

## Verkehrskonzept Quartiersmanagement Badstraße Abschlussveranstaltung am 16. Dezember 2019

### Protokoll

Uhrzeit: 17.30 bis 21.00 Uhr

An der Abschlussveranstaltung haben 15 Personen teilgenommen, darunter interessierte Bürgerinnen und Bürger, Vertreterinnen und Vertreter des Bezirksamts, des Quartiersmanagements, des Quartiersrats und des Planungsteams.

### Anlagen

- Anlage 1: Verkehrskonzept Quartiersmanagement Badstraße (ppt-Präsentation)
- Anlage 2: Priorisierung der Maßnahmen (Auswertung Formblatt)
- Anlage 3: Weitere Priorisierungen und Ideen (Ergebnis der Diskussion)

TOP	
TOP 1	<p><b>Ankommen</b> <b>Aushang der Bestands- und Konfliktpläne</b></p> <p>Vor Beginn der Abschlussveranstaltung besteht die Gelegenheit, die Bestandspläne und die Pläne zum integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept an Wandtafeln zu begutachten.</p>
TOP 2	<p><b>Begrüßung</b></p> <p><b>Frau Weißler</b>, Stadträtin für Weiterbildung, Kultur, Umwelt, Natur, Straßen und Grünflächen, begrüßt die Teilnehmenden der Abschlussveranstaltung.</p> <p>Sie bezieht sich in ihrer Begrüßung auf das durchgeführte Beteiligungskonzept und die engagierte Mitwirkung der Anwohnenden und Interessierten. Dazu zählt die gemeinsame Begehung, bei der Problemlagen direkt vor Ort begutachtet werden konnten. Zudem gab es einen Workshop, in dem die Bürgerschaft Hinweise und Anregungen zu den bearbeitenden Themen geben konnte, die im weiteren Verlauf Beachtung gefunden haben und sich in den Maßnahmenvorschlägen wiederfinden. Sie bedankt sich für das Kommen und lädt alle ein, an der öffentlichen Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Natur, Verkehr und Grünflächen der Bezirksverordnetenversammlung (BVV), die am Mittwoch, dem 18.12.2019, stattfindet, teilzunehmen. Auf der Sitzung wird das integrierte verkehrliche Maßnahmenkonzept vom Planungsteam vorgestellt.</p> <p>Sie wünscht der heutigen Abschlussveranstaltung einen guten Verlauf.</p> <p><b>Frau Krause</b> vom Büro plan &amp; rat begrüßt die Teilnehmenden ebenfalls und stellt ihre</p>

TOP	
	<p>Kolleginnen und Kollegen Frau Ockel (plan &amp; rat), Herrn Schreiber (LK Argus) und Frau Fritsche (LK Argus) vor. Sie erläutert Ziel und Ablauf der Abschlussveranstaltung. Ziel sei es, die Quartiersbevölkerung über Methodik, wesentliche Ergebnisse der Bestandsanalyse und die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung (Dialogforum, Stadtspaziergang, Workshop) zu informieren, den Entwurf des integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzeptes vorzustellen und mit den Anwesenden zu diskutieren. In einer Arbeitsphase werden die Beteiligten außerdem um Feedback gebeten.</p> <p>Weitere anwesende Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung und QM-Büro:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Herr Ross, Straßen- und Grünflächenamt, Bezirksamt Mitte von Berlin</li> <li>- Frau Naundorf, Straßen- und Grünflächenamt, Bezirksamt Mitte von Berlin</li> <li>- Frau Linde, Stadtentwicklungsamt FB Stadtplanung Bezirksamt Mitte von Berlin</li> <li>- Frau Ayaydinli, QM-Büro</li> <li>- Herr Kersten, QM-Büro</li> </ul>
TOP 3	<p><b>Verkehrskonzept Fördergebiet Quartiersmanagement Badstraße</b></p> <p>Das Projektteam stellt das Arbeitsprogramm, das Beteiligungskonzepte und die wesentlichen Ergebnisse der einzelnen Beteiligungsformate, die Ziele und Leitlinien für das Verkehrskonzept, die einzelnen Konzeptbausteine (Fußverkehr, Radverkehr, Verkehrsberuhigung/fließender Kfz-Verkehr) sowie das integrierte verkehrliche Maßnahmenkonzept vor (s. <b>Anlage 1</b>).</p> <p>Nach der Vorstellung des Untersuchungsgebietes (Folie 4) und des Arbeitsprogramms (Folie 5) durch <b>Herrn Schreiber</b> erläutert <b>Frau Krause</b> das Beteiligungskonzept und die wesentlichen Ergebnisse der einzelnen Beteiligungsformate (Folien 6-12). Sie nennt das Projektziel „Maßnahmen umsetzen!“ und erläutert Ziele und Leitlinien für das Projekt (Folie 14-15), die die Grundlage für das erarbeitete integrierte verkehrliche Maßnahmenkonzept sind. Über allen steht das Oberziel: Stärkung des QM-Gebietes Badstraße als sicheres und lebenswertes Quartier sowie die Entwicklung eines neuen Bewusstseins und einer neuen Mobilitätskultur. Die Ziele und Leitlinien wurden auf dem Workshop am 01.10.2019 erarbeitet.</p> <p><b>Konzeptbaustein Fußverkehr</b> (Folien 16-23)</p> <p><b>Frau Krause</b> erläutert nach einer kurzen Einführung zum Thema „Worum geht es bei der Fußverkehrsförderung“ den Konzeptbaustein Fußverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Konzeption eines hierarchisch gegliederten Fußverkehrsnetzes und den Netzplan mit Fußwegen 1. und 2. Ordnung</li> <li>- Beispielhafte Konflikte/ Mängel</li> <li>- Beispielhafte Maßnahmen</li> </ul> <p>Rückfragen/Diskussion:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Frage:</b> „Wie kommt es zur Hierarchisierung des Fußwegenetzes?“ <b>Antwort Frau Krause:</b> „Die Hierarchisierung des Fußverkehrsnetzes wird aus den Quelle-Ziel-Verbindungen entwickelt, also aus den bestehenden relevanten Zielen (z. B. U-Bahn-Haltestellen, öffentlichen Einrichtungen). Grundlage ist die Kartierung der</li> </ul>

TOP	
	<p>Nutzungen. Die Verbindungen der wichtigen Alltagsziele werden zu Fußwegen 1. Ordnung (rote Linie im Netzplan). Eine Ebene darunter sind die Fußwege 2. Ordnung angeordnet. Bei der Priorisierung von Maßnahmen (z. B. Anordnung von Querungen) werden Maßnahmen auf den Fußwegen 1. Ordnung höher priorisiert – je nachdem, wie stark die Wege frequentiert werden.“</p> <p><b>Konzeptbaustein Radverkehr</b> (Folien 24-31)</p> <p><b>Frau Krause</b> erläutert zu Beginn das Berliner Fahrradroutenhauptnetz. Außerhalb des Untersuchungsgebietes, aber in der Nachbarschaft, liegen die Tangentialroute 2 „Jungfernheide-Alt-Hohenschönhausen“ und der Mauerradweg.</p> <p>Sie informiert über das am 05.07.18 beschlossene neue Berliner Mobilitätsgesetz (Folien 24-25) mit dem Ziel, Berlin mobiler, sicherer und klimafreundlicher zu machen. Sie nennt wichtige, den Radverkehr betreffende, Inhalte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Für die Führung des Radverkehrs sollen im Zuge des Mobilitätsgesetzes gesamtstädtische Standards erarbeitet werden. Bis Mai 2020 gelten noch die alten Ausführungsvorschriften für Geh- und Radwege, die bis dahin überarbeitet werden.</li> <li>- Bis Juli 2019 soll ein neuer, überarbeiteter gesamtstädtischer Netzplan vorliegen.</li> <li>- Alle Hauptverkehrsstraßen sollen mit Radverkehrsanlagen (möglichst keine gemeinsamen Geh- und Radwege) ausgestattet werden.</li> <li>- Die Ausweisung von Nebenstraßen im Radverkehrsnetz als Fahrradstraßen wird angestrebt.</li> </ul> <p>Anschließend stellt sie den Konzeptbaustein Radverkehr näher vor (Folien 26-31):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beispielhafte Konflikte/ Mängel</li> <li>- Netzplan Radverkehr mit Radwegen 1. und 2. Ordnung (Plausibilitätsprüfung des bestehenden bezirklichen Radroutennetzes von 2011)</li> <li>- Konzept Fahrradabstellanlagen</li> <li>- Beispielhafte Maßnahmen (Fahrradstraßen, Radfahrstreifen)</li> </ul> <p>Rückfragen/ Diskussion:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Hinweis</b> einer Teilnehmerin: „Ich vermisse im Radroutennetz Radwege, die durch ruhigere Stadtbereiche verlaufen.“ Antwort <b>Frau Krause</b>: Der über den Pankegrünzug verlaufende Radweg ist so ein ruhiger Radweg. Er ist zwar eine Hauptverbindung 2. Ordnung, stellt aber dennoch eine vom Kfz-Verkehr unabhängige Route dar.“ <b>Herr Ross</b> ergänzt: Der Pankegrünzug ist ein Sonderfall, hier verläuft ein Fußweg als Hauptverbindung 1. Ordnung. Dies verträgt sich nicht in der Kombination mit einem Radweg 1. Ordnung, auf dem schnell gefahren werden darf. Eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radwegen 1. Ordnung soll nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) ausgeschlossen werden. Der Pankegrünzug ist aufgrund aktueller Beschlusslage nicht beleuchtet, Radwege 1. Ordnung sollten wegen der Alltagstauglichkeit beleuchtet sein.</li> </ul>

TOP	
	<p><b>Konzeptbaustein Kfz-Verkehr/verkehrsberuhigende Maßnahmen</b> (Folien 32-36)</p> <p><b>Herr Schreiber</b> erläutert zu Beginn, dass bereits beim Workshop auf Straßenabschnitte hingewiesen wurde, die durch ihre Gestaltung zu einer Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit beitragen. Vor allem Straßenabschnitte mit einem geradlinigen Verlauf auf einer Länge von mehr als 150 Metern begünstigen Geschwindigkeitsüberschreitungen. Beispielhaft nennt er die Bellermann-, Stettiner-, Grüntaler- und Jülicher Straße.</p> <p>Als bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, um die "Sogwirkung" dieser Straßen einzuschränken, nennt er beispielhaft: (Folie 33)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- den Einbau von Verschwenkungen;</li> <li>- den Einbau von Gehwegvorstreckungen, die den Straßenraum optisch einengen;</li> <li>- Aufpflasterungen bzw. Teilaufpflasterungen der Fahrbahnoberfläche.</li> </ul> <p>Anschließend stellt er die Konzeptbausteine zur Geschwindigkeitsreduzierung vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen (Klever -, Spanheimstraße);</li> <li>- Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (z. B. in der Euler-, Stettiner-, Grüntaler-, Jülicher Straße)</li> <li>- Einrichtung von Fahrradstraßen (Grüntaler-, Heinz-Galinski-, Bellermannstraße).</li> </ul> <p><b>Konzeptbaustein Integriertes verkehrliches Maßnahmenkonzept</b> (Folien 33-42)</p> <p><b>Herr Schreiber</b> erläutert das „Integrierte verkehrlichen Maßnahmenkonzept“. Das Maßnahmenkonzept umfasst alle Verkehrsarten: zu Fuß, mit dem Rad, mit dem ÖPNV, mit dem Auto.</p> <p>Für die Pankstraße liegt bereits eine Planung zur Neugestaltung vor, die vor allem auf eine Umverteilung des Straßenraumes zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV) abzielt. Diese Planung wurde informell in das Maßnahmenkonzept übernommen. Darüber hinaus besteht aktuell ein Prüfauftrag der BVV zur Anlage von Diagonalsperren in den Kreuzungsbereichen Bellermann-/Stettiner Straße und Bellermann-/Grüntaler Straße. Eine umfassende Umgestaltung des Straßenraums wird ebenfalls für die Badstraße sowie für die Prinzenallee (Übertragung der Pläne Pankstraße) vorgeschlagen.</p> <p>Neben den bereits vorgestellten baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bzw. der Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen und Fahrradstraßen sieht das Konzept folgende weitere Maßnahmen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- gestalterische Aufwertung von Plätzen (Exerzierstraße/Heinz-Galinski-Straße, Jülicher-/Euler Straße, Blochplatz, Vorplatz Bhf. Gesundbrunnen),</li> <li>- Verbesserung der Führung des Radverkehrs (Exerzierstraße/Heinz-Galinski-Straße, Prinzenallee, Bellermannstraße),</li> <li>- Anlage neuer Querungsanlagen (z. B. Badstraße), Verbesserung der Querungsanlagen (z. B. Bad-/Buttmannstraße),</li> <li>- Herstellung der Barrierefreiheit (z. B. Schönstedter Straße, R.-W.-Grundschule)</li> </ul>

TOP													
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schutz vor Kfz auf Gehwegen (z. B. An der Luisenbibliothek, Osloer Straße),</li> <li>- Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit (z. B. Grüntaler-, Ufer-, Beller-mannstraße),</li> </ul> <p><b>Herr Schreiber</b> betont abschließend, dass „schon viel geschafft“ wäre, wenn die Viel-zahl dieser kleinteiligen Maßnahmen umgesetzt werden könnte</p> <p>Rückfragen/ Diskussion</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Hinweis</b> aus dem Publikum: Querung Jüdisches Krankenhaus in der Heinz-Galinski-Straße sollte verbessert werden. Herr Schreiber sagt eine Prüfung im weiteren Prozess zu.</li> </ul>												
	<p><b>Pause mit „Pausenaufgaben“</b></p> <p><b>Frau Krause</b> gibt eine Einführung in die „Pausenaufgabe.“ Sie erläutert die beiden ausliegenden Formblätter und bittet die Teilnehmenden, folgende zwei Fragen zu be-antworten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Feedback zum integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept: Wie zufrieden bin ich mit den vorgestellten Maßnahmen?</li> <li>- Priorisierung der Maßnahmen zum integrierten verkehrlichen Maßnahmenkon-zept:             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Folgende Maßnahmen haben für mich höchste Priorität und sollten vorrangig umgesetzt werden (bitte die drei wichtigsten Maßnahmen nennen)</li> <li>▪ Folgende Maßnahmen sollten noch in das Maßnahmenkonzept aufgenom-men werden.</li> </ul> </li> </ul> <p>Sie weist darauf hin, dass in der Pause auch gern Anregungen und Kommentare direkt auf die Wandtafeln mit den aushängenden Plänen notiert werden können.</p>												
TOP 4	<p><b>Aussprache "Integriertes verkehrliches Maßnahmenkonzept"</b></p> <p><b>Frau Krause</b> führt durch die weitere Aussprache. Die Aussprache zum integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept erfolgt unter zwei Prämissen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zufriedenheit mit dem Konzept und den vorgestellten Maßnahmen</li> <li>- Prioritäre Maßnahmen</li> </ul> <p><b>Frau Ockel</b> stellt zunächst das Ergebnis der Abfrage der Zufriedenheit vor (Bewertung auf einer 5-er Skala). Insgesamt wird das Konzept positiv bewertet (Die Auswertung bezieht sich auf acht Formblätter).</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td>Bewer-tung</td> <td>--</td> <td>-</td> <td>0</td> <td>+</td> <td>++</td> </tr> <tr> <td>Anzahl Stimmen</td> <td>1*</td> <td>0</td> <td>1</td> <td>5</td> <td>2</td> </tr> </table> <p>* sehr schlecht, wenn das sehr gute Konzept nicht umgesetzt wird</p> <p>Im Anschluss hat jeder der Teilnehmenden die Möglichkeit, die wichtigste Maßnahme</p>	Bewer-tung	--	-	0	+	++	Anzahl Stimmen	1*	0	1	5	2
Bewer-tung	--	-	0	+	++								
Anzahl Stimmen	1*	0	1	5	2								

<b>TOP</b>	
	<p>zu benennen.</p> <p><b>Frau Fritsche</b> notiert die Nennungen auf Moderationskarten.</p> <p>Die Priorisierungen fallen sehr vielschichtig aus. Die Teilnehmenden haben eine differenzierte Vorstellung von den Verbesserungsmaßnahmen im Quartier. Priorisiert werden u. a. „mehr Geld + mehr Personal“, „wirksame Querungshilfen und Sichtfreiheit in Kreuzungsbereichen der Badstraße, Pankstraße, Prinzenallee“, das „Sichern und Freihalten der Radwege von parkenden Kfz“ und die „Verbesserung des öffentlichen Raumes“.</p> <p>Die detaillierte Auswertung der Nennungen mit den drei Prioritäten befindet sich im Anhang (siehe <b>Anlage 2.</b>).</p>
<b>TOP 5</b>	<p><b>Weitere Ideen für das Maßnahmenkonzept</b></p> <p><b>Frau Krause</b> bittet unter diesem Tagesordnungspunkt weitere Ideen für das Maßnahmenkonzept zu benennen. Sie weist dabei ausdrücklich auf Maßnahmen aus dem Bereich Mobilitätsmanagement, Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit hin.</p> <p>An weiteren Ideen werden genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vernetzung der Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept mit den Projekten des „Klimakiez“ aus dem QM (Gruppe F); Akteursvernetzung,</li> <li>- Verbesserung Führung Radverkehr Jülicher-/Bellermann-/Behmstraße,</li> <li>- Versetzung des ruhenden Verkehrs (z.B. Spanheimer und Klever Straße),</li> <li>- Fahrradabstellanlagen, Bordabsenkungen und Querungshilfen: sie ließen sich auch kurzfristig innerhalb der nächsten 3 Jahre umsetzen, da es sich um unkomplizierte Baumaßnahmen handelt.</li> </ul> <p>Zur detaillierten Auswertung der Nennungen siehe <b>Anlage 3.</b></p> <p><b>Abschlussdiskussion</b></p> <p>Im Anschluss entwickelt sich eine angeregte Diskussion, u. a. darüber, wie die geplanten und wirksamen Maßnahmen in der Öffentlichkeit vermittelt werden können. Auch wenn ein Teil der Bewohnerschaft dem motorisierten Individualverkehr (MIV) immer noch den Vorrang gibt, sei eine öffentliche Debatte über die Maßnahmen nicht zu fürchten. Das Konzept gibt genau die Problemlagen wieder, wie sie in den Beteiligungsformaten von den Bürgerinnen und Bürgern benannt wurden. Auch vor dem Hintergrund des Berliner Mobilitätsgesetzes sei eine Diskussion offen anzugehen. Der Radverkehr gewinnt mehr und mehr an Bedeutung und es gibt erhebliche Konflikte mit dem MIV. Daher könnte ein Leuchtturmprojekt die Umgestaltung der Bellermannstraße zur Fahrradstraße sein. Die Bellermannstraße rückt auch deshalb in den Fokus der Diskussion, weil es den Prüfauftrag aus der BVV zur Einrichtung von Diagonalsperren an den Knotenpunkten gibt. Unter den Teilnehmenden wird die Einrichtung von Diagonalsperren kontrovers diskutiert. <b>Herr Schreiber</b> führt dazu aus, dass aus diesem Grund ein entsprechender Prüfauftrag in das Maßnahmenkonzept aufgenommen wurde, betrachtet werden müsse dabei, wie sich die Verkehrsströme im Gebiet bei einer Einrichtung von Diagonalsperren verändern.</p> <p>Diskutiert wird auch das Für und Wider des Vorschlags zur Umgestaltung der Badstraße: Ein Teilnehmer spricht sich gegen den Vorschlag aus, da die Badstraße eher ein</p>

<b>TOP</b>	
	„verlorener Ort“ sei; er würde daher die Personal- und Finanzierungsmittel eher für Maßnahmen in den großen Nebenstraßen einsetzen.
<b>TOP 6</b>	<p><b>Ausblick und Verabschiedung</b></p> <p><b>Herr Ross</b> betont die Notwendigkeit der Umsetzung von Maßnahmen und die gezielte Nutzung unterschiedlicher Förderprogramme der verschiedenen Senatsverwaltungen. So kann neben dem Programm „Soziale Stadt“ zum Beispiel auch das Querungshilfenprogramm, das Programm für Bordsteinabsenkungen oder das Fahrradprogramm der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) genutzt werden. Er lobt das Verkehrskonzept mit der hohen Dichte an möglichen Maßnahmen und spricht sich für eine zeitnahe Umsetzung aus, verweist jedoch auf die schwierige personelle Lage im BA.</p> <p><b>Herr Kersten</b> bedankt sich herzlich für die rege Beteiligung bei der Erarbeitung des integrierten Maßnahmenprogramms, auch bei den beiden Planungsbüros für die kooperative Zusammenarbeit.</p> <p><b>Frau Krause</b> bedankt sich ebenfalls, besonders für die engagierte Diskussion und die Hinweise und Anregungen und schließt die Veranstaltung mit dem Hinweis, dass im Nachgang zur Veranstaltung weitere Maßnahmenvorschläge für den Pankegrünzug vom Verein Schildkröte e.V. eingehen werden, die ebenfalls geprüft werden.</p>

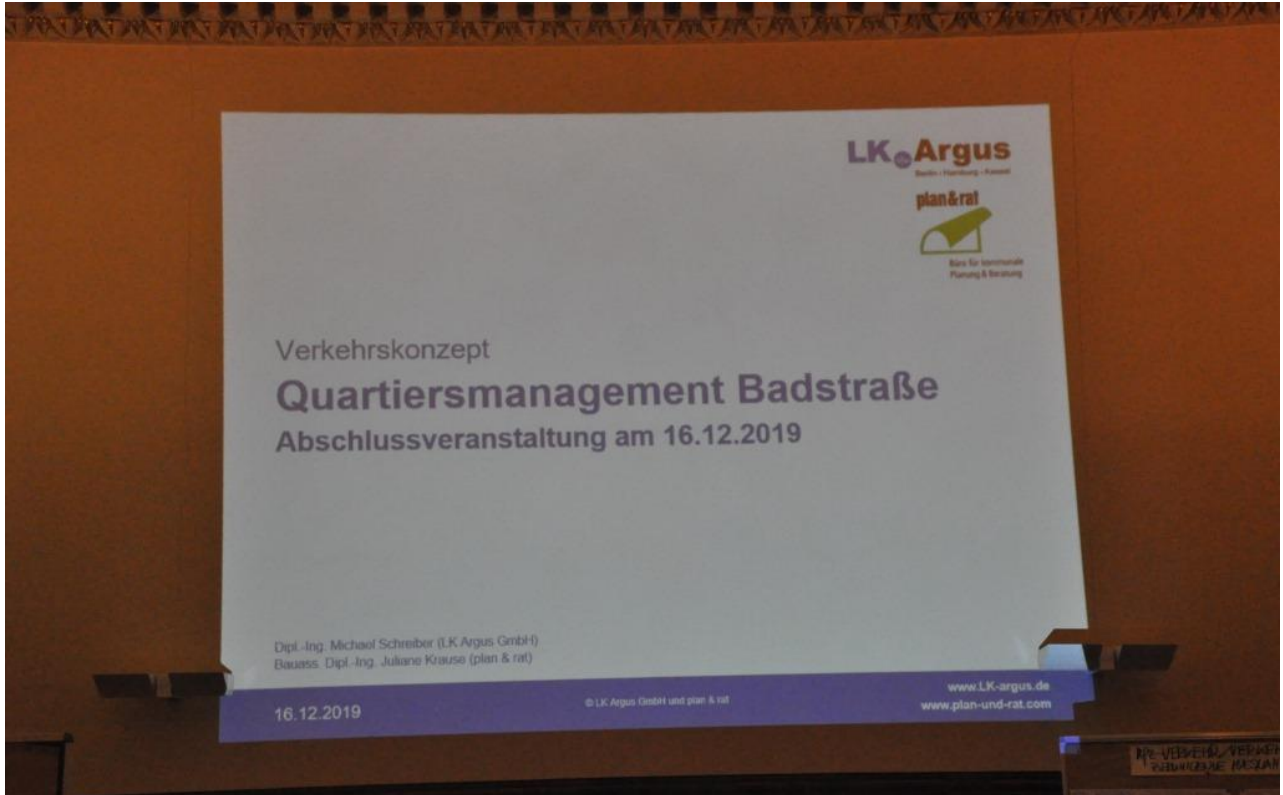
**Protokoll aufgestellt am 19.12.2018**

Ina Ockel, Juliane Krause (plan & rat),

Michael Schreiber, Laura Fritsche (LK Argus GmbH)

## Anhang

### Fotografische Dokumentation der Ergebnisse und Impressionen











INTEGRIERTES VERKEHRSLICHES  
MASSNAHMEN KONZEPT  
FEEDBACK

--	-	0	+	++
1	-	1	5	2

(bei Nichtumsetzung Konzept)



