

SCHULZONE SINGERSTRAÙE

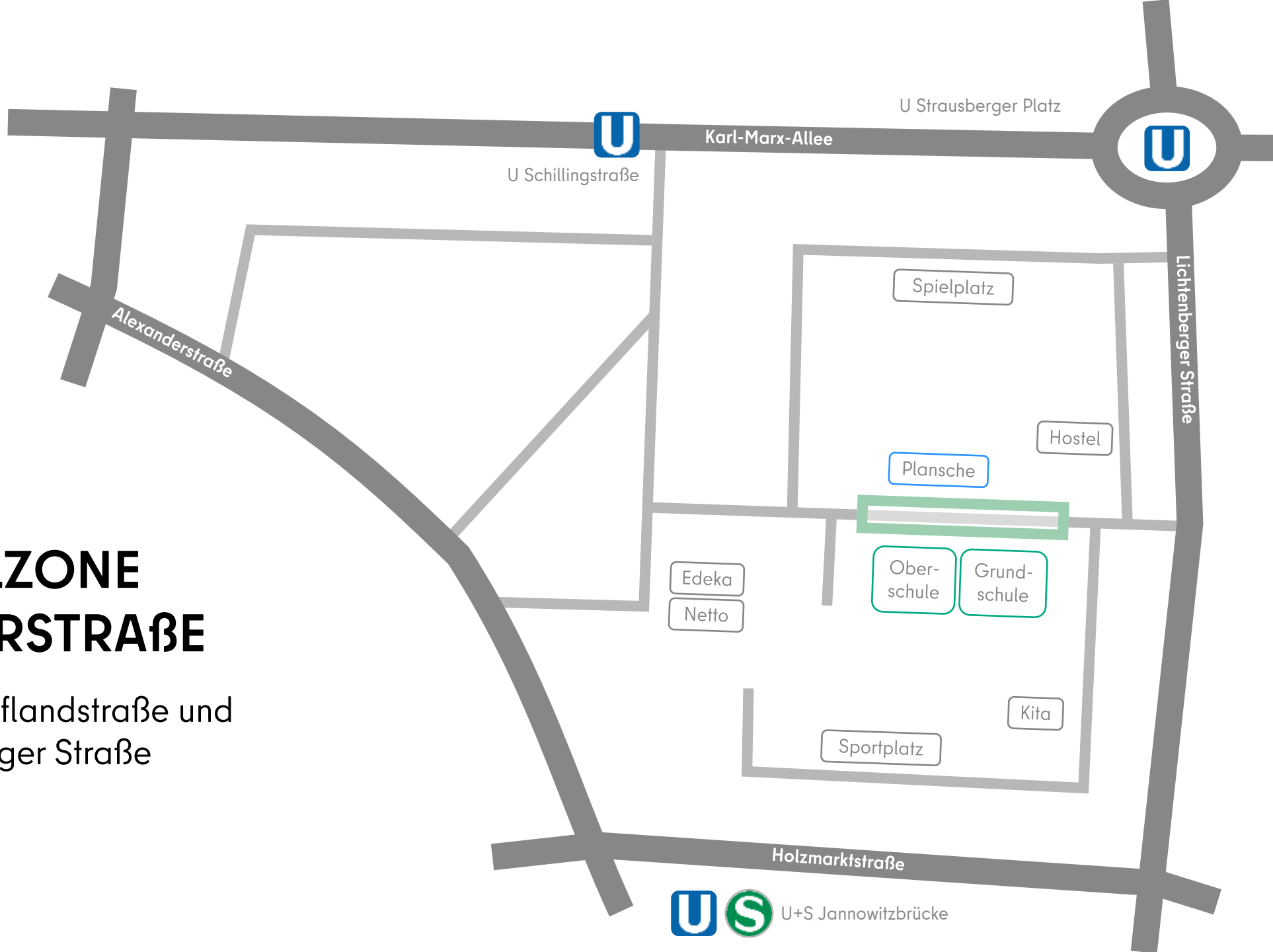
Infoveranstaltung für Anwohnende und Interessierte
28.08.2023

BERLIN

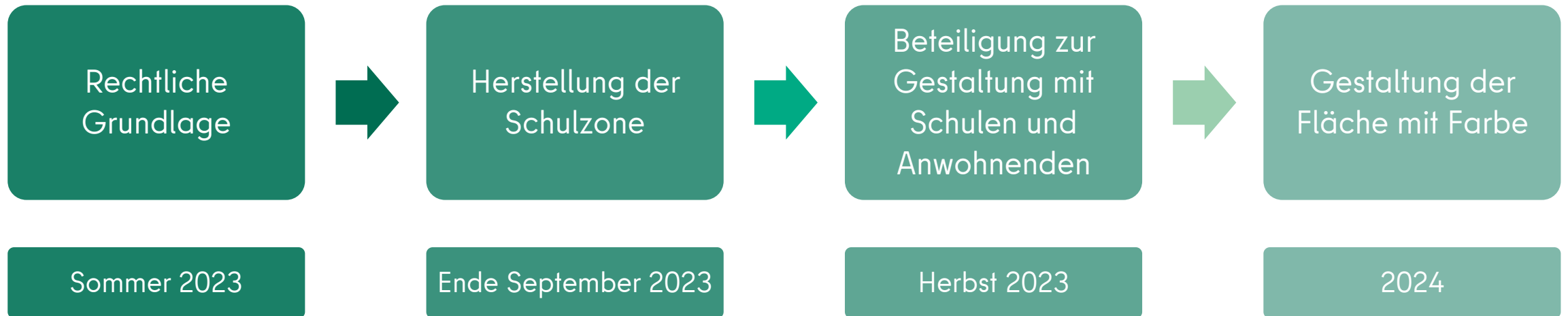


SCHULZONE SINGERSTRASSE

zwischen Ifflandstraße und
Lichtenberger Straße



Schrittweise Umsetzung der Schulzone



Auswirkungen der Schulzone

Schulwegsicherheit
wird erhöht

Förderung von
selbstständiger
Mobilität von Kindern-
und Jugendlichen

Fußverkehr wird
vereinfacht und
sicherer

Radverkehr wird
vereinfacht und
sicherer

ÖPNV wird
zugänglicher

Geringfügige
Umwege für den
notwendigen Kfz-
Verkehr

Geringe Reduktion
von Parkplätzen

Verpuffung und
Verlagerung von Kfz-
Verkehren*

*siehe u. a. Metastudie des difu: Verkehrs-
beruhigung: Entlastung statt Kollaps!

Zweck bzw. überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls

Schulwegsicherheit

Reduzierung der
Unfallzahlen

Verbesserung der
Verkehrssicherheit des
Rad- und Fußverkehrs

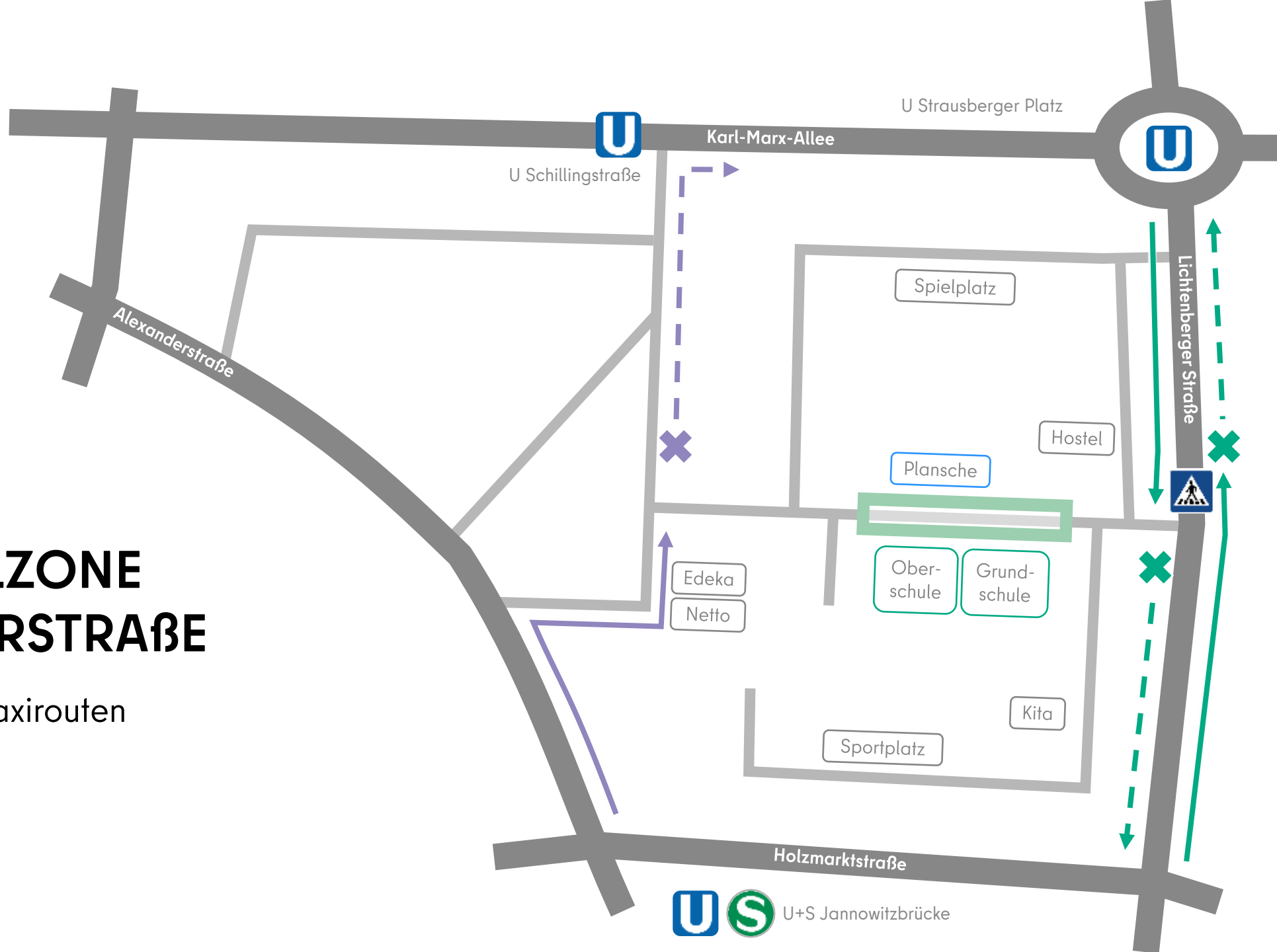
Erhöhung der
Aufenthaltsqualität
des Straßenraums

Verbesserung der Luft-
und Lärmbelastung

Verkehrsberuhigung

SCHULZONE SINGERSTRAÙE

mit Elterntaxirouten



Parkplatz-Situation im Kiez

	Kiez Singerstraße	Parkzone 14
Einwohnende	6.576	10.252
Öffentliche Parkplätze	1.520	2.674
Pkw	1.355	2.112
Überschuss aktuell	165 (12 %)	562 (27 %)
Überschuss zukünftig	90	487
Private Parkplätze	Diverse Parkplätze	Diverse Parkplätze

Grundlagen für die Schulzone in der Singerstraße

Grundlage / Vorgabe	Auswirkungen bezogen auf die Singerstraße
Berliner Straßengesetz	§ 4: Teileinziehungen sollen bei Verkehrsberuhigungen geprüft werden
Berliner Mobilitätsgesetz	Vorrang des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV)
Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2030 inkl. Straßenklassen	Führung des überörtlichen Kfz-Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen. Nur Anliegerverkehr, kein Kfz-Durchgangsverkehr in Nebenstraßen. Allgemeine Reduktion des Kfz-Verkehrs und Stärkung des Umweltverbundes.
Radverkehrsplan und -netz	Als Teil des Radnetzes wird die Singerstraße im Regelfall zur Fahrradstraße.
Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030	Attraktivierung des Fuß- und Radverkehrs als Beitrag zum Klimaschutz.
Beschlüsse der BVV	Der Beschluss 0345/VI „Schulwegsicherheit in der Singerstraße“ vom 17.11.2022 ersucht das Bezirksamt um „zwei Quersperren“ in der Schulzone.
Schulwegsicherheit	Elternvertretung der GutsMuths-Schule wünscht Maßnahmen zur Förderung der Schulwegsicherheit und Reduktion der Elterntaxis.

HINWEISE, FRAGEN UND ANTWORTEN

BERLIN



Die Mobilität der Anwohnenden würde eingeschränkt.

87 % der Wege in Berlin Mitte werden mit dem Umweltverbund zurückgelegt (33,6 % zu Fuß, 22,0 % mit dem Fahrrad und 31,7 % mit dem öffentlichen Verkehr). Das Gebiet ist überdurchschnittlich gut an den ÖPNV angebunden (U-Bahnhof Schillingstraße, S+U-Bahnhof Jannowitzbrücke sowie Bahnhof Alexanderplatz) angebunden. Im Gebiet besitzen 79 % der Anwohnenden im Kiez kein Auto, werden also durch die Maßnahme nicht eingeschränkt. Die Einschränkungen betrifft nur einen kleinen Teil der Anwohnenden und Wege.

Es entfallen Parkplätze. Wo sollen die Anwohnenden in Zukunft ihre Autos abstellen?

Es entfallen mit der Schulzone 75 Parkplätze. Es verbleibt ein Überschuss von Parkplätzen im Vergleich zu den im Gebiet angemeldeten Pkw. Je 100 Einwohner gibt es im Gebiet circa 21 Autos. Im Bezirk Mitte ist der Wert durchschnittlich geringer mit 18 Autos je 100 Einwohner. Mit der Schulzone gibt es 23 % mehr Parkplätze als Anwohner-Autos in der Parkzone 14 (im Kiez 6 %). Es steht daher ausreichend Parkraum für alle Anwohner zur Verfügung. Insbesondere auf der Karl-Marx-Allee finden sich stets freie Parkplätze. Zusätzlich können Kfz auch auf privaten Flächen geparkt werden.

Mobilität im Kiez

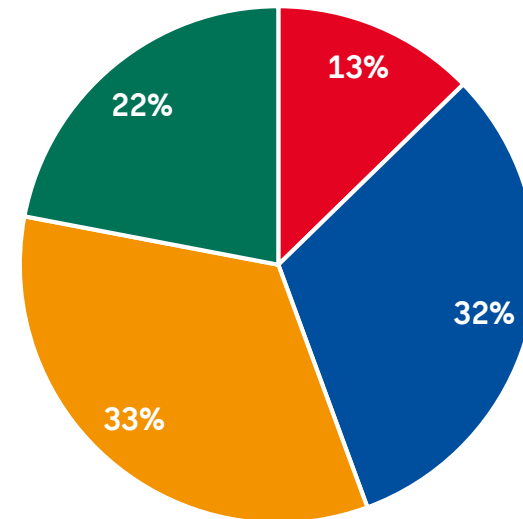
87 % der Wege werden zu Fuß, mit dem Rad oder ÖPNV erledigt

79 % der Einwohnenden ohne Pkw

Max. Laufweg von 600 m zur S- oder U-Bahn

Mehr öffentliche Parkplätze als Pkw

Modal Split der Wege in Berlin Mitte (2018)



■ Motorisierter Individualverkehr ■ ÖPNV ■ zu Fuß ■ Fahrrad

Ich bin angewiesen auf das Auto. Ich bin mobilitätseingeschränkt.

Es können weiterhin alle Häuser mit dem Kfz erreicht werden. Die Maßnahme wird zu einer Reduktion des Kfz-Verkehrs im Gebiet führen, so dass notwendige Kfz-Fahrten, wie die von mobilitätseingeschränkter Personen oder die von Lieferverkehren, vereinfacht werden. Fuß- und Radverkehr, der besonders relevant für mobilitätseingeschränkte Personen ist, wird besonders stark vereinfacht.

Ich benötige einen Parkplatz in Gebäudenähe, da meine Mobilität eingeschränkt ist.

Mit der Einrichtung der Schulzone bleiben alle Parkplätze in direkter Nähe zu Eingängen von Wohngebäuden erhalten. Sollte ein persönlicher Parkplatz benötigt werden und die entsprechenden Bedingungen erfüllt sein, kann dieser bei der Straßenverkehrsbehörde des Bezirks beantragt werden.

Parkplatz-Situation

- Das Gebiet liegt in der Parkzone 14.
- Je 100 Einwohnende gibt es im Gebiet circa 21 Autos (Durchschnitt im Bezirk Mitte: 18 Autos je 100 Einwohner).
- Es gibt zukünftig 23% mehr Parkplätze als Anwohnenden-Autos in der Parkzone 14 (im Kiez 6 %).
- Es steht ausreichend Parkraum für alle Anwohnenden zur Verfügung. Insbesondere auf der Karl-Marx-Allee finden sich stets freie Parkplätze.

	Kiez Singerstraße	Parkzone 14
Einwohnende	6.576	10.252
Öffentliche Parkplätze	1.520	2.674
Pkw	1.355	2.112
Überschuss aktuell	165 (12 %)	562 (27 %)
Überschuss zukünftig	90 (6 %)	487 (23 %)
Private Parkplätze	Diverse Parkplätze	Diverse Parkplätze

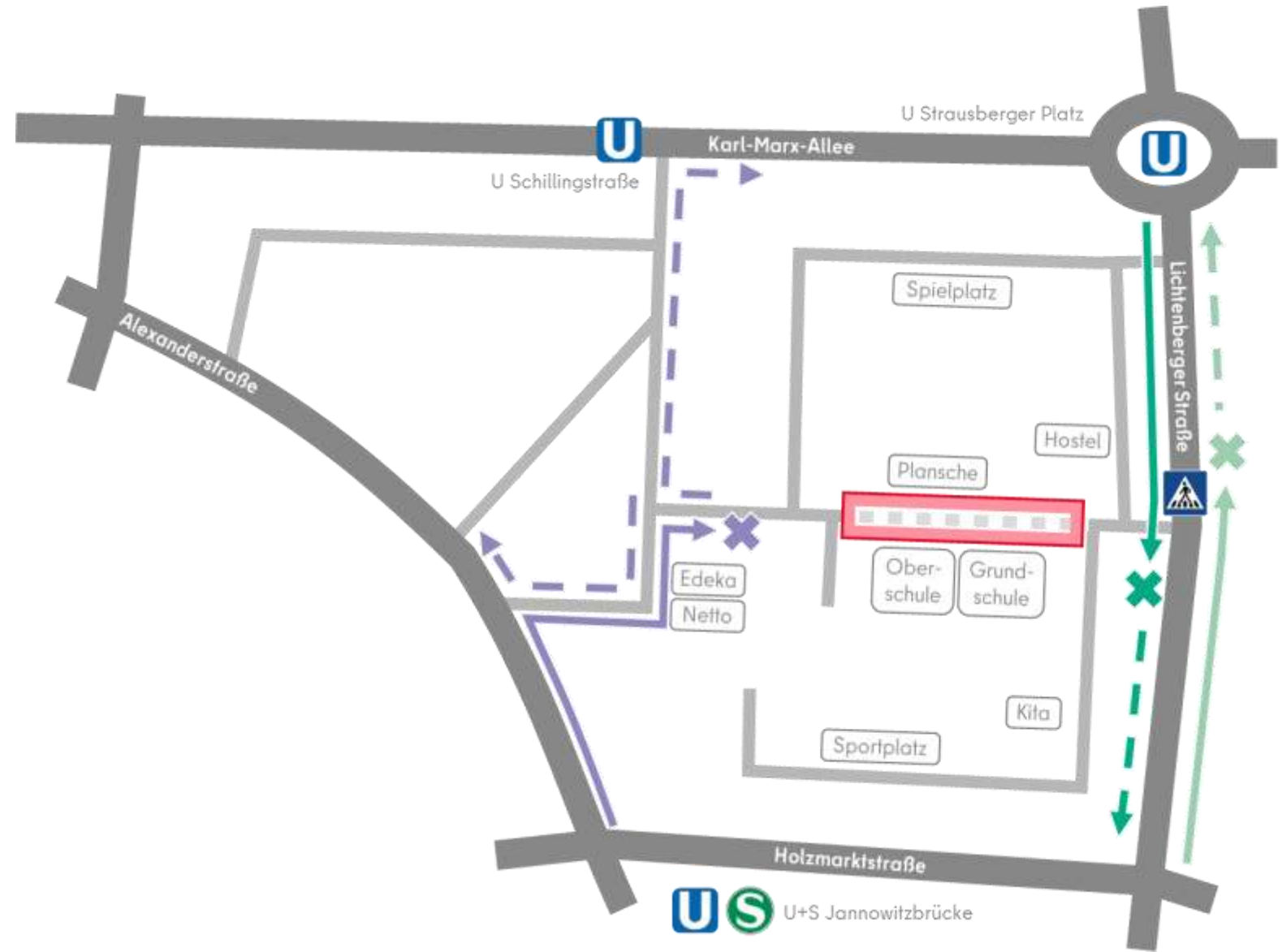
Elterntaxis sind ein großes Problem und sollten herausgehalten werden.

Die Schulzone lässt kein Befahren des Straßenabschnitts durch Elterntaxis zu. Weiterhin werden Schulen, Eltern und Schüler*innen über alternative Schulwegmöglichkeiten informiert, so dass kein zusätzlicher Kfz-Verkehr in anderen Wohnstraßen entstehen sollte.

Wegen der Elterntaxis wird mit einer Verdopplung des Verkehrsaufkommens in der Ifflandstraße gerechnet.

In der Schulzone wird die Zufahrt von Elterntaxis nicht erlaubt sein. Es ist nur die Einfahrt in das Grundstück der GutsMuths-Grundschule erlaubt, dies betrifft keine Elterntaxis. Elterntaxi-Verkehr soll dagegen reduziert werden.

Alternativrouten für Elterntaxis



Es entstehen höhere Umweltbelastungen durch Umgehungsverkehre im Wohngebiet.

Es sind Reduktionen der Umweltbelastungen zu erwarten. Studien haben gezeigt, dass nur ein Teil der zuvor mit Kfz zurückgelegten Wege auf andere Straßen verlagert wird und der Kfz-Verkehr insgesamt zurückgeht. Durch die Verkehrsberuhigung verändern sich Wege oder verlagern sich auf andere Verkehrsmittel.

Durch längere Wege im Wohngebiet wird mehr Kraftstoff verbraucht und Emissionen erhöht.

Studien haben gezeigt, dass der Kfz-Verkehr bei ähnlichen Maßnahmen insgesamt zurückgeht und sich Wege zu Teilen auf andere Verkehrsmittel verlagern. Die durch die Schulzone für Kfz erzwungenen Umwege betreffen nur einen sehr geringen Teil des bisherigen Kfz-Fahrten.

Phänomen „Verkehrsverpuffung“



Quelle: Leo Pröttel (*Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps!*, S. 11)
Bauer, U., Bettge, S., Stein, T., (2023). *Verkehrsberuhigung: Entlastung statt Kollaps!* (Difu)

„Der Effekt erklärt sich durch ein verändertes Verkehrsverhalten: Je attraktiver Fuß- und Radwege sind, desto häufiger nutzen Menschen sie. Ursächlich für den Effekt sind neben einer veränderten Verkehrsmittelwahl aber [...] noch weitere Anpassungsstrategien: Es werden andere Ziele gewählt, weniger wichtige Fahrten unterlassen oder andere Routen befahren [...]. Und obgleich die Messungen durchaus Verlagerungseffekte in angrenzende Straßen zeigen, so sind diese meist moderat und der befürchtete Verkehrskollaps bleibt in fast allen Fällen aus [...].“

Es seien keine Unfälle mit Fuß- oder Radverkehr bekannt.

In dem Bereich der Schulzone fanden im Jahr 2021 drei Unfälle mit Personenschäden statt: zwei Unfälle mit Beteiligung von Zufußgehenden und Pkw sowie ein Unfall mit Fahrrad und Pkw. Nicht nur polizeilich erfasste Unfälle sind problematisch, sondern auch Gefahrensituationen und Beinahe-Unfälle. Diese werden jedoch in keiner Statistik erfasst. Weiterhin zeigen die Protokolle der Gesamtelternvertretung eine Problematik in der Singerstraße durch „Autos, die Kinder zur Schule bringen“, welche vor der Schule parken und wenden.

Dem Radverkehr solle Vorrang eingeräumt werden.

Generell räumt das Mobilitätsgesetz dem Umweltverbund (ÖPNV, Fußverkehr, Radverkehr) Vorrang ein. Weiterhin verläuft das zukünftige Radnetz durch die Singerstraße, so dass hier der Radverkehr gesondert gefördert werden soll. Nichtsdestotrotz wird im teileingezogenen Bereich eine Fußgängerzone eingerichtet und der Radverkehr erlaubt, der Fußverkehr wird daher Vorrang vor dem Radverkehr haben.

Neue Blumenstraße sei zu schmal für entgegenkommende Pkw.

Dieser Hinweis wird bei der weiteren Planung geprüft.

Reisebusse können nicht mehr parken.

Reisebusse können das Hostel Singer109 über die „kleine“ Lichtenberg Straße anfahren.

Es sollten andere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (Schwellen, Moabiter Kissen, etc.) genutzt werden, statt die Schulzone einzurichten.

Moabiter Kissen oder Schwellen sind verkehrsberuhigende und nützliche Elemente, haben jedoch auch Nachteile. Aufgrund der Erschütterung sind sie unvorteilhaft für den Rettungsverkehr und aufgrund der Ausweichmanöver unvorteilhaft für den Radverkehr. Moabiter Kissen oder Schwellen entschleunigen den Kfz-Verkehr in kleinen Bereichen, zwischen den Maßnahmen besteht jedoch die Gefahr besonderer Beschleunigung.

Die Maßnahme wurde sorgfältig abgewogen. Das Öffnen der Fahrbahn für den Fußverkehr mittels einer Teileinziehung ist die effektivste und ressourceneffizienteste Maßnahme zur Verkehrsberuhigung und Förderung der Schulwegsicherheit.