

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin
Abt. Familie, Personal, Diversity, Straßen- und Grünflächenamt

Datum

Bezirksverordnetenversammlung
Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin

DS/1457/V

Vorlage – zur Kenntnisnahme –

Wir bitten, zur Kenntnis zu nehmen:

Die Bezirksverordnetenversammlung hat in ihrer Sitzung am 30.10.2019 mit der Drucksache **DS/1457/V – „Die BW soll den Bergmannkiez vom Durchgangsverkehr befreien, Autos entschleunigen, geschützte Radstreifen schaffen und die Parklets erhalten, bis neue Maßnahmen umgesetzt werden.“** – folgendes Ersuchen an das Bezirksamt gerichtet:

„Das Bezirksamt wird gebeten, im Wege der eigenen Zuständigkeit oder in Zusammenarbeit mit anderen Behörden,

1. Durchgangsverkehr in allen Straßen des Bergmannkiezes (inkl. Lilienthalstraße) mit schnell umsetzbaren Mitteln (z. B. mit gegenläufigen Einbahnstraßen, modalen Filtern und Diagonalsperren) zu verhindern;
2. den gesamten Bergmannkiez zu einem verkehrsberuhigten Bereich zu machen und an den Hauptstraßen für Tempo 30 zu sorgen;
3. breite, geschützte Radwege auf schnellstmögliche Weise (z. B. zunächst Tausch von Parkspur) auf allen Hauptstraßen anzulegen.“

A) Hierzu wird berichtet:

Die vorliegende Beschlusslage nach Sperrung des Durchgangsverkehrs ist zeitlich und inhaltlich mit dem Prozess der Bürger*innenbeteiligung zur Begegnungszone Bergmannstraße verschränkt.

Das Bezirksamt hat unter dem gesetzten Primat der bestehenden Beschlusslagen zur Fußgänger*innenzone (DS/0311/V vom 12.07.2017) und der hier zu beantwortenden Drucksache mit der Forderung nach Herausnahme des Durchgangsverkehrs die vorliegenden Planvarianten aus den Bürger*innenwerkstätten gesichtet.

Der Beteiligungsprozess seit dem Jahr 2011 und wesentliche Ergebnisse sind in der online verfügbaren Abschlussdokumentation aufgeführt: <https://www.berlin.de/bergmannkiez/ausstellung/>

Auf den Bürger*innenwerkstätten am 13. und 18.08.2019 wurden die folgenden Planungsvarianten erarbeitet:

A) Perspektive Grünraum statt Autoverkehr (Anlage 1, S. 33 ff.)

Ab Knoten „Am Tempelhofer Berg“ Modalfilter für Anlieger des Gesundheitszentrums und Anlieferung, bis Knoten Zossener Straße dann autofrei mit Modalfilter für ÖPNV und Rettungsdienste in der Zossener- und Friesenstraße, Fortführung des autofreien Bereiches bis Höhe Heimstraße.

B) Perspektive Grünraum und teilweise Autoverkehr (Anlage 1, S. 35 ff.)

Ab Knoten „Am Tempelhofer Berg“ Verkehrsberuhigung MIV, ab Höhe Nostitzstraße bis Knoten Zossener Straße dann autofrei mit Modalfilter für ÖPNV und Rettungsdienste in der Zossener und Friesenstraße.

C) Perspektive Einbahnstraße und Raum für Alle (Anlage 1, S. 37 ff.)

Die gesamte Bergmannstraße wird nur für Anwohner*innen und Anlieferung zugelassen. Einbahnverkehr vom Mehringdamm bis Nostitzstraße, dann gegenläufige Einbahnstraße von Schenkendorfstraße bis Nostitzstraße. Vom Knoten Schenkendorf- bis Knoten Zossener Straße dann autofrei mit mittigem Fahrradstreifen, ab Zossener- und Friesenstraße Modalfilter durch versenkbare Poller für Durchfahrt ÖPNV und Rettungsdienste.

D) Perspektive Fahrradachse (Anlage 1, S. 40 ff.)

Versenkbare Poller lassen ausschließlich Anwohner*innen, Anlieferung und Rettungsdienste in die Bergmannstraße. In Mittellage wird eine zweistreifige Fahrradachse ausgebildet.

E) Nullvariante

Die Bergmannstraße wird wieder vollständig in den Zustand wie vor der Testphase überführt. Alle verbliebenen Elemente wie geschützte Kreuzungen und Fußüberwege vor dem Gesundheitszentrum sowie die auf der Fahrbahn installierten Radabstellanlagen werden zurückgebaut. Diese Variante wurde gemäß Ergänzungsantrag DS/1105-02/V vom 05.06.2019 durch die BVV eingebracht und in der Beteiligung stets mit berücksichtigt.

Bergmannstraße als Fuß- und Fahrradstraße mit Aufenthalts- und Grünraumgestaltung sowie einer Unterbindung von Durchgangsverkehr im gesamten Kiez.

Auf Grundlage von Beschlusslage und den Ergebnissen der Bürger*innenbeteiligung schlägt das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg im Folgenden ein verkehrsplanerisches Konzept vor, bei dem ausgehend von einer modalen Sperrung des Knotens Zossener- und Friesenstraße sowie in der Bergmannstraße eine kiezweite Verkehrsberuhigung und Verhinderung des Durchgangsverkehrs ermöglicht wird.

Aus Gründen eines konsistenten verkehrsplanerischen Ansatzes wird die Forderung gemäß Beschlusslage der DS/1105-02/V vom 05.06.2019 nach Vorlage mehrerer Planungsvarianten sowie die Forderung nach Einrichtung einer Fußgänger*innenzone am Knoten Zossener- und Friesenstraße (DS/0311/V vom 12.07.2017) in diese Vorlage mit eingearbeitet bzw. erwähnt.

Wesentliche Forderungen aus der Beschlusslage in der BVV als auch die überwiegenden Ergebnisse der Bürger*innenbeteiligung weisen Deckungsgleichheit auf:

- Fußgänger*innenzone mit Durchlässigkeit ÖPNV und Rad am Knoten Zossener Straße / Friesenstraße,
- Verkehrsberuhigung in der Bergmannstraße im gesamten Kiez durch Maßnahmen der Verkehrslenkung bzw. Sperrung des Durchgangsverkehrs flankieren,
- Temporäre (DS/1485/V) bzw. dauerhafte (Werkstattergebnisse) Schaffung von nicht-kommerziellen Aufenthaltsmöglichkeiten und Grünraumaufwertung,
- die Belastung an den umliegenden Hauptverkehrsstraßen reduzieren z.B. (DS/1457/V) Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 und breite Radwege,
- Ausdehnung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen in die benachbarten Kieze, bzw. Randlagen zum Bergmannkiez wie z.B. in der Lilienthalstraße.

Als Synthese aus den Werkstattergebnissen und den BVV-Beschlusslagen hat das Bezirksamt die vorgelegte fünfte Planungsvariante erarbeitet.

Der Gestaltungsvorschlag für die Bergmannstraße folgt somit den Aspekten, die in der Bürger*innenbeteiligung in den offenen Formaten (öffentliche Werkstatt, Open-Air-Gallery, Reallabor, Interviews und Online-Beteiligung) sowie in den geschlossenen Formaten (Planungswerkstätten und Anwohner*innenbefragung) überwiegend bzw. einhellig genannt wurden.

Das Bezirksamt legt zur Untersetzung des Konzeptes folgende Unterlagen vor:

- Verkehrliche Neuordnung von Straße und Kiez (Abb. 1)
- Querschnittsgestaltung Bergmannstraße (Abb. 2 und 3)
- Visualisierung vor und nach Umbau (Abb. 4 und 5)
- Grünraumgestaltung Bergmannstraße (Abb. 6)

Die Planungen des Bezirksamtes werden im Folgenden zusätzlich zu den vorgelegten Planunterlagen textlich erläutert.

Synthese aus A – D: Planungsgrundlage unter Berücksichtigung der Planungsvarianten

Grundsatz der Planung:

Durchgehend wurde in den Werkstätten grüne Infrastruktur, Sicherheit für Fuß- und Radverkehr und eine Steigerung der Aufenthaltsqualität gefordert. Dieser Tenor ist daher Basis für den Beschlussvorschlag: Zur Risikominderung wird eine klare Trennung der Radfahrenden vom Fußverkehr und eine vollständige bis zumindest deutliche Herausnahme des Autoverkehrs aus der Straße vorgeschlagen. Die Aufenthaltsqualität und Grundversorgung mit öffentlichem Grünraum wird durch die Neugestaltung des Straßenquerschnittes mit zusätzlichen Grünelementen und Sitzgelegenheiten wie z.B. Straßenbänke verbessert. Der Lieferverkehr bleibt in begrenzten Zeiträumen möglich. Zugang für Einsatz- und Rettungsverkehre ist gegeben. Die Maßnahmen werden von einer gesamten Verkehrsberuhigung und der Unterbindung des Durchgangsverkehrs im Kiez flankiert.

Maßnahmen unter Beachtung der Werkstattergebnisse:

1.) Alle Planvarianten sehen vor, die Bergmannstraße bis zum Gesundheitszentrum im Verkehrsfluss zu beruhigen, ansonsten diesen Abschnitt aber getrennt vom weiteren Verlauf des Straßenzuges bis zur Zossener Straße zu betrachten. Demzufolge wird der Abschnitt vom Mehringdamm bis zur Nostitzstraße mit signalisierter (Tempo 20) und baulich unterstützter Verkehrsberuhigung (Fahrbahnverengung im Mündungsbereich zum Mehringdamm, zwei dauerhafte Fußüberwege, geschwindigkeitsreduzierende Kissen) ausgestaltet. Im benannten Bereich wird ausschließlich Kurzzeitparken für Anlieger des Gesundheitszentrums erlaubt, Dauerparken anordnungsseitig untersagt. Somit bleibt das Gesundheits- und Einkaufszentrum als wichtiger Versorgungspunkt auch über die Tiefgarage vollständig insbesondere auch für mobilitätseingeschränkte Personen erreichbar, gleichzeitig wird durch die baulich forcierte Geschwindigkeitsreduzierung und die Fußüberwege das Sicherheitsniveau gesteigert.

2.) Berücksichtigung Variante A, B und D:

Weitgehendes Heraushalten des MIV aus der Bergmannstraße durch Anordnung einer Fußgänger*innenzone unter temporärer Ermöglichung von Anliefer- und Anwohner*innenverkehr. Dieser wird als Richtungsverkehr vom Marheinekeplatz Richtung Nostitzstraße geführt und kann im Zeitraum von 6:00 Uhr bis 11:00 Uhr unter Nutzung dafür eingerichteter temporärer Lieferbereiche stattfinden (Abb. 3).

Das Sicherheitsniveau wird für Fußgänger*innen, insbesondere Kinder, gesteigert. Die zeitliche Sortierung der Straße in vormittags Anlieferverkehr und ab mittags vollständige Fußgänger*innenzone wägt die Interessen der Gewerbetreibenden vor Ort mit verkehrlichen Sicherheitsbedürfnissen ab.

3.) Kombination der Varianten A, B und C:

Von Nostitz- bis Zossener Straße wird auf der Bergmannstraße ein kombinierter Verkehrsraum für den Fuß- und Radverkehr ausgewiesen. Die Zufahrten zur Schenkendorf- und Solmsstraße werden für den MIV mit Pollern verschlossen, die im Rettungsfall oder bei Sondernutzungen manuell herausgenommen werden können. In der Bergmannstraße erfolgt eine Querschnittsaufteilung bestehend aus einem farblich abgesetzten Zwei-Richtungs-Radweg und einer Fußgänger*innenzone (Abb. 2). Mit der benannten Querschnittsaufteilung wird der Straßenraum verkehrlich klar und Rad- zu Fußverkehr voneinander abgesetzt gegliedert. Damit

wird die Forderung nach einem strukturierten Straßenbild und den schutzwürdigen Interessen insbesondere von zu Fuß Gehenden Rechnung getragen.

4.) Variante A bis D:

Erhöhung der Grünraumqualitäten im Straßenzug zu einem klimaresilienten Verkehrs- und Aufenthaltsraum.

Die Baumscheiben werden vergrößert. In der Mittellage der Straße wird ein schmaler Grünzug unter Einbeziehung von Wasserspielen für Verdunstungskühle geschaffen. Die Fußgänger*innenzone wird mit einem versickerungsfähigen Belag ausgestaltet. Die Aufteilung der Straße in einen Radweg und einen Fußbereich mit dem trennenden Element des Grünzuges in Mittellage erhöht die benannten Sicherheitsaspekte für den Fußverkehr: Fußgänger*innen queren den Radweg über regelmäßig angelegte Fußüberwege. Die Geschwindigkeitsbegrenzung für den Radverkehr (Tempo 20) wird durch deren regelmäßige Anlage und haptische (Riffelplatten) wie visuelle Ausgestaltung der Fußüberwege unterstützt. Die Radabstellanlagen werden zwischen die Baumscheiben gesetzt.

Der dauerhafte Umbau der Bergmannstraße wird im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs unter den Maßgaben einer „Grün-Blauen Infrastruktur“ ausgeschrieben. Zentrales Element ist dabei die Schaffung eines urbanen Raumes, der den Aufenthalt in öffentlichen urbanen Räumen barriere- und risikofrei auch bei zunehmenden Starkhitzeperioden ermöglicht (Abb. 4, 5 und 6)

Mit dieser Gestaltung ist zu erwarten, dass sich das Mikroklima in der Straße zum Positiven entwickelt, und zwar nicht nur für diejenigen, die die Straße temporär nutzen, sondern auch für die, die permanent dort leben. Verkehrsemissionen werden reduziert und die neu geschaffenen Grün- bzw. Versickerungsflächen ersetzen großflächig den sich im Sommer aufheizenden Asphalt. Die Bergmannstraße kann damit als Modellprojekt für den klimagerechten Umbau des Stadtbildes fungieren.

5.) Variante A, C und D:

Niveaugleiche Gestaltung des Querschnitts in der Bergmannstraße. Der Straßenbelag für die fußläufigen Bereiche wird in Verbundbauweise nach den Kriterien Versickerungsfähigkeit und geringem Rollwiderstand ausgewählt. Für den Zweirichtungsradweg ist ein farblich abgesetzter, glatter Belag vorgesehen. An den Fußüberwegen werden wie unter 4. beschrieben taktile Elemente zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung in den Belag eingebaut (Abb. 5). Insbesondere der Niveaugleiche Ausbau erhöht die Nutzbarkeit der Straße für mobilitätseingeschränkte Personen. Ruhender Verkehr, Bordsteine und eine dichte Verkehrssituation werden als Hemmnisse für einen risikofreien und einfachen Zugang zum Öffentlichen Raum deutlich reduziert.

6.) Variante A, C und D: Modale Sperrung des Knotens Zossener- und Friesenstraße.

Hierzu ist ein Verkehrsgutachten beauftragt. Nach dessen Vorlage und ausweislicher Machbarkeit einer Sperrung (1. Quartal 2021) wird die Zossener Straße auf Höhe des Marheinekeplatzes bis zur Einmündung Friesenstraße für die Durchfahrt gesperrt. Die Durchfahrts- bzw. Einfahrtsverbote werden durch technische Lösungen (versenkbare Poller oder Lichtschranken) durchgesetzt. Busse der BVG, Rettungs- und Einsatzfahrzeuge, erhalten durchgehend über entsprechende Authentifizierungssysteme (Transponder bzw. Freigabe durch Leitstelle) Durchfahrt. Liefer- und Anwohner*innenverkehr wird zu den unter 2. genannten Zeiten und bei definierten Ausnahmen (Abb. 1) durch Absenkung des Pollers in der Zossener Straße ermöglicht. Mit der Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus der Achse wird den Aspekten des Lärmimmissionsschutzes und der Reduzierung von Unfallgefahren bei Durchgangsverkehr durch Wohngebiete Rechnung getragen. Die Auswirkungen durch mögliche Verkehrsverlagerungen werden im benannten Gutachten abgewogen und je nach Ausgang entschieden, ob und in welcher Art und Weise die Hauptachsen (Gneisenaustraße, Mehringdamm) durch Maßnahmen der Grünaufwertung und

Geschwindigkeitsreduzierung ebenfalls Entlastung erfahren.

7.) Variante A und C: Fortführung des Straßenquerschnittes.

Die Bergmannstraße wird von Höhe Friesenstraße bis Heimstraße ebenfalls als kombinierter Verkehrsraum für Fuß- und Radverkehr (wie unter Punkt 4. beschrieben) ausgewiesen und gestaltet. Hierdurch wird eine Entzerrung der gegenwärtig dichten Verkehrssituation auf dem Hochbord erreicht und die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr durch Erhöhung der Durchlassbreiten und räumliche Trennung der Verkehrsarten verbessert (Abb. 1). Die mikroklimatischen Effekte durch urbane Begrünung sind immer auch abhängig von der zusammenhängenden Gesamtgröße des jeweiligen Grünraumes. Daher wird der Mehringplatz als Grünraum mit der Bergmannstraße als zusätzlich zu begrünender Straßenzug in einem Zusammenhang entwickelt.

8.) Hinzufügung durch das Bezirksamt:

Ausdehnung des kombinierten Fuß- und Radfahrbereiches in der Bergmannstraße in die Schenkendorf- und Solmsstraße hinein.

Hintergrund ist die Vermeidung von einstechendem Autoverkehr und engen Wendesituationen an den Sperrungen an der Bergmannstraße. Zudem böte diese Erweiterung die Möglichkeit, ganztägig anfahrbare Lieferzonen in der Schenkendorf- und Solmsstraße einzurichten (Abb.1 u. 6).

9.) Forderung Gruppen A-C und DS/1457/V:

Flankierung der Maßnahmen in der Bergmannstraße durch ein kiezweites Verkehrsberuhigungskonzept und Sperrung des Durchgangsverkehres (Abb. 1). Der Durchgangsverkehr wird mittels der Verbotsanordnung für KFZ mit Ausnahme für Anlieger und der Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 20 km/h im gesamten Kiez großräumig unterbunden bzw. der Verkehrsfluss verlangsamt. Diese Maßnahmen werden durch ein System aus Einbahnstraßenführungen und zwei kleineren Fußgänger*innenzonen am Chamissoplatz sowie der Sperrung der Bergmannstraße für den motorisierten Individualverkehr anordnungsseitig flankiert. Angesichts einer zu erwartenden Regelübertretung durch den MIV werden die dargestellten verkehrsrechtlichen Anordnungen auch durch bauliche Maßnahmen unterstützt:

- Gesamter Kiez: Installation von geschwindigkeitsdämpfenden Elementen in den Straßenzügen durch gepflasterte Kissen und verengte Einfahrtsbereiche in den Kiez.
- Gesamter Kiez: Die Knotenpunkte werden wie in der Bergmannstraße mit Gehwegvorstreckungen und Pollern in einem stadtbildverträglichem Design gegen Falschparken und zwecks einer leichteren Fahrbahnüberquerung gesichert.
- Chamissoplatz: Installation von zwei Durchfahrtsperren zur Unterstützung der Fußgänger*innenzonen. Ein Einfahren in die Fußbereiche bleibt in den Zeiten zwischen 6:00-11:00 Uhr möglich, ein diagonales Queren des Chamissoplatzes wird baulich unterbunden.
- Bergmannstraße auf Höhe der Heimstraße: Wie am Knoten Zossener- und Friesenstraße wird der Querungsverkehr durch versenkbare Poller, bzw. Installation einer Lichtschranke unterbunden.

Mit den unter 9. beschriebenen Maßnahmen wird der Kiez hinsichtlich Verkehrssicherheit deutlich aufgewertet. Die Unterbindung von Durchgangsverkehr und baulich unterstützter Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten sorgt zusammen mit übersichtlich gestalteten Kreuzungsbereichen und Übergängen insbesondere hinsichtlich der Bedürfnisse Älterer und jüngerer Bevölkerungsgruppen für ein sicheres Bewegen und Aufenthalt im Straßenraum.

10.) DS/1457/V und Forderung aus Werkstätten nach Einbeziehung peripherer bzw. umliegender Bereiche des Bergmannkiezes (Abb. 1):

- Lilienthalstraße: Ausweisung als Einbahnstraße für den Autoverkehr, ansonsten als Zweirichtungs-Fahrradstraße mit perspektivisch geräuscharmer Fahrbahndecke.
- Mehringdamm: Die Radwegführung wird als Hochbord-Radwege verbreitert. Eine temporäre Verlagerung als geschützter Radstreifen auf die Fahrbahn erfolgt nach Beendigung der Baustelle am Knoten Mehringdamm / Gneisenaustraße.
- Gneisenaustraße: Führung der Radwege auf dem Mittelstreifen wird im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft. Bei erwiesener Machbarkeit wird die Maßnahme landschafts-, städte- und verkehrsplanerisch vorbereitet. Die Geschwindigkeitsreduzierung an der Gneisenaustraße und am Mehringdamm ist Gegenstand der verkehrlichen Untersuchung und wird nach erwiesener Machbarkeit bei SenUVK beantragt.
- Kreuzbergstraße: Verkehrsführung als Einbahnstraße Richtung Mehringdamm und Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30. Der gewonnene Platz wird für die Verbreiterung der bestehenden Radverkehrsanlagen bzw. das Aufheben der Rechtsabbiegestreife zur Gefährdungsminderung genutzt.
- Zossener Straße nördlich Gneisenaustraße: Ausweisung geschützter Radstreifen gemäß bezirklichem Radverkehrsplan. Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30.
- Katzbachstraße: Prüfung im Rahmen des beauftragten Verkehrsgutachtens, ob die Durchfahrt durch die Straße gesperrt werden kann, ohne die Verkehrsmengen auf den Mehringdamm unverhältnismäßig stark zu erhöhen. Bei erwiesener Machbarkeit wird die Herausnahme der Straße aus dem Hauptstraßennetz bei SenUVK beantragt. Bei nicht erwiesener Machbarkeit wird die Verkehrsberuhigung durch Anordnung von Tempo 30 und Untersetzung mit geschwindigkeitsdämpfenden Kissen baulich vorbereitet.
- Körtestraße: Durchsetzung der bereits angeordneten Durchfahrtsverbote in der Fahrradstraße durch technische Sperren (versenkbare Poller) mit Durchfahrtsmöglichkeit für Rettungs- und Einsatzdienste.

Die unter 10. dargestellten Maßnahmen sind aus dem Grundsatz der Sicherheits- und Umweltgerechtigkeit unbedingt erforderlich. Nicht die singuläre Verkehrsberuhigung eines Kiezes, sondern die umfassende Betrachtung der angrenzenden Bereiche sowie die Milderung von Verkehrsverlagerungen durch flankierende Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung u.Ä. müssen im Zentrum der Maßnahmen stehen. Die beschriebenen Maßnahmen im Umfeld des Bergmannkiezes bieten zudem die Grundlage, dass die öffentlichen Räume gerade auch an den Hauptverkehrsstraßen nach dem Vorbild der Bergmannstraße sukzessive in Richtung Klimaverträglichkeit, Barrierefreiheit und besserer Grünversorgung im Wohnumfeld gewandelt werden.

Maßnahmenfolge:

1. **Herbst 2020:** Einrichtung einer kombinierten Fuß- und Radzone in der Bergmannstraße und Verkehrsberuhigung von Einmündung Mehringdamm bis zum Gesundheitszentrum bzw. Höhe Nostitzstraße (Punkte 1 bis 3).
2. **1. Halbjahr 2021:** Kiezweite Verkehrsberuhigung und Unterbindung Durchgangsverkehr (Punkt 9, Anordnungen sofort, bauliche Umsetzung fortfolgend)

3. **1. Halbjahr 2021:** Städtebaulicher Wettbewerb zur Gestaltung der Bergmannstraße
4. **2. Halbjahr 2021:** Modale Sperrung Knoten Zossener- / Friesenstraße (Punkte 6-8)
5. **2. Halbjahr 2021:** Die Lilienthalstraße wird als Einbahn- und Fahrradstraße mit perspektivisch geräuscharmer Fahrbahndecke ausgewiesen. Für die Radwegführung an der Gneisenastraße ist eine Führung auf dem Mittelstreifen in Prüfung (Punkt 10).
6. **2021 ff.:** Um kiezübergreifende Verlagerungsverkehre zu vermeiden, wird die Verkehrsberuhigung analog in peripheren Bereichen bzw. umliegenden Kiezen umgesetzt (Punkt 10).
7. **2022 ff.:** Umgestaltung der Bergmannstraße (Punkte 4, 5 und 7)

Wir bitten, den Beschluss damit als erledigt zu betrachten.

B) Rechtsgrundlagen:

§13 Abs. 1 BezVG

C) Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

1. Punkt 1 und 2 der Maßnahmenfolge: 75 T € (exklusive Tiefbauarbeiten)
2. Punkt 3 der Maßnahmenfolge: 120 T €
3. Punkt 4 bis 6 Maßnahmenfolge: 110 T € (exkl. Fahrbahndecke Lilienthalstraße)
4. Punkt 7 der Maßnahmenfolge: 8.950 T €
5. Tiefbauarbeiten der Punkte 1, 2 und 5: 2.200 T €

Punkt 1 und 2 können aus Mitteln des bezirklichen Straßenunterhaltes aufgebracht werden.

Für alle weiteren Maßnahmen sind nach Beschluss Fördermittel aus Städtebauförderprogrammen, bzw. Budgetzuweisungen seitens SenUVK für verkehrliche Umsetzungen zu beantragen.

b) Personalwirtschaftliche Ausgaben: **nein**

Berlin, den 15.09.2020

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'KH', with a long horizontal line extending to the right from the end of the signature.

Monika Herrmann
Bezirksbürgermeisterin