Reduktion des Verkehrs in der Oranienstraße.

Input Planungsbüro

- Herr Bluhm stellt anhand der ausgedruckten Pläne den aktuellen Planungsstand dar. Verständnisfragen werden direkt beantwortet.

Diskussion im Plenum

Im Folgenden werden alle Beiträge den Personen zugeordnet aufgeführt:

- Gertrud Trisolini: **Keine Car-Sharing-Angebote** am Heinrichplatz, der Platz ist schon voll genug.
- Thomas Bluhm: Die **Grünelemente** müssen von Anwohnenden und Gewerbetreibenden gewässert werden.

- Felix Weisbrich: U.A. bei solchen Elementen ist zukünftig eine **Regenwasserbewirtschaftung** im Bezirk vorgesehen (z.B. durch Rigolen)
- Hülya Kilic: Was passiert, wenn **rettungsfahrzeuge** aufgrund von Stau nicht durchkommen? Rettungsfahrzeuge können theoretisch auch auf dem Bord fahren, wenn auf der Fahrbahn kein Durchkommen ist.
- Gertrud Trisolini: Für das reibungslose Durchkommen von Rettungsfahrzeugen müsste auch die Adalbertstraße auf dem Abschnitt Waldemarstraße bis Kottbusser Tor von parkenden Kfz befreit werden.
- Hans-Jürgen Wrobel: Ist grundsätzlich für Buskaps, sieht sie aber in der aktuellen verkehrlichen Situation als problematisch an (insb. für Radfahrende). Wenn Stufe 2 umgesetzt wird, kann er sich die Kaps sehr gut vorstellen. Er befürwortet deren bauliche Umsetzung nur, wenn definitiv oder bestenfalls zeitgleich die Stufe 2 umgesetzt wird.
- Günther Kühling: Worin besteht der **Mehrwert für Radfahrende** bei der Planung:
- Felix Weisbrich: Für Radverkehrsanlagen fehlt der Platz. Vorteile: keine Dooring-Problematik, bessere Sicht und weniger Verkehr.
- Marion Schuchardt: Bestünde die Möglichkeit, die **Kreuzungsbereiche erst in Stufe 2 umzubauen**?
- Felix Weisbrich: Diese Vorgehensweise ist nicht umsetzbar, da überkomplex.
- Hans-Jürgen Wrobel: Ein **flüssiger Busverkehr** muss vorab geregelt werden. Z.B an der Kreuzung Adalbertstraße könnte das Kap vom Kreuzungsbereich abgerückt werden. Am Heinrichplatz wäre eine Busbucht denkbar.
- Norbert Rheinländer: Die **Fahrbahnfläche bei der Einfahrt Prinzessinnenstraße** sollte verringert werden. Die **Fahrbahnbreite in der Mariannenstraße** sollte reduziert werden. Die Car-Sharing-Plätze am Heinrichplatz sollten rausgenommen werden. Woher kommen die Maße für die Eckrundungen?
- Thomas Bluhm: Die großen **Schleppkurven** sind wegen maximal anzunehmender Fahrzeugabmessungen notwendig.
- Olaf Rabe: Die Ansiedlung von Car-Sharing-Angeboten am Heinrichplatz sollte u. A. dem Anwohnerwunsch nach **keiner Erhöhung der Aufenthaltsqualität** am Platz nachkommen.
- Norbert Rheinländer: Die **Nextbike-Stationen** sollten auf der Fahrbahn positioniert werden.
- Olaf Rabe: neue Stationen sollten auf der Fahrbahn errichtet werden, die Umsetzung der bestehenden Stationen ist möglich.
- Ulrike Ehrlichmann: Die 5 m breiten **Querungshilfen** sollten folgendermaßen aufgeteilt werden: 3 m für Mobilitätseingeschränkte, 2m für Seheingeschränkte.
- Angelika Staudinger: Viele Wünsche der Kinder und Jugendlichen wurden umgesetzt. **Car-Sharing-Stationen** sollten lieber an Anlaufstellen, wie in der Skalitzer Straße oder an BVG-Stationen, umgesetzt werden.
- Olaf-Rabe: Vielleicht ist doch die Umsetzung von **anderen neuen Mobilitätsangeboten**, jenseits von Carsharing, am Heinrichplatz sinnvoll.
- Thomas Bluhm: die **detaillierte Gestaltung des Heinrichplatzes** erfolgt in der nächsten Stufe voraussichtlich durch, auf Freiraumgestaltung spezialisierte, Mitarbeiter*innen von IPO.
- Gertrud Trisolini: In einer anderen Runde kam die Idee auf die Erdgeschosszone des Neubaus Skalitzer Ecke Mariannenstraße als **Lastenrad-Standort** für Zulieferung auf der letzten Meile zu nutzen.
- Marina Nowak: Die muss mit dem Eigentümer abgestimmt werden. Dazu kann gerne Kontakt mit dem Stadtplanungsamt aufgenommen werden.
- Hans-Jürgen Wrobel: Der Anschluss zur **Radverkehrsanlage am Moritzplatz** fehlt bisher. Es bedarf einer Abstimmung zu den **Betriebshaltstellen** am Oranienplatz. Die Schleppkurven im Bereich der Haltstellen scheinen ausreichend, sollten aber noch einmal kontrolliert werden.
- Angelika Staudinger: Aufgrund der verkehrlichen Situation ist die Straße derzeit für Passanten und Einkaufende **sehr unattraktiv**.
- Günther Kühling: Wie wird verhindert, dass **in den Ladezonen PKW's parken**?

- Marvin Hilpert: Mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung wird es zum Zeitpunkt der Umsetzung der Maßnahme **mehr Kontrollen** geben.
- Gesamtes Gremium: die **Umsetzung der Stufe 2** muss von Anfang an gesichert sein, bestenfalls zeitgleiche Realisierung mit baulicher Umsetzung von Stufe 1.
- Felix Weisbrich: Wenn dies der einvernehmliche Wunsch ist, kann auch die Zielsetzung verfolgt werden, die **bauliche Umsetzung sowie die Beschränkung des Durchgangsverkehrs synchron umzusetzen**. Die verkehrlichen Untersuchungen zur Herabstufung der Straße sind jedoch komplex und daher zeitintensiv. Die politische Machbarkeit ist bereits geklärt, jedoch ist benannte Untersuchung Voraussetzung. Das dann erarbeitete Gutachten wird die Bedingungen zur Sperrung der Oranienstraße formulieren.
- *Nachtrag von Dirk von Schneidmesser per E-Mail:*
Im Großen und Ganzen sind wir sehr enttäuscht von den vorliegenden Planungen. In dem Partizipationsverfahren wurde eindeutig, dass eine Verbesserung der Situation für den Rad- und Fußverkehr ein Hauptziel der Umgestaltung der Oranienstraße werden. Dies findet sich in den Plänen nicht wieder bzw. in einem kaum bemerkbaren Ausmaß. Weder sind Radverkehrsanlagen noch wirkliche Fußwegverbreiterungen zu erkennen. Eine Verbesserung für den Fußverkehr bedarf mehr als einzelne Fußwegvorstreckungen. Das Berliner Mobilitätsgesetz verlangt Radverkehrsanlagen für den fließenden Radverkehr, diese sind in den Plänen vorhanden.
Die Planungen zeigen im Wesentlichen eine Aufrechterhaltung des Status-quo, mit einzelnen kleinen Veränderungen, aber keine grundsätzliche Verbesserung. Es bräuchte mehr Platz und Sicherheit für den nicht-motorisierten Verkehr, oder zumindest modale Filter, die eine gleichberechtigte und sichere Nutzung durch Radfahrende und zu Fuß Gehende ermöglicht. Daher lehnen wir die Übernahme der Planungen so, wie sie jetzt vorliegen, ab.
Das Netzwerk Fahrradfreundliches Friedrichshain-Kreuzberg und Changing Cities begrüßen, dass keine Autolagerflächen vorgesehen sind. Wir merken dabei an, dass in dem Ist-Zustand fast keine Autolagerflächen vorhanden sind, diese Flächen aber trotzdem zum Lagern von privaten Fahrzeugen genutzt werden. Da das Ordnungsamt und die Polizei diese Gefährliche Verhaltensmuster aktuell nicht verhindert, gehen wir davon aus, dass diese sogenannte "Mehrzweckstreifen" für solches weiter genutzt werden, und sehen in dem Konzept nichts, was dies entgegenwirkt, außer dort wo Bäume oder Radabstellflächen vorgesehen sind.
- *Anmerkung von Hans-Jürgen Wrobel zum Nachtrag von Dirk von Schneidmesser:*
*Natürlich ist die Planung nicht optimal, aber es scheint als Kompromiss das Beste zu sein, was bei dem vorhandenen Platz (ohne langwierige, kostenintensive Querschnittsveränderungen) für den **Umweltverbund** machbar wäre. Die Unzufriedenheit bezieht sich augenscheinlich nur darauf, dass die Belange des Rad- und Fußverkehrs seiner Ansicht nach nicht genügend berücksichtigt wurden. Dabei wird aber vergessen, dass der ÖPNV zum Umweltverbund zählt und das Mobilitätsgesetz §33 eindeutig besagt, dass: „Dauerhafte Eingriffe und Veränderungen der Straßenverkehrsinfrastruktur grundsätzlich keine Verschlechterung der verkehrlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen für den ÖPNV herbeiführen sollen.“ Rad- Fuß und ÖPNV sind hier als gleichberechtigte Partner zu sehen.*
- *Nachtrag von Levin Liebig per E-Mail:*
ich finde es interessant, dass für den Heinrichplatz nun doch größere bauliche Änderungen geplant sind. Insbesondere da die Mariannenstraße nun eine Fahrradstraße ist, für die neben Radfahrenden nur Anliegerverkehr erlaubt ist, begrüße ich die Wegnahme der Abkürzungen von der O-Straße zur Mariannenstraße. Auch die Verengung der Fahrbahn (Mariannenstraße) am Heinrichplatz nimmt Tempo aus dem Verkehr. Hinweisen möchte ich noch, dass bei den neuen Standorten für die Fahrradbügel, der Fußverkehr berücksichtigt wird. Aktuell ist der Platz ein Hindernisparcours für zu Fuß gehende. Auch eine Markierung von "aufgeweiteten Fahrradaufstellstreifen (ARAS)" auf der Mariannenstraße ist überlegenswert. Beispiele für ARAS gibt es nach meinem Wissen in Berlin an den Kreuzungen Caroline-Michaelis-Straße/Julie-Wolfthorn-Straße und Kastanienallee/Schwedter Straße in Mitte. Kritisch sehe ich die überdimensionierten Kurvenradien an den Kreuzungen. An der Prinzessinnenstraße entsteht eine große Lücke, die von zu Fuß gehenden überbrückt wird. An der Skalitzer Straße biegen kaum KFZ rechts ab.

Unklar für mich bleibt der Trenn-/Multifunktionsstreifen in der Oranienstraße. Inwiefern handelt es sich hierbei nicht um einen Parkstreifen für KFZ? Da aktuell die Oranienstraße fast auf der gesamten Länge des Planungsbereichs illegal zugeparkt wird (Halteverbot / Lieferzone / Ein- und Aussteigen) bin ich wenig optimistisch, dass es sich nach dem Umbau ändern wird. Netto wird nach aktuellem Planungsstand die Menge an Lieferzonen deutlich verringert. Der Lieferverkehr muss also weiterhin in der zweiten Reihe stehen und den Bus- und Radverkehr behindern. Hier auf die Polizei und das Ordnungsamt zu verweisen halte ich für schwierig.

Ggfs. sollte im Abschnitt Adalbertstraße-Heinrichplatz zusätzlich eine weitere Lieferzone eingerichtet werden.

Zuletzt möchte ich den Wegfall des Pseudo-Radstreifens begrüßen. Mischverkehr ist leider auch nicht das goldene vom Ei, jedoch wird der Radverkehr nun nicht mehr in die Türzone gezwungen. Im Hinblick auf die Eröffnung des Radschnellwegs "Y-Trasse" ist jedoch von einem wesentlich höheren Radverkehrsaufkommen durch die Oranienstraße zu rechnen. Den Abschnitt Adalbertstraße-Skalitzer Straße für den KFZ-Durchgangsverkehr zu sperren könnte eine Netzwerkbildung (Fahrradstraße Mariannenstraße <-> Y-Trasse) ermöglichen und den gesamt KFZ-Durchgangsverkehr in der Oranienstraße reduzieren.

Ausblick

- Das Planungsbüro wird sich bilateral mit der BVG und Ulrike Ehrlichmann zu Detailfragen abstimmen.
- Die Veranstaltung für Gewerbetreibende findet am 20.01.21 statt. *Nachtrag: Wurde aufgrund einer anzunehmenden Verlängerung des Lockdowns auf den 11.02.21 verschoben.*
- Die Veröffentlichung der finalen Entwurfsplanung wird voraussichtlich im Februar 2021 als Erklär-Film auf mein.berlin.de erfolgen.
- Die Erstellung der Bauplanungsunterlage und die Beantragung der Fördermittel wird im weiteren Verlauf 2021 erfolgen.
- Parallel wird die Planung u.A. im Zug der Abstimmung mit Denkmalbehörde und SenUVK vertieft werden.

Anhang: Teilnehmenden-Liste

STATTTBAU, 19.01.2020, Mari Pape