

Bearbeiter : Horne (SGA III B 2), Kuchinke (SGA II D 5), Rabe (SGA I), Weisbrich (SGA L)  
 Telefon : (030) 90298  
 E-Mail : Juergen.Kuchinke@ba-fk.berlin.de  
 Datum : 28.04.2023

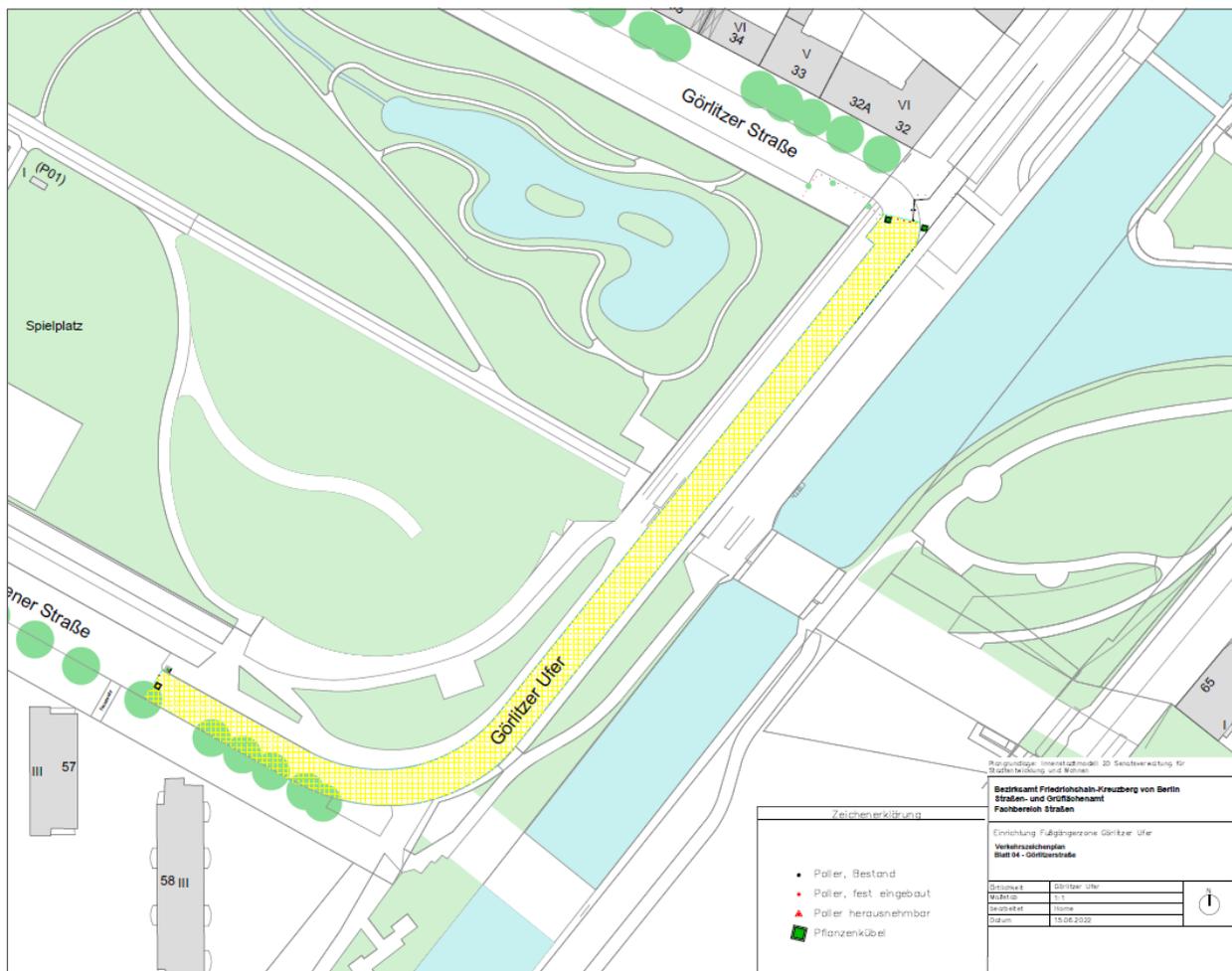
V.

1. Allgemeinheit

**Die Teileinziehung des Görlitzer Ufers**

**I. Teileinziehungsverfügung**

Die dem öffentlichen Verkehr gewidmete Straße „Görlitzer Ufer“ wird im Abschnitt zwischen der Wiener Straße und der Görlitzer Straße in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg gemäß § 4 Absatz 1 des Berliner Straßengesetzes (BerlStrG) vom 13. Juli 1999 (GVBl. S. 380), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. November 2022 (GVBl. S. 631), teileingezogen. Die von dieser Teileinziehung erfasste Fläche wird im Folgenden als "Görlitze Ufer" bezeichnet und umfasst die in **Abbildung 1: Kartenausschnitt Görlitzer Ufer (Fläche Teileinziehung)** gelb dargestellte Straßenflächen.



**Abbildung 1: Kartenausschnitt Görlitzer Ufer (Fläche Teileinziehung)**

Die Widmung der oben bezeichneten Straßenflächen wird eingeschränkt. Die Benutzung der Straße wird nur für den Fuß- und Radverkehr sowie für Rettungsfahrzeuge, Fahrzeuge der Feuerwehr und Polizei sowie Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung und der Straßenunterhaltung zugelassen.

Die Absicht, den oben genannten Straßenabschnitt teileinzuziehen, wurde gemäß § 4 Absatz 2 BerlStrG im Amtsblatt von Berlin Nr. 26 vom 25.11.2022 bekannt gemacht.

Die Einziehung gilt zwei Wochen nach Erscheinen des Amtsblattes für Berlin als bekannt gegeben.

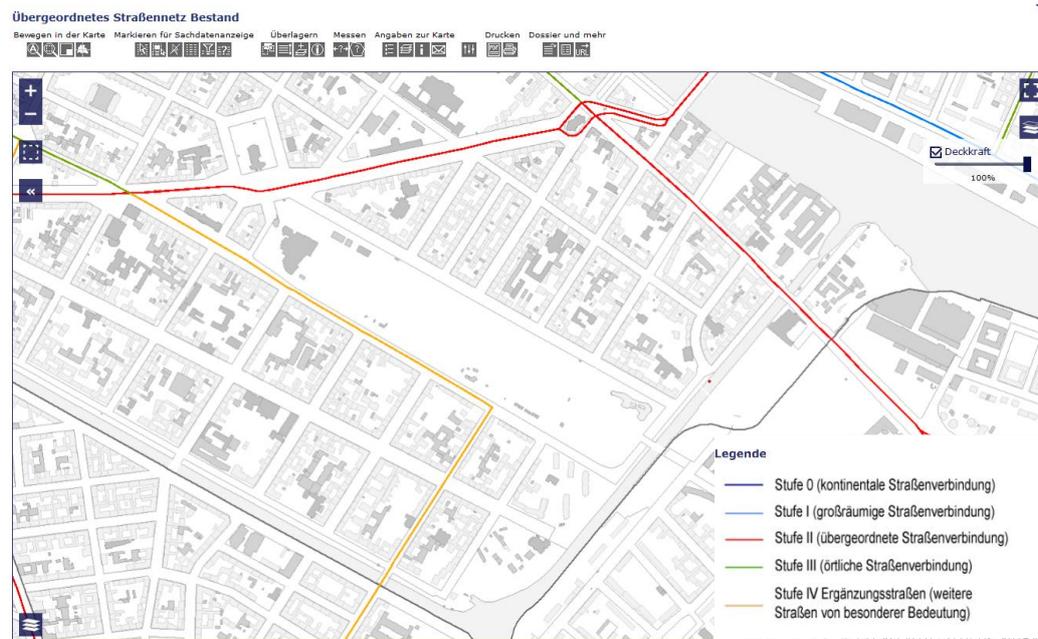
## **Begründung**

Die Teileinziehung des Görlitzer Ufers erfolgt gemäß § 4 Abs. 1 Satz 3 BerlStrG aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls.

## **1 Sachverhalt**

### **1.1 Lage des Straßenabschnitts**

Das Görlitzer Ufer befindet sich im östlichen Bereich des Ortsteils Kreuzberg. Das Görlitzer Ufer liegt parallel zum Landwehrkanal. Wie in Abbildung 2 dargestellt, verläuft nördlich die Schlesische Straße, die zum Übergeordneten Straßennetz Stufe II gehört. Südwestlich des Görlitzer Ufers verlaufen die Wiener Straße und die Glogauer Straße, die zum übergeordneten Straßennetz Stufe IV gehören.



**Abbildung 2:** Übergeordnetes Straßennetz, Kartenausschnitt Görlitzer Ufer mit den umliegenden Straßen

Quelle: [https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=showMap&mapId=verkehr\\_strnetz@senstadt](https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp?loginkey=showMap&mapId=verkehr_strnetz@senstadt)

Das öffentliche Verkehrsangebot rund um das Görlitzer Ufer besteht hauptsächlich aus Bushaltestellen (siehe **Abbildung 3**), die nächstgelegene ist die Haltestelle „Lohmühlenstraße“. Die nächstgelegenen U-Bahnhöfe sind der Görlitzer Bahnhof und das Schlesische Tor, jeweils entlang der Linien U1 und U3. In westlicher Richtung verläuft die U-Bahn-Linie U8 südlich am Kottbusser Damm, jedoch liegt das Görlitzer Ufer nicht im 500 m Bedienungsradius eines der Bahnangebote.



**Abbildung 3:** ÖPNV-Verbindungen, Kartenausschnitt Görlitzer Ufer

Quelle: Ergebnisdokumentation 1. Workshop am 16.06.2021

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Gruppe Planwerk, Hoffmann-Leichter

## 1.2 Verfahren

Die Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg hat in der Sitzung am 19.10.2022 nach Beratungen in den Ausschüssen für Umwelt- und Naturschutz, Grünanlagen und Klimaschutz sowie Verkehr und Ordnung mit der Drucksache DS/0258/VI den Beschluss des Bezirksamtes vom 21.06.2022 zur Kenntnis genommen. Der Beschluss lautet wie folgt:

1. Das öffentlich gewidmete Görlitzer Ufer wird im Abschnitt zwischen der Wiener Straße und der Görlitzer Straße in Berlin Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg gemäß § 4 Absatz 1 des Berliner Straßengesetzes (BerlStrG) vom 13. Juli 1999 (GVBl. S. 380), zuletzt geändert durch Artikel 12 des Gesetzes vom 27.09.2021 (GVBl. S. 1117), teileingezogen. Die Widmung wird eingeschränkt. Die Benutzung der Teilfläche wird vorrangig nur Fußgänger sowie für Radverkehr, Rettungsfahrzeuge, Fahrzeuge der Polizei und Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung sowie der Straßenunterhaltung zugelassen.
2. Mit der Durchführung des Beschlusses wird die Abt. für Verkehr, Grünflächen, Ordnung und Umwelt beauftragt.

Zur Begründung führte der Beschluss aus:

*Fläche der Teileinziehung:*

*Die Teileinziehung des Görlitzer Ufers erfolgt gemäß § 4 Abs. 1 Satz 3 BerlStrG aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls.*

*Mit der Teileinziehung sollen die Straßen rund um das Görlitzer Ufer umfassend verkehrsberuhigt werden. Dies entspricht den verkehrlichen Planungen des Bezirks zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Das Straßen- und Grünflächenamt setzt somit Maßnahmen um, die aus dem bezirklichen Fußverkehrskonzept (DS/1460/V) und dem Radverkehrsplans DS/0607/V) abgeleitet werden.*

*Insbesondere werden aus dem bezirklichen Fußverkehrskonzept die Leitlinien in Bezug auf „Entschleunigen und Flanieren im öffentlichen Raum“ umgesetzt:*

*Demnach sollen*

- Parkplätze verstärkt zu Stadträumen entwickelt werden, um so zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum beizutragen;*
- verkehrsberuhigte bzw. autofreie Kieze, möglichst ohne Durchgangsverkehr sollen unter enger Einbindung der Anwohner weiter gefördert werden, dabei soll es Ausnahmeregelungen für Liefer-, Rettungs- und Müllfahrzeuge geben.*

*Das Görlitzer Ufer ist im bezirklichen Entsiegelungskonzept (DS/1969/V) als Fläche mit hohem Begrünungspotenzial aufgeführt. Mit der Teileinziehung werden Flächenpotentiale für die Entsiegelungen und die dezentrale Regenwasserentwässerung geschaffen.*

*Die gemäß Fußverkehrskonzept vorgesehene Einbindung der Anwohner hat bereits stattgefunden: Neben der Bürgerbeteiligung im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung Autofreier Wrangelkiez wurde speziell für das Görlitzer Ufer eine weitere Veranstaltung durchgeführt. Vom 2. bis 5. September 2021 fand am Görlitzer Ufer eine Realbeteiligung statt. An jedem Eingang des Görlitzer Ufers wurde die Straße temporär für den Kfz-Verkehr gesperrt, um den Anwohner zu demonstrieren, welche Auswirkungen die Teileinziehung des Görlitzer Ufers auf der Aufenthaltsqualität im Kiez sowie den Verkehr auf der Straße und den angrenzenden Straßen haben könnte. Die Ergebnisse der Beteiligung am Görlitzer Ufer haben deutlich gemacht, dass die Anwohner, die sich an der Befragung beteiligt haben, die Fläche für ein besseres Grünflächenangebot und eine fußgänger- und fahrradfreundliche Infrastruktur nutzen wollen. 88% der Teilnehmer an einer durchgeführten Umfrage gaben an, dass das Görlitzer Ufer eine wichtige Verbindung für den Fuß- und Radverkehr entlang des Landwehrkanals ist. Da für diese Maßnahme bereits Beteiligungsergebnisse vorliegen, ist es Ziel des Straßen- und Grünflächenamts die Umsetzung nach erfolgtem Teileinziehungsverfahren prioritär vorzunehmen.*

Die Absicht, die oben genannten Straßen teileinzuziehen, wurde gemäß § 4 Abs. 2 BerlStrG im Amtsblatt von Berlin Nr. 26 vom 03.11.2022 bekannt gemacht, um Gelegenheit zu Einwendungen zu geben.

Das Bezirksamt hat zudem auf wichtige Fragen zur beabsichtigten Teileinziehung Antworten in einem online-FAQ zugänglich gemacht unter <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/strassen/mobilitaetswende/artikel.1317595.php>.

## **2 Zuständigkeit des Bezirksamts**

Das Bezirksamt ist für die Teileinziehung zuständig. Die Verbandszuständigkeit der Bezirke ergibt sich aus § 4 Abs. 1 AZG, da eine Zuständigkeit der Hauptverwaltung nach ZustKat AZG Nr. 10 nicht gegeben ist. Die Organzuständigkeit liegt nach § 36 Abs. 2 lit. h BezVwG beim Bezirksamt. Ein Beschluss der BVV war weder erforderlich noch zulässig, da kein Fall des abschließenden Katalogs der Aufgaben der BVV nach § 12 Abs. 2 BezVwG einschlägig ist.

## **3 Ziele der Teileinziehung**

Das Ziel der Teileinziehung ist vielschichtig und umfasst die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Förderung der Ziele des Mobilitätsgesetzes, die Erreichung von Fuß- und Radverkehrsnetzzielen auf Bezirks- und Senatsebene sowie eine Flächenentsiegelung, die alle dem öffentlichen Wohl dienen. Mit der Teileinziehung sollen auch die Straßen rund um das Görlitzer Ufer durch den Ausschluss des motorisierten Durchgangsverkehrs stärker verkehrsberuhigt werden. Dies entspricht den verkehrlichen und städtebaulichen Planungen des Bezirks, erhöht die Verkehrssicherheit, und eröffnet Möglichkeiten für eine künftige Ausdehnung entsiegelter Bereiche.

### **3.1 Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs**

Die Teileinziehung des Görlitzer Ufers erhöht die Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs. Für eine Teileinziehung nach § 4 Abs. 1 Satz 3 BerlStrG muss dabei anders als bei einer Anordnung der Straßenverkehrsbehörden nach § 45 Abs. 1 Satz 1, Abs. 9 StVO keine erhebliche Gefahr für die Verkehrssicherheit durch die bestehende Situation nachgewiesen werden. Auch die Absicht einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Leichtigkeit des Fußverkehrs genügt. Insbesondere muss nicht nachgewiesen werden, dass das erwünschte Maß an Verkehrssicherheit nicht auch durch andere, den motorisierten Verkehr weniger beeinträchtigende straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie die – hier bereits vorliegende – Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs zu erreichen wäre. Auch zu Tageszeiten mit nur geringem Verkehrsaufkommen werden Fußgänger mit der Einrichtung einer ihnen vorbehaltenen Zone davor geschützt, durch motorisierten Verkehr überrascht, erschreckt oder gefährdet zu werden (vgl. dazu nur BVerwG, Urteil vom 8. September 1993 – 11 C 38/92 – juris Rn. 15; VG Karlsruhe, Urteil vom 18. Juli 2008 – 1 K 478/07 – juris Rn. 17 ff.; OVG Saarlouis, Urteil vom 25. April 2014 – 1 A 401/13 – juris Rn. 36; OVG Lüneburg, Beschluss vom 29. Dezember 2015 – 7 ME 53/15 Rn. 11 f.). Tatsächlich dient die Teileinziehung hier allerdings nicht allein der Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Leichtigkeit des Fußverkehrs, sondern auch dazu, erhebliche Gefahren abzustellen, die die bisherige Situation mit sich bringt. Diesem Aspekt kommt in der Abwägung mit gegenläufigen Belangen ein besonderes Gewicht zu.

Am Knotenpunkt Görlitzer Ufer/Görlitzer Straße ist der Querungsbedarf hoch. Die Querung hier derzeit durch zwei Faktoren gefährdet:

1. Fahrende Kraftfahrzeuge stellen - im Gegensatz zu Radfahrenden - schon aufgrund ihrer Größe und ihres Gewichts ein hohes Gefährdungspotenzial für Kinder und Jugendliche dar. Im Falle einer Kollision sind sie erheblichen Gefahren bis hin zum Tod ausgesetzt.

2. Die Sichtverhältnisse sind derzeit durch die beidseitig der Straße parkenden Autos eingeschränkt, aufgrund des hohen Anteils an Kleintransportern und Lagercontainern sind die Sichtbeziehungen sogar in besonderes hohem Maße beeinträchtigt.

Die Verkehrssicherheit kann durch die Teileinziehung deshalb erhöht werden, weil die in diesem Bereich fahrenden Kfz zu Gefahren vor allem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer (bspw. Kinder, Radfahrende, Zufußgehende) führen.

### **3.2 Berliner Mobilitätsgesetz**

Mit dem Berliner Mobilitätsgesetz (MobG) wird generell angestrebt, die Mobilität im Land Berlin stadtvträglich umzugestalten. Neben dem ÖPNV und dem Radverkehr soll dabei auch der Fußverkehr gestärkt werden; die Nutzung des städtischen Raums durchfließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr soll hingegen eine untergeordnete Rolle spielen und damit die Aufenthaltsqualität gesteigert werden (vgl. insbesondere §§ 4 Abs. 3, 5 Abs. 1 MobG). Speziell für den Fußverkehr heißt es in § 50 Abs. 8 MobG:

*„Der für den Fußverkehr effektiv nutzbare und ohne Hindernisse zur Verfügung stehende Raum soll einen für die Belange des Fußverkehrs und des Aufenthalts im öffentlichen Raum angemessenen Anteil am Straßenraum erreichen. Dies ist insbesondere bei der Neuanlage und Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen umzusetzen.“*

### **3.3 Fußverkehrsplan Berlin**

Das Berliner Mobilitätsgesetz legt fest, dass die Bezirke mit Unterstützung der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung bezirkliche Fußverkehrsnetze erarbeiten und diese kategorisieren und priorisieren. Die Netzkriterien zum Kategorisieren und Priorisieren sind gemeinsam von Bezirken und der für Verkehr zuständigen Senatsverwaltung zu entwickeln und sind Bestandteil des ersten Fußverkehrsplans (FVP).

Die Netze und Bereiche mit besonderer Bedeutung für den Fußverkehr sollen sich nach § 54 Abs. 2 MobG durch eine besonders fußverkehrsfreundliche Gestaltung und Ausstattung und eine hohe Aufenthaltsqualität auszeichnen. Im Rahmen der Erarbeitung des ersten FVP ist der Dienstleister LK Argus beauftragt, auf Grundlage der Netzkriterien bezirkliche Vorrangnetze zu bilden und diese nach Rückmeldungen aus den Bezirken weiter zu qualifizieren. Der FVP befindet sich derzeit noch in der Abstimmung und ist bislang nicht finalisiert. Die vorliegende Entwurfsfassung vom 16.12.2022, welche den Bezirken am 19. Dezember 2022 seitens der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz zur Kommentierung übermittelt wurde, weist das Görlitzer Ufer als Vorrangnetz aus und zeigt in der Ziel-/Quell-Analyse u.a. eine hohe Dichte an Bildungs- und Erziehungseinrichtungen in den anliegenden Planungsräumen Wrangelkiez und Reichenberger Kiez Ost.

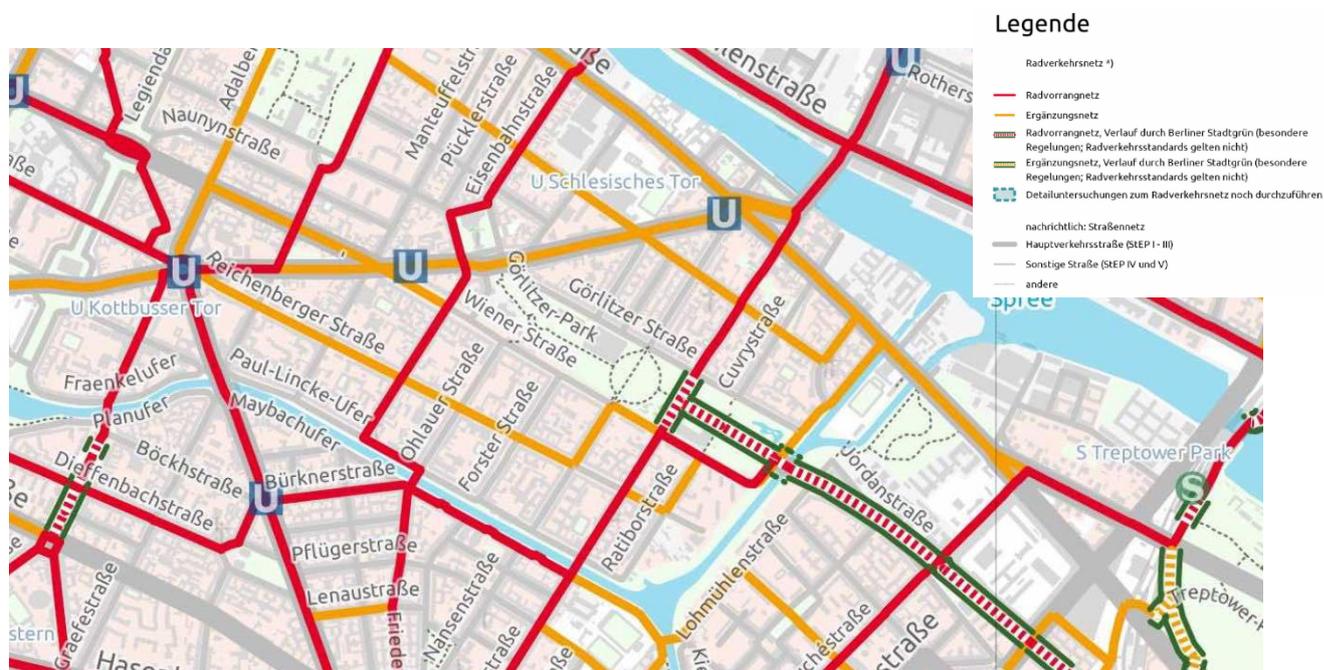
### **3.4 Radverkehrsplan SenUMVK**

Der Radverkehrsplan des Landes Berlin wurde am 16.11.2021 vom Senat beschlossen. Ziel ist die Schaffung eines zusammenhängenden Netzes von primären und sekundären Radwegen, das die Sicherheit erhöht und zu mehr Radverkehr anregt. Das Netz wird durch hohe Qualitätsstandards gestärkt, die Unfälle

reduzieren und auch die subjektive Sicherheit erhöhen sollen. Das Görlitzer Ufer ist Teil sowohl des Vorrangnetzes (südwestlicher Teil bis zur Görlitzer Brücke) als auch des Ergänzungnetzes (nordöstlicher Teil nach der Görlitzer Brücke; vgl. Abbildung 4). Zwar existieren derzeit auf beiden Seiten der Straße Radwege, diese entsprechen im Hinblick auf ihre Qualität aber nicht den Anforderungen des Radverkehrskonzepts.

Die Teileinziehung dient dem Radverkehrsplan des Senats, eine sichere Radverkehrsinfrastruktur zur Vervollständigung des Radverkehrsnetzes zu schaffen. Die Herausnahme des Autoverkehrs sowie die Reduzierung des Durchgangsverkehrs in den angrenzenden Straßen trägt zur Erhöhung der Sicherheit und zum Komfort der Radfahrer bei.

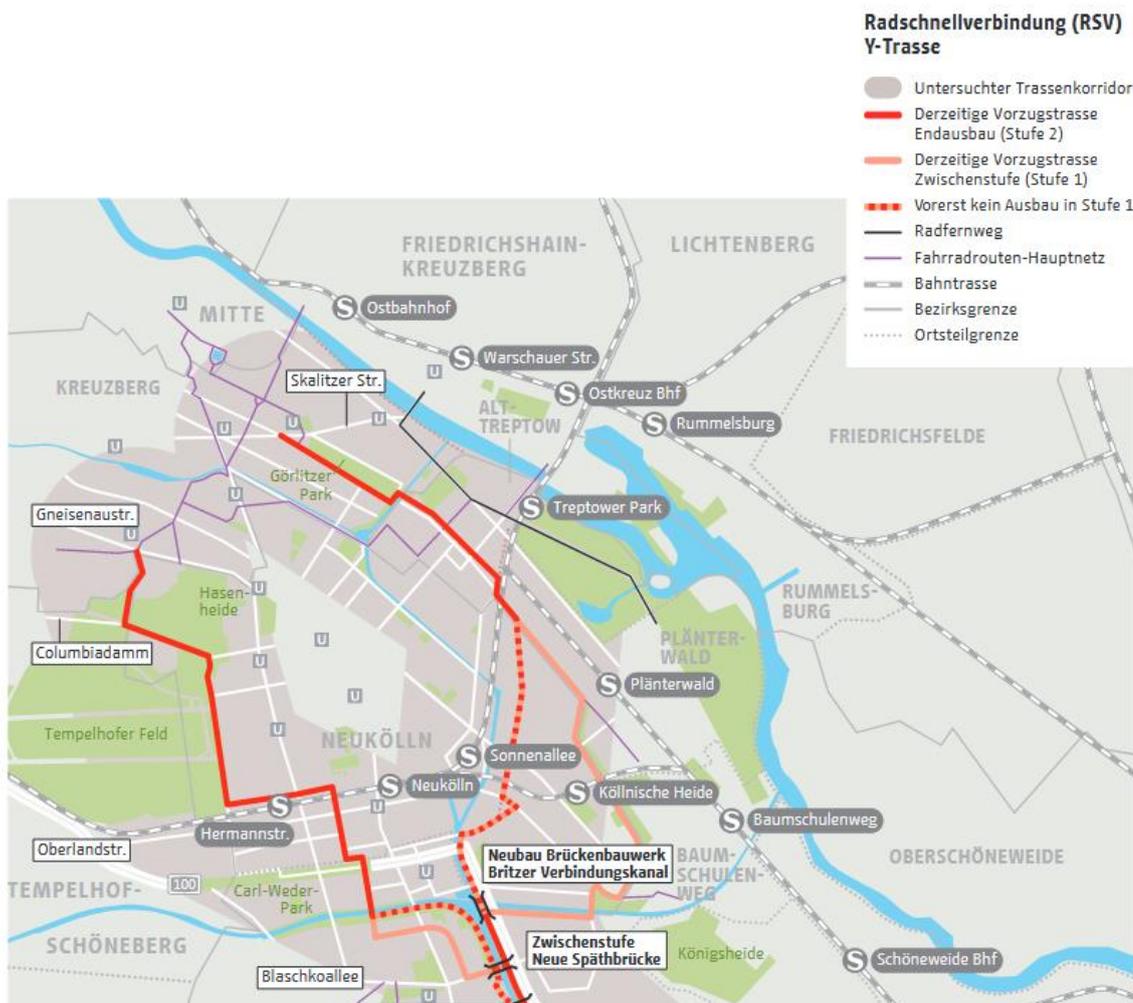
In der folgenden Abbildung 4 ist das Radverkehrsnetz gemäß Berliner Radverkehrsplan um das Gebiet Görlitzer Ufer dargestellt, das sowohl das Radvorrangnetz als auch das Ergänzungnetz darstellt.



**Abbildung 4** Radverkehrsnetz Berlin, Kartenausschnitt Görlitzer Ufer; Quelle: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radverkehrsnetz/karte/>.

### 3.5 Radschnellverbindung „Y-Trasse“

2020 veröffentlichte die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz die Vorzugsvariante der geplanten Radschnellverbindung "Y-Trasse", die möglicherweise am Görlitzer Ufer verläuft. Das Mobilitätsgesetz schreibt den Bau von mindestens 100 km Radschnellverbindungen vor, die strenge Anforderungen erfüllen müssen, um die Geschwindigkeit und Sicherheit der Radfahrer für den Berufs- und Freizeitverkehr zu gewährleisten. Die "Y-Trasse" ist auf der folgenden Abbildung 5 dargestellt:



**Abbildung 5:** Planung Radschnellverbindung "Y-Trasse";

Quelle: <https://www.infravelo.de/assets/PDFs/ergebnisbericht-rsv-y-trasse-2020.pdf>

Diese Planungen stehen der Teileinziehung nicht entgegen. Die genaue Flächenaufteilung im zukünftigen Zustand mit Radschnellverbindung obliegt dem dafür durchzuführenden Planfeststellungsverfahren. Die Teileinziehung lässt den Radverkehr auf dem Görlitzer Ufer explizit weiterhin zu. Auch werden baulich oder im Übrigen keine Zustände geschaffen, die der künftigen Führung des Radverkehrs auf einer Radschnellverbindung entgegenstehen würden. Laut InfraVelo-Projektseite ist ein Planfeststellungsbeschluss für Q2/2027 angestrebt, darauf folgt noch der Bau der Trasse.

### 3.6 Entsiegelungskonzept

Die BVV hat mit Beschluss vom 28.04.2021 (DS/1969/V) das Entsiegelungskonzept von Friedrichshain-Kreuzberg beschlossen. Das Konzept hat zum Ziel, die regenwasserrückhaltfähige Infrastruktur im Bezirk zu erhöhen. Die grüne Infrastruktur soll dazu beitragen, die CO<sub>2</sub>-Emissionen einzudämmen, die Straßen vor allem in den heißesten Sommermonaten zu kühlen und die Hochwasserresistenz zu erhöhen. Das Ziel wird mit einer Reduktion der versiegelten Flächen im Bezirk um 10 % bis 2026 beziffert.

Das Görlitzer Ufer ist im Entsiegelungskonzept als Fläche mit hohem Begrünungspotenzial aufgeführt. Hier will das Bezirksamt kurzfristig Teilflächen entsiegeln, um diesen Zielen nachzukommen. Die Entsiegelung

wird so geplant, dass eine Radverkehrsinfrastruktur durch das Görlitzer Ufer entsteht, die den Qualitätsanforderungen der Radschnellverbindung entspricht. Da selbst eine Radschnellverbindung im Verhältnis zur derzeitigen Straßenbreite eine deutlich geringere Breite an asphaltierter Fläche erfordert, verbleiben hier erhebliche Entsiegelungspotentiale. Die Teileinziehung des Görlitzer Ufers und das damit verbundene Entsiegelungspotential ist ein wichtiger erster Schritt zur Erreichung der oben genannten Ziele der Eindämmung der CO<sub>2</sub>-Emissionen, der Kühlung der Straßen in heißen Monaten und der Hochwassersicherheit.

### 3.7 Machbarkeitsstudie Wrangelkiez

Das Görlitzer Ufer grenzt an den Wrangelkiez, in dem zwischen Juni 2020 und Januar 2022 die Machbarkeitsuntersuchung "Autofreier Wrangelkiez" durchgeführt wird. Die vom Bezirksamt beauftragten Büros Gruppe Planwerk und Hoffmann-Leichter haben verschiedenste Beteiligungsformate durchgeführt, darunter einen Quartiersrundgang, eine Gewerbebefragung, einen Info/Dialogstand, eine Haushaltsbefragung, eine Online-Beteiligung und zwei Live-Beteiligungsworkshops. Der Beteiligungsprozess ist abgeschlossen und mündete in einer Machbarkeitsuntersuchung (<https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/strassen/mobilitaetswende/artikel.1272030.php>) der beauftragten Planungsbüros Hoffman-Leichter und Gruppe Planwerk. Die Machbarkeitsuntersuchung zeigt Optionen und ein hohes Potenzial für die weitere Verkehrsberuhigung des Gebiets auf. Zudem war Ergebnis der Beteiligung eine hohe Zustimmung der Anwohner für attraktive Grünflächen, komfortable Radwege und breitere Bürgersteige.

Machbarkeitsuntersuchung Verkehrswende Wrangelkiez – 1. Workshop 16.06.2021

#### Bewertung unterschiedlicher Zielstellungen für die verkehrliche Weiterentwicklung des Wrangelkiezes

##### TOP 5

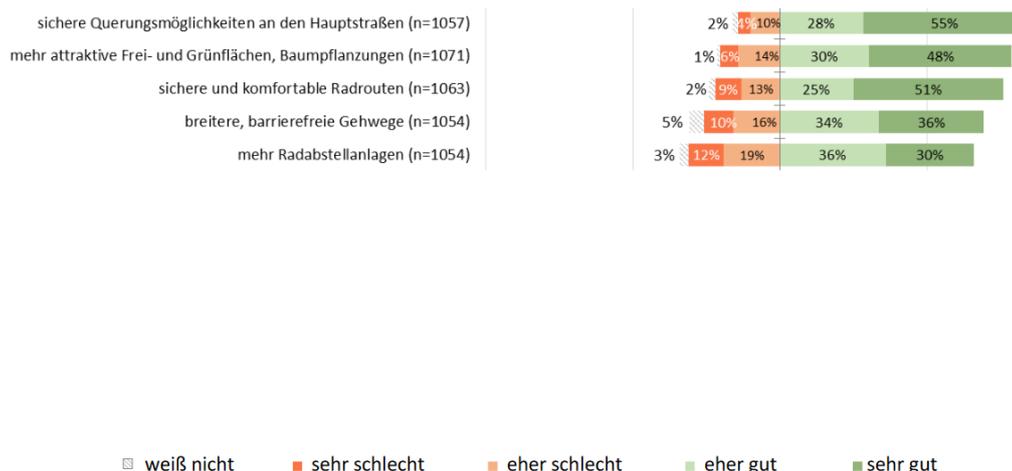


Abbildung 6: Ergebnisse von Workshop am 16.06.2021

Quelle: Ergebnisdokumentation 2. Workshop am 25.08.2021

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Gruppe Planwerk, Hoffman Leichter

Das Straßen- und Grünflächenamt beabsichtigt, langfristig eine Fußgängerpromenade entlang des Görlitzer Ufers und des Heckmannufers am Landwehrkanal zu planen. Hierdurch entstünde eine 1 km lange, hochwertige Fußverkehrsinfrastruktur mit hoher Aufenthaltsqualität von der Schlesischen Straße bis zur Ratiborstraße. Das Görlitzer Ufer spielt bei dieser Verbindung fußgängerfreundlicher Infrastruktur eine wichtige Rolle. Die Machbarkeitsstudie erörtert das Görlitzer Ufer sowie die dort veranstaltete Beteiligungsaktion und schließt mit dem folgenden Zitat: „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.“ Die Machbarkeitsstudie empfiehlt ausdrücklich die Sperrung des Görlitzer Ufers für den Kfz-Verkehr zur Fertigstellung des Uferwegs sowie die verkehrsberuhigende Wirkung auf den Wrangelkiez.

### **3.8 Realbeteiligung Görlitzer Ufer**

Neben der Beteiligung im Wrangelkiez wurde speziell für das Görlitzer Ufer eine weitere Veranstaltung durchgeführt. Vom 2. bis 5. September 2021 fand am Görlitzer Ufer eine Realbeteiligung statt. An jedem Eingang des Görlitzer Ufers wurde die Straße temporär für den Kfz-Verkehr gesperrt, um den Anwohner zu demonstrieren, welche Auswirkungen die Teileinziehung des Görlitzer Ufers auf der Aufenthaltsqualität im Kiez sowie den Verkehr auf der Straße und den angrenzenden Straßen haben könnte.

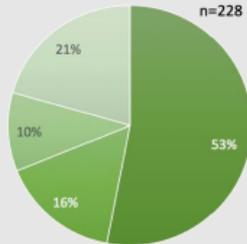
Die Realbeteiligung wurde vom Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (Straßen- und Grünflächenamt), in Kooperation mit dem Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin, der Deutschen Umwelthilfe e.V. und dem Stadtteilausschuß Kreuzberg e.V. organisiert.

## Stimmungsbild zur Zukunft des Kfz-Verkehrs am Görlitzer Ufer

Wie wichtig ist Ihnen...

**Kfz-Verbindung zwischen Wrangelkiez und Reichenberger Kiez sperren**

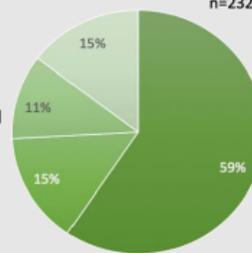
n=228



■ sehr wichtig  
■ weniger wichtig  
■ nicht sehr wichtig  
■ überhaupt nicht wichtig

**Kfz-Stellplätze aufheben**

n=232



■ sehr wichtig  
■ weniger wichtig  
■ nicht sehr wichtig  
■ überhaupt nicht wichtig



65,4%, also knapp **zwei von drei Personen** geben an, das Görlitzer Ufer **nie zur Durchfahrt mit dem Kfz** zu nutzen.

**79%** der Befragten geben an **nie** mit dem Kfz auf dem Görlitzer Ufer zu **parken**.



Für **88%** der Befragten trifft die Aussage „Das Görlitzer Ufer ist eine wichtige Verbindung für **Fuß- und Radverkehr** entlang des Landwehrkanals“. zu bzw. eher zu.



Fast **94%** wünschen sich breite, gut abgegrenzte **Radwege** am Görlitzer Ufer.

Bike by: iconfield | Walking by: corpus delicti

\* Die Grundgesamtheit (n) je Frage umfasst alle gültigen Stimmabgaben – die Rubrik „keine Angabe“ wurde nicht in die Darstellung einbezogen.

**Abbildung 7:** Realbeteiligung Görlitzer Ufer Stimmungsbild

Quelle: Görlitzer Ufer Realbeteiligung Auswertung

<https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenam/strassen/mobilitaetswende/artikel.1272030.php>

Parallel zur temporären Sperrung der Straße für den Kfz-Verkehr wurde eine Umfrage verteilt, um die Meinung der Anwohner zur Straßensperrung zu erfahren und um zu erfahren, was sie sich für den gewonnenen Raum wünschen würden. Die Ergebnisse der Beteiligung am Görlitzer Ufer haben deutlich gemacht, dass die Anwohner, die sich an der Befragung beteiligt haben, die Fläche für ein besseres Grünflächenangebot und eine fußgänger- und fahrradfreundliche Infrastruktur nutzen wollen. Weitere Informationen über die Realbeteiligung am Görlitzer Ufer ist in dem Dokument "Realbeteiligung Auswertung" zu finden. Das Dokument kann über den unter **Abbildung 7** angegebenen Link heruntergeladen werden.

#### 4 Einsatzfahrzeuge, Ver- und Entsorgung, Straßenunterhaltung

Das Befahren der teileingezogenen Fläche bleibt für Rettungsfahrzeuge, Fahrzeuge der Feuerwehr und Polizei sowie für Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung (insbesondere die Müllabfuhr) und der Straßenunterhaltung zugelassen. Es ist für Feuerwehr und Rettungsdienste möglich, an den zwei Feuerwehrezufahrten die Rohrpoller mittels eines Dreikantschlüssels nach DIN 3223 herauszunehmen. Ein solcher Schlüssel

ist Teil der Standardausstattung von Notarztwagen, Polizeifunkwagen und Rettungswagen. Die Zuwegungen sind als Feuerwehrzufahrt gekennzeichnet. Die Herausnahme der Pfosten lässt sich sehr schnell bewerkstelligen und ist Stand der Technik zur Absicherung von Feuerwehrflächen gegen regelwidriges Befahren und Parken. Damit ist hinreichend Sorge dafür getragen, dass auch bei eilbedürftigem Handeln (insbesondere bei Rettungseinsätzen) keine wertvolle Zeit verloren geht.

## **5 Verkehrsentwicklungen durch eine Teileinziehung**

Zu untersuchen sind die Folgen für den Kfz-Verkehr, da der Umweltverbund (ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr) von der Teileinziehung des Görlitzer Ufers verkehrlich nicht beeinträchtigt ist. Es wurden folgende Prüfungen vorgenommen:

1. Auswirkungen durch Umlegung des übergeordneten Kfz-Verkehrs bei Sperrung des Görlitzer Ufers auf die benachbarten Straßen
2. Auswirkungen auf den Ziel- und Quellverkehr durch die Sperrung für den Kfz-Verkehr
3. Auswirkungen auf das Parkraumangebot

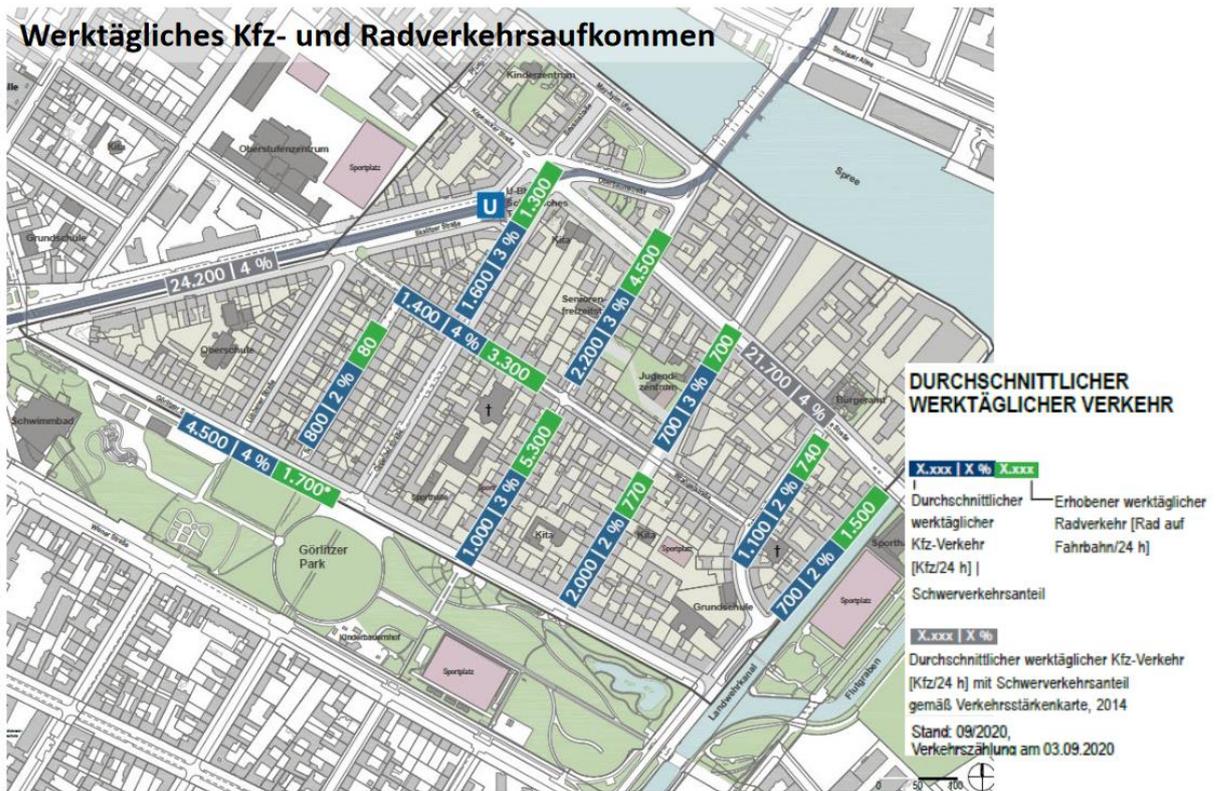
### **5.1 Übergeordneter Kfz-Verkehr**

Im folgenden Abschnitt werden die Auswirkungen der Sperrung des Görlitzer Ufers auf die Skalitzer Straße und die Wiener Straße untersucht, um zu prüfen, welche Auswirkungen die Sperrung auf den Verkehrsfluss hat. Der folgende Absatz bezieht sich auf großräumigen Verkehr.

Zur Prüfung werden die Verkehrsströme im Bestand dargestellt, dann alternative Routen geprüft und schließlich eine Abschätzung der Auswirkungen auf die angrenzenden Straßen vorgelegt. Dabei wird angenommen, dass die gesamten festgestellten Verkehrsmengen am Görlitzer Ufer sich auf die umliegenden Straßen verlagern, unabhängig davon, ob es sich um Durchgangsverkehr oder Quell-Ziel-Verkehr handelt. Dies ist eine Worst-Case-Betrachtung, es ist wahrscheinlich, dass sich geringere Verkehrsbelastungen einstellen.

#### **5.1.1 Verkehrsmengen im Bestand**

Für die Machbarkeitsstudie „Autofreier Wrangelkiez“ wurde am 03.09.2020 eine Verkehrszählung für jede Straße im Kiez durchgeführt. Die Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt.



**Abbildung 8:** Werktägliches Kfz- und Radverkehrsaufkommen

Eine Verkehrszählung am Görlitzer Ufer wurde vom Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg am 24.08.2021 durchgeführt. Der Verkehr wurde in 15-Minuten-Intervallen über 4,5 Stunden erfasst und die Spitzenstunden ermittelt. Da die täglichen Verkehrswerte nach unterschiedlichen Methoden berechnet werden müssen (bei der Skalitzer Straße werden die Daten von 7 bis 19 Uhr summiert, bei der Berechnung des Görlitzer Ufers wird der Spitzenwert mit einem Faktor von 8 % skaliert), basiert die gebildete Summe auf dem jeweiligen Spitzenwert.

Dies ist eine Worst-Case-Betrachtung, es ist wahrscheinlich, dass sich geringere Verkehrsbelastungen einstellen.

In der **Tabelle 1** sind die Verkehrsmengen an der Kreuzung Skalitzer Straße/Wiener Straße sowie am Görlitzer Ufer dargestellt. Die erste Verkehrszählung wurde von der Senatsverwaltung am 20.08.2019 zwischen 7 und 19 Uhr durchgeführt. Während des gesamten Zeitraums wurden in 15-Minuten-Intervallen Verkehrsdaten erhoben, aus denen die Spitzenstunde berechnet wurde.

**Tabelle 1:** Verkehrsmengen gemäß Verkehrszählungen am 03.09.2020 und 24.08.2021  
Skalitzer Straße O nach Skalitzer Straße W

**Verkehrsmengen im Bestand**

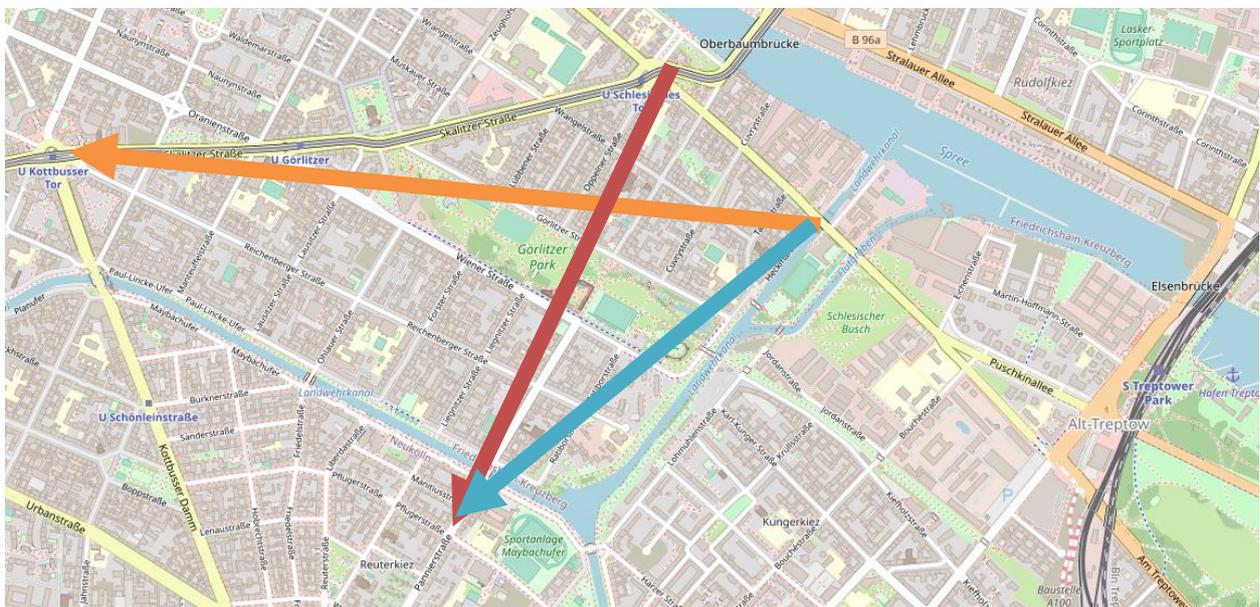
Ort	Kfz-Verkehrsmenge (Kfz/h)
Skalitzer Straße Richtung Westen, westlich des Knotenpunkts Skalitzer Straße/Görlitzer Straße (15:00-16:00)	746
Wiener Straße Richtung Süden Knotenpunkt Skalitzer Straße/Wiener Straße (10:00 – 11:00)	270
Görlitzer Ufer Richtung Wiener Straße (16:30-17:30)	75

### 5.1.2 Umlegung im Planfall Sperrung

Bei der Ermittlung der Auswirkungen der Sperrung des Görlitzer Ufers für den Kfz-Verkehr auf die angrenzenden Straßen wurden mehrere im Bestand bestehende Relationen geprüft. Aufgrund der bereits bestehende Einbahnstraßenregelung am Görlitzer Ufer entfallen durch die Teileinziehung künftig nur die Verkehrsbeziehungen in die bisher noch erlaubte Fahrtrichtung von Nordosten nach Südwesten. Wie in der nachstehenden Abbildung 9 dargestellt gibt es drei mögliche Kombinationen von Quell- und Zielorten, die zu „Durchgangsverkehr“ am Görlitzer Ufer führen:

1. Relation von der Oberbaumbrücke in Richtung Süden nach Neukölln (rot).
2. Relation von der Schlesischen Straße Ost in Richtung Skalitzer Straße, um den stauträchtigen Knoten Schlesisches Tor zu umfahren (orange).
3. Relation von der Schlesischen Straße Ost in Richtung Neukölln (türkis).

Es wird darauf hingewiesen, dass zwischen Görlitzer Ufer und Heckmannufer keine Durchfahrt für Kfz möglich ist besteht.



**Abbildung 9:** Beziehungen, die im Bestand das Görlitzer Ufer nutzen können, wenn im übergeordneten Verkehr Abkürzungen durch das Nebennetz genutzt werden.

Im Falle der Sperrung des Görlitzer Ufers werden sich die Verkehre aller drei Relationen vorrangig auf die Skalitzer Straße verlagern. Von dort kann man je nach Zielort auf nachfolgende Straßen im Süden oder Westen weiterfahren.

Daher wird die gesamte Verkehrsmenge am Görlitzer Ufer im Planfall als zusätzliche Belastung auf die Skalitzer Straße und die nördlichen Abschnitte der Wiener Straße umgelegt. Dies ist eine Worst-Case-Betrachtung, es ist wahrscheinlich, dass sich geringere Verkehrsbelastungen einstellen.

**Tabelle 2:** Kfz-Verkehrsmengen im Planfall

<b>Planfall KfZ Verkehrsmengen (Kfz/h):</b>	
Wiener Straße Süd Abfahrt Nullfall	270
Skalitzer Straße West Abfahrt Nullfall	746
KfZ-Menge Verlagerung (Worst-Case-Betrachtung für Görlitzer Straße, Wiener Straße und Skalitzer Straße)	75
Wiener Straße Süd Abfahrt Planfall	345
Skalitzer Straße West Abfahrt Planfall	821

**Tabelle 3:** Berechnung der Zunahme

<b>Analyse: Auswirkungen der Sperrung des Görlitzer Ufers für den Kfz-Verkehr auf benachbarte Straßen (%)</b>	
Zunahme Skalitzer Straße	10,05 %
Zunahme Wiener Straße	27,78%

### 5.1.1 Bewertung

#### Skalitzer Straße

In der Skalitzer Straße steigen die Verkehrsmengen Richtung Westen im Worst-Case-Szenario um 75 Fahrzeuge, das sind ca. 10 %. Auf die Leistungsfähigkeit hat eine Zunahme von 1,25 Fahrzeugen pro Minute kaum eine Auswirkung; diese Verkehrsmenge liegt im Bereich üblicher Schwankungen.

Die einschlägige Richtlinie der Fachgesellschaft FGSV nennt als übliche Verkehrsmengen von Hauptgeschäftsstraßen 800 bis 2.600 Kfz/h im Zweirichtungsverkehr, also 400 bis 1.300 Kfz je Richtung. Die Verkehrsmenge im Planfall liegt also deutlich im üblichen Bereich. Bei den verfügbaren 2 Kfz-Fahrbahnen sind keine Probleme in der Leistungsfähigkeit an Knoten mit Lichtsignalanlage zu erwarten.

Durch die Fußgänger-Lichtsignalanlage westlich des Knotens Skalitzer Straße / Görlitzer Straße sind Einbiegevorgänge an Knoten ohne Lichtsignalanlage ebenfalls unkritisch, z.B. aus der Görlitzer Straße in die Skalitzer Straße West, da durch die Sperrzeit der LSA regelmäßig Lücken im Verkehrsfluss entstehen, so dass sich keine längeren Wartezeiten ergeben.

#### Wiener Straße

Die Zunahme von 27,78 % führt zu einem Gesamtverkehrsaufkommen von 345 Fahrzeugen pro Stunde. Der Abschnitt der Wiener Straße zwischen Skalitzer und Ohlauer Straße, der den zusätzlichen Verkehr aufnimmt, ist bzgl. der Fahrbahnaufteilung und damit der Kapazität vergleichbar mit der Skalitzer Straße

(zwei Fahrstreifen und ein Parkstreifen). Gemäß RASt kann die Wiener Straße aufgrund der Einordnung nach RIN im übergeordneten Netz, der Randbebauung und der Nutzungsmischung als Örtliche Geschäftsstraße (RASt 5.2.7) charakterisiert werden. Dabei sind Verkehrsmengen von 400 Kfz/h bis über 2 600 Kfz/h im Durchschnitt üblich. Mit einer Verkehrsbelastung von 345 liegt die Wiener Straße im Planfall sogar unterhalb dieses Rahmens.

Der zusätzliche Verkehr auf der übergeordneten Straße ist durch die Reduzierung des Verkehrs in den Nebenstraßen gerechtfertigt. Es ist zu erwarten, dass die zusätzlichen Fahrzeiten durch die Sperrung des Görlitzer Ufers zu einer Änderung der Verkehrsmittelwahl beitragen werden, sodass die sich einstellenden zusätzlichen Verkehrsmengen deutlich geringer sein dürften als oben im Worst-Case-Szenario angenommen.

### **Glogauerbrücke und Hobrechtbrücke**

Die Straßen im Reichenberger Kiez, darunter die Hobrechtbrücke und die Glogauer Brücke, erhalten kein zusätzliches Verkehrsaufkommen, da der Verkehr vom Görlitzer Ufer in Richtung Neukölln ohnehin über sie fahren müsste. Entsprechend der Drucksache DS/2063/V zum Einwohner\*innen Antrag für Verkehrsberuhigung im Reichenberger Kiez ist das Bezirksamt zudem aufgefordert im Reichenberger Kiez weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen zu ergreifen um den den verbleibenden Durchgangsverkehr zu reduzieren.

### **Wrangelkiez**

Die Maßnahme führt dazu, dass die bisherigen Routen durch den Wrangelkiez über das Görlitzer Ufer nicht mehr befahren werden können. Daher ist mit einer Entlastung der Straßen im Wrangelkiez und folglich mit einer Reduzierung der Belastungen durch den Kfz-Verkehr zu rechnen. Darüber hinaus sind in einem ähnlichen Zeitrahmen weitere Maßnahmen im Wrangelkiez geplant, die den Durchgangsverkehr weiter reduzieren werden.

## **5.2 Kfz-Quell- und Zielverkehr**

Im folgenden Abschnitt werden die Auswirkungen der Sperrung auf den Quell- und Zielverkehr berechnet. Quell-Ziel-Verkehr wird definiert als Verkehr,

1. der aus dem Wrangelkiez stammt und
2. der ein Ziel im Reichenberger Kiez hat.

Andere Beziehungen sind aufgrund der bestehenden Einbahnstraße am Görlitzer Ufer nicht möglich.

In diesem Kapitel werden zwei Punkte geprüft:

1. Mehrbelastungen aufgrund von neuen Routen durch den Quell-Ziel-Verkehr, dies betrifft insbesondere die Görlitzer Straße. Hier wird der Abschnitt zwischen Lübbener und Skalitzer Straße als der am stärksten belastete Abschnitt betrachtet.
2. Um die Auswirkungen der Sperrung auf Reisezeiten und Routenlängen für den oben beschriebenen Quell-Ziel-Verkehr zu ermitteln, werden Bestand (als Nullfall) und Planfall verglichen. Die Reisezeiten und Routenlängen im Nullfall (direkteste Route für Autofahrer vor der Teileinziehung) und im Planfall (neue optimale Route mit Sperrung) wurden mithilfe der Anwendung „Google Maps“ unter normalen Verkehrsbedingungen ermittelt.

### 5.2.1 Belastung Görlitzer Straße

Der großräumige Quell-Ziel-Verkehr am Görlitzer Ufer wird die Görlitzer Straße nicht nutzen, da die Route sowohl von der Schlesischen Straße als auch von der Oberbaumbrücke aus kürzer wäre als über die Skalitzer Straße.

Daher ist nur der kleinräumige Verkehr zwischen dem Wrangelkiez und dem Reichenberger Kiez relevant für die Mehrbelastung der Görlitzer Straße. Dieser Anteil ist aus den Daten nicht bekannt. Es wird daher die Annahme gebildet, dass dieser 50% des Spitzenstundenwertes auf dem Görlitzer Ufer beträgt. Dies folgt der Annahme, dass der übergeordnete Durchgangsverkehr einen größeren Anteil an den Bestandsverkehrsmengen am Görlitzer Ufer ausmacht, weil sich attraktive Routen ergeben. Der Anteil des kleinräumigen Verkehrs dürfte eher gering sein, da es kaum übergeordnete Ziele in den Gebieten gibt. Die 50 % stellen daher eine Worst-Case-Betrachtung dar.

Nachfolgend sind die Ergebnisse der kleinräumigen Verlagerung auf die Görlitzer Straße aufgeführt.

Planfall KfZ Verkehrsmengen (Kfz/h):	
Görlitzer Straße Querschnitt Nullfall	282
KfZ-Menge Verlagerung	38
Görlitzer Straße Querschnitt Planfall	320
Zunahme Görlitzer Straße	13,30%

#### 5.2.1.1 Bewertung der verkehrlichen Belastung

Nach der RAST ist die Görlitzer Straße im besprochenen Abschnitt als Sammelstraße oder Quartiersstraße zu charakterisieren, dies passt aufgrund der Einstufung gemäß RIN, der Randbebauung und Nutzungsmischung. Die üblichen Verkehrsstärken liegen zwischen 400-800 Kfz/h bzw. 400-1.000 Kfz/h.

Nach Hinzurechnung des Verkehrs aus der Straßensperrung des Görlitzer Ufers liegt die zu erwartende Kfz-Belastung mit 320 Kfz /h sogar noch unter dem Bereich der üblichen Belastungen für diesen Straßentyp, sodass keine unangemessene verkehrliche Belastung vorliegt.

#### 5.2.1.2 Bewertung der Lärmsituation

Im Folgenden werden die Auswirkungen einer möglichen Verkehrszunahme in der Görlitzer Straße auf die Lärmbelastung untersucht. Die Bewertung erfolgt für die Görlitzer Straße, da sie nicht Teil des übergeordneten Netzes ist und die Fahrbahnoberfläche in Großsteinpflaster ausgeführt ist.

Wenn die Parameter (bauliche Umgebung, Straßenoberfläche und -steigung, zulässige Höchstgeschwindigkeit und Verkehrszusammensetzung) wie hier konstant bleiben, ergibt sich die Änderung des Straßenverkehrslärmpegels allein aus der Änderung der Verkehrsmenge entsprechend folgender Gleichung:

$$\Delta L = 10 * \lg \frac{n1}{n2} \text{ [dB]}$$

$\Delta L$  = Änderung Schalldruckpegel

lg = Logarithmus zur Basis 10

n2 = Verkehrsmenge Nullfall

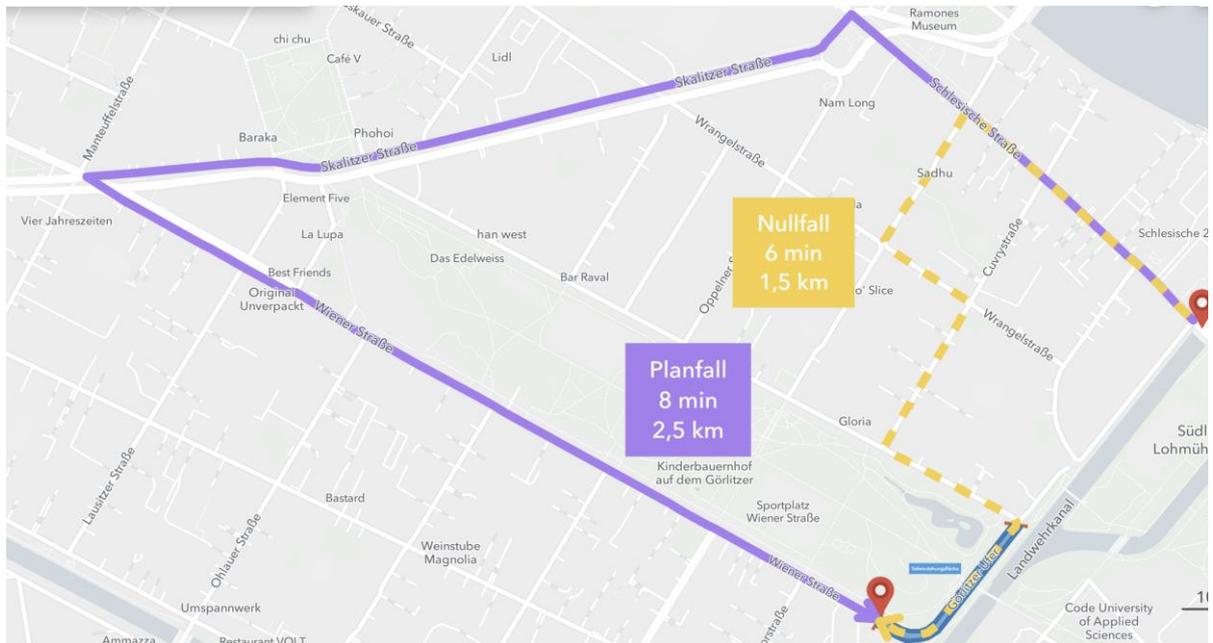
n1 = Verkehrsmenge Planfall

$$\Delta L \text{ (dB)} = 10 * \lg \frac{282}{320} = 0,54 \text{ dB}$$

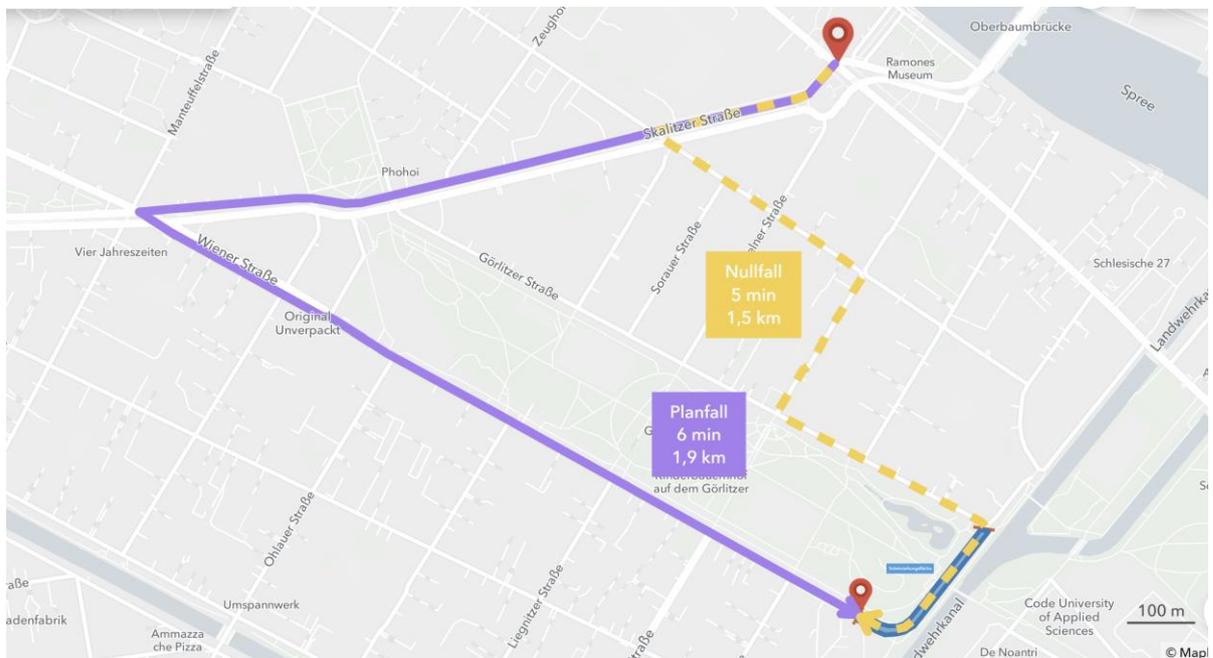
Die Lärmbelastung ändert sich nicht in einer Art und Weise, die für das menschliche Gehör wahrnehmbar ist (Wahrnehmungsschwelle ist ca. 1 dB(A)).

### 5.2.2 Reisezeiten

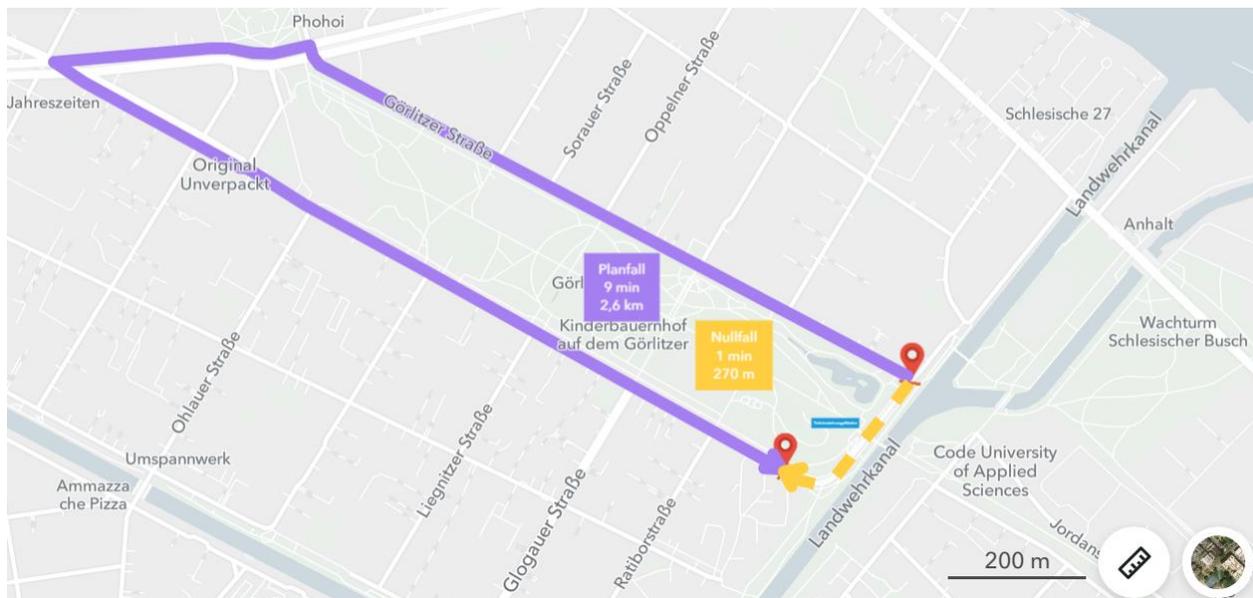
Im folgenden Abschnitt werden die Auswirkungen der Straßensperrung auf die Reisezeiten und -entfernungen von verschiedenen Zielen und Ausgangspunkten im Wrangel- und Reichenberger Kiez beschrieben. Die Ergebnisse sind für verschiedene Verkehrsbeziehungen in den folgenden Grafiken zu sehen:



**Abbildung 10:** Kartenausschnitt Quell-Ziel-Verkehr Schlesische Brücke nach Görlitzer Ufer Westseite, Kartengrundlage: Remix



**Abbildung 11:** Kartenausschnitt Quell-Ziel-Verkehr Schlesisches Tor nach Görlitzer Ufer Westseite, Kartengrundlage: Remix



**Abbildung 12:** Kartenausschnitt Quell-Ziel-Verkehr Schlesisches Tor nach Görlitzer Ufer Westseite, Kartengrundlage: Remix

Quelle	Ziel	Nullfall	Planfall	Unterschied
Schlesische Brücke	Görlitzer Ufer/Wiener Straße	6 min 1,5 km	8 min 2,5 km	2 min 1 km
Schlesisches Tor	Görlitzer Ufer/Wiener Straße	5 min 1,5 km	6 min 1,9 km	1 min 0,4 km
Görlitzer Straße/Görlitzer Ufer	Görlitzer Ufer/Wiener Straße	1 min 270 m	9 min 2,6 km	8 min 2,30 km

**Tabelle 4:** Fahrzeit und Länge der schnellsten Route

Die Ergebnisse zeigen, dass sich die Reisezeit und die Entfernungen zwischen Nullfall und Planfall für den Quell-Ziel-Verkehr für die zwei realistischen Verkehrsbeziehungen (**Abbildung 10** und **Abbildung 11**) nur geringfügig um max. 2 Minuten bzw. 1 km erhöhen.

Nur für die Beziehung an den beiden Sperrungsgrenzen ergeben sich Erhöhungen um max. 8 Minuten bzw. um 2,3 km. Diese Relation soll nur das absolute Worst-Case-Szenario verdeutlichen, das jedoch aufgrund der sehr kurzen Strecke sowie des Fehlens von übergeordneten Zielen auf beiden Seiten in der Realität nur äußerst selten eintreten wird. Dabei ist auch zu beachten, dass eine Strecke von nur 270 m kaum mit dem Kfz zurückgelegt werden dürfte und die Teileinziehung die Attraktivität der verkehrlichen Alternativen – namentlich den Fuß- und Radverkehr – steigert.

Die Auswirkungen des Quellverkehrs aus dem Wrangelkiez und des Zielverkehrs zum Reichenberger Kiez sind in den dargestellten Größenordnungen insgesamt gering.

### 5.3 Teil Parkraumangebot

Derzeit liegt das Görlitzer Ufer außerhalb von Parkzonen. Das Bezirksamt beabsichtigt jedoch die bezirksweite Einführung der Parkraumbewirtschaftung. Hierzu wurden Gutachten einschließlich einer Parkraumerhebung in Auftrag gegeben und abgeschlossen. In dem Gebiet um das Görlitzer Ufer gibt es nur wenige zeitliche oder nutzergruppenbezogene Parkraumbeschränkungen.

Durch die Teileinziehung würden ca. 99 Parkstände am Görlitzer Ufer wegfallen. Gegenwärtig wird der Parkraum häufig für Anhänger oder die Lagerung von Großcontainern genutzt, so dass einige dieser Flächen bereits jetzt nicht mehr zum Parken geeignet sind. In Stichproben konnte über Tage hinweg festgestellt werden, dass ein großer Teil der geparkten Autos gewerblicher Art ist, dauerhaft in dieser Straße abgestellt und selten bewegt wird. Der Parkraum steht somit schon bisher nur eingeschränkt für Anwohner zur Verfügung. Im Bereich der Teileinziehung gibt es keine Wohn- oder Geschäftsgebäude und somit keine Notwendigkeit für Anlieger an der Straße zu halten oder parken. Daher wird davon ausgegangen, dass die wegfallenden Parkplätze nur geringe negative Auswirkung auf die Anwohner haben.



**Abbildung 13:** Parkraumangebot am Görlitzer Ufer

Quelle: [https://radverkehrs atlas.de/regionen/parkraum?theme=parking&lat=52.49449&lng=13.44309&zoom=17.3&bg=default&config=!\(!~parking~topics~!\(~parking~a~~s~!\(~default~a\)\(~presence~a~\\_F\)\(~raw~a~\\_F\)\)\(~parkingPoints~a~\\_F~s~!\(~default~a\)\)\(~parkingAreas~a~~s~!\(~default~a\)\(~position-separate~a~\\_F\)\)\(~parkingDebug~a~\\_F~s~!\(~default~a\)\)\(~parkingStats~a~\\_F~s~!\(~default~a~~f~!\(~admin\\*\\_level~o~!\(~\\*4~a~\\_F\)\(~\\*9~a\)\(~\\*10~a~\\_F\)\)\)\(~length~a~\\_F~f~!\(~admin\\*\\_level~o~!\(~\\*4~a~\\_F\)\(~\\*9~a\)\(~\\*10~a~\\_F\)\)\)\(~landuse~a~\\_F~s~!\(~default~a\)\)](https://radverkehrs atlas.de/regionen/parkraum?theme=parking&lat=52.49449&lng=13.44309&zoom=17.3&bg=default&config=!(!~parking~topics~!(~parking~a~~s~!(~default~a)(~presence~a~_F)(~raw~a~_F))(~parkingPoints~a~_F~s~!(~default~a))(~parkingAreas~a~~s~!(~default~a)(~position-separate~a~_F))(~parkingDebug~a~_F~s~!(~default~a))(~parkingStats~a~_F~s~!(~default~a~~f~!(~admin*_level~o~!(~*4~a~_F)(~*9~a)(~*10~a~_F)))(~length~a~_F~f~!(~admin*_level~o~!(~*4~a~_F)(~*9~a)(~*10~a~_F)))(~landuse~a~_F~s~!(~default~a)))

## 6 Gesamtabwägung

Gesetzliche Voraussetzung für eine Teileinziehung ist gemäß § 4 Absatz 1 Satz 3 BerlStrG, dass die angeordneten Beschränkungen aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls erfolgen. Dabei soll nach

§ 4 Absatz 1 Satz 4 BerlStrG von der Möglichkeit der Teileinziehung insbesondere dann Gebrauch gemacht werden, wenn zur Realisierung von Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung bestimmte Verkehrsarten auf Dauer von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen. Dies ist das Ziel und der Zweck der Teileinziehung des Görlitzer Ufers.

Mit der Beschränkung der Nutzung des Görlitzer Ufers auf den Rad- und Fußverkehr werden die unter 3 aufgeführten Ziele für die Entwicklung dieser Flächen weit überwiegend im Übrigen befördert. Die Teileinziehung erhöht die Verkehrssicherheit, indem sie mögliche Konflikte mit Fahrzeugen beseitigt und die Sichtbarkeit von Rad- und Fußverkehr durch die Beseitigung von parkenden Fahrzeugen erhöht. Die Umgestaltung entspricht den Zielen, die in § 50 Abs. 8 MobG aufgeführt werden. Die neue Fläche bietet zudem die Möglichkeit, ein attraktives Radangebot zu schaffen, das sowohl die Ziele und Anforderungen des Berliner Radverkehrsplans als auch des § 45 MobG erfüllt. Die Teileinziehung fördert auch die Ziele des Bezirksamts, die versiegelten Flächen bis 2026 um 10% zu reduzieren. Sie steht im Einklang mit den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie im Wrangelkiez sowie der Realbeteiligung am Görlitzer Ufer.

Die durch die Teileinziehung zu erwartenden Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr, die in Kapitel 5 ermittelt wurden, werden durch die Vorteile der Teileinziehung aufgewogen. Die Verkehrsmengen auf der Skalitzer Straße, Wiener Straße und Görlitzer Straße bewegen sich in den für diese Straßentypen üblichen Bereichen. Darüber hinaus können sich zwar die Reisezeiten und -entfernungen für bestimmte Quell-Ziel-Beziehungen verlängern, die Änderungen sind jedoch für die meisten relevanten Verkehrsbeziehungen gering, so dass die Vorteile die Nachteile überwiegen. In den betroffenen Straßen entstehen keine unangemessenen umweltbezogenen Auswirkungen.

Durch die Maßnahme ist ein Modal Shift (Verlagerung auf andere Verkehrsarten) zu erwarten, sodass die negativen Auswirkungen voraussichtlich geringer ausfallen.

Schließlich wird die Reduzierung des Parkangebots in Bezug zu den Vorteilen der Teileinziehung als angemessen angesehen, da die Parkstände bereits im Bestand durch Gewerbefahrzeuge fremdgenutzt werden und es im direkten Bereich der zukünftiger Kfz-Sperrung keine Wohn- oder Geschäftsgebäude gibt und somit keine unbedingte Notwendigkeit für Anlieger der umliegenden Straßen oder gebietsfremde Fahrzeuge besteht, dort zu halten oder zu parken.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass die negativen Auswirkungen der Teileinziehung auf den motorisierten Verkehr gering ausfallen, während die Teileinziehung auf der anderen Seite ganz erheblich zur Erreichung verschiedener, teils unmittelbar gesetzlich verankerter Gemeinwohlziele beiträgt. Dabei ist insbesondere zu beachten, dass die Teileinziehung hier eine Maßnahme der Verkehrsberuhigung darstellt und damit einem der in § 4 Abs. 1 Satz 4 BerlStrG genannten Regelfälle für Teileinziehungen entspricht. In der Abwägung sprechen daher überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls für die Teileinziehung.

## **II. Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Bescheid ist der Widerspruch zulässig. Er ist innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Bescheides schriftlich oder zur Niederschrift beim Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Straßen- und Grünflächenamt, Yorckstraße 4-11, 10965 Berlin, zu erheben. Es wird darauf hingewiesen, dass bei schriftlicher Einlegung des Widerspruchs die Widerspruchsfrist nur dann gewahrt ist, wenn der Widerspruch innerhalb dieser Frist eingegangen ist.

Die Einziehungs- und Begründungsunterlagen können bis zum Ablauf der Widerspruchsfrist nach vorheriger telefonischer Vereinbarung (030 90298-8113) bei obenstehend genannter Dienststelle eingesehen werden sowie im Internet unter: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/strassen/mobilitaetswende/artikel.1317595.php>

2. RA 1 m.d.B. um Kenntnisnahme
3. SGA III m.d.B. um Kenntnisnahme
4. SGA L m.d.B. um Kenntnisnahme
5. DezVerGrünOrdUm
6. Siegel
7. Veröffentlichung im ABl. für Berlin durch SGA III D 5
8. SGA III B 2 zum Vorgang