

Verkehrskonzept Badstraße

Öffentlicher Workshop am 01. Oktober 2019

Protokoll

Uhrzeit: 17.00 bis 21.00 Uhr

Teilnehmende:

Herr Ross (SGA BA Mitte)
Angela Naundorf (SGA BA Mitte)
Herr Conrad (SGA BA Mitte)
Herr Leonhardt (SGA BA Mitte)
Frau Fritsche (LK Argus)
Herr Schreiber (LK Argus)
Frau Krause (plan & rat)
Frau Ockel (plan & rat)

Mit den anwesenden Bürgerinnen und Bürgern ca. 30 Teilnehmende. Nach der Pause noch 20 Personen.

Anlagen:

- Anlage 1: Verkehrskonzept Fördergebiet Quartiersmanagement Badstraße (ppt-Präsentation)
- Anlage 2: Zusammenstellung der Ergebnisse Tisch 1
- Anlage 3: Zusammenstellung der Ergebnisse Tisch 2
- Anlage 4: Zusammenstellung der Ergebnisse Tisch 3
- Anlage 5: Zusammenstellung der Ergebnisse aus der Abschlussdiskussion (Leitfragen)

TOP	
TOP 1	<p>Ankommen</p> <p>Vor Beginn des eigentlichen Workshops besteht für die ankommenden Bürger*innen Gelegenheit, die im Eingangsbereich ausgehängten Bestands- und Konfliktpläne zum Verkehrskonzept zu begutachten. Das Planungsteam und die Verwaltung geben auf Nachfrage Auskünfte.</p>
TOP 2	<p>Begrüßung</p> <p>Herr Ross vom Straßen- und Grünflächenamt (SGA) des Bezirksamtes Mitte von Berlin begrüßt die Teilnehmenden des Workshops. Er stellt die Arbeit des BA Mitte vor allem in den Fördergebieten der Stadt heraus. Ziel sei es, dass die in der Planung entwickelten Maßnahmen schnell und unkompliziert umgesetzt werden. Erwartet werden dürfen dabei keine weitreichenden, baulichen Maßnahmen, da diese nicht nur kosten- und personalintensiv sind,</p>

TOP	<p>sondern auch erst sehr zeitverzögert umgesetzt werden könnten. Vielmehr seien weniger aufwändige bauliche Maßnahmen und straßenbehördliche Anordnungen zu erwarten, die die Verkehrssicherheit im Quartier verbessern. Bei dem heutigen Workshop gehe es um das Sammeln von Informationen aus erster Hand, den Bewohner*innen. Die hier entwickelten Maßnahmen können, insofern hierdurch die Zuständigkeiten des Bezirks überschritten und die Zuständigkeit anderer Fachämter berührt werden, auch einen Empfehlungscharakter haben, die dann fachamtsübergreifend weiter abzustimmen wären.</p> <p>Frau Krause vom Büro plan & rat begrüßt die Teilnehmenden ebenfalls und stellt ihre Kollegen/Innen Herrn Schreiber (LK Argus), Frau Ockel (plan & rat) und Frau Fritsche (LK Argus) vor. Sie erläutert Ziel und Ablauf des Workshops.</p> <p>Weitere anwesende Vertreterinnen der Verwaltung und des QM-Büros sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Frau Linde, Stadtentwicklungsamt FB Stadtplanung Bezirksamt Mitte von Berlin - Frau Naundorf, Straßen- und Grünflächenamt Bezirksamt Mitte von Berlin - Herr Conrad, Straßen- und Grünflächenamt Bezirksamt Mitte von Berlin - Herr Leonhardt, Straßen- und Grünflächenamt Bezirksamt Mitte von Berlin - Herr Kersten, QM-Büro <p>Nach Vorstellung des Ablaufs verweist Frau Krause auf die geplante Abschlussveranstaltung, auf der das Integrierte verkehrliche Maßnahmenkonzept für das Quartier vorgestellt wird.</p>
TOP 3	<p>Verkehrskonzept Fördergebiet Quartiersmanagement Badstraße Vorstellung des Projekts und erster Ergebnisse (s. Anlage 1)</p> <p>Herr Schreiber (LK Argus) stellt das Projekt mit dem Untersuchungsraum, dem Arbeitsprogramm des Konzeptes und den 4 Arbeitspaketen (1-Konflikt- und Analyseplan Verkehr, 2-Konzept für den Fuß- und Radverkehr, 3-Mobilitätsmanagement, 4-Integriertes Maßnahmenkonzept) sowie die vorliegende Bestandsanalyse vor. In der Bestandsanalyse wurden anhand detaillierter Pläne folgende Themen vertieft untersucht und analysiert: Nutzungen, Hauptverkehrsnetz, Verkehrsmengen, Fahrbahnbeläge, Verkehrsorganisation, ÖPNV, Unfallgeschehen, Radroutennetz, Radinfrastruktur und Konflikte.</p> <p>Der Workshop diene zur weiteren Bestandsaufnahme und Bewertung. Anschließend stellt er mögliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vor.</p> <p>Frau Krause verweist auf das Berliner Mobilitätsgesetz vom 05.07.2018. In den §§41-44 des Gesetzes liege der Fokus auf dem Radverkehr, der Fußverkehr soll zukünftig mit aufgenommen werden. Anschließend erläutert sie die Ziele der Fußverkehrsplanung: Der öffentliche Raum sei so zu gestalten, dass Kindern, Jugendlichen, älteren Menschen und Menschen mit Behinderungen ein sicheres und eigenständiges Fortbewegen ermöglicht wird. Notwendig ist dazu ein engmaschiges, sozial sicheres Netz, das größtmögliche Bewegungsfreiheit und Wahlmöglichkeit bietet.</p> <p>Sie stellt abschließend die wesentlichen Ergebnisse des Dialogforums vom 21.05.2019 (Hauptprobleme, Potentiale, Projektideen) und des Stadtspaziergangs vom 13. Juni 2019 (wesentliche Mängelnennungen) vor.</p>

TOP	
TOP 4	<p>Rückfragen zum Inputvortrag</p> <p>Frage: Wie wurden die Daten zu parkenden Autos an Querungen erhoben? AW: Durch Beobachtung, Begehung, Nennung von Anwohner*innen. Mit der heutigen Veranstaltung können weitere Mängelnennungen aufgenommen werden und dann die entsprechende Bestandskarte nochmals aktualisiert werden.</p> <p>Frage: Welche Maßnahmen soll es geben? Wie hoch ist das Budget, wofür steht wieviel Geld zur Verfügung? AW Herr Schreiber: Ein festgelegtes Budget, auf das man bereits jetzt zurückgreifen kann, gibt es nicht. Die Umsetzung der Maßnahmen ist nicht nur von den Finanzen, sondern auch von personellen Fragen abhängig. Mit dem Maßnahmenkonzept wird eine Priorisierung der Maßnahmen vorgelegt.</p> <p>AW Herr Ross: Der Fokus bei der Umsetzung liegt eher auf „weichen Maßnahmen“ (Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit, Anlage von Fahrradabstellanlagen) in den nächsten fünf Jahren. Für eine Finanzierung müssen die unterschiedlichen Fördertöpfe geprüft werden. Das Konzept bildet zunächst die Grundlage für das weitere Handeln.</p> <p>Frage: Gibt es genauere Beobachtungen des Verkehrs? Gibt es fremde Verkehre, welcher Verkehr ist von Anwohnern verursacht? AW: Das Planungsbüro hat keine eigenen Erhebungen durchgeführt. Für das Konzept liegen vorhandene Daten der Verwaltung vor, die ausgewertet wurden. Wenn erforderlich, werden ggf. weitere Erhebungen im Rahmen der Konzepterstellung gemacht. Für das Hauptstraßennetz liegt eine Karte zur Lärmbelastigung für Berlin vor, für das Verkehrskonzept ist jedoch eher das Nebennetz relevant.</p> <p>Frage: Wie werden Finanzmittel verteilt, worauf kommt es an? Werden die großen Hauptbrennpunkte mit gravierenden Mängeln finanziert oder werden die Finanzmittel eher kleinteiliger eingesetzt? Was können wir für die nächsten fünf Jahre erwarten? AW: Große und wesentliche Problembereiche müssen und werden im Rahmen des Verkehrskonzeptes genannt. Doch auch die weichen Maßnahmen (siehe Mobilitätsmanagement) sind zu berücksichtigen.</p> <p>Hinweis: Für den Bereich Böttgerstraße, das nicht im QM-Gebiet Badstraße liegt, es aber tangiert, bestehen Überlegungen, ein Sanierungsgebiet auszuweisen. In Sanierungsgebieten könnten Maßnahmen wie hier angestrebt gefördert werden.</p>
TOP 5	<p>Arbeit an den Thementischen</p> <p>Frau Krause gibt eine Einführung für die Arbeit an den Thementischen nach der Methode World-Café. Die Teilnehmenden sind aufgefordert, sich als Alltagsexpert*innen aktiv in den Arbeitsprozess einzubringen. Jeder Thementisch wird von zwei Personen moderiert (Bearbeiterteam sowie BA Mitte). Anhand von Leitfragen haben die Teilnehmenden Gelegenheit, Hinweise und Anregungen zu geben. Diese werden auf Moderationskarten notiert und auf eine Moderationstafel gepinnt. Außerdem dient eine Karte mit dem Untersuchungsraum, in der Eintragungen entsprechend der Fragestellungen gemacht werden können, als Arbeitsmittel. Mit Wechsel nach jeweils 25 Minuten haben alle Gelegenheit, sich zu jedem der drei Themen zu äußern.</p> <p>Es gibt drei Thementische:</p>

TOP	
	<ul style="list-style-type: none"> - Tisch 1: Verkehrsberuhigung (Moderation: Herr Schreiber, Herr Ross) - Tisch 2: Radverkehr (Moderation: Frau Fritsche, Herr Conrad, Herr Leonhardt) - Tisch 3: Fußverkehr (Moderation Frau Krause, Frau Naundorf)
TOP 6	<p>Präsentation der Ergebnisse</p> <p>Die Moderatorinnen und Moderatoren der Thementische stellen anhand der Wandtafeln die zentralen Ergebnisse vor (s. Fotos im Anhang und Anlagen 2 bis 4).</p> <p>Tisch 1: Verkehrsberuhigung</p> <p>Moderation: Herr Schreiber, Herr Ross</p> <p>Leitfragen: An welchen Straßen wird Ihrer Meinung nach die zulässige Geschwindigkeit besonders häufig überschritten? Wo beobachten Sie besonders starken Schleichverkehr? Welche Maßnahmen sind Ihrer Meinung nach zur Verkehrsberuhigung besonders geeignet?</p> <p>Herr Schreiber stellt die wichtigsten Diskussionsergebnisse vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Folgende Straßen, auf denen die zulässige Geschwindigkeit überschritten wird, werden von den Teilnehmer*innen genannt: Jülicher Straße, Bellermannstraße, Behmstraße (Abschnitt Jülicher Straße-S-Bahn Unterführung), Prinzenallee und vor allem nachts die Badstraße und Schweden Straße. Diese Straßen haben nach Meinung der Teilnehmenden alle besonders viel Durchgangsverkehr. - Schleichverkehre werden besonders beobachtet in der Stettiner-, Grüntaler-, Heidebrinker-, Euler-, Böttger- und Gottschiedstraße sowie am Brunnenplatz. - Als geeignete Verkehrsberuhigungsmaßnahmen werden hervorgehoben: Parkraumbewirtschaftung, verkehrsberuhigte Bereiche, Fahrradstraßen, Verkehrsbildung (Jugendverkehrsschule), Dialogdisplays, Aufpflasterungen v. a. in Knotenbereichen bei gleichzeitiger Herstellung der Barrierefreiheit an Bushaltestellen, Poller, Moabiter Kissen (Schwelle). <p>Tisch 2: Radverkehr</p> <p>Moderation: Frau Fritsche, Herr Conrad, Herr Leonhardt</p> <p>Leitfragen: Was sind aus Ihrer Sicht besonders wichtige Verbindungen für den Radverkehr? Wo gibt es aus Ihrer Sicht besondere Mängel im Radverkehrsnetz? Welche Verbindungen im Netz sind geeignet für Fahrradstraße?</p> <p>Frau Fritsche stellt die wichtigsten Diskussionsergebnisse vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wichtige Verbindungen sind aus Sicht der Teilnehmer*innen Prinzenallee, Pankstraße, Grüntaler Straße, Böttgerstraße und der Pankegrünzug. - Grüntaler- und Bellermannstraße sowie die Uferstraße als parallel geführte Straße zur Panke seien Optionen für die Ausweisung als Fahrradstraße. - Standorte für Fahrradabstellanlagen werden vor allem im Umfeld des Bahnhofs Gesundbrunnen (große Mobilitätsstation gewünscht) vorgeschlagen. - Mögliche Standorte für fLotte kommunal (freies Ausleihsystem für Lastenräder in Berlin) seien u. a. Bahnhof Gesundbrunnen, Schulstandorte im Quartier, Bibliothek Luisenbad,

TOP	<p>Jüdisches Krankenhaus, Bürgeramt Wedding, der Jugendclub und die Uferstudios.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Besondere Konflikte im Radverkehr entstehen vor allem an zu schmalen Stellen des Radverkehrsnetzes oder an Knotenpunkten (z. B. Querung Panke-Radweg/Badstraße oder die Führung der Bellermannstraße auf die Prinzenallee) <p>Tisch 3: Fußverkehr</p> <p>Moderation Frau Krause, Frau Naundorf</p> <p>Leitfragen: Gibt es im Fußverkehrsnetz Bereiche, die aus Ihrer Sicht problematisch sind? Was sind die Probleme und wo tauchen sie auf? Wo gibt es Schleichwege? Wo halten Sie sich gerne auf? Was ist Ihr Lieblingsort im öffentlichen Raum? Orte, die Sie lieber meiden? Welche? Was stört Sie an diesem Ort?</p> <p>Frau Krause stellt die wichtigsten Diskussionsergebnisse vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Problematische Bereiche seien u. a. die Kreuzung Stettiner / Freienwalder Straße (Umfeld KiTa, Drängelgitter), der Bereich der Gesundbrunnen-Grundschule im Wohngebiet Bellermannstraße (mangelnde Barrierefreiheit) und die Kreuzung Exerzier-/Iranische Straße mit ihrer platzartigen Aufweitung. - Orte, die gern frequentiert werden, sind der Pankegrünzug (bemängelt wird die fehlende Beleuchtung), die Uferstraße wegen der dortigen Restaurationen, der kleine Platzbereich Ecke Exerzier-/Iranische Straße (bedarf aber noch einer Aufwertung). - Problematische Orte für den Aufenthalt seien (verwahrloste) Spielplätze allgemein, die Bellermannstraße, der Eingang zum Pankegrünzug an der Bibliothek (fehlende Beleuchtung, Drogen-, Alkoholkonsum?). - Es werden eine Reihe von Schleichverbindungen genannt, die im Stadtbild nicht klar zu erkennen sind (z. B. durch den Baublock Prinzenallee, Bellermannstraße, Stettiner Straße, Badstraße). - Vorgeschlagen wurde die Einrichtung einer Elternhaltestelle in der Prinzenallee (Höhe Grundschule). - Anwesende des Vereins Schildkröte bieten an, die Prüfung der Barrierefreiheit des Pankegrünzugs vorzunehmen und die Ergebnisse dem Bearbeiterteam zur Verfügung zu stellen - Generell wurde der Mangel an Bänken im öffentlichen Raum festgestellt. - Der Bahnhofsvorplatz Gesundbrunnen wurde wegen seiner mangelnden Qualität kritisiert. Er habe keine Aufenthaltsqualität und bedürfe einer Neugestaltung.
TOP 7	<p>Abschlussdiskussion anhand von Leitfragen</p> <p>Anhand folgender Leitfragen wird die Abschlussdiskussion geführt:</p> <p>Was sind die wichtigsten Ansätze zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität (=weniger Autos, mehr Rad- und Fußverkehr) im Quartier? Was muss getan werden? (s. Fotos im Anhang und Anlage 5)</p> <p>Diskussionsbeiträge</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neben der Ausweitung von Fahrradabstellanlagen sollten auch Abstellanlagen für E-

TOP	
	<p>Scooter vorgesehen werden. AW Herr Ross: Er bejaht dies und erklärt darüber hinaus, dass auch „No go Areas“ für E-Scooter geplant werden sollten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Um den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu disziplinieren, müssten der Parkraum bewirtschaftet und stärkere Ordnungskontrollen durchgeführt werden. - Können Ladesäulen für E-Autos an Straßenlaternen eingerichtet werden? - „Gehwegvorstreckungsprogramm“: Kreuzungs- und Knotenpunkte sollten generell 5 Meter in die Fahrbahn vorgestreckt werden. - Andere Öffentlichkeitsarbeit: Nachhaltige Mobilität setze einen Kulturwandel voraus, der aktiv forciert und begleitet werden muss. Niedrigschwellige Aktionen und Aufklärungsarbeit zum Thema Verkehr seien dafür notwendig. Favorisiert wird z. B. ein autofreier Tag im Quartier. Geeignet sind auch „Übungstage“: Wie fährt es sich mit Pedelec oder Lastenrad (könnte z. B. vom Fahrradladen Little John Bike initialisiert werden). Oder: Mit Unterstützung des Bezirksamtes und in Zusammenarbeit mit dem ADFC und fLotte kommunal könnten Mobilitätstage durchgeführt werden. - Der ÖPNV könnte gefördert werden. Im Gebiet fahren die Linien 257 und die M27: Hier könnten die Taktfrequenzen erhöht werden und eine Busspur eingerichtet werden. - Effektiv kann Bildungs- und Aufklärungsarbeit auch in Kombination von stärkeren Ordnungsmaßnahmen (Strafen bei ordnungswidrigem Handeln) sein. - „Verkehrskulturwandel“ und „Ordnung schaffen“ sind die wesentlichen Handlungsansätze zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität.
TOP 8	<p>Ausblick: Weiteres Vorgehen / Verabschiedung</p> <p>Frau Krause schließt die Diskussion ab und bedankt sich bei allen Beteiligten für die rege Teilnahme und vielen Projektideen. Festzustellen sei, dass es eine Vielzahl von engagierten Akteur*innen im Quartier gibt: Der „Schwung“ dieser Veranstaltung sollte genutzt werden, um Vorschläge wie z. B. die Durchführung eines „Mobilitätstages“ (mit Jugendverkehrsschule) möglicherweise noch im laufenden Planungsprozess umzusetzen.</p> <p>Herr Ross bedankt sich ebenfalls für die effektive und engagierte Teilnahme und schließt die Veranstaltung.</p>
TOP 9	<p>Ende der Veranstaltung</p> <p>Die Veranstaltung endet gegen 21:00 Uhr.</p>

Protokoll aufgestellt am 16.10.2019

Ina Ockel (plan & rat)

Juliane Krause (plan & rat)

Laura Fritsche (LK Argus)

Michael Schreiber (LK Argus)

Anhang

Fotografische Dokumentation der Ergebnisse und Impressionen

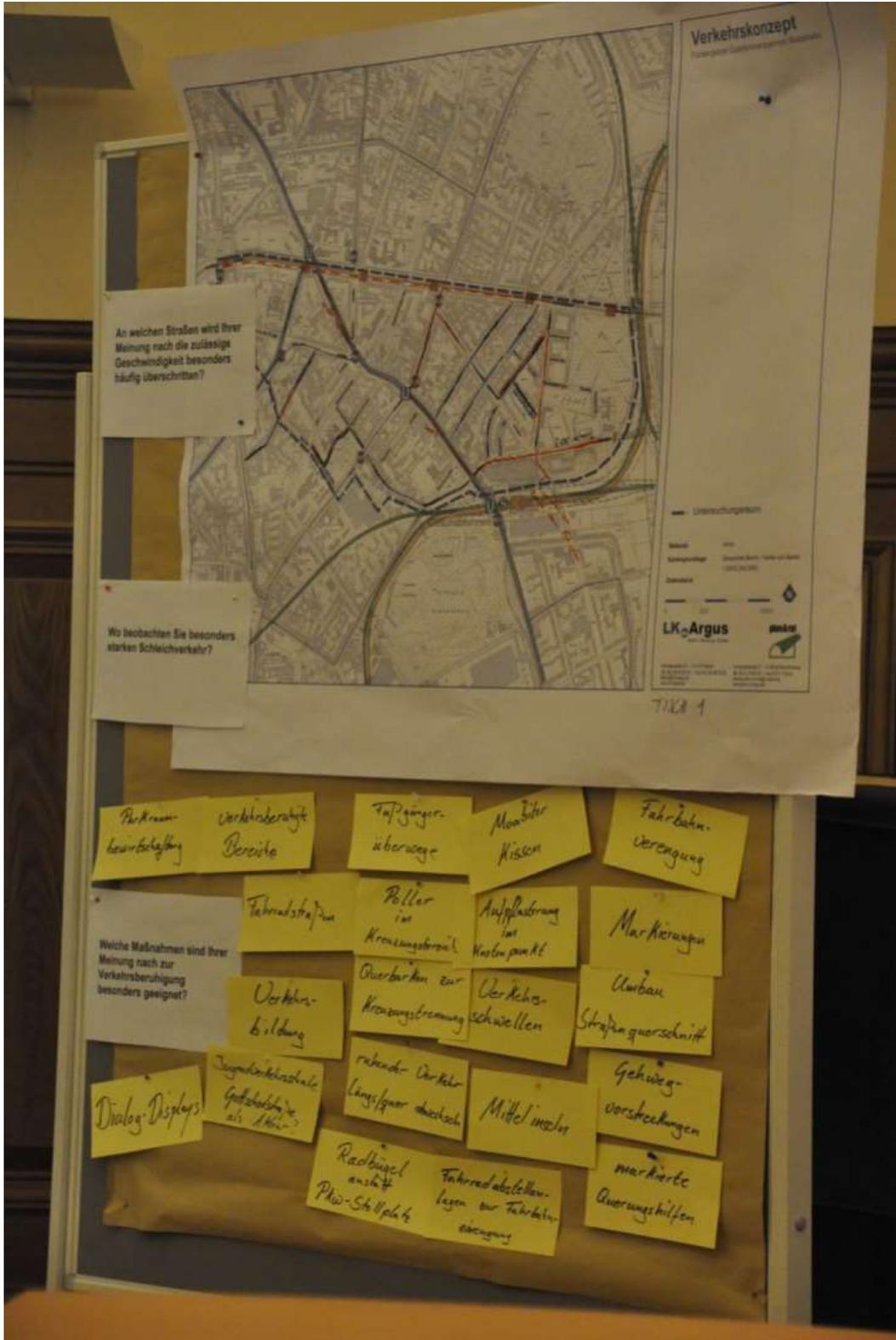
Impressionen (Ankommen/Begrüßung)



Impressionen (Ankommen/Begrüßung)



Ergebnisse Tisch 1



Impressionen Tisch 1



Impressionen Tisch 2



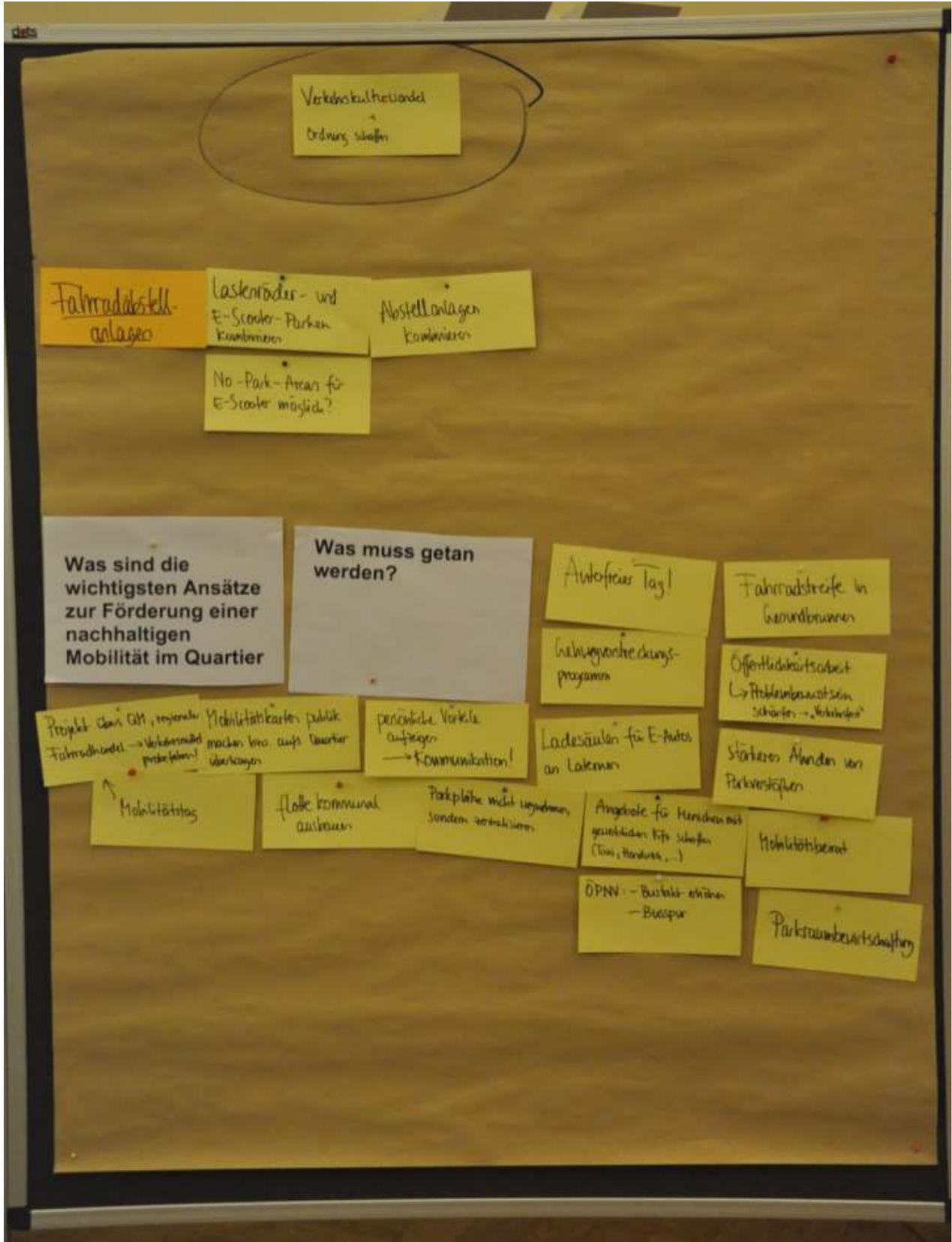
Ergebnisse Tisch 3



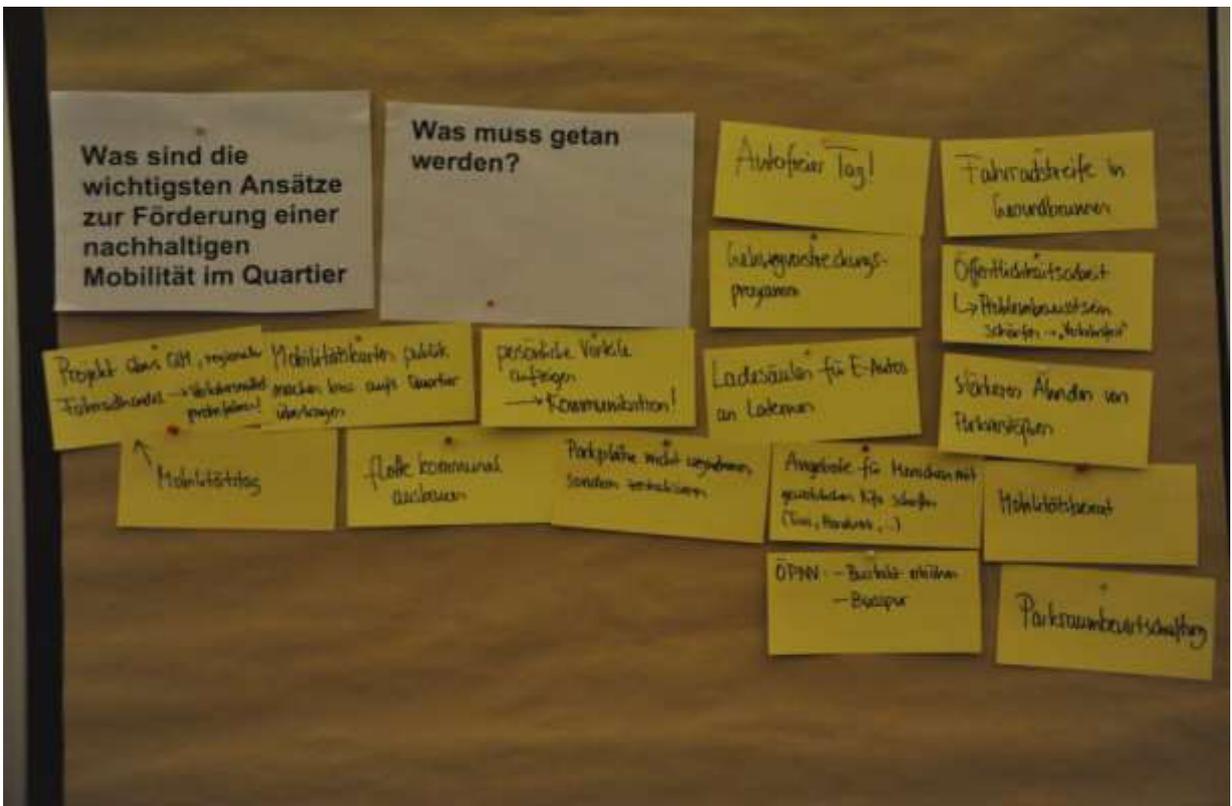
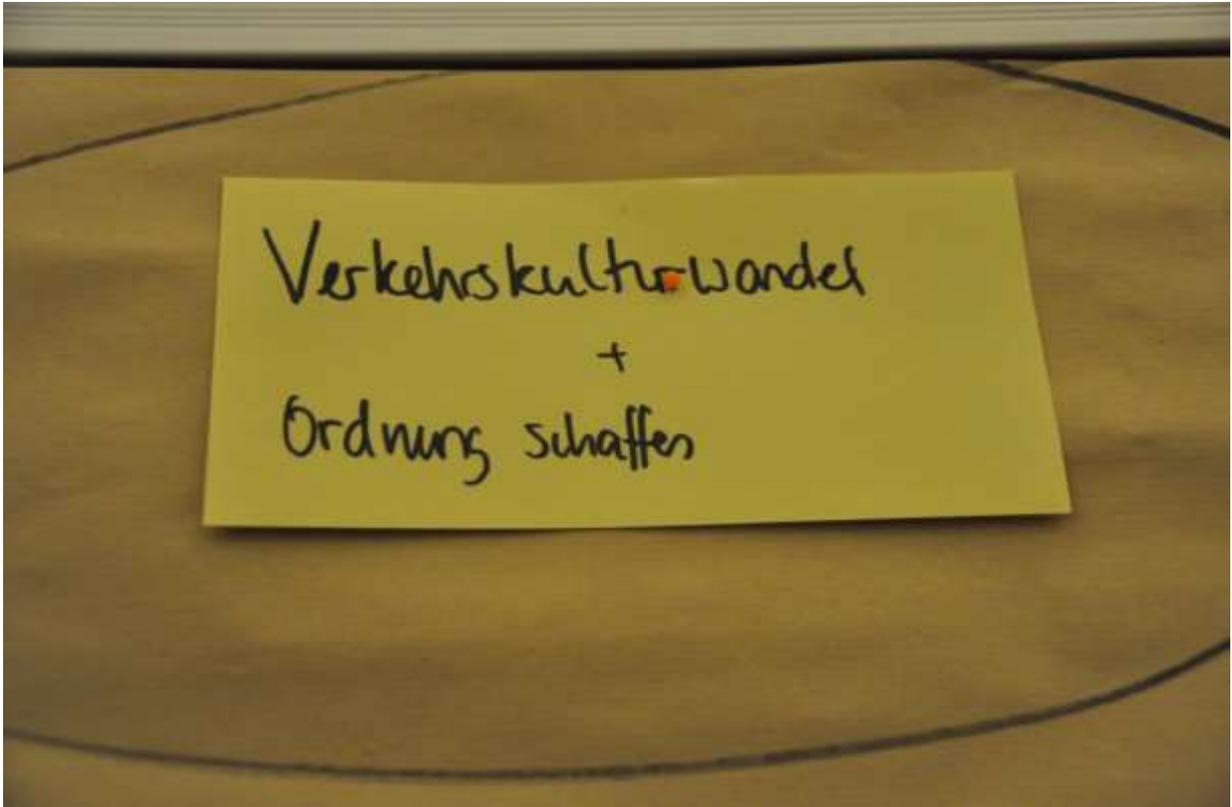
Impressionen Tisch 3



Ergebnisse Abschlussdiskussion (Leitfragen)



Ergebnisse Abschlussdiskussion (Leitfragen)



Thematisch 1: Verkehrsberuhigung

Leitfragen:

An welchen Straßen wird Ihrer Meinung nach die zulässige Geschwindigkeit besonders häufig überschritten?

Wo beobachten Sie besonders starken Schleichverkehr?

Welche Maßnahmen sind Ihrer Meinung nach zur Verkehrsberuhigung besonders geeignet?

Zusammenstellung der Nennungen

Geschwindigkeitsüberschreitungen (siehe auch Plandarstellung):

- Jülicher Straße
- Bellermannstraße
- Behmstraße (Abschnitt Jülicher Straße-S-Bahn Unterführung)
- Prinzenallee
- Badstraße und Schweden Straße (vor allem nachts)

Schleichverkehre (siehe auch Plandarstellung):

- Stettiner Straße
- Grüntaler Straße
- Heidebrinker Straße
- Eulerstraße
- Böttgerstraße
- Gottschiedstraße
- Brunnenplatz

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen:

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">- Fahrbahnverlauf verschwenken- Fahrbahnverengung- Markierungen- Moabiter Kissen- Fußgängerüberwege- verkehrsberuhigte Bereiche- Dialog-Displays- Fahrradstraßen- Verkehrsbildung- Poller im Kreuzungsbereich- Querbarken zur Kreuzungstrennung | <ul style="list-style-type: none">- ruhender Verkehr:
längs/quer abwechseln- Radbügel anstatt Pkw-Stellplatz- Aufpflasterung im Knotenpunkt- Verkehrsschwellen- Umbau Straßenquerschnitt- Mittelinseln- Fahrradabstellanlagen zur Fahrbahneinengung- Gehwegvorstreckungen- markierte Querungshilfen |
|---|---|

Thementisch 2: Radverkehr

Leitfragen:

Was sind aus Ihrer Sicht besonders wichtige Verbindungen für den Radverkehr?

Wo gibt es aus Ihrer Sicht besondere Mängel im Radverkehrsnetz? Was sind die Probleme und wo tauchen sie auf?

Welche Verbindungen im Netz sind geeignet für Fahrradstraßen?

Zusammenstellung der Nennungen

Wichtige Radverkehrsverbindungen (siehe auch Plandarstellung):

- Osloer Straße (neben Tram)
- Prinzenallee
- Pankstraße
- Grüntaler Straße
- Böttgerstraße
- Pankegrünzug
- Schweden-/ Badstraße
- Jülicher Straße
- Behmstraße

Mängel im Radverkehrsnetz (siehe auch Plandarstellung):

- Wegweisung/ Beschilderung verbessern
- Nutzung Radweg in Gegenrichtung (Osloer Straße)
- Kopfsteinpflaster Jülicher Straße
- Radwegqualität Osloer Straße
- Querung Panke-Radweg / Badstraße
- Führung der Bellermannstraße auf die Prinzenallee
- Querung Bellermannstraße zwischen Euler- und Grüntaler Straße
- Knoten Heinz-Galinski-/ Schweden- und Osloer Straße

Als Fahrradstraßen geeignet (siehe auch Plandarstellung):

- Heinz-Galinski-Straße (Verkehrsberuhigung)
- Grüntaler Straße
- Bellermannstraße
- Uferstraße

Thementisch 3: Fußverkehr

Leitfragen:

Gibt es im Fußverkehrsnetz Bereiche, die aus Ihrer Sicht problematisch sind? Was sind die Probleme und wo tauchen sie auf?

Wo gibt es Schleichwege (grüne Verbindungen)?

Wo halten Sie sich gerne auf? Was ist Ihr Lieblingsort im öffentlichen Raum?

Orte, die Sie lieber meiden? Welche Orte sind das? Was stört Sie an diesem Ort?

Zusammenstellung der Nennungen

Problematische Bereiche im Fußverkehrsnetz (siehe auch Plandarstellung):

- Übergang Heidebrinker- / Behmstraße
- Übergang Osloer / Stettiner Straße
- Übergang an Tram Haltestelle
- Charakter der Bellermannstraße, Stettiner- und Grüntaler Straße
- Gehwegparken
- Grundschule: zugeparkte Bereiche
- Fehlende Barrierefreiheit (Verein Schildkröte überprüft Pankeweg zwischen Soldiner- und Orthstraße)
- positiv: Behmstraße, Jülicher- und Heidebrinker Straße
- fehlende Parklets/Bänke in Badstraße

Lieblingsorte im öffentlichen Raum (siehe auch Plandarstellung):

- Schleichweg über Nauener Platz - Iranische Straße - Luise Schröder Platz
- Eulerspielplatz
- Uferstraße - Exerzierstraße - Martin Opitz Straße - Iranische Straße
- Schleichwege durch Block Osloer-, Prinzenstraße und Pankeweg (zum Lidl)
- Schleichweg zur Behmstraße durch Wohnsiedlung
- Pankegrünzug
- Brunnenplatz
- Uferstraße

Gemiedene Orte (siehe auch Plandarstellung):

- Behmstraße (Zugang Sportplätze: Barrieren)
- Grüntaler Straße (Beleuchtung; aktuelles QM Projekt)
- Prinzenallee im Bereich Grundschule (Übergänge, Durchgang)
- Barrierefreiheit fehlt: Gropius-, Schönstedt- Orthstraße
- Blochplatz
- Mangel an Bänken, Sitzmöglichkeiten (z.B. Stettiner Straße, Bellermannstraße)
- Badstraße (Luft, Lärm)
- Badstraße zwischen Pank- und Gropiusstraße

- Badstraße zwischen Grüntaler- und Behmstraße (Parken, zu enge Fußwege)
- Grünverbindung Grüntaler Straße/Spielplatz (Müll, Oberflächen)
- Drogen, Oberflächenabfluss
- Müll, Beleuchtung
- Pankeweg
- stark frequentierter Knotenpunkt Bahnhof Gesundbrunnen
- Bahnhofsvorplatz (Hanne-Sobek-Platz) Gesundbrunnen: Gestaltung
- Gehölze am Brunnenplatz
- Gestaltung Brunnenplatz
- Bereich zwischen Luisenbibliothek + Spielplatz
- Spielplätze zwischen Stettiner-, Bellermann-, Grüntaler Straße

Anlage 5

Abschlussdiskussion anhand von Leitfragen

Was sind die wichtigsten Ansätze zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität
(= weniger Autos, mehr Rad- und Fußverkehr) im Quartier?

Was muss getan werden?

Zusammenstellung der Nennungen

- Verkehrskulturwandel + Ordnung schaffen
- ÖPNV (Bustakt erhöhen, Busspur)
- Angebote für Menschen mit gewerblichem Kfz schaffen (Taxi, Handwerk, ...)
- Autofreier Tag!
- Öffentlichkeitsarbeit (Problembewusstsein schärfen → „Verkehrsfest“
- stärkeres Ahnden von Parkverstößen
- Gehwegvorstreckungsprogramm
- Fahrradstreife am Gesundbrunnen
- persönliche Vorteile aufzeigen → Kommunikation
- fLotte kommunal ausbauen
- Parkplätze nicht wegnehmen, sondern zentralisieren
- Ladesäulen für E-Autos an Laternen
- Mobilitätsbeirat
- Parkraumbewirtschaftung
- Fahrradabstellanlagen
- Lastenräder- und E-Scooter-Parken kombinieren
- Abstellanlagen kombinieren
- No-Park Areas für E-Scooter möglich?
- Projekt übers QM, regionaler Fahrradhandel → Verkehrsmittel probefahren
- Mobilitätstag
- Mobilitätskarten public machen bzw. aufs Quartier übertragen