



Machbarkeitsuntersuchung Verkehrswende Wrangelkiez

Ergebnisbericht / Dokumentation

Stand 01/2022



Machbarkeitsuntersuchung

Verkehrswende Wrangelkiez

Ergebnisbericht / Dokumentation

01/2022

Im Auftrag des



Bezirkamtes Friedrichshain-Kreuzberg

Abt. Familie, Personal, Diversity, Straßen- und Grünflächen
Straßen- und Grünflächenamt
Fachbereich Straßen
– SGA I D –
Yorckstraße 4 – 11
10965 Berlin

Bearbeitung

GRUPPE PLANWERK

GP Planwerk GmbH
Uhlandstraße 97
10715 Berlin
Tel. 030 – 88916390
Fax 030 – 88916391
mail@gruppeplanwerk.de
www.gruppeplanwerk.de

Projektleitung
Siegfried Reibetanz
Annette Hartfiel

Mitarbeit
Antonia Freudenberg



HOFFMANN LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH

Freiheit 6
13597 Berlin
Tel. 030 – 8872767-0
Fax 030 – 8872767-99

www.hoffmann-leichter.de

Projektleitung
Siegmar Gumz
Marian Knapschinsky

Mitarbeit
Pinar Tatlikazan

INHALT

1.	Anlass, Aufgabenstellung und Herangehensweise.....	1
1.1	Hintergrund, Aufgabenstellung und Zielsetzung.....	1
1.2	Schritte zur Verkehrswende	2
1.3	Lage, Rahmenbedingungen und Charakteristika des Wrangelkieses	3
1.4	Aktuelle verkehrliche Planungen im Umfeld	5
2.	Konzeptentwicklung im Planungsverfahren: Prozess, Methodik und Partizipation	8
2.1	Beteiligungsbausteine und wesentliche Ergebnisse.....	8
2.1.1	Gespräche mit den Initiativen.....	8
2.1.2	Gewerbebefragung	8
2.1.3	Haushaltsbefragung.....	9
2.1.4	Info- und Dialogstand.....	10
2.1.5	Online-Dialog: Was bedeutet Verkehrswende für Sie?	10
2.1.6	Workshop-Verfahren.....	11
2.2	Verfahrensbegleitende Öffentlichkeitsarbeit.....	13
3.	Exkurs – Best Practice: Ottensen macht Platz	13
4.	Wesentliche Ergebnisse der Bestandsanalyse.....	15
4.1	Städtebauliche und verkehrliche Bestandsanalyse	15
4.2	Zusammenfassung Konflikte, Problemlagen und Handlungserfordernisse	25
5.	Entwicklungsziele für die 1. Stufe der Verkehrswende	29
6.	Konzept - Lösungsvorschläge und Maßnahmen	30
6.1	Umsetzung der Verkehrsberuhigung im Gesamtquartier	30
6.2	Straßenräume neu denken.....	34
6.3	Lösungen für den Rad- und Lieferverkehr.....	36
6.4	Lösungen für räumliche Handlungsschwerpunkte.....	37
6.4.1	Neuordnung Wrangelstraße.....	37
6.4.2	Neuordnung Falckensteinstraße	40
6.4.3	Neuordnung Heckmannufer	43
6.4.4	Görlitzer Straße – Fahrradstraße mit Umgestaltungsoptionen.....	45
6.5	Weitere begleitende Maßnahmen	47
6.6	Maßnahmenplan und Handlungsprogramm	48
7.	Ausblick	49
	Anlagen.....	50

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Übersicht Phasen zur Umsetzung der Verkehrswende im Wrangelkiez	2
Abb. 2: Untersuchungsgebiet	3
Abb. 3: Geplante Y-Trasse - Von Adlershof nach Neukölln und Kreuzberg	6
Abb. 4: Info- und Dialogstand am 06.10.2020	10
Abb. 5: Zusammenfassung Ergebnis der Online-Beteiligung März 2021	11
Abb. 6: 1. Workshop (l) und 2. Workshop (r)	12
Abb. 7: Geladener Teilnehmerkreis 2. Workshop	12
Abb. 8: Übersicht Zielorte im Wrangelkiez und im Umfeld des Wrangelkieses	15
Abb. 9: Fahrradrouthenetz	17
Abb. 10: Fußgängeraufkommen an ausgewählten Straßenkreuzungen Spitzenstunde Nachmittag	18
Abb. 11: Kfz- und Radverkehrsaufkommen auf der Fahrbahn an ausgewählten Knotenpunkten in der Spitzenstunde am Nachmittag	19
Abb. 12: Werktägliches Kfz- und Radverkehrsaufkommen	20
Abb. 13: Überfüllte Radabstellanlagen in den Falckensteinstraße, Radabstellanlagen Görlicher Straße	21
Abb. 14: Unfallanalyse Unfälle mit Personenschaden und schwere Unfallhäufungsstellen Dreijahreskarte (3-JK), 2016 – 2018	22
Abb. 15: Flächenversiegelung	23
Abb. 16: Jahresmittel der Tage mit Wärmebelastung zwischen 2021 -2050	24
Abb. 17: Jahresmittel der Tage mit Wärmebelastung zwischen 2071-2100	24
Abb. 18: Defizite und Mängel im Wrangelkiez in Fotos (Beispiele)	26
Abb. 19: Konfliktplan	28
Abb. 20: Stufenweise Umsetzung von Maßnahmen	30
Abb. 21: Vorschlag zur Umgestaltung und Qualifizierung der Diagonalsperren	31
Abb. 22: Vorschlag für die Verkehrsführung im Wrangelkiez	33
Abb. 23: Qualifizierung der Kreuzungsbereiche am Beispiel Cuvry- / Schlesische Straße	35
Abb. 24: Beispiel Fahrradboxen und Bügel im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf	37
Abb. 25: Wrangelstraße - Bestandssituation	38
Abb. 26: Neuordnungsvorschlag Wrangelstraße	39
Abb. 27: Falckensteinstraße - Bestandssituation	40
Abb. 28: Gestaltungsvorschläge für die Aufmerksamkeitsfelder (Testfelder)	41
Abb. 29: Langfristige Perspektive der Falckensteinstraße – mit zweigleisiger Straßenbahn und Radwegen	42

Abb. 30: Heckmannufer Bestandsituation	43
Abb. 31: Heckmannufer Variante 1 und Variante 2 – skizzenhafter Schnitt und Draufsicht	44
Abb. 32: Görlitzer Straße Bestandsituation und Planung Fahrradstraße	45
Abb. 33: Nutzungsmöglichkeiten für den Multifunktionsstreifen	46
Abb. 34: Maßnahmenplan	48

1. Anlass, Aufgabenstellung und Herangehensweise

1.1 Hintergrund, Aufgabenstellung und Zielsetzung

Eine nachhaltige verkehrliche Entwicklung ist mit Blick auf eine Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität sowie der Handlungserfordernis für den Klimaschutz schon seit Längerem ein zentrales Stadtentwicklungsthema.

Auch für zahlreiche Bewohner:innen des Innenstadtquartiers „Wrangelkiez“ im Berliner Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg spielen das Sicherstellen der Mobilitätsbedürfnisse, die Organisation des Verkehrs, sowie die Gestaltung und Nutzbarkeit des Straßenraums eine wichtige Rolle für eine positive Quartiersentwicklung. Der Kiez ist geprägt durch stark verdichtete, gründerzeitliche Bebauungsstrukturen, eine hohe Bevölkerungsdichte und eine urbane und lebendige Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten, Handel und Gastronomie, die auch viele Besucher:innen und Tourist:innen anzieht. Gleichzeitig gibt es erhebliche funktionale, verkehrliche und gestalterische Defizite im öffentlichen Raum, der zudem räumlich begrenzt einem starken Nutzungsdruck unterliegt.

Vor diesem Hintergrund hat das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg mit Unterstützung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz im Jahr 2019 die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie unter dem Titel „Verkehrswende Wrangelkiez“ beauftragt, die unter aktiver Einbindung der Bewohnerschaft, der Gewerbetreibenden sowie der Vor-Ort-Akteure Chancen und Möglichkeiten der Umsetzung einer **zukunftsorientierten Verkehrswende im Quartier** untersuchen soll.

Im Rahmen der Aufgabenstellung des Bezirks wurden für die verkehrliche Entwicklung des Wrangelkieses die folgenden Zielsetzungen formuliert, die es galt, im Zuge des Prozesses weiter auszuformulieren:

- Steigerung der Lebensqualität,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Qualifizierung der Fahrradinfrastruktur und der Bedingungen für den Fußverkehr,
- Aufwertung des öffentlichen Raums,
- Lösungen für den Lieferverkehr, insbesondere in der Wrangelstraße,
- Verbesserung der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und
- deutliche Reduzierung des Durchgangs- bzw. Kfz-Verkehrs.

Der Fokus der Machbarkeitsstudie lag dementsprechend auf dem Ausbau der Infrastruktur für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV), auf der Lösungsfindung für innovative, klimaneutrale Formen für den lokalen Wirtschaftsverkehr und auf der Förderung aneignungs-, aufenthalts- und gemeinwohlorientierter Nutzungen der öffentlichen Straßenräume, v.a. durch die Bewohner:innen.

Angesichts der zwingend erforderlichen Reduzierung von klimaschädlichem CO₂, insbesondere im Kfz-Verkehr, kann das Projekt „Verkehrswende Wrangelkiez“ in der aktuellen gesellschaftlichen Debatte um Maßnahmen für Klimaschutz und Klimaanpassung eine besondere Initialwirkung entfalten, v.a. auch durch die bereits bestehende breite Unterstützung und das Engagement verschiedener Initiativen im Stadtteil und das große öffentliche Interesse an dem Vorhaben.

Dabei sind die Problemstellungen im städtebaulichen, funktionalen, verkehrlichen, logistischen und rechtlichen Zusammenhang komplex. Zudem sind die Interessenlagen und Entwicklungsvorstellungen von Betroffenen und Akteuren zu der Begrifflichkeit „Verkehrswende“ sehr unterschiedlich und die „Fronten“ im Spannungsfeld zwischen der Schaffung eines autofreien Quartiers und dem Erhalt des Status Quo sowie der Befürchtung vor weiterer Gentrifizierung zum Teil verhärtet.

Die Machbarkeitsstudie ist daher als ein erster Schritt zu verstehen, um gemeinsam mit den Betroffenen und Akteuren vor Ort Art und Umfang erster Maßnahmen auf dem Weg zur Verkehrswende auszuloten. Hierfür wurden, auf Basis einer vertiefenden verkehrlichen und städtebaulichen Bestandsanalyse und -bewertung sowie einer umfangreichen Beteiligung von Bewohnerschaft, Gewerbetreibenden und Initiativen, Konzepte und Maßnahmen für die Einleitung einer Verkehrswende im Rahmen eines Workshopverfahrens gemeinsam erarbeitet, erörtert und abgestimmt.

1.2 Schritte zur Verkehrswende

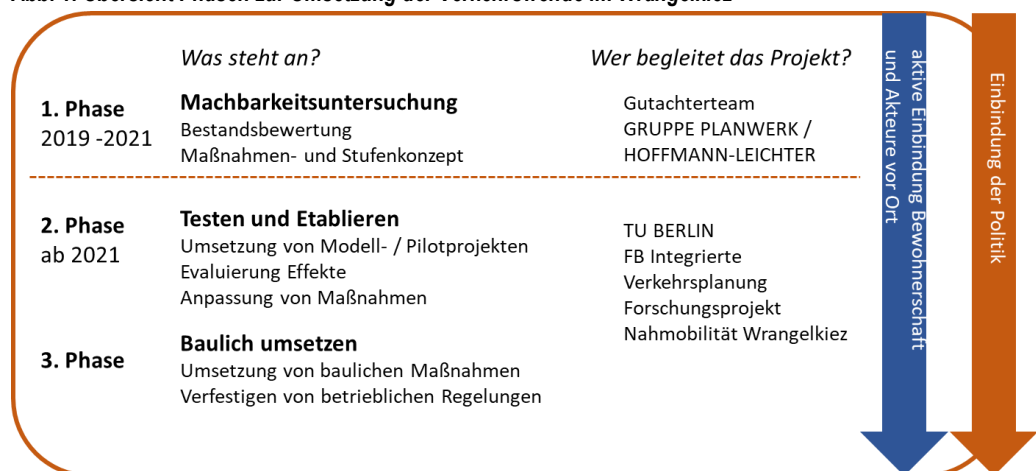
Die Machbarkeitsstudie soll ein erster Schritt zur sukzessiven Umsetzung der Verkehrswende im Wrangelkiez sein (Phase 1). Im Rahmen der Studie werden gutachterliche Empfehlungen und Vorschläge für stufenweise umzusetzende Maßnahmen auf Grundlage der Bestandsanalyse und der Ergebnisse der Beteiligung erarbeitet.

In der 2. Phase sollen von diesen Vorschlägen ausgewählte modell- bzw. pilothafte Projekte und Maßnahmen umgesetzt und getestet werden. Diese Testphase wird durch den Fachbereich Integrierte Verkehrsplanung der Technischen Universität (TU) Berlin im Rahmen des durch den Bund geförderten Forschungsprojektes „Nahmobilität Wrangelkiez“ begleitet. Dabei sollen die Effekte der Maßnahmen untersucht und der Beteiligungs- und Mitwirkungsprozess der Bewohnerschaft, der Gewerbetreibenden sowie weiterer Akteure fortgesetzt und vertieft werden. Ziel ist es, Maßnahmen, die sich auf Grundlage bestimmter Zielkriterien bewährt haben, bedarfsbezogen anzupassen und zu etablieren.

In einer 3. Phase sollen dann größere bauliche Maßnahmen umgesetzt und zielführende betriebliche Regelungen verfestigt werden.

Auf Grund der Größe des Quartiers, der bestehenden funktionalen, baulichen und gestalterischen Defizite, dem zu erwartenden Umfang der Maßnahmen sowie der eingeschränkten finanziellen und personellen Ressourcen der Verwaltung ist davon auszugehen, dass sich der Transformationsprozess über einen längeren Zeitraum vollziehen wird. Da sich gerade im Bereich der Mobilität mit Blick auf Antriebstechniken, autonomes Fahren, Digitalisierung oder innovativen / neuartigen Nutzungsmodellen viele neue Entwicklungen abzeichnen, kann es keinen „festen“ zukünftigen Soll-Zustand für den Verkehr im Wrangelkiez geben. Maßnahmen sollten daher mit Blick auf sich verändernde Rahmenbedingungen stetig evaluiert werden und eine gewisse Flexibilität ermöglichen.

Abb. 1: Übersicht Phasen zur Umsetzung der Verkehrswende im Wrangelkiez



Darstellung GRUPPE PLANWERK

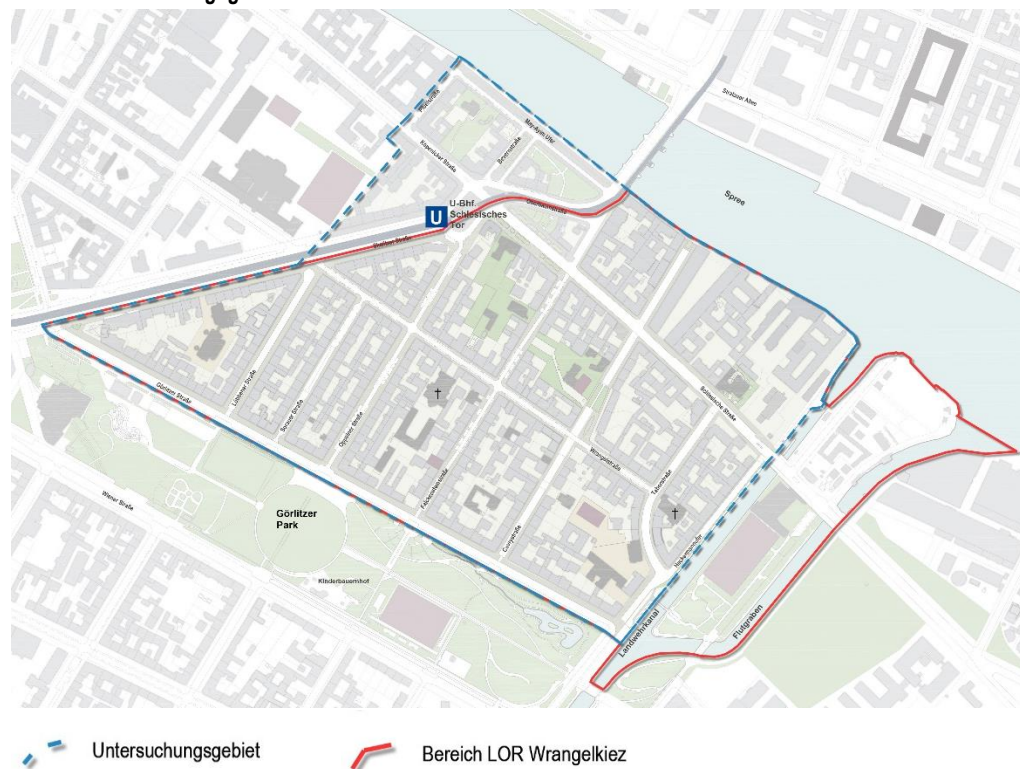
1.3 Lage, Rahmenbedingungen und Charakteristika des Wrangelkiezes

Der Wrangelkiez ist ein innerstädtisches Quartier im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg mit der Wrangelstraße als zentrale Quartiersachse, welches sich zwischen der Spree im Nordosten, dem Landwehrkanal im Südosten, dem Görlitzer Park im Südwesten und der Skalitzer Straße mit der Hochbahn im Norden erstreckt.

Durch seine zentrale Lage ist das Quartier verkehrlich hervorragend eingebunden. Darüber hinaus befinden sich im direkten Umfeld verschiedene Frei- und Parkanlagen (Görlitzer Park, Schlesischer Busch, Uferpromenade an der Spree).

Der Wrangelkiez ist durch überwiegend gründerzeitliche Bebauungsstrukturen und durch eine hohe Bebauungs- und Einwohnerdichte geprägt. Die typische Kreuzberger Mischung aus Wohnen und kleinteiligen Gewerbestrukturen, z.B. Werkstätten oder Gewerbehöfe in den Innenhöfen, ist weitestgehend erhalten geblieben. Nordöstlich der Schlesischen Straße sind vornehmlich gewerbliche Strukturen vorfindlich, die durch den im Umsetzung befindlichen Cuvry-Campus noch ergänzt werden. Zudem gibt es im Bereich der Wrangelstraße zumeist Inhaber-geführten Einzelhandel und u.a. entlang der Falckensteinstraße, der Schlesischen Straße, am Schlesischen Tor und der Görlitzer Straße zahlreiche Restaurants, Bars und Clubs, weswegen der Wrangelkiez auch als Szene- und Ausgeviertel sehr beliebt ist. Darüber hinaus befinden sich im Wrangelkiez und im direkten Umfeld zahlreiche soziale, kulturelle und bildungsbezogene Einrichtungen und Angebote.

Abb. 2: Untersuchungsgebiet



Darstellung GRUPPE PLANWERK

Im Jahr 2021 lebten knapp 11.000 Einwohner:innen im LOR Wrangelkiez.¹ Die Zahl ist gegenüber den Vorjahren leicht rückläufig. Das Durchschnittsalter liegt bei rd. 38 Jahren und ist damit

¹ LOR = „lebensweltlich orientierte Räume“ als räumliche Grundlage für Planung, Prognose und Beobachtung demographischer und sozialer Entwicklungen, Daten: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2021: Statistischer Bericht A | 16 – hj 1 / 21 (Potsdam)

deutlich geringer als der berlinweite Durchschnitt. Dieser liegt bei rd. 43 Jahren. Rund 51 Prozent der Einwohner:innen haben einen Migrationshintergrund (davon viele frühere türkische Zuwander:innen), über 33 % sind Ausländer:innen. Dies macht deutlich, dass der Wrangelkiez nicht nur ein junges, sondern auch ein multikulturelles Quartier ist.

Rd. 2.430 Kraftfahrzeuge waren 2021 im Quartier gemeldet. Davon waren rd. 1.900 Fahrzeuge Pkw und davon wiederum 1.700 Pkw in Privatbesitz.² Der Motorisierungsgrad liegt somit bei 176 Pkw je 1.000 EW. Damit ist der Motorisierungsgrad vergleichbar beispielsweise mit den Werten der ebenfalls innerstädtischen LOR Lausitzer Platz (189 Kfz/ 1.000 EW) und Boxhagener Platz (167 Kfz/ 1.000 EW) und zudem deutlich geringer als der Berliner Durchschnitt mit rund 330 Pkw je 1.000 EW. Trotzdem ist der Druck auf den vorhandenen, einschränkten Parkraum sehr stark und die Quartiersstraßen durch viele parkende Kfz und zugeparkte Einfahrten, Straßenkreuzungen und Querungen geprägt.

Die Quartiersstraßen sind größtenteils durch eine klare Straßenraumgliederung, teilräumlich mit Mischverkehrsflächencharakter (z.B. Cuvrystraße) sowie durch z.T. großkronigen Baumbestand geprägt.

Die öffentlichen Straßen, Plätze und Freianlagen im Kiez sind in die Jahre gekommen und weisen z.T. erhebliche Zustands- und Funktionsmängel auf, die durch sozialräumliche Problemlagen (Drogen- und Kriminalitätsprobleme, Obdachlose), mangelnde Pflege (Vermüllung und Verwahrlosung) und erheblichem Nutzungsdruck noch verschärft werden. Umfassende Maßnahmen zur Aufwertung des Wohnumfeldes und zur Verkehrsberuhigung wurden zuletzt in den 1980er Jahren im Rahmen der Stadterneuerung umgesetzt. Seitdem wurden lediglich kleinere Veränderungen vorgenommen, so z. B. die Einrichtung von Diagonalsperren in den Kreuzungsbereichen Wrangelstraße / Falckensteinstraße und Wrangelstraße / Cuvrystraße. Im Rahmen eines durch das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg initiierten Pilotprojektes sorgen sogenannte „Kiezhausmeister“ seit Mitte 2021 für Ordnung und Sauberkeit im öffentlichen Raum.

Hinweis: Die Problemlagen im Bereich des Görlitzer Parks im Zusammenhang mit der Drogenszene wirken sich erheblich auf die Wohn- und Lebensqualität im Wrangelkiez aus und führen, wie oben beschrieben, zu Vermüllung, Verwahrlosung und zu zunehmender Unsicherheit im öffentlichen Raum. Hinzu kommt ein enormer Nutzungsdruck auch mit Blick auf die hohe Zielortqualität für Besucher:innen und Tourist:innen und die damit einhergehende teilräumliche „Festivalsierung“ des öffentlichen Straßenraums bis tief hinein in die Abendstunden. Maßnahmen zur Lösung dieser Problemlagen, insbesondere mit Blick auf die Drogenkriminalität, sind nicht Gegenstand dieser Machbarkeitsuntersuchung. Der Bezirk arbeitet hier aktiv mit allen relevanten Akteur:innen (u.a. der Polizei, Sozialarbeiter:innen) zusammen, um die Situation zu verbessern und damit auch die öffentliche Räume für die Bewohner:innen wieder sicherer und nutzbar zu machen.

² : Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2021): Bestandsabzug aus dem Fahrzeugregister des Landesamtes für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO), Potsdam

1.4 Aktuelle verkehrliche Planungen im Umfeld

Die angestrebte verkehrliche Entwicklung bzw. Neuordnung im Wrangelkiez ist auch im Kontext einer Vielzahl von anderen in Planung bzw. Umsetzung befindlichen Maßnahmen zu betrachten. Diese werden im Folgenden unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf das Untersuchungsgebiet kurz beschrieben.

Verlängerung der Straßenbahnlinie M 10

Besonders relevant für den Charakter des Kiezes und für eine autoarme Erschließung ist die Planung der Verlängerung der Straßenbahnlinie M10, die künftig von der Turmstraße über die derzeitige Endstation am S- und U-Bahnhof Warschauer Straße durch Kreuzberg bis zum Hermannplatz in Neukölln führen soll. Die Planungen erfolgen auf Grundlage des Beschlusses der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) vom 13. April 2021 und sind zum aktuellen Stand noch nicht abgeschlossen (Vorplanung). Gemäß Pressemitteilung wird mit der momentan in Untersuchung befindlichen Vorzugsvariante der Streckenführung in gerader Linie über die Oberbaumbrücke, durch die Falckensteinstraße, durch den Görlitzer Park, über den Landwehrkanal entlang der Glogauer und Panierstraße bis zur Sonnenallee vorgesehen. Von dort soll sie in Richtung Hermannplatz abbiegen. Die Gesamtlänge der Strecke beträgt von der bisherigen Endhaltestelle an der Warschauer Straße bis zum Hermannplatz etwa 2,9 Kilometer.

Die planerisch zu bevorzugende Streckenvariante ist laut SenUVK nach intensiver Bürgerbeteiligung und sorgfältiger Abwägung der Alternativen bestimmt worden. Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke bis zum Hermannplatz wird frühestens im Jahr 2028 erwartet. Die Falckensteinstraße wird in diesem Zuge umfassend neugestaltet werden (siehe Kap. 6.4.2).

Radeschnellverbindung „Y-Trasse“

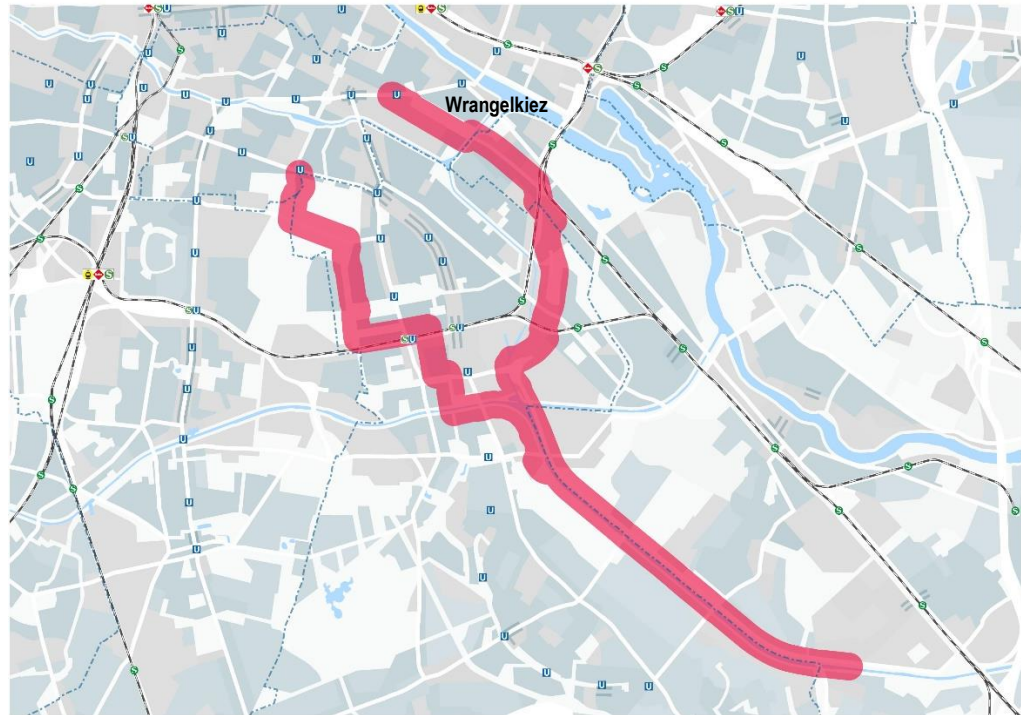
Des Weiteren soll das Untersuchungsgebiet künftig besser für den Radverkehr erschlossen werden. Die von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz geplante Radschnellverbindung „Y-Trasse“, deren Vorzugsvariante gemäß der im Jahr 2020 veröffentlichten Machbarkeitsuntersuchung³ im näheren Umfeld des Wrangelkieses über den Görlitzer Bahndamm (alternativ über die Kieffholzstraße), über eine ggf. neu zu bauende bzw. instandzusetzende Brücke über den Landwehrkanal und befahrbare Rampen hin zur Wiener Straße verläuft. Entlang der Wiener Straße soll der Radverkehr auf beidseitigen Radfahrstreifen bis zur Skalitzer Straße geführt werden.

Zwischen dem Görlitzer Ufer und der Skalitzer Straße wurde als weitere Variante die Führung als Fahrradstraße über die Görlitzer Straße betrachtet. Das vorhandene Kopfsteinpflaster müsste im Zuge der Radeschnellverbindung entfernt und die Straße asphaltiert werden. Wie auch in der Wiener Straße würden Parkplätze entfallen. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurde die Variante „Görlitzer Straße“ seitens des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg als Teil der Y-Trasse nicht präferiert. Unabhängig davon soll die Görlitzer Straße für den Radverkehr qualifiziert werden (siehe Kap. 6.4.4).

Die Führung durch den Görlitzer Park wurde aufgrund der zu erwartenden Konflikte mit Erholungssuchenden verworfen.

³ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2020): Machbarkeitsuntersuchung Radeschnellverbindung Y-Trasse (RSV Nr. 1).

Abb. 3: Geplante Y-Trasse - Von Adlershof nach Neukölln und Kreuzberg



Quelle: InfraVelo GrünBerlin, <https://www.infravelo.de/projekt/y-trasse/>

Schnellradweg unter dem U-Bahn-Viadukt

Das Projekt „Radbahn“⁴ möchte Berlins ersten (weitestgehend) überdachten Radweg realisieren. Fast neun Kilometer lang, soll die Radbahn in Zukunft vom Bahnhof Zoologischer Garten bis zur Warschauer Brücke führen. Weite Teile des Weges unter der Bahn können gemäß den Initiatoren:innen mit einfachen Mitteln als Radweg in Betrieb genommen werden. An anderen Stellen ist die Strecke von Bahnstationen, Straßenkreuzungen und anderen Hindernissen geprägt, wo individuelle Lösungen gefragt sind. Dies gilt auch für den Abschnitt, der zwischen der Oberbaumbrücke und dem U-Bahnhof Schlesisches Tor und damit in unmittelbarer Nähe des Wrangelkieses vorgesehen ist. Ob die Radbahn in Zukunft realisiert wird, ist unklar. Entlang der Gitschiner Straße und dem Landwehrkanal beispielsweise wurden – der Radbahn widersprechend – Radfahrstreifen am Fahrbahnrand implementiert oder geplant.

Umsetzung Parkraumbewirtschaftung

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg beabsichtigt, die Parkraumbewirtschaftungszonen im Bezirk in besonders hochbelasteten Quartieren weiter auszubauen. Vor diesem Hintergrund wurde 2019 eine Machbarkeitsuntersuchung zur Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung im Wrangelkiez durchgeführt. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass die Voraussetzungen hierfür gegeben sind. Zurzeit wird die Möglichkeit einer digitalen Parkraumüberwachung geprüft. Wann die Parkraumbewirtschaftung vor dem Hintergrund der eingeschränkten personellen und finanziellen Ressourcen im Quartier umgesetzt wird, ist noch offen. Fest steht, dass durch die Einrichtung einer Bewirtschaftungszone nicht nur der Parkdruck am Tag gemindert werden könnte, sondern dass auch Regelverstöße (z.B. Falschparken) besser als bisher geahndet werden könnten.

⁴ Radbahn Berlin (2015): Radbahn Berlin – Im Schutze der Hochbahn quer durch die Stadt. Aufgerufen unter: <https://docplayer.org/14876308-Radbahn-berlin-im-schutze-der-hochbahn-quer-durch-die-stadt.html>

Aufwertung Freianlagen zwischen Falckensteinstraße und Cuvrystraße

Die blockinternen öffentlichen Freianlagen zwischen Oppelner Straße, Falckensteinstraße und Cuvrystraße mit ihren Aufenthalts- und Spielflächen weisen z.T. erhebliche Zustands- und Pflegeängel auf. Der Grünzug soll unter besonderer Berücksichtigung ökologischer Belange und unter Einbeziehung des Elements Wasser neu gestaltet und besser vernetzt werden. Fokus liegt dabei v.a. auf den Freiflächen zwischen Falckensteinstraße und Cuvrystraße.

Zur Vorbereitung und Begleitung der Maßnahme ist 2022 eine Bürgerbeteiligung vorgesehen. Erste bauliche Maßnahmen sollen voraussichtlich 2023 / 2024 umgesetzt werden.

Sperrung und Neugestaltung des Görlitzer Ufers

Um zu testen, wie der Straßenraum im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg mit Blick auf mehr Flächengerechtigkeit anders aufgeteilt werden kann, wurde das Görlitzer Ufer im September 2021 testweise für den motorisierten Verkehr gesperrt und eine umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung (Realbeteiligung) durchgeführt. Unterstützt durch die TU Berlin und die Deutsche Umwelthilfe wurde mit den Bürger:innen vor Ort diskutiert, welche Potenziale der Bereich zwischen Park und Kanal für mehr Aufenthaltsqualität und Grünflächen bietet und wie der Bereich in Zukunft besser nutzbar gemacht werden kann. Ziel ist es, mittelfristig eine Umgestaltung der Fläche und eine Sperrung für den motorisierten Individualverkehr (mit Ausnahme der Einsatz- und Rettungsfahrzeuge) umzusetzen. Vorschläge und Ideen der Bürger:innen hierzu werden zurzeit geprüft. Das Görlitzer Ufer grenzt direkt an das Untersuchungsgebiet an. Mit einer auf Aufenthalt orientierten Entwicklung des Bereichs verbindet sich auch die Chance bzw. die Aufgabe, den Uferweg gen Norden (Heckmannufer) im Sinne eines freiräumlichen Gesamtkonzeptes zu qualifizieren.

2. Konzeptentwicklung im Planungsverfahren: Prozess, Methodik und Partizipation

2.1 Beteiligungsbausteine und wesentliche Ergebnisse

Ziel war es, die Machbarkeitsuntersuchung für die Umsetzung der Verkehrswende im Wrangelkiez prozesshaft im Rahmen eines diskursiven Planungsprozesses zu entwickeln und einen möglichst breiten Konsens zu den vorgeschlagenen, ggf. weiterentwickelten und abgestimmten Lösungen und Maßnahmen zu erreichen. Das bedeutet, dass Bewohner:innen (unterschiedliche Zielgruppen), Eigentümer:innen, Gewerbebetriebe, Institutionen, zuständige Ämter und Initiativen in einem gemeinsamen Format eingebunden werden sollten, um eine größtmögliche Transparenz für Meinungsbildungen als Grundlage für die erforderlichen politischen Beschlüsse herzustellen. Hier war die Umsetzung eines Workshopverfahrens mit insgesamt drei Workshops mit aufeinander aufbauenden Inhalten und einem jeweils festen, ausgewählten Teilnehmerkreis vorgesehen.

Im Zuge der Corona-Pandemie ab März 2020 musste der Beteiligungsprozess aufgrund der (Kontakt-)Beschränkungen angepasst werden. Dabei wurden zu Beginn des Bearbeitungs- und Untersuchungsprozesses verschiedene zielgruppenspezifische und „pandemiefeste“ Beteiligungsformate umgesetzt. Die hier gesammelten Erkenntnisse bildeten eine wesentliche Grundlage für die Konfliktanalyse sowie für die Maßnahmenkonzeption, die im Rahmen von zwei Workshops mit einem ausgewählten Teilnehmerkreis erörtert wurden (siehe Kapitel 2.1.6).

Im Folgenden werden die verschiedenen, durchgeführten Beteiligungsbausteine kurz erläutert. Eine ausführliche Darstellung der Ergebnisse ist den Anlagen zur Beteiligung zu entnehmen.

2.1.1 Gespräche mit den Initiativen

Im Sommer 2020 wurden jeweils einzeln mit den drei im Quartier aktiven Initiativen / Akteursgruppen „Autofreier Wrangelkiez“, „Verkehrswende richtig“ und „WrangelkiezRat“ sowie mit Mitarbeiter:innen des Bezirksamts Kiezspaziergänge durchgeführt, bei denen die Mitglieder der jeweiligen Initiative auf die Problemfelder aufmerksam gemacht und Verbesserungsvorschläge unterbreitet haben. Darüber hinaus wurde das Gespräch mit einem der Unterzeichner der Petition „Wir akzeptieren keinen Ausverkauf vom Wrangelkiez“ gesucht.

Die Ergebnisse der Gespräche wurden dokumentiert (siehe Anlage) und sind in den weiteren Beteiligungs- und Planungsprozess eingeflossen.

2.1.2 Gewerbebefragung

Auch die Gewerbetreibenden im Wrangelkiez wurden gezielt im Rahmen des Beteiligungsprozesses angesprochen und einbezogen. Hierzu wurde eine aufsuchende Gewerbebefragung im Juli / August 2020 durchgeführt. Insgesamt wurden 258 Fragebögen verteilt bzw. persönlich übergeben. Die Rücklaufquote lag bei rd. 50 %, d.h. insgesamt haben sich 130 Gewerbetreibende aus verschiedenen Bereichen beteiligt (Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistung, Handwerk, Gesundheit und Kultur). Die Gewerbebefragung wurde detailliert ausgewertet (siehe Anlage). Dabei ist deutlich geworden, dass die Umsetzung der Verkehrswende, also die verkehrliche Entwicklung zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen, sehr unterschiedlich bewertet wird (33 % dafür, 43 % dagegen). Viele Gewerbetreibende haben die Sorge, dass weitere verkehrliche Zugangsbeschränkungen und der Entfall von Stellplätzen mit einem Rückgang an Kundschaft einhergeht und sich die Bedingungen für den Lieferverkehr in Zukunft noch weiter verschlechtern. So verfügen beispielsweise 80 Betriebe aus betrieblichen Gründen über einen oder mehrere Transporter / Pkw, aber nur 15 Betriebe haben einen bzw. mehrere private Kfz-Stellplätze und sind demnach auf Stellplätze im öffentlichen Raum angewiesen. Ein funktionierender Lieferverkehr ist demnach ein wichtiges Handlungserfordernis und ist bei der verkehrlichen Entwicklung zur Sicherung der gewerblichen Strukturen mitzudenken.

2.1.3 Haushaltsbefragung

Um ein möglichst umfassendes Bild über die Alltagsmobilität der Bewohner:innen im Quartier zu erhalten und gleichzeitig Stimmungen und Meinungsbilder zur künftigen verkehrlichen Entwicklung einzufangen, wurde im September / Oktober 2020 eine Haushaltsbefragung im Wrangelkiez durchgeführt.⁵ Insgesamt wurden rd. 7.000 Fragebögen verteilt, 1.105 Fragebögen (Rücklaufquote bei guten 15 %) konnten ausgewertet werden. Dabei entstammen 76 Fragebögen einer Nacherhebung, die sich an Anwohner:innen mit Migrationshintergrund richtete. Hier wurden Fragebögen im Dialog mit einem Interviewer ausgefüllt.

Zu den wesentlichen Erkenntnissen aus der Befragung zählen:

- Die Fortbewegung zu Fuß, mit dem Rad und mit dem ÖPNV ist am weitesten unter den Befragten verbreitet. Der Pkw spielt bei rund der Hälfte der Befragten als Verkehrsmittel eine Rolle, wiederum gut die Hälfte der Pkw-Nutzenden greift mehrmals in der Woche auf das Auto zurück.
- Wie in vielen urbanen Räumen liegt auch im Wrangelkiez die Bedeutung des Straßenraums nicht ausschließlich in seiner verkehrlichen Funktion, sondern ebenso in seiner Rolle als Ort des Alltagsgeschehens, der Freizeitgestaltung und des sozialen Kontakts.
- Der Ist-Zustand des Kiezes wird durchwachsen bewertet. Nur vier Aspekte werden mehrheitlich positiv beurteilt, davon nur drei mit deutlicherer Mehrheit. Das positivste Stimmungsbild liegt in der Bewertung der ÖPNV-Anbindung des Kiezes und in der Bewertung der eigenen Wohnsituation vor. Das negativste Stimmungsbild zeigt sich unter den Befragten in der Bewertung der allgemeinen Situation des Pkw-Verkehrs und in der Bewertung der Stellplatzsituation für Pkw. Auch ist markant, dass Menschen, die gesundheitlich in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, im Kiez zumeist eine Barrierefreiheit nicht ausreichend gewährleistet sehen.
- Die höchste Priorität mit Blick auf die weitere verkehrliche Entwicklung des Kiezes wird im Schnitt der Sicherung von Fußgängerquerungen, der Aufwertung und Entwicklung von Frei- und Grünflächen sowie der Verbesserung der örtlichen Radrouten gegeben.
- Für Entwicklungsziele, die unmittelbar mit einer Einschränkung des Pkw-Verkehrs verbunden sind (autofreie Straßenzüge und Umnutzung von Pkw-Stellflächen), zeigt sich ein besonders polarisiertes Meinungsbild. Dennoch erkennt auch hier die Mehrheit eine Wichtigkeit der Zielstellungen.
- Sowohl die Auswertung der Gesamtstichprobe als auch einzelner Teilgruppen zeigt, dass sich i.d.R. eine **Mehrheit für eine verkehrliche Weiterentwicklung des Wrangelkieses im Sinne der Verkehrswende** ausspricht. Das negativste Stimmungsbild liegt bei Befragten mit Pkw im Haushalt und Befragten aus der Nacherhebung für Menschen mit Migrationshintergrund vor.
- Die deutliche Mehrheit der Befragten mit Pkw im Haushalt möchte oder kann nicht auf die Nutzung eines Autos im Alltag verzichten. Nur weniger als ein Fünftel sehen für sich eindeutig die Möglichkeit, ihren Alltag gänzlich ohne (eigenes) Auto zu gestalten. Mehr als ein Drittel würde erwägen, ihr Parkverhalten anzupassen.

Eine ausführliche Erläuterung und Darstellung der Haushaltsbefragung befindet sich in den Anlagen zur Beteiligung.

⁵ Konzeption Haushaltsbefragung: GRUPPE PLANWERK/ HOFFMANN-LEICHTER, Auswertung und Ergebnisdarstellung: asum – Angewandte Stadtforschung und Mieterberatung GmbH

2.1.4 Info- und Dialogstand

Um die Einwohner:innen vor Ort auf die Haushaltsbefragung aufmerksam zu machen und um über die verkehrlichen Themen direkt ins Gespräch zu kommen, wurde am 06.10.2020 ein öffentlicher Info- und Dialogstand zentral an der Falckensteinstraße aufgebaut.

Bewohner:innen und Interessierte konnten sich über die Bestandsanalyse (u.a. Verkehrszählung, Unfallgeschehen, Parkraumerhebung), über die Ergebnisse der Gewerbebefragung sowie über das weitere Beteiligungsverfahren informieren. Außerdem haben viele Personen die Möglichkeit genutzt, sich mit den Planer:innen vor Ort über verkehrliche Handlungsbedarfe und Entwicklungsvorstellungen auszutauschen. Wichtige Themen waren u.a.:

- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, insbesondere in den Gehwegbereichen,
- Straßenbahnplanung in der Falckensteinstraße,
- störende Falschparker,
- unzureichende Verkehrssicherheit an den Kreuzungen, v.a. an der Schlesischen Straße,
- Wirkung / Effekt der Diagonalsperren in der Wrangelstraße und
- der Zustand des öffentlichen Raums (Müll, Verwahrlosung, Sicherheit und Ordnung).

Die gesammelten Hinweise sind in den Planungsprozess eingeflossen.

Abb. 4: Info- und Dialogstand am 06.10.2020



Foto: HOFFMANN-LEICHTER

2.1.5 Online-Dialog: Was bedeutet Verkehrswende für Sie?

64 % der Teilnehmenden der Haushaltsbefragung hatten sich für eine Verkehrswende im Wrangelkiez ausgesprochen, 42 % sehen sogar autofreie Straßen als ein sehr wichtiges Entwicklungsziel an. Zur Vertiefung der Aussagen bzw. der Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung wurde vom 01.03.2021 bis 31.03.2021 ein vierwöchiger Online-Dialog über die berlinweit etablierte Beteiligungsplattform *meinBerlin.de* durchgeführt.

Angemeldete User konnten sich aktiv einbringen und wurden gebeten, die folgende Frage zu beantworten: „Was verbirgt sich hinter der "Verkehrswende"?“ Zur Beantwortung dieser Frage wurden insgesamt 53 Ideen und 186 Kommentare eingetragen, die inhaltlich von allgemeinen Forderungen („Verkehrswende umsetzen“, „Erreichbarkeit sichern“) bis hin zu konkreten Maßnahmenvorschlägen zu Gehwegbreiten und Carsharing-Angeboten reichten.

Die Auswertung der Beiträge erfolgte qualitativ, d.h. die wesentlichen Themen, Positionen und Entwicklungsvorstellungen wurden schlagwortartig erfasst, inhaltlich zusammengefasst und teilweise verortet.

Dabei wurde deutlich, dass die Teilnehmenden durchaus unterschiedliche Vorstellungen davon haben, wie eine solche „Verkehrswende“ im Quartier aussehen soll und v.a. wie stark die Maßnahmen in die bestehende Situation eingreifen sollten.

Auf der nachfolgenden Grafik ist die Bandbreite der Aussagen auszugsweise dargestellt. Die Vorstellungen reichten von der Optimierung des Status Quo (geringer Eingriff) bis zu einer gänzlichen verkehrlichen Neuordnung hin zu einem autofreien Kiez.

Dies veranschaulicht, dass sich mit der Gestaltung der Verkehrswende ein komplexer Beteiligungs-, Planungs- und Umsetzungsprozess verbindet, der einer kontinuierlichen Begleitung und Kommunikation bedarf.

Abb. 5: Zusammenfassung Ergebnis der Online-Beteiligung März 2021



Darstellung HOFFMANN-LEICHTER

2.1.6 Workshop-Verfahren

Zu den zentralen Beteiligungsbausteinen gehörte neben einer Befragung aller Haushalte sowie der Gewerbetreibenden im Kiez ein diskursives Planungsverfahren mit insgesamt zwei Workshops. Der Teilnehmerkreis des Workshops war personengebunden bzw. geschlossen und setzte sich aus Interessengruppen vor Ort (Initiativen, Gewerbetreibende), Bewohner:innen sowie aus für die Umsetzung von Maßnahmen relevanten Institutionen (u.a. BA F-K, Polizei, BVG) zusammen.

Die Vertreter:innen der Bewohnerschaft wurden per Zufallsstichprobe für die Teilnahme am Diskursiven Planungsverfahren ausgewählt. Für die Teilnahme wurden 2.100 im Wrangelkiez wohnende Personen per Zufallsstichprobe aus dem Melderegister des Landes Berlin ausgesucht. Auf diese Weise wurde gewährleistet, dass möglichst viele Menschen mit verschiedensten Hintergründen an den Workshops teilnehmen. Aus allen positiven Rückmeldungen wurden insgesamt 30 Anwohner:innen ausgelost und zum Workshop-Verfahren eingeladen.

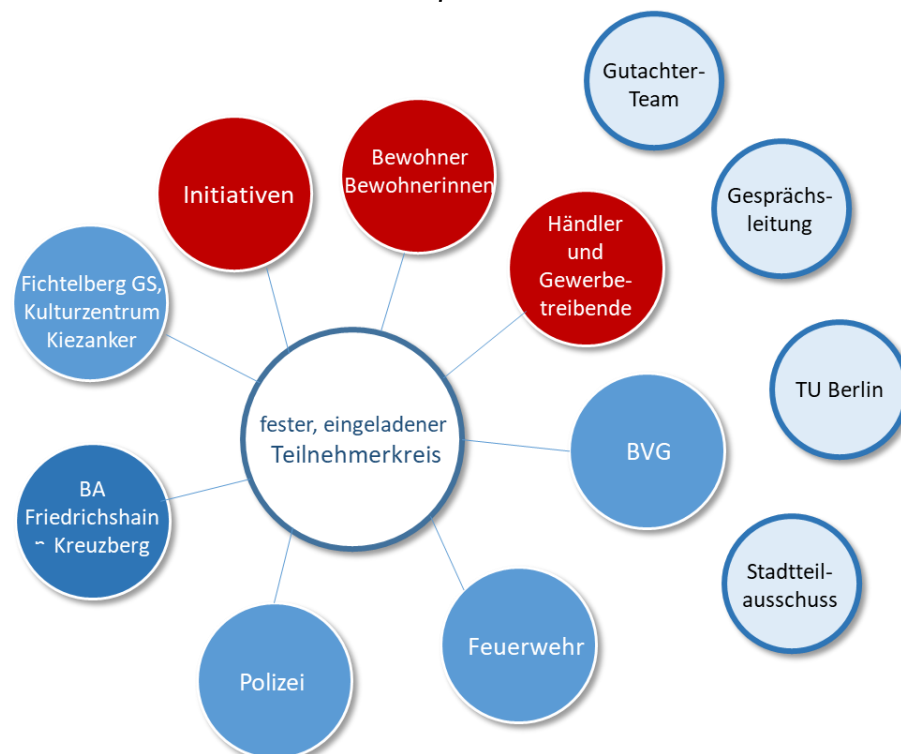
Abb. 6: 1. Workshop (l) und 2. Workshop (r)



Fotos HOFFMANN-LEICHTER

Der **1. Workshop** fand am 16.06.2021 in einem temporären Veranstaltungszelt am Görlitzer Ufer mit rd. 40 Teilnehmenden statt. Dafür wurde eigens die Straße für einen Tag gesperrt. Vorgestellt und erörtert wurden die wesentlichen Ziele der Machbarkeitsuntersuchung, die Ergebnisse der Analyse sowie des Beteiligungsprozesses. In insgesamt vier Gruppen wurde die Frage diskutiert, wie erste Schritte zur Verkehrswende im Wrangelkiez aussehen könnten. Dabei wurde deutlich, dass seitens der Workshopteilnehmenden der Wunsch besteht, den Verkehr zukünftig verträglicher und nachhaltiger zu gestalten und gleichzeitig Lösungen für einen funktionierenden Lieferverkehr zu finden, um die gewerblichen Strukturen im Quartier zu sichern. Zudem waren Sicherheit und Ordnung v.a. angesichts der Drogenkriminalität im Görlitzer Park und im Wrangelkiez Themen, die im Rahmen des Workshops angesprochen worden sind.

Abb. 7: Geladener Teilnehmerkreis 2. Workshop



Der **2. Workshop** fand am 25.08.2021 in kreativer Werkstatt-Atmosphäre in einer großen Mehrzweckhalle Am Flutgraben 3 in unmittelbarer Nachbarschaft zum Wrangelkiez mit nahezu demselben Teilnehmerkreis statt, ergänzt um Vertreter:innen der Polizei, der BSR und der BVG.

Inhaltlicher Schwerpunkt lag auf der Erörterung des erarbeiteten Maßnahmenkonzeptes und der Weiterentwicklung und Abstimmung der Maßnahmenvorschläge für den Einstieg in die Verkehrswende im Wrangelkiez. An insgesamt fünf Tischen wurden in Form eines World Cafés folgende Themenschwerpunkte diskutiert:

- Umsetzung der Verkehrsberuhigung im Gesamtquartier
- Neuordnung Wrangelstraße
- Neuordnung Falckensteinstraße
- Lösungen für den Rad- und Lieferverkehr
- Straßenräume neu denken

Die Ergebnisse beider Workshops wurden inhaltlich aufbereitet, dokumentiert und veröffentlicht (siehe Anlagen zur Beteiligung). Sie bildeten eine wesentliche Grundlage für das erarbeitete und nach dem 2. Workshop angepasste Maßnahmenkonzept.

2.2 Verfahrensbegleitende Öffentlichkeitsarbeit

Eine verfahrensbegleitende Öffentlichkeitsarbeit ist im Sinne eines transparenten Planungsprozesses ein wesentliches Handlungserfordernis. Zur Begleitung des gesamten Verfahrens werden daher die wesentlichen Zwischenergebnisse regelmäßig online veröffentlicht. Nachdem hierfür zunächst die Plattform des Stadtteilausschuss Kreuzberg e. V.⁶ zur Verfügung gestellt wurde, wurde im Laufe des Verfahrens auch das berlinweit genutzte Beteiligungsportal *mein.Berlin.de*⁷ bespielt. Sowohl auf den Seiten des Stadtteilausschusses als auch auf *mein.Berlin.de* stehen die Ergebnisse der Anwohner- und Gewerbebefragungen, der drei Stadtpaziergänge, des Info- und Dialogstands sowie der beiden Workshops ohne Zugangsbeschränkungen zum Download bereit. Zudem wurde auf beiden Internetseiten über anstehende Termine und Veranstaltungen informiert. Interessierte erhielten außerdem durch den Stadtteilausschuss Kreuzberg e.V. direkt Informationen zu Terminen oder neuen Veröffentlichungen (Mailing-Liste).

3. Exkurs – Best Practice: Ottensen macht Platz

Zur möglichen Umsetzung der Verkehrswende bzw. zur Entwicklung von Maßnahmen ist es hilfreich, über Quartiersgrenzen hinauszublicken und (erfolgreich) umgesetzte Projekte mit ähnlichen Zielen im Sinne eines Best Practice Studiums zu analysieren. Hierfür hat das Planerteam eine Informationsveranstaltung zum Vorhaben „Ottensen macht Platz“ im Hamburger Stadtteil Ottensen im Bezirk Altona besucht und das Projekt analysiert.

In Ottensen wurde eine fünf-monatige testweise Sperrung von fünf Straßenzügen von September 2019 bis Januar 2020 durchgeführt. Der planerische Vorlauf belief sich auf ca. fünf Monate. Begleitet und evaluiert wurde das Projekt u. a. vom Bezirksamt Altona, dem Verkehrsplanungsbüro Argus und der Technischen Universität Hamburg-Harburg.

Die Struktur des Gebiets in Ottensen ähnelt der im Wrangelkiez: dichte, gründerzeitliche Bebauung mit einer Nutzungsmischung aus Wohnen und Gewerbe in den Erdgeschosszonen. Aufgrund des vielfältigen Gastronomieangebots strömen auch viele Personen von außerhalb in das Gebiet.

⁶ Stadtteilausschuss Kreuzberg e.V. (2021): Verkehrswende Wrangelkiez. Einzusehen unter: https://www.stadtteilausschuss-kreuzberg.de/projekt2020_3.html und https://www.stadtteilausschuss-kreuzberg.de/projekt2021_2.htm

⁷ Der Regierende Bürgermeister von Berlin – Senatskanzlei (Hrsg.) (2021): Verkehrswende Wrangelkiez. Einzusehen unter: <https://mein.berlin.de/projekte/verkehrswende-wrangelkiez/?initialSlide=4>

Die Zugangsbeschränkungen für den allgemeinen Kfz-Verkehr wurden über die Einrichtung einer Fußgängerzone durchgesetzt, Ausnahmegenehmigungen wurden für Personen mit privatem Stellplatz erteilt, Krankentransporte, Marktbesucher an Markttagen, Taxis und Fahrradfahrende hatten eine durchgängige Zufahrtserlaubnis und der Lieferverkehr wurde zwischen 23:00 und 11:00 Uhr erlaubt.

Darüber hinaus wurden Lieferbereiche am Rand des Quartiers eingerichtet – hier wurden jedoch teilweise lange Wegestrecken und überfüllte Abholpunkte ermittelt.

Im öffentlichen Raum wurden etwa 130 Stellplätze entwidmet. Interessierte hatten die Möglichkeit, Stellplätze in einer der nahen Quartiersgaragen für 80 € pro Monat anzumieten.

Die Evaluation des Projekts ergab, dass 2/3 der Anwohner:innen im direkten Quartier den Versuch gut und sehr gut bewerteten. Gewerbetreibende äußerten sehr heterogene Wahrnehmungen.

Insgesamt wünschten sich 80 % der Nutzer:innen eine Verstetigung der Autofreiheit nach dem Projekt mit gewünschten Anpassungen:

- Umbau Straßenraum
- Anpassungen der Zugangsbeschränkungen
- Vergrößerung des Gebiets
- mehr Angebot an Pkw-Parkmöglichkeiten in der Umgebung.

Auf die Frage „Was benötige ich im Stadtraum zum Wohlfühlen“ antworteten die Anwohnenden:

- Ansprechende Gestaltung des öffentlichen Raums und Architektur
- nicht-kommerzielle Aufenthaltsbereiche
- abwechslungsreiche Einkaufs- und Gastronomieangebote
- attraktive Grün- und Erholungsflächen
- Radabstellanlagen.

Erstaunlich selten genannt wurden Pkw-Stellplätze.

Die Anwohner:innen wünschten sich während des Versuchs außerdem ein "Quartiersmanagement", das vor Ort für Fragen zur Verfügung steht.

Für das Vorhaben „Verkehrswende Wrangelkiez“ konnten folgende „**Learnings**“ mitgenommen werden:

- Ziel definieren: Was soll mit Autofreiheit/-armut erreicht werden? Wie soll der Raum dann genutzt werden? Es ist zunächst ein Konzept hierfür erforderlich. Danach sind die Überlegungen zu Restriktionen bzw. Beschilderungen vorzunehmen
- Voraussetzung für Gelingen: Lösungen zum Abstellen der Pkw in der Nähe finden
- Zum Dialog zur Verfügung stehen - Quartiersmanagement vor Ort ist essenziell
- Anwohner:innen mehr - allerdings ganz gezielt - einbeziehen, z. B. drei offene "Werkstätten" (mit konkreten Fragestellungen)
- Es braucht eine "Marke", Bsp.: Ottensen macht Platz - Flanierquartier auf Zeit
- Kostenintensiv: Umbau und Bespielung des öffentlichen Raums, Kontrolle und Kommunikation sind teuer. Damit Verkehrsversuche künftig kein schlechtes Image bekommen, müssen von vornherein genug Mittel vorgehalten werden.
- Ressourcen-intensiver Prozess (personell und finanziell), es braucht neben Stadt- und Verkehrsplaner:innen bestenfalls auch separate Kommunikation (Beteiligung und Pressearbeit) sowie Evaluation
- In Pressearbeit investieren und bewusst darüber sein, dass (soziale) Medien das Projekt angreifen.

4. Wesentliche Ergebnisse der Bestandsanalyse und -bewertung

4.1 Städtebauliche und verkehrliche Bestandsanalyse

Im Folgenden werden die wesentlichen Erkenntnisse der Bestandsanalyse zusammenfassend und auszugsweise beschrieben. Die dargestellten Analysekarten mit Legenden sowie weitere Analysepläne befinden sich in den Anlagen zu diesem Bericht.

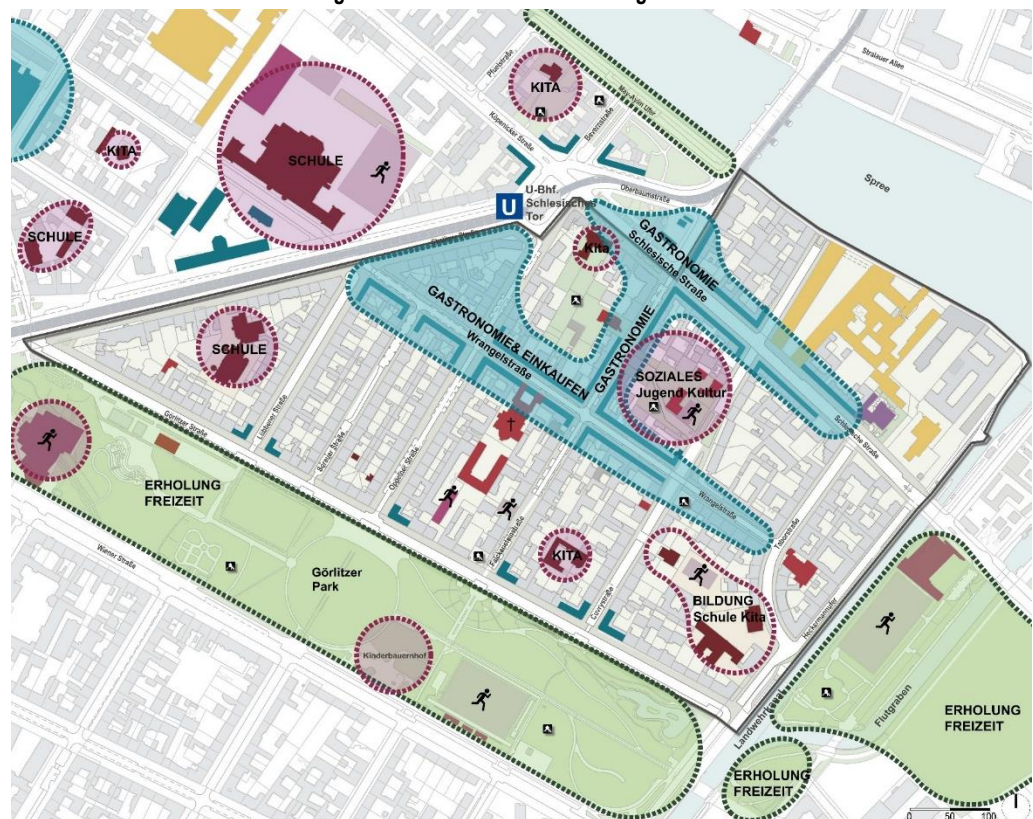
Nutzungsstruktur und Zielorte

Lebendiges Wohnquartier mit zahlreichen Dienstleistungs- und Gewerbebetrieben, einem vielfältigen Gastronomieangebot und z.T. kleinteiligem Geschäftsbesatz sowie Freizeit- und Erholungsflächen im unmittelbaren Umfeld

Der Kiez ist durch eine tradierte und lebendige Nutzungsmischung (sogenannte „Kreuzberger Mischung“) aus Wohnen und Arbeiten in Verbindung mit hoher städtebaulicher Dichte sowie einer sozialen Mischung geprägt.

In der Wrangelstraße, der Skalitzer Straße und im nördlichen Abschnitt der Falckensteinstraße konzentrieren sich Gastronomie, Dienstleistung sowie kleinteiliger Einzelhandel mit z.T. übergeordneter Zielortqualität und hoher Besucher- (auch touristischer) Frequenz. Zudem gibt es zahlreiche Gewerbebetriebe (Handwerk, Büros, Kultur etc.) in den Seitenflügeln, Hinterhäusern und Höfen der überwiegend gründerzeitlichen Bausubstanz, die die Nutzungsstruktur im Wrangelkiez nachhaltig prägen. Ein Beispiel hierfür ist u.a. der Gewerbehof in der Cuvrystraße (das Kerngehäuse) mit verschiedenen Werkstätten, Druckerei, Büros und dem Ratibor Theater. Während der Kiez beidseits der Wrangelstraße durch eine Mischung von Wohnen und Arbeiten gekennzeichnet ist, befinden sich zwischen Spree und Schlesischer Straße hauptsächlich gewerbliche Strukturen. Mit dem neuen „Cuvrycampus“ am Spreeufer entsteht ein weiterer großflächiger Standort für Büro und Gewerbe mit großer Anziehungskraft und neuen Arbeitsplätzen.

Abb. 8: Übersicht Zielorte im Wrangelkiez und im Umfeld des Wrangelkieses



Darstellung GRUPPE PLANWERK

Im Wrangelkiez gibt es zahlreiche Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, wie eine Grundschule, verschiedene Kitas, ein Familien- und Nachbarschaftszentrum, Weiterbildungseinrichtungen, weitere Einrichtungen sozialer und kirchlicher Träger sowie zahlreiche Arztpraxen und Gesundheitsdienstleistungen.

In unmittelbarer Nachbarschaft erstreckt sich in enger funktionaler Verflechtung zum Kiez der Görlitzer Park mit seinen Sport- und Freizeiteinrichtungen. In unmittelbarer Nähe, entlang des Landwehrkanals und des Flutgrabens, befinden sich zudem weitere Erholungs- und Freizeitnutzungen. Die umliegenden Grün- und Freiräume weisen eine hohe Zielortqualität auf und sind für den dicht bebauten Wrangelkiez von großer Bedeutung. Die Sicherstellung einer sehr umfassenden Erreichbarkeit ist daher unabdingbar.

Verkehrsinfrastruktur

Der Kiez ist für alle Verkehrsarten gut erschlossen.

Die großräumige Erschließung für den Kfz-Verkehr erfolgt über die beiden angrenzenden, übergeordneten Straßen Schlesische Straße und Skalitzer Straße. Diese stellen die Verbindung nach Berlin-Mitte, Friedrichshain und Treptow dar.

Der U-Bahnhof Schlesisches Tor mit den Linien U1 und U3 ist in weniger als 10 Gehminuten von jedem Punkt des Gebiets erreichbar. Von dort sind z. B. der Kurfürstendamm in 16 Minuten und der Heidelberger Platz in 25 Minuten erreichbar. Die Buslinien 165 und 265 sowie zwei Nachtbuslinien ergänzen das Angebot und stellen die Verbindung nach Berlin-Mitte und Treptow-Köpenick dar. Die drei Bushaltestellen U-Bahnhof Schlesisches Tor, Falckensteinstraße und Taborstraße, die sich entlang der Schlesischen Straße reihen, werden unter der Woche tagsüber mindestens im 10 Minuten-Takt bedient.

Eine Verbindung nach Neukölln kann mit der geplanten Verlängerung der Tramlinie M10 geschaffen werden.

Für den Radverkehr stellt die über die Oberbaumbrücke, Falckensteinstraße und durch den Görlitzer Park verlaufende Radroute des Radvorrangnetzes die beste Verbindung nach Neukölln und die nördlichen Stadtteile Friedrichshains dar. Ein Abzweig des Radvorrangnetzes soll künftig auch durch den Görlitzer Park über die Görlitzer Brücke nach Treptow führen.

Auf Höhe des Kiezes verläuft der Radfernweg „Europaradweg R1“ auf der Schlesischen Straße, die hier Teil des Ergänzungsnetzes ist und über beidseitige Schutzstreifen verfügt. Ebenfalls Teil des Ergänzungsnetzes ist seit neuem die Wrangelstraße. Entlang der Görlitzer Straße, die nicht Bestandteil des Radverkehrsnetzes ist, existiert ein einseitiger Radweg.

Das Radverkehrsnetz von Berlin wurde während der Bearbeitung der Machbarkeitsuntersuchung bzw. nach Durchführung der Bestandsanalyse aktualisiert. Der Plan berücksichtigt u. a. noch nicht den Verlauf der Y-Trasse über die Wiener Straße oder Görlitzer Straße (siehe Kapitel 1.4).

Die kleinräumige (innere) Erschließung ist charakterisiert durch die Vielzahl an teils gepflasterten und teils asphaltierten Nebenstraßen, in denen die Regelung „Verkehrsberuhigter Bereich“ gilt.

Abb. 9: Fahrradrouennetz



Quelle: Radverkehrsnetz (Auszug) SenUVK Berlin

Darstellung HOFFMANN-LEICHTER

Fußgänger:innenaufkommen an den Knotenpunkten

Insgesamt wurden im September 2020 fünf Knotenpunkte (Kreuzungen) hinsichtlich ihres Verkehrsaufkommens untersucht, die aufgrund ihrer Lage und umliegenden Nutzungsstruktur eine hohe Verkehrsfrequenz vermuten lassen, was sich in Vor-Ort-Beobachtungen bestätigt hat. Hierzu zählen die folgenden Kreuzungen:

- Schlesische Straße / Falckensteinstraße
- Wrangelstraße/ Falckensteinstraße
- Falckensteinstraße/ Görlitzer Straße
- Wrangelstraße/ Oppelner Straße
- Wrangelstraße/ Cuvrystraße Straße

Doppelt so viele zu Fußgehende wie Kfz an den Knotenpunkten

Die Zufußgehenden stellen nach den Radfahrenden den zweitgrößten Anteil der Nutzer:innen an den Knotenpunkten dar. In den Spitzenstunden sind mehr als doppelt so viele Fußgänger:innen wie Kfz-Fahrer:innen an den Kreuzungen entlang der Wrangelstraße ermittelt worden. Der Knotenpunkt Wrangelstraße/ Falckensteinstraße ist der am höchsten frequentierte innerhalb der Nebenstraßen des Quartiers. Nur der Knotenpunkt Schlesische Straße / Falckensteinstraße ist noch stärker durch Fußgänger:innen frequentiert (1.240 Fußgänger:innen in der Spitzenstunde am Nachmittag). Insgesamt ist im Kiez am Nachmittag doppelt so viel los, wie am Vormittag.

Abb. 10: Fußgängeraufkommen an ausgewählten Straßenkreuzungen | Spitzenstunde Nachmittag



Verkehrszählung im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung am 03.09.2020

Darstellung HOFFMANN-LEICHTER

Rad- und Kfz-Verkehrsaufkommen an den Knotenpunkten

Wie bereits bei der Fußgänger:innenerhebung wurden fünf ausgewählte Knotenpunkte (Kreuzungen) untersucht.

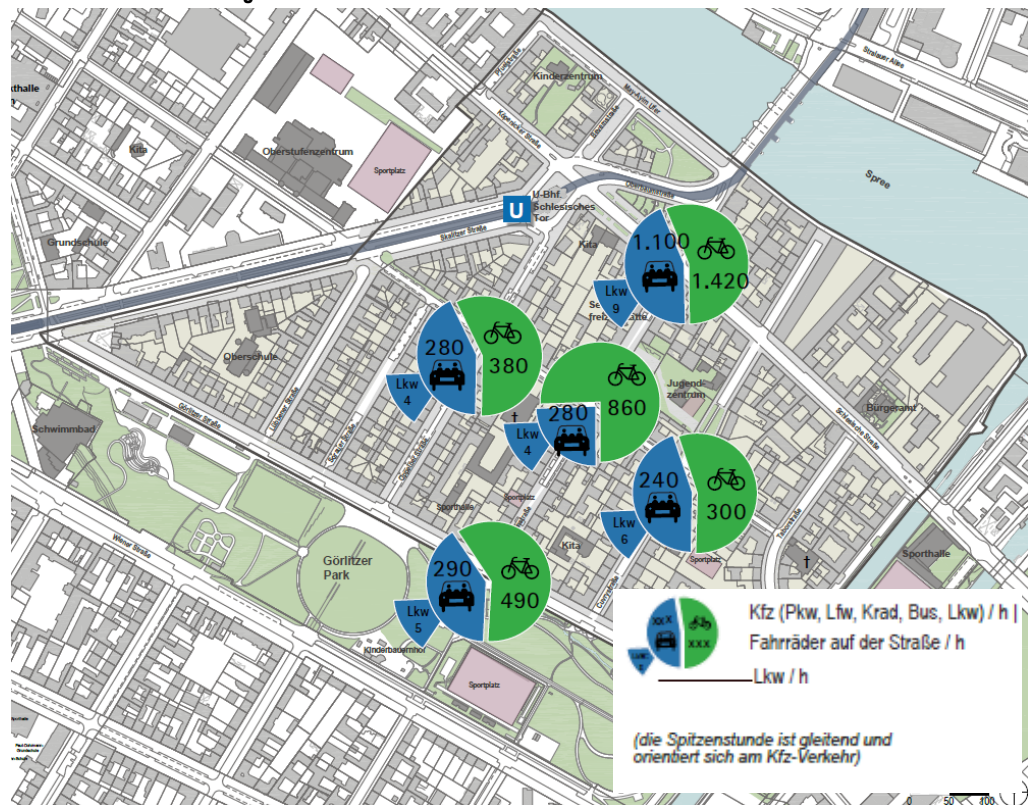
Knapp 900 Fahrräder pro Stunde am Knotenpunkt Wrangelstraße/ Falckensteinstraße

Vormittag: An den untersuchten Knotenpunkten im Gebiet wurden in Summe zwischen 400 und 600 Fahrzeuge in der Spitzenstunde am Vormittag (zwischen 07:00 und 09:00 Uhr) gezählt. Davon sind je Knotenpunkt zwischen 40% und 80% Fahrradfahrende. Der Kfz-Verkehr macht den kleineren Anteil mit höchstens 180 Kfz in der Stunde aus. Sogar am Knotenpunkt Schlesische Straße / Falckensteinstraße überwiegt der Radverkehr leicht.

Nachmittag: Die Spitzenstunde am Nachmittag variiert zeitlich je nach Knotenpunkt und liegt zwischen 15:00 und 19:00 Uhr. Insgesamt besteht dann ein höheres Verkehrsaufkommen als am Vormittag mit bis zu 300 Kfz je Knotenpunkt im Gebiet. Auch hier überwiegt der Fahrradanteil mit 400 bis 860 Fahrradfahrenden je Knotenpunkt deutlich.

Die Anzahl an **Lkw** ist in der frühen Spitzenstunde höher als am Nachmittag. Insgesamt beläuft sich die Zahl der Lkw im Gebiet auf unter 10 Fahrzeuge pro Stunde je Knotenpunkt.

Abb. 11: Kfz- und Radverkehrsaufkommen auf der Fahrbahn an ausgewählten Knotenpunkten I in der Spitzenstunde am Nachmittag



Verkehrszählung im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung am 03.09.2020

Darstellung HOFFMANN-LEICHTER

Werktägliches Kfz-Aufkommen

Die Verkehrsmengen belaufen sich in den Nebenstraßen auf 700 bis 2.000 Kfz / Tag im Querschnitt (das heißt in beide Richtungen summiert). Bis zu 10 % davon treten jeweils in den Spitzenstunden am Vor- und Nachmittag auf. Demzufolge weisen die Straßen im Wrangelkiez mit höchstens 200 Kfz / Stunde im bezirklichen Vergleich und gemäß Richtlinien (RASt 06) eine geringe Verkehrsstärke auf. In Quartiersstraßen sind sonst zwischen 400 und 1.000 Kfz in der Stunde üblich.

Drei bis vier Kfz in der Minute in der Spitzenstunde

Die Wrangelstraße ist hier im südöstlichen Bereich mit 1.400 Kfz / Tag geringer frequentiert als im Bereich nordwestlich der U-Bahntrasse, wo bis zu 3.800 Kfz / Tag erhoben wurden. Weitere Straßen im Nachbarquartier sind mit 1.800 Kfz / Tag (Zeughofstraße), 2.900 (Mariannenplatz) bis 3.300 Kfz / Tag (Waldemarstraße) belastet.

Der Verkehr auf einer der hier untersuchten Nebenstraßen im Wrangelkiez stellt weniger als 10% des Verkehrs auf einer der Hauptverkehrsstraßen Schlesische Straße (21.700 Kfz / Tag) und Skalitzer Straße (24.200 Kfz / Tag) dar.

Während der aktuellen Baumaßnahme an den U-Bahngleisen belaufen sich die Zahlen an der Schlesischen Straße auf rund 13.000 Kfz / Tag. Es konnte nachgewiesen werden, dass der Verkehr im Quartier trotz der Baustelle noch immer niedriger als in vergleichbaren Gebieten ist.

Abb. 13: Überfüllte Radabstellanlagen in den Falckensteinstraße, Radabstellanlagen Görlitzer Straße



Fotos GRUPPE PLANWERK

Parkraumangebot für Kfz – Angebot und Auslastungen

Der öffentliche Straßenraum im Wrangelkiez steht grundsätzlich für das uneingeschränkte (d.h. kostenlose und zeitlich nicht begrenzte) Abstellen und Parken für Kfz zur Verfügung. Stellenweise bestehen temporäre Einschränkungen und um den U-Bahnhof Schlesisches Tor Halteverbote. Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung ist für das Quartier mittelfristig geplant.

Derzeit existieren etwa 470 Parkstände im öffentlichen Raum in der Görlitzer Straße, 100 in der Falckensteinstraße, 130 in der Oppelner Straße, 115 in der Cuvrystraße und 115 in der Wrangelstraße.

Ergänzt wird das Angebot an öffentlichen Parkständen durch private Sammelanlagen (oberirdisch und in Form von Tiefgaragen). Diese gibt es vorrangig entlang der Schlesischen Straße in den gewerblich geprägten Blöcken am Spreeufer. Im Wrangelkiez selbst existieren nur wenige Sammelanlagen in Hinterhöfen.

Die Auslastung der Parkstände im öffentlichen Raum wurde im Jahr 2019 vom Büro LK Argus erhoben und im Ergebnis eine Parkraumbelastung von über 100 % der Parkstände im öffentlichen Straßenraum ermittelt. Sowohl am Vormittag als auch in der Nacht werden Auslastungen von über 110% erreicht. Wenige Kapazitäten bestehen tagsüber lediglich entlang der Görlitzer Straße und der Sorauer Straße.

Überausgelastete Parkstände im gesamten Gebiet: Falschparker und Parksucherverkehr sind an der Tagesordnung

Die Nutzer:innen des Parkraums sind tagsüber mit 20 % bis 40 % gebietsfremde Dauerparkende, (hierzu zählen in erster Linie Beschäftigte) und zum anderen mit 40 % bis 60 % die Anwohner:innen. Rund 10 % stellen Kurzzeitparkende, also z. B. Kund:innen oder Lieferverkehr, dar.

Am Abend erhöht sich der Anteil der Anwohner:innen auf 75 % bis hin zu 85 % und es gibt nur noch wenige gebietsfremde Dauer- oder Kurzzeitparkende.

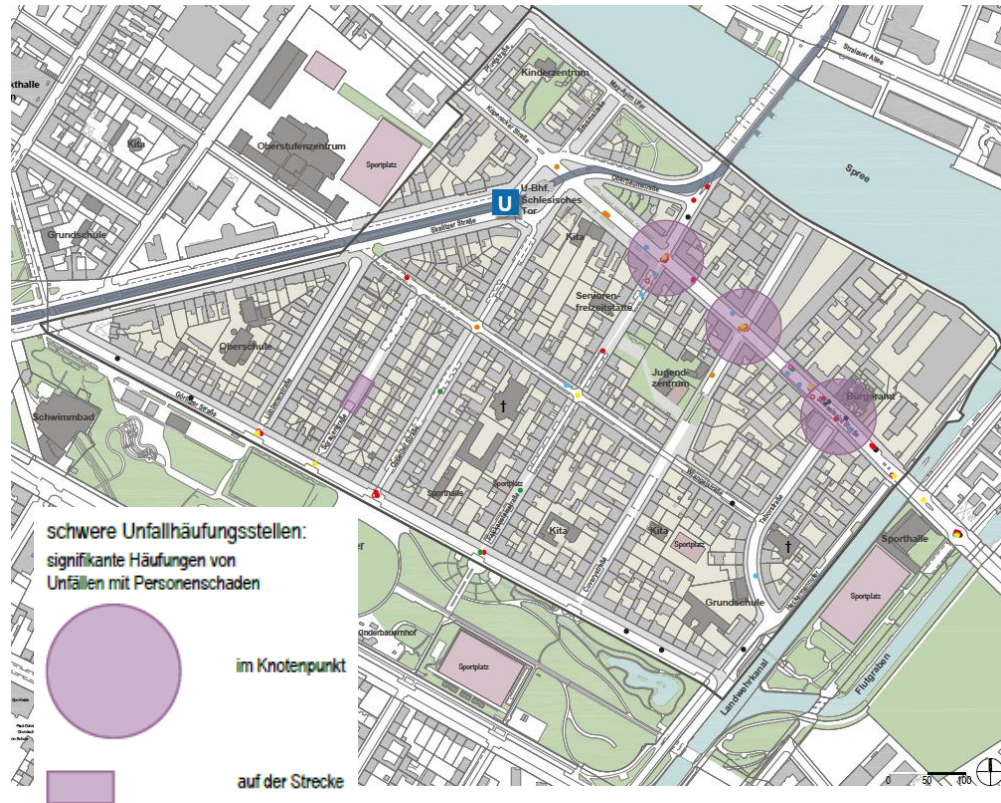
Aus diesem Parkdruck resultieren einerseits der erhöhte Parksucherverkehr sowie das Falschparken, z. B. in Kreuzungsbereichen, Auffahrten, auf Fahrbahnen oder gar auf den Gehwegen. Die geplante Parkraumbewirtschaftung zielt darauf ab, die gebietsfremden Dauerparkenden zum Umstieg auf den Umweltverbund zu bewegen und damit tagsüber Flächen für Kurzzeitparkende freizugeben. Sie wird den nächtlichen Parkdruck, der durch die Anwohner:innen generiert wird, jedoch nicht mindern können.

Unfallanalyse

Die Unfallschwerpunkte der Jahre 2016 bis 2018 liegen an den Einmündungen und Kreuzungen entlang der Schlesischen Straße. Insbesondere beim Ein- oder Abbiegen sowie beim Ein- und

Ausparken kam es zu Unfällen mit Personenschaden. Geschwindigkeitsüberschreitungen verursachten ebenfalls schwere Unfälle.
 Im Quartier waren deutlich weniger Unfälle zu verzeichnen, doch auch hier verursachten in erster Linie Ein- und Abbiegemanöver Unfälle.

Abb. 14: Unfallanalyse | Unfälle mit Personenschaden und schwere Unfallhäufungsstellen | Dreijahreskarte (3-JK), 2016 – 2018



Auswertung und Darstellung HOFFMANN-LEICHTER

Die Schlesische Straße und sämtliche Kreuzungen bergen ein besonderes Risiko für Unfälle.

In dem o. g. Zeitraum wurden 15 Unfälle mit Verletzungsfolgen für Zufußgehende ermittelt, sechs davon an Knotenpunkten und sieben entlang der Schlesischen Straße. Die Zahl der Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs ist deutlich höher. Von etwa 80 Unfällen gingen 40 mit einer Verletzungsfolge für die Radfahrenden einher. Die Schwerpunkte stellen auch hier die Schlesische Straße aber auch die Wrangelstraße und Falckensteinstraße (auf der Strecke) und fast alle Einmündungen und Kreuzungen dar.

Die hier aufgeführten Unfälle berücksichtigen nur die polizeilich gemeldeten – die Dunkelziffer liegt vermutlich deutlich höher.

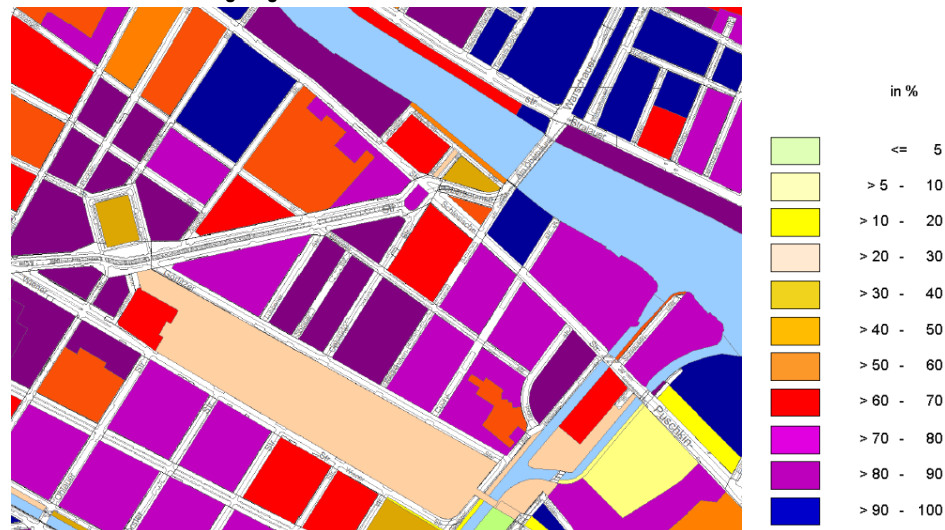
Umwelt- und klimarelevante Aspekte

Aussagen zu umwelt- bzw. klimarelevanten Aspekten können an dieser Stelle nur sehr allgemein gehalten werden, da keine Messungen vorgenommen worden sind. Es wird daher vorrangig auf die Inhalte des Umweltatlas zurückgegriffen.

Starke Flächenversiegelung und zunehmende Wärmebelastung als Auswirkung des Klimawandels zu erwarten

Derzeit ist die Gestaltung des Kiezes bzw. der Verkehrsführung aufgrund der Vielzahl an versiegelten Flächen weder als stadtoökologisch noch als nachhaltig zu bezeichnen. Gemäß Umweltatlas beträgt der Versiegelungsgrad in allen Blocks mindestens 60 %, der Großteil über 70 %. Die Straßenräume sind hierbei nicht berücksichtigt. Der hohe Versiegelungsgrad wirkt sich negativ auf das Mikroklima aus.

Abb. 15: Flächenversiegelung



Umweltatlas Berlin / [Versiegelung], 2016

Die folgenden Abbildungen stellen das Mikroklima bzw. die Entwicklung der Tage mit Wärmebelastung gemäß Umweltatlas dar - zum einen für den Zeitraum von 2021 bis 2050 sowie für den Zeitraum von 2071 bis 2100. Es zeigt sich, dass der Kiez aktuell bzw. in der nahen Zukunft mit bis zu 27 Tagen mit Wärmebelastung im Mittel belastet ist. In 30 Jahren wird sich diese Situation deutlich verschlechtern. Es werden dann rechnerisch mehr als 48 Tage mit Wärmebelastung im Jahresmittel erwartet. Diese Konsequenzen des Klimawandels können verheerende Auswirkungen auf Menschen, Tiere und die Umwelt mit sich bringen und sind durch geeignete Maßnahmen zu verhindern bzw. deutlich zu mindern.

Laut Umweltatlas wird die thermische Situation somit im gesamten Kiez als ungünstig eingestuft: Maßnahmen zur Verbesserung der thermischen Situation sind notwendig und prioritär. Das Ziel in einer zukunftsorientierten Stadtplanung sollte die Vermeidung von stark aufheizenden Materialien und Flächen sein. Bestehende Grün- und Freiflächen haben aus klimaökologischer Sicht eine hohe Schutzwürdigkeit und sind möglichst zu erweitern.

Abb. 16: Jahresmittel der Tage mit Wärmebelastung zwischen 2021 -2050

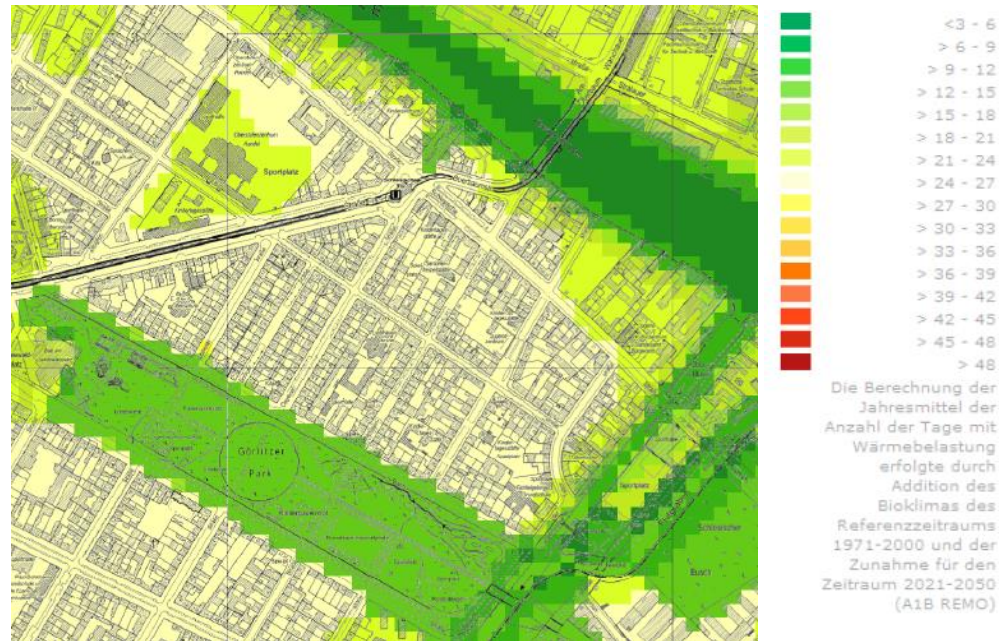
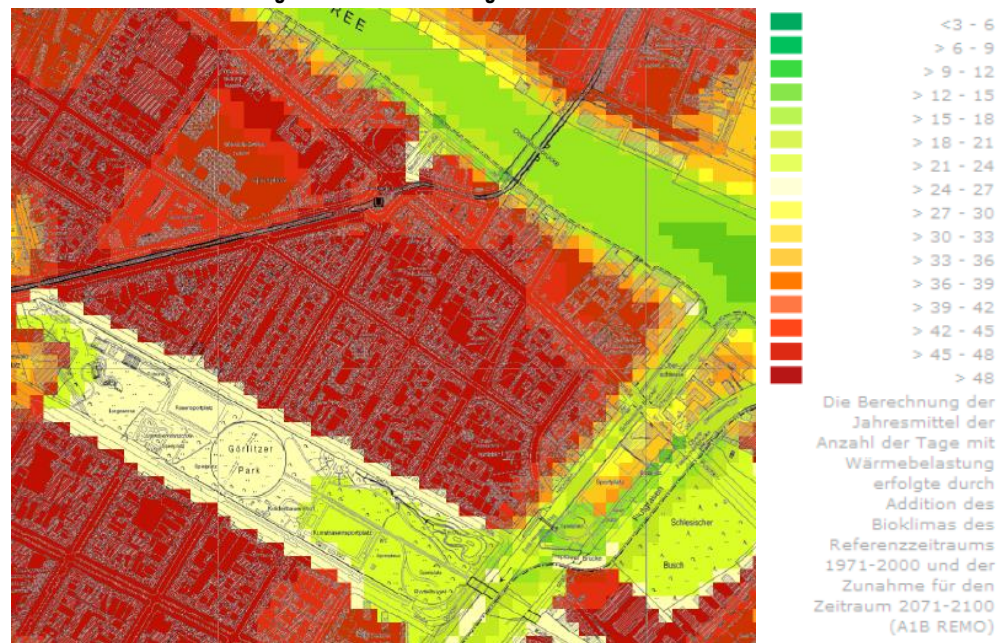


Abb. 17: Jahresmittel der Tage mit Wärmebelastung zwischen 2071-2100



Umweltatlas Berlin / [Klimawandel – Jahresmittel Tage mit Wärmebelastung 2021 bis 2050 und 2071 bis 2100], 2010

Eine Aussage zur Luftbelastung ist ohne tiefergehende Untersuchung nur sehr oberflächlich möglich. Eine qualitative Ableitung auf Grundlage der verkehrsbedingten Luftbelastung PM 10 und NO₂ Index 2020 und 2025 (Umweltatlas) zeigt im Bestand für die Schlesische Straße auf Höhe des Wrangelkiezes eine „erhöhte“ Belastung. Die Förderung des Umweltverbunds und die Reduzierung des Kfz-Verkehrs ist somit eine wesentliche Aufgabe zur Verbesserung der Luftqualität.

4.2 Zusammenfassung Konflikte, Problemlagen und Handlungserfordernisse

Die umfassende Bestandsanalyse, die Erhebungen und auch die Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligung haben deutlich gemacht, dass es zahlreiche verkehrliche, funktionale und städtebaulich-freiräumliche Defizite und Mängel im Untersuchungsgebiet gibt. Diese lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Funktionale / verkehrliche Defizite
 - z.T. unsichere Knotenpunkte / Kreuzungsbereiche und unzureichende Signalisierung für den Fuß- und Radverkehr an den Hauptverkehrsstraßen (Unfallhäufungsstellen)
 - schwierige Querungsbedingungen, fehlende Gehwegvorstreckungen und Bordabsenkungen, v.a. an den Hauptverkehrsstraßen
 - funktionale Mängel in der Straßenraumgliederung (z.B. zu schmale Gehwege am Heckmannufer)
 - Regelung „verkehrsberuhigter Bereich“ vermittelt sich durch die klare Straßenraumgliederung und schlecht sichtbare Beschilderung und Piktogramme kaum, demzufolge Regelverstöße und Geschwindigkeitsüberschreitungen. Zu Fußgehende trauen sich nicht, die „Fahrbahn“ zu nutzen.
 - z.T. fehlende Barrierefreiheit, auch durch bauliche Zustandsmängel
 - Konfliktlagen zwischen Zu Fußgehenden, Radfahrenden und Kfz-Fahrenden
 - hoher Parkdruck, Parken in 2. Reihe (v.a. Lieferfahrzeuge)
 - unzureichende Fahrradinfrastruktur v.a. in Bezug auf Wegeausstattung und Abstellmöglichkeiten
- städttebaulich / freiräumliche Defizite
 - schadhafte Gehweg- und Fahrbahnoberflächen
 - Zustands-, Gestaltungs- und Pflegedefizite öffentlicher Freiflächen
 - z.T. störende Einbauten (Hochbeete) in den Kreuzungsbereichen – Einschränkung der Sichtbeziehungen, Einbauten / Hochbeete zumeist in einem schlechten baulichen Zustand, mangelnde Pflege
 - parkende Pkw dominieren das Straßenbild
- sonstige Problemlagen
 - zahlreiche Falschparker (Kfz) mit der Folge zugeparkter Querungen / Gehwege (Konfliktpotenzial)
 - Nutzungskonkurrenz auf den Gehwegen (v.a. Sondernutzung Gastronomie und Einzelhandel)

Unabhängig vom Anspruch zur Umsetzung der Verkehrswende als Beitrag zur nachhaltigeren Mobilität zeichnet sich im Wrangelkiez ein erheblicher Handlungsbedarf zur Aufwertung des öffentlichen Raums und zur Durchsetzung der geltenden Verkehrsregelungen ab.

Abb. 18: Defizite und Mängel im Wrangelkiez in Fotos (Beispiele)



Schlesische Straße / Falckensteinstraße: Unzureichender Ausbau des Knotenpunkts und Signalisierung



Schlesische Straße: Schwierige Querungsbedingungen, fehlende Gehwegvorstreckungen und Bordabsenkungen



Mangelhafte Sichtbarkeit des Verkehrsberuhigten Bereichs, z. B. in der Cuvrystraße



Falckensteinstraße: Kopfsteinpflaster auf einer designierten Fahrradrouten



Lieferverkehr in Halte- oder Parkverbot: Parken in zweiter Reihe in der Wrangelstraße



Görlitzer Straße: nur schmaler Einrichtungs-Radweg

Fotos: GRUPPE PLANWERK

Räumliche Schwerpunktbereiche

Der zusammenfassende Konfliktplan (s.u.) macht deutlich, dass sich die festgestellten Konflikte, Problemlagen und Defizite v.a. auf die Straßenräume konzentrieren, die für die verkehrliche Erschließung des Quartiers von besonderer Bedeutung sind. Der Handlungsbedarf mit Blick auf die Maßnahmenentwicklung ist hier entsprechend besonders hoch bzw. dringlich:

- entlang der **Wrangelstraße** (*Hauptquartiersachse mit Einzelhandelsbesatz*)
 - hohe Nutzungsdichte / Nutzungsintensität bei einem vergleichsweise schmalen Straßenraum, zu schmale Gehwege, Liefern in 2. Reihe, ungünstige Bedingungen für den Radverkehr, Gestaltungsdefizite / Zustandsmängel
- entlang der **Falckensteinstraße** (*designierte Fahrradroute*)
 - hohe Nutzungsdichte / Nutzungsintensität, Parken in 2. Reihe, Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, ungünstige Bedingungen für den Radverkehr, v.a. in Bezug auf Oberflächenbeschaffenheit
- entlang der **Schlesischen Straße** (*Hauptverkehrsstraße*)
 - v.a. Unfallschwerpunkte an den Kreuzungsbereichen, schwierige Querungssituationen, hohe Verkehrsbelastung, zu schmale Gehwege, Parken in 2. Reihe
- entlang der **Görlitzer Straße** (*zu stärkende Radwegeverbindung*)
 - v.a. fehlende Radwegeinfrastruktur, z.T. fehlende Barrierefreiheit in den Querungsbereichen

5. Entwicklungsziele für die 1. Stufe der Verkehrswende

Auf Grundlage der Ergebnisse des Beteiligungs- und Abstimmungsprozesses konnten wesentliche Ziele bzw. Leitlinien für die verkehrliche Entwicklung des Wrangelkieses in Richtung einer Verkehrswende formuliert werden. Sie bilden einen wichtigen Ausgangspunkt für die Ableitung von Maßnahmen und Projekten zur Einleitung der Verkehrswende im Quartier und sind bedarfsbezogen in den kommenden Jahren entsprechend zu evaluieren und ggf. fortzuschreiben.

Die Leitlinien für die verkehrliche Entwicklung des Wrangelkieses stellen sich wie folgt dar:

Der Wrangelkiez bleibt ein lebendiges und urbanes Quartier und verfügt zukünftig über ...

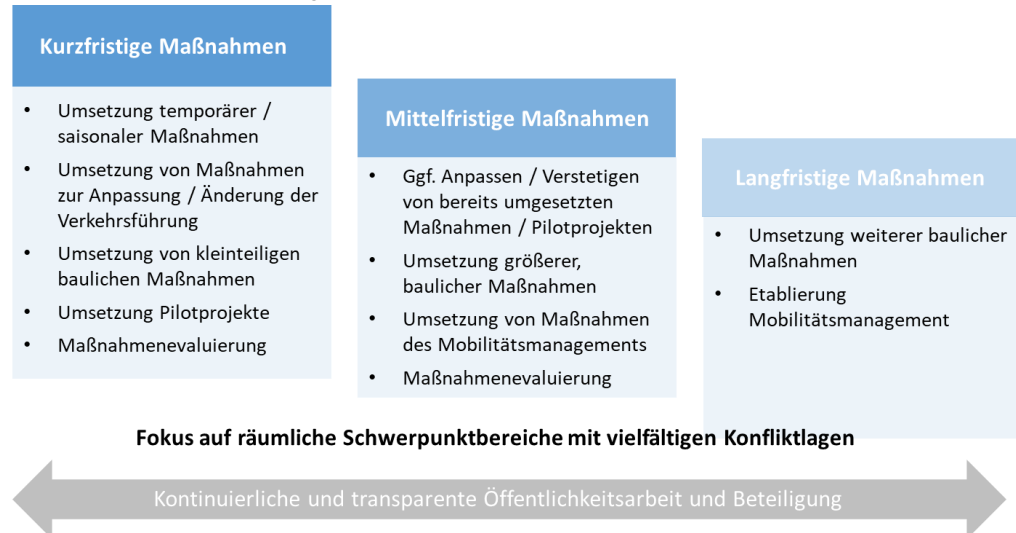
- lebendige Straßenräume mit vielfältigen Nutzungen sowie attraktiven Nebenstraßen mit mehr Raum für Aufenthalt, Begegnung und neue Nutzungen,
- klar erkennbare verkehrsberuhigte Bereiche, in denen das Miteinander der Verkehrsarten besser funktioniert und kontrolliert wird,
- deutlich weniger ortsfremden Kfz-Verkehr (Unterbindung von Durchgangsverkehr),
- sichere, barrierefreie und kurze Wege zu allen wichtigen Einrichtungen im und am Quartier, für Jung und Alt, für zu Fußgehende und für Radfahrende,
- vielfältigen Gewerbebesatz und einen funktionierenden Lieferverkehr, der Nachhaltigkeitsansprüche berücksichtigt,
- qualitätsvolle, sauberere und klimaorientiert gestaltete Straßenräume, Plätze und Grünflächen,
- prägende Straßenräume mit Altbaumbestand und eine klare Straßenraumgliederung,
- eine noch bessere Anbindung an den ÖPNV,
- mehr Platz für bedarfsbezogene Radabstellanlagen im Straßenraum und
- neue bzw. nachhaltige Mobilitätsangebote.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen zielen darauf ab, diese grundsätzlichen Zielsetzungen zu erreichen und das Quartier mit Blick auf Verkehrslärm und Emission deutlich zu entlasten und die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität deutlich zu stärken. Davon profitieren sowohl Bewohnende, Gäste aber auch Gewerbetreibende vor Ort.

6. Konzept - Lösungsvorschläge und Maßnahmen

Wie bereits beschrieben, bildet die Machbarkeitsuntersuchung einen ersten Schritt zur Umsetzung der Verkehrswende im Wrangelkiez. Die erarbeiteten Maßnahmen / Maßnahmenbündel sind als Vorschläge zu verstehen, die in Stufen umsetzbar dazu beitragen können, die verkehrliche Entwicklung des Wrangelkieses in Zukunft nachhaltiger zu gestalten. Dabei ist entsprechend der eingangs beschriebenen Vorgehensweise (Phasen) nach kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen Maßnahmen zu unterscheiden.

Abb. 20: Stufenweise Umsetzung von Maßnahmen



Darstellung GRUPPE PLANWERK

Im Folgenden werden die Maßnahmen gegliedert nach **Maßnahmenschwerpunkten** beschrieben und dargestellt:

- Umsetzung der Verkehrsberuhigung im Gesamtquartier
- Straßenräume neu denken
- Lösungen für Rad- und Lieferverkehr
- Lösungen für räumliche Handlungsschwerpunkte
- weitere begleitende Maßnahmen

6.1 Umsetzung der Verkehrsberuhigung im Gesamtquartier

Die zentrale Aufgabe des Konzepts wird in der flächendeckenden Umsetzung der offiziell bereits bestehenden Verkehrsberuhigung gesehen.

Momentan ist der in allen Nebenstraßen des Quartiers mittels Verkehrszeichen Z 325 angeordnete verkehrsberuhigte Bereich kaum erkennbar. Es existieren zwar einige Schilder, diese sind jedoch zum Großteil nicht gewartet oder schwer sichtbar aufgestellt; die entsprechenden Piktogramme auf den Fahrbahnen sind unvollständig.

Die Sichtbarkeit der Schilder und Piktogramme ist zu bemängeln, weitaus relevanter ist jedoch die Gestaltung des Straßenraums, die die Regelung nicht widerspiegelt. Die Querschnitte, Fahr- und Gehbahnbeläge und Gestaltungselemente erinnern eher an eine 30er Zone. Dies führt alltäglich zu absichtlichen oder unabsichtlichen Missachtungen der Regelungen - insbesondere des Fahrens in Schrittgeschwindigkeit.

Entgegen der Intention, mit der in der Regel ein verkehrsberuhigter Bereich angeordnet wird, sowohl die Kfz-Fahrten als auch die Fahrzeuge selbst im Gebiet zu reduzieren, dominiert das abgestellte und (durch)fahrende Kfz das Straßenbild im Wrangelkiez flächendeckend.

Die Ziele liegen auf der Hand: Der Charakter der Wohnstraßen, in der die Funktionen „Erschließung“ und „Aufenthalt“ eindeutig Vorrang vor der Verbindungsfunktion (für Kfz) haben, soll (wieder) hervorgehoben werden.

Es wird zum einen angestrebt, die Verkehrsregelung sichtbar und intuitiv begreifbarer zu machen. Zum anderen sollen die bisher durch das Auto dominierten Flächen gerechter verteilt und den anderen Verkehrsteilnehmenden besser zugänglich gemacht werden. Die Anzahl der abgestellten und fahrenden Kfz soll zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV reduziert werden.

Zur Umsetzung dieser Ziele werden verschiedene bauliche und organisatorische bzw. verkehrslenkende Maßnahmen vorgesehen.

Verkehrsführung

Zunächst soll die Verkehrsführung so angepasst werden, dass der potenzielle Durchgangsverkehr weiterhin reduziert wird. Hierzu sind punktuelle Maßnahmen notwendig, um einen flächenhaften Effekt zu erzielen. Nur wenn alle „Eingänge“ in das Gebiet berücksichtigt werden, kann Schleichverkehr effektiv vermieden werden.

Hierfür sollen die bestehenden Diagonalsperren in den Knotenpunktsbereichen Wrangelstraße / Falckensteinstraße und Wrangelstraße / Cuvrystraße zunächst erhalten bleiben, die Positionierung der Poller jedoch so angepasst und durch Bodenmarkierungen ergänzt werden, dass sowohl Kfz als auch Radfahrende sicher und verständlich über die Kreuzungsbereiche geleitet werden.

Abb. 21: Vorschlag zur Umgestaltung und Qualifizierung der Diagonalsperren



Darstellung: HOFFMANN-LEICHTER

Darüber hinaus wird die Sorauer Straße - analog zur Situation in der benachbarten Lübbener Straße - zur Stichstraße (Sackgasse) mit einer Wendemöglichkeit, in die die Einfahrt nur noch von Süden möglich ist. Die Ver- und Entsorgung wird so sichergestellt, die Durchfahrt für Kfz aber verhindert. Die Unfallhäufungsstelle, die im Bereich der Einmündung Sorauer Straße / Wrangelstraße ermittelt wurde, kann mit dieser Maßnahme entschärft werden. Die Maßnahme

sollte langfristig baulich umgesetzt werden; die Wirkung kann kurzfristig aber auch mit Pollern erzielt werden.

Eine weitere Sperrung für den Kfz-Verkehr wird an der Skalitzer Straße, an der nördlichen Einmündung der Oppelner Straße vorgesehen. Von der Wrangelstraße kommend, kann die Oppelner Straße als Stichstraße weiterhin beispielsweise durch Anwohnende oder den Lieferverkehr befahren werden, jedoch ist das Einfahren von der Skalitzer Straße (aus Richtung Westen – von Osten ist es ohnehin nicht möglich) und auch das Einbiegen in die Skalitzer Straße nicht mehr erlaubt. Dies entschärft die Begegnungsfälle vom Kfz- und Rad- sowie Fußverkehr an dieser ungünstig einsehbaren Stelle und schafft einen attraktiven Übergang vom U-Bahnhof Schlesische Straße ins Quartier. Hierfür ist neben der reinen Sperrung für den Kfz-Verkehr auch eine entsprechende Qualifizierung bzw. ansprechende Gestaltung des öffentlichen Raums sinnvoll.

Um den aus Neukölln über die Wiener Straße und das Görlitzer Ufer kommenden Kfz-Verkehr aus dem Gebiet herauszuhalten, wird eine Umwidmung und Umgestaltung des Görlitzer Ufers (südlich des Untersuchungsgebiets) vorgesehen. Die Erweiterung des Parks nach Osten bietet Zufußgehenden und Radfahrenden einen großen Mehrwert; Kfz-Nutzer:innen können die Wiener Straße als Stichstraße befahren und ansonsten ihr Ziel über die Skalitzer und Schlesische Straße erreichen.

Modell: Testpunkte Zugangsbeschränkung

Ergänzend zu den genannten Sperrungen, die im besten Fall baulich hergestellt werden, sieht dieses Konzept zur weiteren Vermeidung des Durchgangsverkehrs an drei Stellen versenkbare Poller vor.

Die Idee, den Durchgangsverkehr aus einem ganzen Quartier mit der Größe von rd. 300.000 m² mit Hilfe von Bepollung komplett herauszuhalten, ist nicht neu, wurde jedoch bislang in Berlin noch nicht umgesetzt. Mit der Forderung der Umsetzung von sogenannten „Kiezblocks“ wird dieses Szenario jedoch immer greifbarer. In anderen Städten Deutschlands, wie Koblenz oder in der Schweiz (u. a. Bern, Basel, Baden mit Flächengrößen bis zu 450.000 m², hier nur teilweise Bepollung⁸), ist diese Art der Zufahrtskontrolle bereits umgesetzt.

Die Poller im Wrangelkiez sollen testweise implementiert werden, um im Bedarfsfall nachsteuern zu können. Konkret wird an den folgenden Einmündungen der Einbau von versenkbaren Pollern vorgeschlagen:

- Wrangelstraße (Einmündung an Skalitzer Straße)
- Falckensteinstraße (Einmündung an Schlesische Straße)
- Cuvrystraße (Einmündung an Görlitzer Straße)

Die versenkbaren Poller können über Zugangscode oder Schlüssel bzw. Transponder oder Funksensoren bedient werden und somit ein Zugang für ausgewählte Nutzer:innen ermöglichen. Auch via Kameraerfassung kann der Zugang für ausgewählte Kennzeichen oder Fahrzeugarten (z. B. Einsatz-, Rettungs- und Müllfahrzeuge) gewährt werden. Der Sorge um den Datenschutz bei der Kennzeichenerfassung konnte in einem anderen Kontext in Niedersachsen gerichtlich begegnet werden.

Bei einigen Systemen können die Zugangsberechtigungen über eine Webseite oder telefonisch verwaltet werden, sodass auch kurzfristig Freigaben für beispielsweise neue Lieferanten erteilt werden können. Hierfür ist eine zentrale Informations- und Steuerungsstelle eine entscheidende

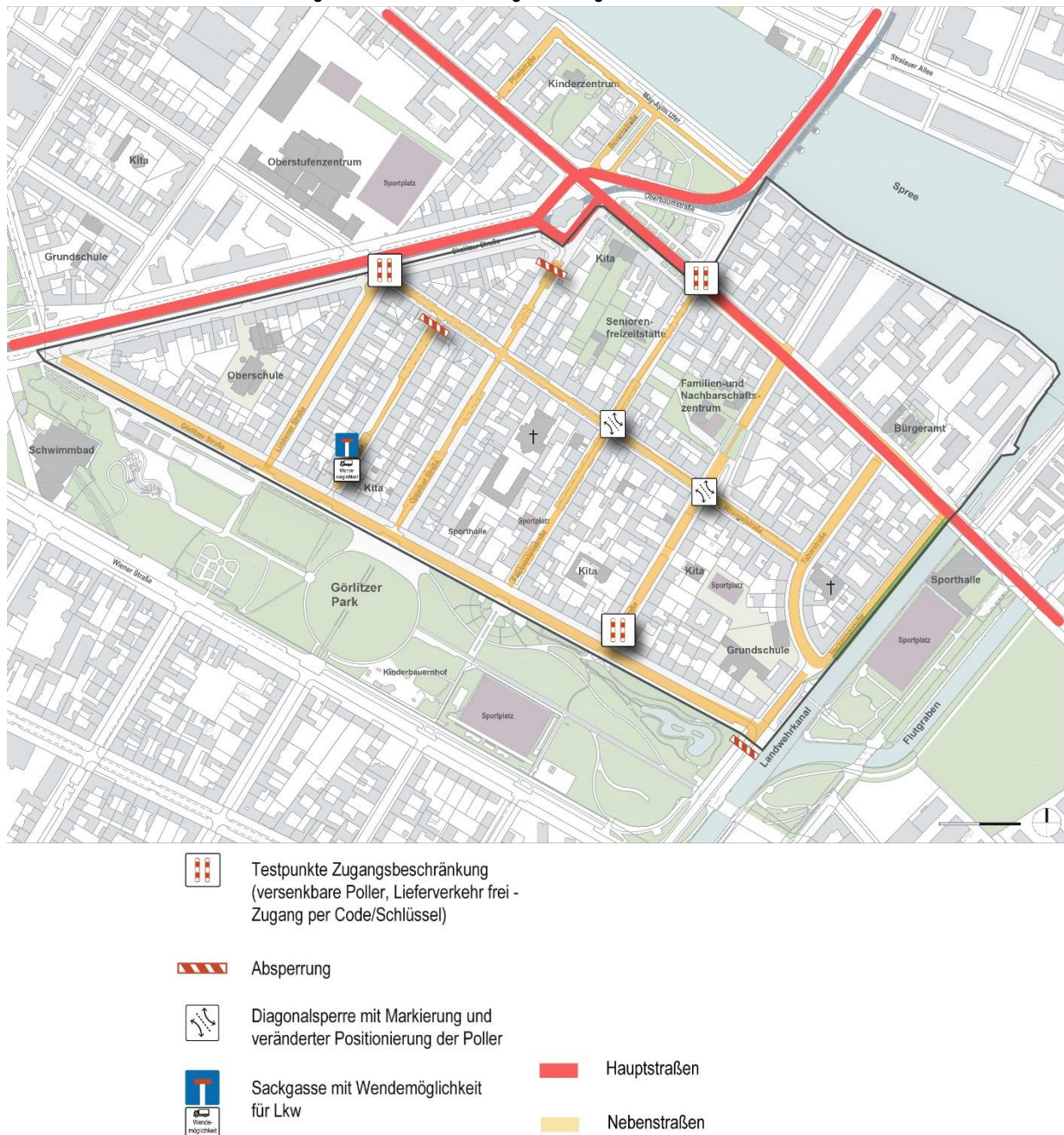
⁸ Stadt Luzern (2019): Konzept Autoparkierung. Strikteres Zufahrtsregime Fußgängerzone Altstadt (Kurzbericht).

Instand für den Erfolg der Maßnahme. Sie kann u. A. Ausnahmen erteilen und beschädigte Poller reparieren lassen (siehe Kapitel 5.5. Mobilitätsmanagement).

Die Entscheidung über die zu wählende Technik obliegt letztlich der zuständigen Verwaltung, die eine einheitliche Regelung für sämtliche Pollersysteme im Bezirk anstrebt.

Die Möglichkeit, die Poller zu versenken, kann auch zeitlich beschränkt werden. Somit könnte der Warenumsatz beispielsweise auf bestimmte Lieferzeiten am Vormittag eingegrenzt werden. Ausnahmen für Anwohnende und Einsatzfahrzeuge können gemacht werden.

Abb. 22: Vorschlag für die Verkehrsführung im Wrangelkiez



Darstellung GRUPPE PLANWERK

Ergänzende Maßnahmen

Ergänzt werden sollen die Maßnahmen durch gut sichtbare Beschilderungen an allen Eingängen zum Quartier und regelmäßige Piktogramme auf der Verkehrsfläche. Diese können ggf. auch um den Hinweis: „Schrittgeschwindigkeit“ ergänzt werden. Zur Unterstützung der Regeleinhaltung sollten ein oder mehrere Dialogdisplay(s), z. B. an der Wrangelstraße, eingesetzt werden. Der psychologische Effekt eines lachenden Smilies kann unter Umständen mehr bewirken als ein weiteres, statisches Schild unter vielen.

Zusätzlich sind die Verkehrsteilnehmenden möglichst schon am Knotenpunkt Skalitzer Straße / Görlitzer Straße auf die eingeschränkte Durchfahrbarkeit hinzuweisen, um unnötige Kfz-Fahrten in der Görlitzer Straße und Unzufriedenheit zu vermeiden.

6.2 Straßenräume neu denken

Im Rahmen der Beteiligung ist deutlich geworden, dass zusätzlich zur Beseitigung verkehrlicher Konfliktsituationen, insbesondere in den beiden zentralen Quartiersachsen Wrangelstraße und Falckensteinstraße, auch die übrigen, eher ruhigen Nebenstraßen bei der Maßnahmenentwicklung Berücksichtigung finden sollen.

Öffentliche Freiflächen im Quartier gibt es nur wenige und wenn, sind diese in einem schlechten baulichen Zustand. Der öffentliche Raum im Wrangelkiez wird daher im Wesentlichen durch den öffentlichen Straßenraum geprägt, der als zentraler Bestandteil des Wohnumfeldes nach nunmehr fast 40 Jahren zurückliegender Sanierung einer Aufwertung bedarf. Dabei sind neben der oben beschriebenen Zielsetzung zur Umsetzung der flächendeckenden Verkehrsberuhigung im Quartier die folgenden Ziele für den öffentlichen Straßenraum zu verfolgen:

- die Herstellung der Barrierefreiheit
- die Beseitigung der Dominanz des Autos im Straßenraum und mehr Flächengerechtigkeit
- die Schaffung neuer Nutzungsangebote und mehr Aufenthaltsqualität und
- die Klimaanpassung (Verbesserung Versickerungsfähigkeit / Verdunstung).

Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums im Quartier sind mit der Neugestaltung des Grünzugs zwischen Falckensteinstraße und Cuvrystraße bereits vorgesehen.

Unter dem Motto „Straßenräume neu denken“ möchten wir verschiedene Maßnahmen vorschlagen, die dazu beitragen sollen, das Quartier nachhaltig und mit einer hohen Wohn- und Lebensqualität weiterzuentwickeln:

Zum Einstieg: Umnutzung von 10 % der Pkw-Stellplätze je Straßenzug

Zur Reduzierung der Dominanz des Autos im Straßenraum und um den Wunsch vieler Bewohner:innen nachzukommen, die Nutzung des Straßenraums anders aufzuteilen, schlagen wir als einen ersten Schritt die Reduzierung von rd. 10% der derzeitigen Pkw-Stellplätze je Straßenzug vor. Das wären z.B. für den Abschnitt Cuvrystraße zwischen Wrangelstraße und Görlitzer Straße insgesamt neun Stellplätze (rd. 120 m²), die einer anderen Nutzung zugeführt werden könnten. Potenzielle Nutzungen wären z.B. vergrößerte Baumscheiben, urban gardening-Projekte, Spiel- oder Bewegungsangebote, Fahrradstellplätze oder kleine Mobilitätsstationen. Die Maßnahmen sollten vorerst temporär umgesetzt und nach einer bestimmten Zeit evaluiert und dann erst ggf. (baulich) verfestigt werden. Die mittelfristige Umwandlung weiterer Stellplätze ist in diesem Zuge auch zu prüfen.

Zur Umsetzung solcher Projekte in den verschiedenen Straßenabschnitten bedarf es einer fachlichen und prozessualen Begleitung. Ziel sollte es dabei sein, die Bewohner:innen des jeweiligen Straßenzugs aktiv anzusprechen, Bedarfe zu ermitteln, Ideen / Konzepte zu entwickeln und im

besten Fall selbsttragende Strukturen zu schaffen bzw. Eigeninitiative zu generieren. Dies könnte z.B. im Rahmen eines Modellprojektes unter fachlicher / wissenschaftlicher Begleitung oder mittels eines quartiersbezogenen Mobilitätsmanagements erfolgen.

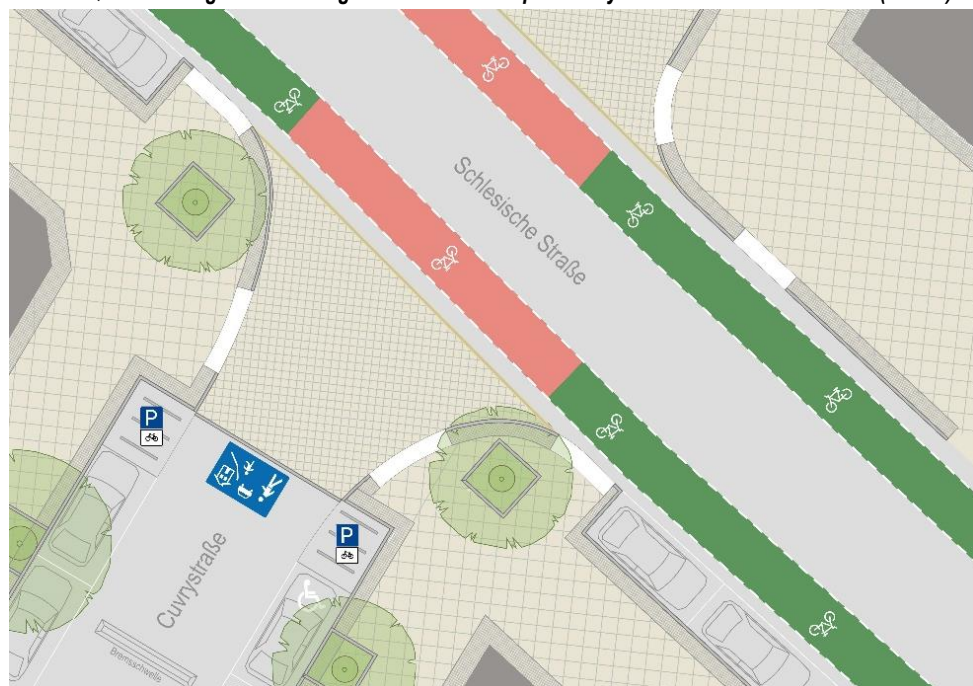
Umsetzung von Klimaanpassungsmaßnahmen

Angeichts der Folgen des Klimawandels (Extremwetterereignisse wie Starkregen, Hitzeperioden oder Dürre) sollte mit der angestrebten Neuordnung des öffentlichen Straßenraums auch die Chance genutzt werden, Klimaanpassungsmaßnahmen sukzessive umzusetzen. Dabei sollte insbesondere die Sicherung und v.a. die Stärkung einer klimaresilienten Grüninfrastruktur sowie ein nachhaltiges Regenwassermanagement (Versickerung / Verdunstung / Zwischenspeicherung von Regenwasser) im Fokus stehen. Potenzielle Maßnahmen im öffentlichen Raum könnten Flächenentsiegelungen einhergehend mit der Herstellung von Mulden oder einer Mulden-Rigolenentwässerung sein. Zu prüfen wäre auch, wie Niederschlagswasser temporär in Speichermedien für nachfolgende Nutzungen (z.B. für die Bewässerung von Bäumen) zurückgehalten werden kann.

Zudem schlagen wir weitere Maßnahmen vor:

- Qualifizierung bzw. Aufpflasterung in Kreuzungsbereichen / Querungsstellen (z.B. im Übergang vom Quartier zum Görlitzer Park – Görlitzer Straße) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur klaren Priorisierung des Fußverkehrs und zur Herstellung der Barrierefreiheit, Integration Fahrradbügel in den Seitenräumen
- punktueller Rückbau von störenden Hochbeeten in Kreuzungsbereichen zur Verbesserung der Einsehbarkeit
- Herstellung von Gehwegvorstreckungen in der Schlesischen Straße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für querende Fußgänger:innen
- Schaffung eines attraktiven Uferweges am Heckmannufer (siehe Kap. 6.4.3) zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und zur Stärkung der Grünwegeverbindung entlang des Landwehrkanals

Abb. 23: Qualifizierung der Kreuzungsbereiche am Beispiel Cuvrystraße / Schlesische Straße (Skizze)



Darstellung GRUPPE PLANWERK

6.3 Lösungen für den Rad- und Lieferverkehr

Die öffentlichen Flächen im Kiez unterliegen, wie bereits mehrfach erwähnt, einer großen räumlichen Nutzungskonkurrenz. Rad- und Lieferverkehr sind insbesondere davon betroffen, sich den wertvollen knappen Raum teilen zu müssen und wiederum mit anderen Nutzungsarten wie Gastronomie, privatem Kfz-Verkehr und Fußverkehr zu konkurrieren.

Momentan geht dies häufig mit Konflikten einher: so mündet das häufig beobachtete 2.-Reihe-Parken für Fahrradfahrende in der Versperrung wichtiger Sichtbeziehungen. Mit dem stetig wachsenden Online-Konsum werden Lieferverkehrsvorgänge (KEP-Dienste) in den Quartiersstraßen ohne entsprechende Maßnahmen ebenfalls weiterhin zunehmen. Dem gegenüber stehen die Liefervorgänge für die ansässigen Gewerbebetriebe, die gemäß der Betreibenden in der unmittelbaren Nähe der Geschäfte und Werkstätten vorgenommen werden müssen, da z. T. schwere oder viele Waren geliefert werden. Eine Differenzierung in Lieferverkehr für Haushalte und Lieferverkehr für Gewerbetreibende ist unbedingt vorzunehmen, wenn es darum geht, Lösungen zur Verkehrsberuhigung zu entwickeln.

Problemlagen, die sich für den Radverkehr aufgezeigt haben, bestehen einerseits hinsichtlich Fahrbahnoberflächen, der Führung am Knotenpunkt Schlesische Straße / Falckensteinstraße sowie an den Kreuzungen mit Diagonalsperren. Darüber hinaus sind unzureichende oder ungünstig lokalisierte Abstellanlagen festgestellt worden.

Da beide Verkehrsarten für die Versorgung und Erschließung des Quartiers wichtig sind, gilt es, möglichst einfach umsetzbare und verständliche Maßnahmen zu entwickeln.

Zur Organisation und räumlichen Bündelung des Lieferverkehrs und zur Entlastung des Straßenraums wird die Errichtung eines Lieferhubs (Mikro-Depot, rd. 250 m²) für private KEP-Dienste vorgesehen. Die „letzte Meile“ für Lieferungen für Privathaushalte geschieht somit nicht mehr mit dem sogenannten „Schwerverkehr“ sondern kann über Lastenräder oder elektrische Kleinfahrzeuge abgewickelt werden. Mögliche Orte hierfür sind die Freifläche an der Kreuzung Skalitzer Straße / Görlitzer Straße (nahe der Tankstelle) oder der neu gewonnene Raum am Knotenpunkt Skalitzer Straße / Oppelner Straße.

Der gewerbliche Lieferverkehr in der Wrangelstraße erhält einen „Multifunktionsstreifen“ mit Kurzzeitparkständen zum Liefern und in der Schlesischen Straße werden Lieferzonen (statt regulärem Parken) vorgesehen.

Als zentrale Maßnahme gilt die Qualifizierung der Falckensteinstraße für den Radverkehr – und damit auch für den Fußverkehr. Da die Oberfläche in der Falckensteinstraße sowie die Ausweisung als Verkehrsberuhigter Bereich die Funktion als Fahrradroute konterkariert, soll die Straße asphaltiert und als Fahrradstraße ausgewiesen werden. Diese Maßnahme kann einen relevanten Beitrag für die Erschließung des Kiezes mit dem Radverkehr leisten und auch der Durchgangsradverkehr wird zeitgemäß und qualitativ hochwertig geführt. Der Fußverkehr erfährt eine Entlastung und wird sicherer, da der Seitenraum nicht mehr durch Radfahrende genutzt wird.

Zur Reduzierung des Unfallpotenzials für Radfahrende – insbesondere an den Einmündungen entlang der Görlitzer Straße ereignen sich Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs – und zur Widmung als möglicher Arm des nördlichsten Abschnitts der Y-Trasse, wird auch eine veränderte und qualitativ hochwertigere Führung des Radverkehrs in der Görlitzer Straße empfohlen. Auch hier soll eine Fahrradstraße eingerichtet und die Fahrbahn hierfür asphaltiert werden. Der schmale, einseitige Radweg in der Görlitzer Straße erfährt eine neue Nutzung und kann – je nach Bedarf – in Flächen für den Fußverkehr umgewidmet werden, wo Gastronomieflächen weit in

den bisherigen Gehweg hereinragen. Alternativ können die vorhandenen Baumscheiben vergrößert bzw. Versickerungsanlagen implementiert werden. Der Kiez kann so resilienter gegenüber Starkregenereignissen werden.

Zur weiteren Reduzierung des Konflikt- und Unfallpotenzials entlang der Falckensteinstraße sowie der Schlesischen Straße und Wrangelstraße werden Knotenpunktanpassungen vorgesehen. Die Teilsignalisierung am Knotenpunkt Schlesische Straße / Falckensteinstraße wird vollsignalisiert und erhält eine zusätzliche Furt an der Zufahrt Schlesische Straße West. Auch die östliche Zufahrt wird so umgestaltet, dass der Radverkehr einfacher die Freigabe anfordern und queren kann. Die Verbindung zur Oberbaumstraße wird somit deutlich verbessert. Die Diagonalsperren in der Wrangelstraße werden – wie in Kapitel 5.1 beschrieben – angepasst, sodass die Führung des Radverkehrs intuitiver und sicherer ist.

Weitere Maßnahmen sind der Bau von dezentral verteilten Bügeln in Unterstreifen oder Parkbuchten in allen Nebenstraßen. Die genauen Standorte sollen im weiteren Verfahren gemeinsam mit den Anwohner:innen eruiert werden.

Schließlich wird der Bau einer witterungs- und diebstahlgeschützten Abstellanlage am U-Bahnhof Schlesisches Tor vorgesehen, um das Angebot an Abstellanlagen dort zu erweitern und zu qualifizieren und die Intermodalität stärker zu fördern.

Abb. 24: Beispiel Fahrradboxen und Bügel im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf



Foto GRUPPE PLANWERK

6.4 Lösungen für räumliche Handlungsschwerpunkte

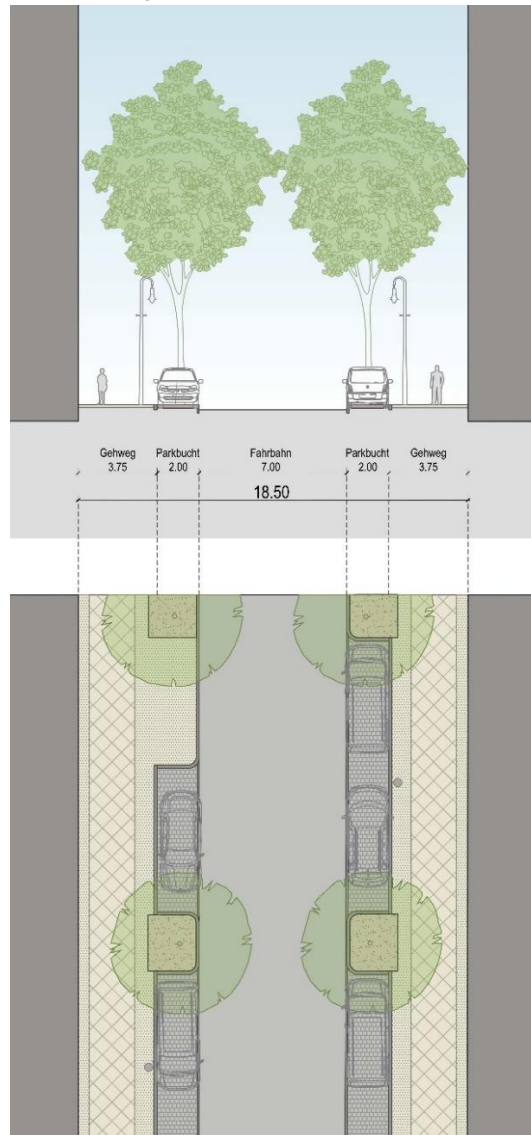
6.4.1 Neuordnung Wrangelstraße

Die Wrangelstraße ist eine Wohn- und Geschäftsstraße und die Hauptachse im gleichnamigen Kiez. Sie hat eine besondere Bedeutung für dessen Charakter und ist demnach bei der Umsetzung der „Verkehrswende“ besonders zu berücksichtigen.

Die Straße spiegelt einen verkehrsberuhigten Bereich aufgrund der Straßenraumbreite von rd. 19,00 m und der Querschnittsgestaltung nach Einschätzung des Planerteams am wenigsten wider. Neben der asphaltierten und mit 7,00 m sehr großzügig dimensionierten Fahrbahn (strenggenommen handelt es sich auch hier, wie bei allen verkehrsberuhigten Bereichen um eine Geh- und Fahrbahn, da alle Verkehrsteilnehmenden die Fläche gleichermaßen nutzen können) sind straßenbegleitende Längs-Parkstände angeordnet. Jenseits davon befinden sich beidseitige Gehwege, die mit jeweils nur 3,75 m bemessen sind. Deren eigentliche Gehfläche wird an vielen Stellen durch Einbauten, Auslagen der Händler:innen und Gastronomieflächen zusätzlich verengt. Die beengten Platzverhältnisse und die vorherrschende Nutzerkonkurrenz führen häufig zu Konflikten.

Kfz-Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr, fahrender und haltender bzw. parkender Lieferverkehr (auch in 2. und 3. Reihe), Parksuchverkehr und Radfahrende teilen sich die Fahrbahn. Zufußgehende, „Bummelnde“, Verweilende und radfahrende Kinder sowie die Gewerbetreibenden mit ihren Auslagen teilen sich die Gehwege. Eine Entzerrung kann nur durch das Neuordnen der verfügbaren Flächen und das Heraushalten von vermeidbarem Kfz-Verkehr geschehen. Weitere Ziele sind die Entwicklung von Lösungen für den Lieferverkehr, mehr Sicherheit für Radfahrende und die Steigerung der Aufenthaltsfunktion für die Zufußgehenden. Insgesamt wird eine Stärkung der Geschäftsstraße mit mehr Attraktivität angestrebt.

Abb. 25: Wrangelstraße - Bestandssituation

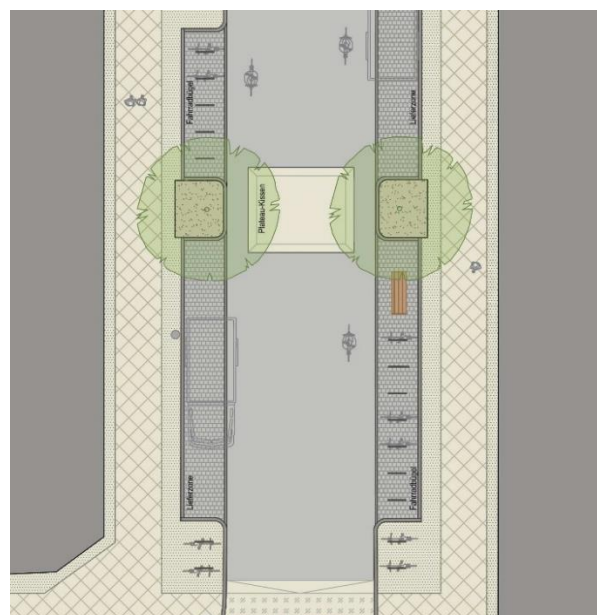
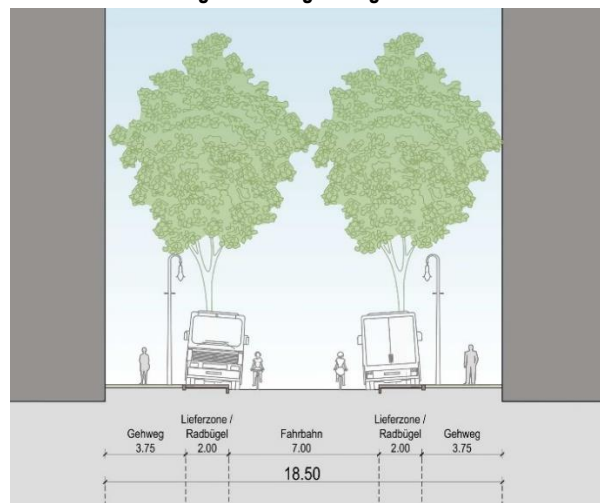


Darstellung und Foto GRUPPE PLANWERK

Um diese Ziele zu erreichen, werden für die Neuordnung der Wrangelstraße folgende Maßnahmen vorgesehen:

Zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs bleiben die Diagonalsperren erhalten⁹. An der Einmündung der Skalitzer Straße werden testweise versenkbare Poller implementiert (siehe Kapitel 6.1), die die Zufahrt für Anwohnende, den Wirtschafts- und Lieferverkehr sowie selbstverständlich für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge erlaubt. Durch diese Maßnahmen wird sich das Verkehrsaufkommen deutlich reduzieren und die Konfliktsituationen entschärft. Darüber hinaus werden reguläre Parkstände in Multifunktionsflächen umgewandelt. Diese Multifunktionsflächen können je nach Lage und Bedarf für Lieferzonen, Fahrradstellplatzanlagen, Carsharing-Stellplätze, Grün- oder Gastronomieflächen genutzt werden. Dem Lieferverkehr wird damit Priorität vor Dauerparkenden eingeräumt, die Radfahrenden können sicherer und direkter geführt werden (weil keine gefährlichen Fahrmanöver mehr um in 2. Reihe haltenden Kfz herum durchgeführt werden müssen) und die Zufußgehenden erhalten mehr Platz auf dem Gehweg.

Abb. 26: Neuordnungsvorschlag Wrangelstraße



Darstellung GRUPPE PLANWERK

⁹ Die alternative Variante, mit der eine Einbahnstraßenregelung vorgesehen wurde, wurde im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung diskutiert aber aufgrund der potenziellen Mehrbelastung der Cuvrystraße verworfen.

Zusätzlich werden zur Förderung der Barrierefreiheit Aufpflasterungen an Querungsstellen und Straßenkreuzungen und Bremsschwellen (Berliner Kissen) zur Entschleunigung des Kfz- und Radverkehrs vorgesehen.

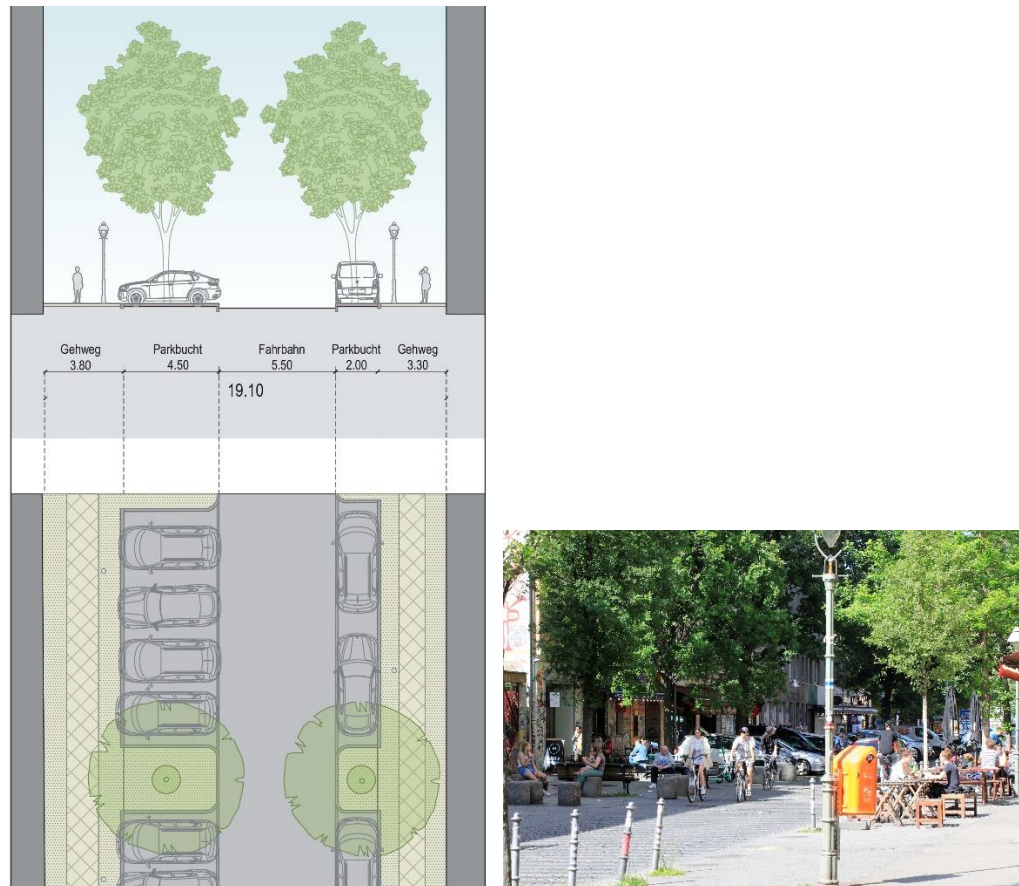
Die Zugänglichkeit der Wrangelstraße für den Wirtschafts- und Lieferverkehr sowie Anwohnende soll weiterhin sichergestellt, für den Lieferverkehr aber potenziell temporär beschränkt werden. Dies wird ermöglicht, indem für die versenkbaren Poller an der Einmündung Skalitzer Straße / Wrangelstraße Zugangscodes oder Schlüssel / Transponder bzw. eine Freigabe mittels Kennzeichenerfassung zur Verfügung gestellt werden (siehe Kapitel 6.1). Die Poller müssen soweit in den Straßenraum hinein versetzt werden, dass sich potenziell wartende Fahrzeuge nicht bis in den Knotenpunktsbereich zurückstauen.

Diese Neuordnung schafft die Möglichkeit, die Wrangelstraße weiterhin lebendig zu gestalten. Der Fokus wird wieder auf den Menschen statt auf das Fahrzeug gelegt.

6.4.2 Neuordnung Falckensteinstraße

Die Falckensteinstraße ist eine der zentralen Quartiersachsen im Wrangelkiez und als designierte Radroute von übergeordneter Bedeutung für den Radverkehr, was durch das hohe Radverkehrsaufkommen verdeutlicht wird. Zudem herrscht hier eine hohe Nutzungsdichte durch eine stark belebte Erdgeschosszone mit Gastronomie und Geschäften mit eher beengten Platzverhältnissen für Fußgänger:innen. Die Falckensteinstraße ist ebenso wie die anderen Straßen im Kiez als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, es gilt demnach Schrittgeschwindigkeit. Der Straßenraum ist geprägt durch Altbaumbestand und Kopfstein- bzw. Kleinsteinpflaster in der Fahrbahn, welches für den Radverkehr ein Problem darstellt und zu Nutzungskonflikten zwischen Rad- und Fußverkehr auf den auch durch Radfahrende genutzten Gehwegen führt.

Abb. 27: Falckensteinstraße - Bestandssituation



Darstellung und Foto GRUPPE PLANWERK

Ziel ist es, die Falckensteinstraße als attraktive Quartiersachse mit hoher Aufenthaltsqualität und als Fahrradroute zu stärken sowie Konfliktsituationen, insbesondere zwischen Fuß- und Radverkehr, zu entschärfen. Durch die bestehenden Diagonalsperren ist eine direkte Durchfahrt für den Kfz-Verkehr nicht gegeben, was zu einer verkehrlichen Beruhigung geführt hat. Die Diagonalsperren sollen, wie im Kapitel 6.1 beschrieben, erhalten und qualifiziert werden.

Die Zugänglichkeit der Falckensteinstraße soll ebenso wie in der Wrangelstraße für den Wirtschafts- und Lieferverkehr sowie Anwohnende weiterhin sichergestellt sein, für den Lieferverkehr aber potenziell temporär beschränkt werden. Dies wird ermöglicht, indem für die versenkbaren Poller an der Einmündung Schlesische Straße / Falckensteinstraße Zugangscodes oder Schlüssel bzw. Transponder zur Verfügung gestellt werden. Alternativ könnte eine Kennzeichenerfassung zum Versenken der Poller eingesetzt werden.

Zur Stärkung des Radverkehrs wird die Ausweisung der Falckensteinstraße als Fahrradstraße vorgeschlagen, einhergehend mit der Asphaltierung der Fahrbahn, um den Rad- und Fußverkehr von einander zu entkoppeln. Gleichzeitig soll der Straßenraum seiner Funktion als belebte Quartiersachse mit vielfältigen Nutzungen gerecht werden. Dafür ist auch hier eine deutliche Reduzierung der Kfz-Stellplätze zugunsten anderer Nutzungen (z.B. Gastronomie, Radabstellanlagen, Begrünung, Lieferzonen) vorgesehen. Außerdem sollen „Aufmerksamkeitsfelder“ die Aufenthaltsqualität und Querbarkeit der Straße sichern und einem „Durchschuss“ des Radverkehrs entgegen wirken. Diese „Aufmerksamkeitsfelder“ sind im Grunde schon vorfindlich – es sind die Bereiche, die bereits in den 1980er Jahren als Mischverkehrsflächen gestaltet worden sind. Diese bedürfen einer Qualifizierung, wobei unterschiedliche Gestaltungen und betriebliche Regelungen vorstellbar sind:

Abb. 28: Gestaltungsvorschläge für die Aufmerksamkeitsfelder (Testfelder)



Variante 1: Ausbildung „Testfeld“ als Mischverkehrsfläche (z.B. mit Aufpflasterung), Ausweisung des Bereichs als verkehrsberuhigten Bereich



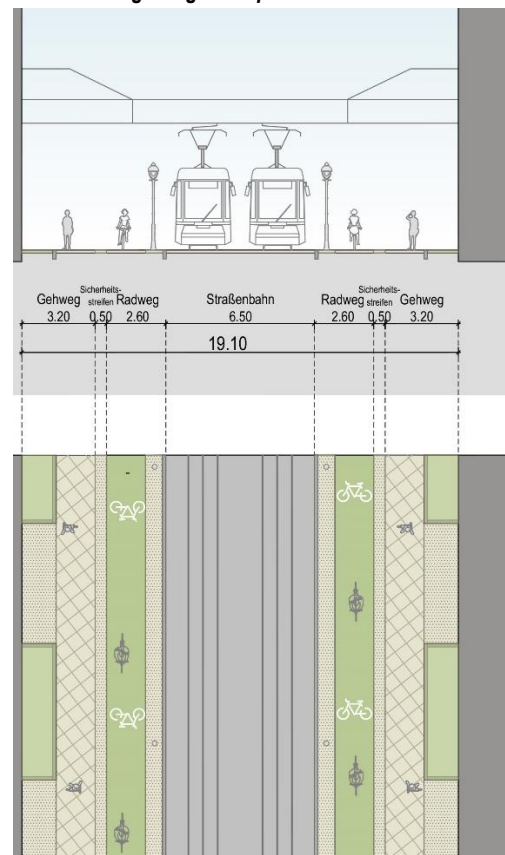
Variante 2: Ausbildung „Testfeld“ als überbreiten und farbig akzentuierten Fußgängerüberweg (in Anlehnung an die heutige Gestaltung)



Variante 3: Ausbildung „Testfeld“ als gestalterisch hervorgehobenen Bereich mit Aufenthaltsangeboten, deutliche Markierung eines Bereichs für den Radverkehr (Fahrspur)

Langfristig ist die die Verlängerung der Straßenbahnlinie M10 von der Warschauer Straße bis hin zum Hermannplatz vorgesehen. Ein entsprechender Streckenverlauf wurde im April 2021 durch den Senat beschlossen. Die Strecke soll zweigleisig ausgebaut und durch die Falckensteinstraße und den Görlitzer Park geführt werden. Dies wird erhebliche Auswirkungen auf die Gestaltung und verkehrliche Entwicklung der Falckensteinstraße haben. Vorgesehen sind eine vollständige Neuordnung des Straßenraums und eine weitestgehende Sperrung für den Kfz-Verkehr (mit Ausnahmen für Anlieger). Ob die bestehenden Bäume im Straßenraum im Rahmen der Neuordnung bzw. der Baumaßnahme erhalten werden können, bleibt abzuwarten. Grundsätzlich sollte es jedoch Ziel sein, dass die Falckensteinstraße als direkte Fahrradroute zwischen Friedrichshain-Kreuzberg nach Neukölln gesichert wird. Dementsprechend ist eine Radwegeinfrastruktur herzustellen, die Nutzungskonflikte mit der Tram aber auch den Fußverkehr vermeidet.

Abb. 29: Langfristige Perspektive der Falckensteinstraße – mit zweigleisiger Straßenbahn und Radwegen

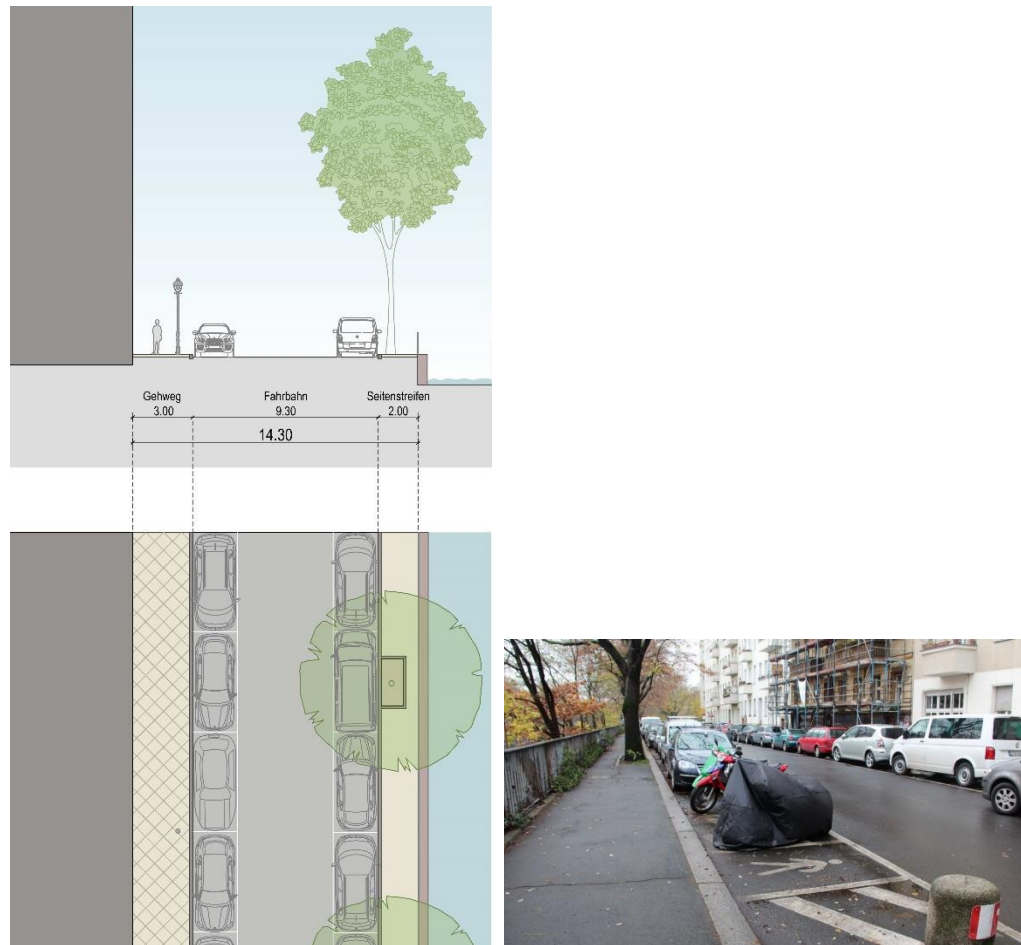


Darstellung GRUPPE PLANWERK

6.4.3 Neuordnung Heckmannufer

Das Heckmannufer verläuft parallel zum Landwehrkanal. Der uferseitige Gehweg verfügt über Baumpflanzungen, ist jedoch sehr schmal und kaum nutzbar. Die Querungssituation ist schwierig. Die Querungen sind nicht baulich hergestellt, nicht barrierefrei und zudem häufig zugeparkt. Insgesamt wird der öffentliche Raum seiner potenziellen Bedeutung als attraktive Wegeverbindung entlang des Landwehrkanals nicht gerecht. Mittel- bis langfristig gilt es hier, den Straßenraum im Sinne eines attraktiven öffentlichen Raums mit Aufenthalts- und Flanierqualität in Fortsetzung des sich südlich anschließenden Görlitzer Ufers aufzuwerten, welches ebenfalls durch eine Neugestaltung im Bereich des Görlitzer Parks (Sperrung für den Kfz-Verkehr) eine Aufwertung erfahren soll.

Abb. 30: Heckmannufer Bestandsituation



Darstellung und Foto GRUPPE PLANWERK

Um eine nachhaltige Verbesserung der Situation zu schaffen, wären bauliche Maßnahmen umzusetzen. Hierfür wären zwei grundsätzliche Varianten denkbar:

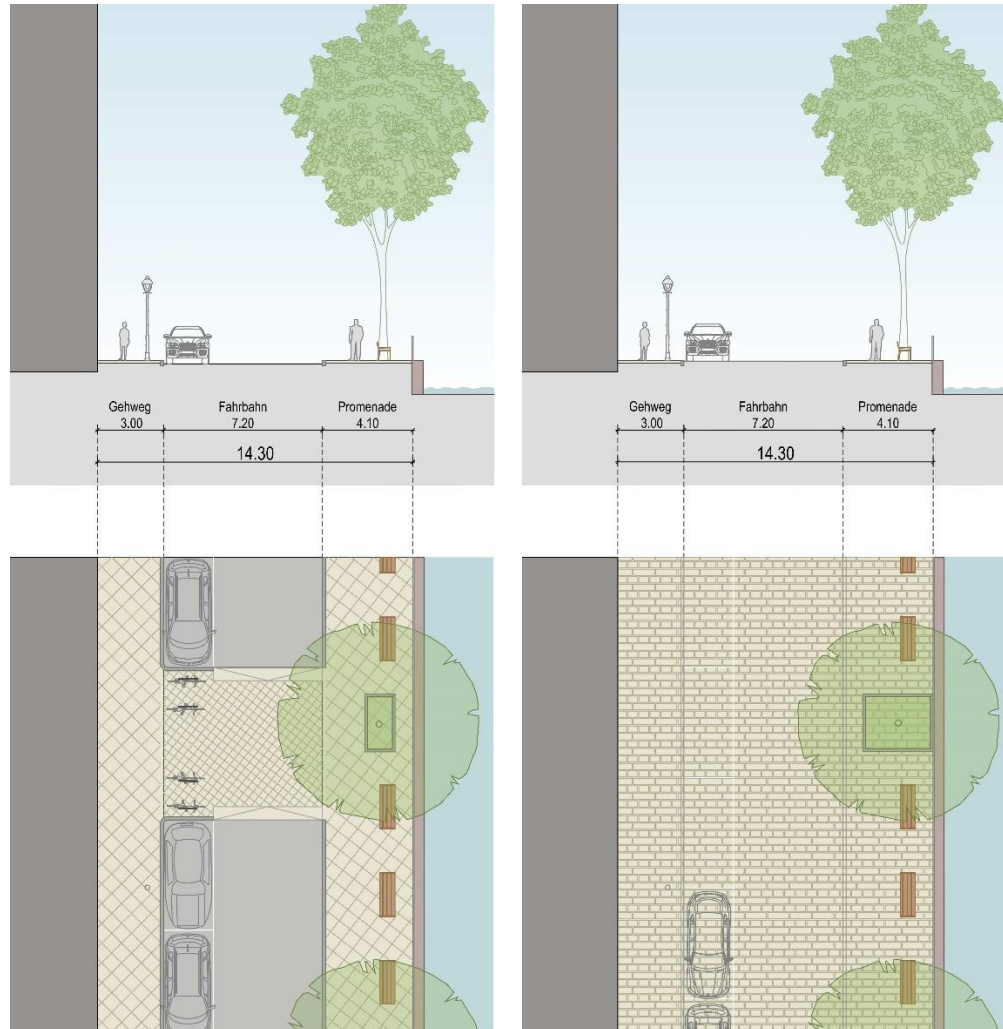
Variante 1 – punktuelle Anpassung des Straßenraums

Herstellung Uferpromenade durch Wegnahme einer Parkreihe und Verbreiterung des uferseitigen Gehweges, ggf. Schaffung mit Sitzgelegenheiten / Aufenthaltsangeboten, Schaffung barrierefreier, baulich hergestellter Querungsstellen (z.B. mit Aufplasterung) und Herstellung von Fahrradstellplätzen.

Variante 2 - Umfängliche Neugestaltung des Straßenraums

Herstellung einer (niveaugleichen) Mischverkehrsfläche mit einer großzügigen Uferpromenade, ggf. Vergrößerung der Baumscheiben, Parken auf gekennzeichneten Flächen

Abb. 31: Heckmannufer Variante 1 (l) und Variante 2 (r) – skizzenhafter Schnitt und Draufsicht



Darstellung: GRUPPE PLANWERK

6.4.4 Görlitzer Straße – Fahrradstraße mit Umgestaltungsoptionen

Die Görlitzer Straße, die direkt nördlich am Görlitzer Park verläuft und nur über einen einseitigen Radweg verfügt, soll als Radroute gestärkt und ausgebaut werden. Dafür sind eine (Teil)Asphaltierung und eine Ausweisung als Fahrradstraße vorgesehen. Damit wird der Radverkehr auf die Fahrbahn verlagert, was neue Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten im Bereich der quatersseitigen Nebenanlagen ermöglicht. Hier ergibt sich abzüglich des großzügigen Gehwegs eine potenzielle zu gestaltende Fläche von rd. 7,60 m Breite. Die „Multifunktionsfläche“ könnte beispielsweise je nach (umsetzbaren) baulichem Aufwand durch unterschiedliche Nutzungen mit Mehrwert für das Quartier bespielt werden:

- Bereitstellung der Flächen für urban gardening-Projekte
- Schaffen von Radabstellanlagen, auch sicheren / überdachten Anlagen (Mini-Fahrradgaragen)
- Herstellung von Spiel-, Aufenthalts- und Bewegungsangeboten
- Flächen für Gastronomie
- Flächenentsiegelung – Vergrößerung der Baumscheiben, Herstellung Rigolen
- Bereitstellung von Pkw-Stellplätzen / Querparkern (in Verbindung mit Ladestationen) als Ausgleich zu den reduzierten Stellplätzen im Quartier

Abb. 32: Görlitzer Straße Bestandssituation und Planung Fahrradstraße



Darstellung GRUPPE PLANWERK

Abb. 33: Nutzungsmöglichkeiten für den Multifunktionsstreifen



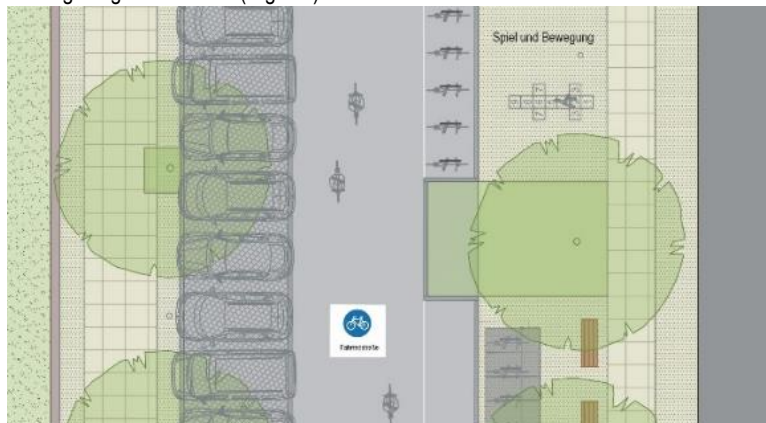
Querparken und große Baumscheiben



Flächen für urban gardening



Entsiegelung von Flächen (Rigolen)



Fahrradabstellanlagen (auch überdacht), Spielangebote

Darstellung GRUPPE PLANWERK

Zudem sollen der Fußverkehr im Bereich der Görlitzer Straße gestärkt und Konfliktsituationen mit dem Radverkehr vermieden werden. Dafür sollen die Kreuzungsbereiche der Straßen, die direkt auf die Zugänge des Görlitzer Parkes zuführen, baulich qualifiziert werden, um die Querungssituation zu verbessern. Vorgeschlagen werden barrierefrei gestaltete Aufpflasterungen in den Kreuzungsbereichen und im Übergang zum Park sowie angepasste Gehwegvorstreckungen, die in den Seitenräumen z.B. mit Fahrradständern ausgestattet werden können. Dies ermöglicht den Fußgänger:innen eine gute Übersicht über die verkehrliche Situation, schafft Sicherheit und trägt zur Verkehrsberuhigung bei. Die aufgepflasterten Bereiche sind für den Radverkehr möglichst komfortabel zu gestalten.

6.5 Weitere begleitende Maßnahmen

Für eine erfolgreiche und sukzessive Umsetzung der Verkehrswende im Wrangelkiez bedarf es neben betrieblichen und baulichen Maßnahmen auch Maßnahmen, die darauf abzielen, Mobilität im Quartier zu steuern, neue Mobilitätsangebote zu entwickeln und bereitzustellen sowie Identifikation und Motivation zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung im Quartier zu sichern und auszubauen. Hierfür bedarf es personeller und finanzieller Ressourcen.

Die Fortführung der prozessbegleitenden und transparenten Öffentlichkeitsarbeit sowie -beteiligung ist und bleibt dabei selbstverständlich eine dauerhafte und begleitende Maßnahme.

Mobilitätsmanagement fürs Quartier

Laut Umweltbundesamt ist Mobilitätsmanagement ein Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage im Personenverkehr. Ziel dabei ist es, den Verkehr umwelt- und sozialverträglicher sowie effizienter zu gestalten. Dabei sollen Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination, Serviceangebote und auch Infrastruktureinrichtungen die Nutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel fördern.¹⁰ Die Bundesregierung fördert gezielt Vorhaben zur Umsetzung von Maßnahmen in Betrieben und kommunalen Unternehmen.

Wir möchten vorschlagen, für den Wrangelkiez im Sinne eines Modellvorhabens ein quartiersbezogenes Mobilitätsmanagement einzurichten. Dieses könnte in „Verschmelzung“ der etablierten Instrumente Quartiersmanagement und Mobilitätsmanagement als vermittelnde Stelle zwischen Verwaltung, Bewohnerschaft, Gewerbetreibenden, lokaler Politik und weiteren Akteur:innen fungieren (Information und Beteiligung) und aktiv das Engagement und selbsttragenden Strukturen im Bereich Mobilität befördern. Zu den wesentlichen Aufgaben könnten z.B. die Umsetzung der Öffentlichkeitsarbeit sowie von zielgruppenspezifischen Beteiligungsformaten (z.B. in Kooperationen mit Schulen oder anderen Einrichtungen im Quartier), die Begleitung bzw. Unterstützung bei der Umsetzung von verkehrlichen Projekten (z.B. quartiersbezogene Mobilitätsstationen) sowie die Unterstützung bei der Fördermittelakquise gehören. In diesem Zusammenhang könnte auch der Einsatz eines „Verfügungsfonds“ in Anlehnung an die Verfügungsfonds im Rahmen der Städtebauförderung geprüft werden. Hierdurch könnte eine Co-Finanzierung aus öffentlichen und privaten Mitteln zur Umsetzung investiver oder investitionsvorbereitender Maßnahmen erreicht werden, wobei ein lokales Gremium über die Verwendung der Mittel in einem festgelegten räumlichen Rahmen entscheidet. Durch die Aktivierung privaten Engagements bzw. finanzieller Ressourcen und die Etablierung lokaler Entscheider- und Mitwirkungsstrukturen könnten die Selbstorganisation gestärkt und die Umsetzung kleinteiliger Maßnahmen beschleunigt werden.

¹⁰ Umwelt Bundesamt: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaets-management#akteure-und-handlungsfelder>, Zugriff: 15-12-2021

6.6 Maßnahmenplan und Handlungsprogramm

Die beschriebenen Maßnahmen(vorschläge) werden in einem zentralen Maßnahmenplan sowie in einer tabellarischen Übersicht mit Aussagen zu Priorität, Kosten und Effekten in ihrer Gesamtheit dargestellt.

Abb. 34: Maßnahmenplan



Verkehr / Verbesserung Querungsbedingungen / Verkehrssicherheit

- Testpunkte Zugangsbeschränkung (versenkbare Poller, Lieferverkehr frei - Zugang per Code/Schlüssel)
- Absperrung
- Diagonalsperre mit Markierung und veränderter Positionierung der Poller
- Ausweisung Fahrradstraße, nur Anlieger und Lieferverkehr frei
- Bereich auf der Fahrbahn Kennzeichnung Verkehrsberuhigter
- Qualifizierung/ Aufpflasterung an Querungsstellen
- Qualifizierung Mittelinsel
- Testfelder Begegnung und Querung (Variantenuntersuchung)
- Knotenpunktsituation mit zusätzlicher LSA (Ausstellfläche, Furten für Fahrräder etc.)
- Sackgasse mit Wendemöglichkeit für Lkw

Stärkung Radverkehr/ ÖPNV

- barrierefreie Gestaltung Haltestellen
- Asphaltierung der Fahrbahn
- Ergänzung Fahrradabstellanlagen / Bügel

Funktions- und Aufenthaltsqualität im Straßenraum

- Umwandlung von Parkbuchten in Multifunktionsflächen (z.B. Radbügel, Lieferzone, Gastronomie- und Auslagefläche)
- Umwandlung des bestehenden Radwegs in Multifunktionsfläche
- Lieferzone
- Lieferhub / Mobilitätshub
- Umnutzung 10 % bestehender Stellplatzflächen für neue Nutzungen
- Neuordnung des Uferbereichs
- Untersuchungsgebiet

Darstellung GRUPPE PLANWERK

7. Ausblick

In den nächsten Monaten soll geprüft werden, welche ersten Maßnahmen zeitnah umgesetzt werden können. Dabei stehen vorerst kleinere Maßnahmen (z.B. betriebliche Regelungen, Kennzeichnung von Flächen) sowie temporäre Pilotprojekte und Maßnahmen im Fokus. Ausgewählte modell- bzw. pilothaften Maßnahmen werden in enger Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg durch den Fachbereich Integrierte Verkehrsplanung der Technischen Universität (TU) Berlin im Rahmen des durch den Bund geförderten Forschungsprojektes „Nahmobilität Wrangelkiez“ begleitet, evaluiert und fortgeschrieben bzw. konkretisiert.

Anlagen

Anlagen zur Beteiligung

- Ergebnisse der Gespräche mit den Initiativen vor Ort (2020)
- Ergebnisse der Haushaltsbefragung (2020)
- Ergebnisse der Gewerbebefragung (2020)
- Ergebnisse des Info- und Dialogstandes (06.10.2020)
- Ergebnisse der Online-Beteiligung auf der Beteiligungsplattform meinBerlin.de (2021)
- Präsentation und Dokumentation 1. Workshop am 16.06.2021
- Präsentation und Dokumentation 2. Workshop am 25.08.2021

Anlagen zur Bestandsanalyse

- Zusammenstellung Ergebnisse der Bestandsanalyse
- Konfliktplan

Anlagen Maßnahmen

- Maßnahmenplan
- Maßnahmentabelle