



Dienstag, 09. Februar 2021, 17 - 19 Uhr

Protokoll 4. AG Verkehr und Mobilität

Version: 1.1 / Stand: 16.03.2021, Franziska Kluge

Ort: Videokonferenz

Teilnehmer*innen: siehe Teilnehmer*innenliste

Agenda

1. Begrüßung
2. Aktuelles
3. Zwischenstand Mobilitätskonzept
4. Beteiligungsformate
5. Weitere Schritte des Mobilitätskonzeptes
6. Verabredungen

Anhang: Präsentation von inno2grid + Interlink + spitzenkraft.berlin

1. Begrüßung

- Franziska Kluge von der Sanierungsbeauftragten S.T.E.R.N. GmbH begrüßt die Anwesenden herzlich.
- Die Tagesordnung sowie die üblichen Etikette-Regeln für die Videokonferenz werden vorgestellt.
- Die Videokonferenz wird zur Unterstützung der Protokollierung aufgezeichnet. Von den Teilnehmer*innen gibt es dazu keine Einwände.



2. Aktuelles

- Franziska Kluge informiert, dass eine halbe Thementafel der insgesamt 16 Thementafeln der Kiezgalerie am Zaun hinter dem Finanzamt für Informationen und Anliegen der AG Verkehr und Mobilität reserviert ist. Plakate müssen mit Kleister angebracht werden. Die ZusammenStelle unterstützt beim Anbringen. Die Nutzungshinweise zur Kiezgalerie finden sich auch online auf der Transparenzplattform (<https://www.berlin.de/rathausblock-fk/zusammenarbeit/kiezgalerie/>).

3. Zwischenstand Mobilitätskonzept

Die Bausteine des Mobilitätskonzeptes befinden sich in unterschiedlichen Bearbeitungsphasen und -tiefen. Die Präsentation dient daher auch vorrangig der Veranschaulichung des Vorgehens und der geplanten Art der Darstellung der Ergebnisse. Sie ist nicht als Ergebnispräsentation zu verstehen.

Johannes Reimann informiert zum **Arbeitsstand des Bausteins Fußverkehr** im Mobilitätskonzept (siehe auch Präsentation im Anhang):

- Im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg besitzt der Fußverkehr den höchsten Modal-Split-Anteil unter allen Verkehrsmitteln (32,7 %). Es werden insbes. kurze Wege im Bezirk häufig zu Fuß zurückgelegt. Der Wegeanteil übersteigt den Wegeanteil anderer Verkehrsträger sowie den Fußwegeanteil anderer Bezirke.
- Die Richtlinien geben mindestens 2,50 m (inklusive Begegnungsverkehr) für den Fußverkehr bei einer Kfz-befahrenen Straße vor. Gesteigerte Anforderungen, d. h. ein erhöhter Platzbedarf entsteht bei Geschwindigkeitsunterschieden der Verkehrsteilnehmer*innen, bei der Benutzung von Hilfsmitteln wie bspw. Rollatoren, Personengruppen und einem Wechsel des Bewegungsmusters (Sitzen, Verweilen, Flanieren, Anstehen etc.). Richtungsvielfalt hervorgerufen durch EG-Zugänge, Begegnung, Tanz, Kinderspiel und andere Aktivitäten quer zur Gehrichtung beleben

ein autoarmes Quartier, erhöhen aber, wie auch komfortables Gehen, den Platzbedarf.

- Die Planungsgrundsätze für den Fußverkehr auf einem autoarmen Dragonerareal leiten sich von den vorab genannten Grundlagen ab: ein möglichst großes Flächenangebot (alle zu-Fuß-Bewegungsmuster ermöglichen, Attraktivität herstellen), eine möglichst hohe Wegequalität (nahtloses Fortkommen ohne Störungen und Unterbrechungen unterstützen, Übersichtlichkeit gewährleisten), eine möglichst gute Einbindung in Netze (Anschlüsse herstellen, direktes Durchkommen begünstigen, auf Begreifbarkeit achten, Orientierung bieten) und ein möglichst günstiges Verkehrsumfeld (Energieniveaus homogenisieren, d.h. Geschwindigkeitsbegrenzungen für andere Verkehrsteilnehmer*innen, Flächenansprüche aushandeln, Konfliktpotenziale minimieren).
- Das Bearbeitungsteam hat eine Analyse zur Erreichbarkeit, zu den Wegen, zu Engstellen und Hindernissen, Querungsmöglichkeiten, Knoten und Verkehrsunfällen durchgeführt. Die Ergebnisse des Fußverkehrs-Checks sind in die Analyse des Fußverkehrs eingeflossen, ebenso GIS-Daten (u. a. Erreichbarkeitsanalyse) und eigene Begehungen des Gebietes durch das Bearbeitungsteam:
 - Der Zu- bzw. Abgang ins bzw. aus dem Fußverkehrsnetz in zwei Minuten ist mangelhaft, da der Rathausblock durch große Straßen vom Umfeld abgeschnitten werden.
 - Die Breite der Gehwegenanlagen entspricht häufig nicht der tatsächlich nutzbaren Breite.
 - Die Qualität der Wege ist oft mangelhaft (nicht barrierefrei) und von Radwegen zerschnitten.
 - Die Knotenpunkte wurden auf Grund häufiger Rückmeldung bei den Beteiligungsformaten (u. a. Fußverkehrscheck) genauer betrachtet. Sie sind häufig unübersichtlich und die Räumzeiten an den Ampeln sind zu kurz.

- Die Maßnahmen für alle Themenfelder sollen in Form von übersichtlichen Steckbriefen mit Informationen zum Inhalt der Maßnahme, Bezugsraum, die damit gewünschten Effekte, Zuständigkeiten für die Umsetzung, nächste Schritte sowie Aussagen zur Kongruenz mit dem Leitbild, Umsetzungsdauer und Kostenindikation aufbereitet werden.

Anmerkungen und Fragen zum Arbeitsstand Fußverkehr:

Beim Gewerbeverkehr in der schmalen Gewerbegasse ist von anderen Fußverkehren und Ansprüchen an den Fußverkehr auszugehen als im klassischen Wohngebiet bzw. urbanen Gebiet. (R. Giedat, BIM)

Was bedeutet bei den Bewertungskriterien Kongruenz mit Leitbild? Aufwand betrifft nicht nur monetäre Aspekte, eine Differenzierung nach Kosten und nach bürokratischem Aufwand macht hier sicherlich Sinn (AG).

Antwort B. Hilwerling: Die Maßnahmen werden zusätzlich auch in einer ausführlichen Tabelle mit mehr Kategorien erläutert. Der Steckbrief soll eine übersichtliche Zusammenfassung geben. Das entworfene Leitbild zur Mobilität wird im Rahmen der AG besprochen und abgestimmt.

Der Fußverkehrsteil des Berliner Mobilitätsgesetzes wurde gerade verabschiedet. Die Blockdurchwegung, d. h. fußläufige Routen durch geschlossene Bauwerke und Anlagen (§50 Absatz 4), sind eine gute Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs, welche vom Bezirk im Modellprojekt besonders unterstützt wird. (F. Weisbrich, BA)

*Was ist Quelle zur Aussage zum Modal-Split-Anteil des Fußverkehrs im Bezirk von 32,7 %?
(AG)*

Antwort J. Reihmann: Die Untersuchung heißt Systemrepräsentative Verkehrserhebung in Städten (SrV), Jahrgang 2019

[\(https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/\)](https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsdaten/zahlen-und-fakten/mobilitaet-in-staedten-srv-2018/)

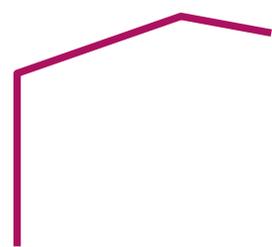


S. Thomaier erläutert einen **ersten Arbeitsstand zum Radverkehr** (siehe auch Präsentation im Anhang):

- Der Bezirk ist auch Radverkehrs-Bezirk mit einem Modal-Split-Anteil des Radverkehrs von 28,3 %. Die Wege dauern durchschnittlich 18,5 min. und sind 3,5 km lang. Die Nutzungshäufigkeit des Fahrrads ist sehr hoch – 62,9 % der Befragten nutzen das Fahrrad mehr als 3 Tage/Woche.
- Die Analyse des Radverkehrs umfasst die Themen Netze und Qualitäten, Knoten, Anschlüsse und Querungsmöglichkeiten, Verkehrsunfälle und Fahrradparken sowie damit verbundene, bereits geplante Maßnahmen. Erste Ergebnisse sind:
 - o Die Nähe zu übergeordneten Radrouten und künftigen Radschnellwegen ist gegeben. Mindestens zwei übergeordnete Radrouten werden in Zukunft gut zu erreichen sein. Es gibt an vielen Stellen im Umfeld Handlungsbedarf bei der Qualität der Radinfrastruktur, lediglich die Großbeerenstr. ist teilweise mit guten Radwegen ausgestattet; z. T. sind Maßnahmen bereits geplant.
- Die Maßnahmen werden ebenfalls in Form von Steckbriefen aufbereitet. Erste skizzierte Maßnahmen sind:
 - o eine klare Radverkehrsführung innerhalb des Quartiers
 - o die Installation eines Netzwerks von Geschwindigkeitspuffern
 - o die Herstellung von Netzanschlüssen
 - o eine Qualifizierung der Radinfrastruktur im Umfeld

B. Hilwerling erläutert einen **ersten Arbeitsstand zum motorisierten Individualverkehr (MIV)** (siehe auch Präsentation im Anhang):

- Das Bearbeitungsteam befindet sich auch zum MIV in Abstimmung mit den anderen beauftragten Gutachten und Dienstleistern (bspw. den Dienstleistern zum städtebaulichen Entwurf und zum B-Plan).





- Erste geplante Maßnahmen sind:
 - die Entschärfung des Konfliktpunktes Einfahrt zur Tiefgarage
 - die Einführung von Parkraumbewirtschaftung/ Ausweitung der Bewirtschaftungszone

Anmerkungen und Fragen zum Arbeitsstand MIV

Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung ist beschlossen. Ein genauer Zeitplan steht noch nicht fest. In der Regel dauert eine flächendeckende Umsetzung bis zu acht Jahre. Geplant ist hier eine schnelle Umsetzung innerhalb von zwei bis drei Jahren, sofern Innovationspotentiale geborgen werden können. (F. Weisbrich, BA)

4. Beteiligungsformate

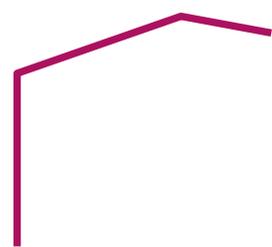
S. Thomaier erläutert die bereits laufenden und die geplanten Beteiligungsbausteine:

mein.berlin.de

- Die erste Stufe der Beteiligung auf meinberlin.de läuft noch bis Ende Februar. Hinweise und Anregungen können auf einer Karte bei mein.berlin.de (<https://mein.berlin.de/projekte/rathausblock-mobil/>) verortet werden Die Resonanz ist bisher sehr gut.
- Auf Infoplakaten an den Wänden der Kiezgalerie, in den Schaukästen des Modellprojektes und auf der Transparenzplattform wird darauf hingewiesen. Zusätzlich gibt es die analoge Möglichkeit auf an der Kiezgalerie deponierten Postkarten Anmerkungen und Hinweise zu geben.
- Eine zweite Phase der Beteiligung auf mein.berlin.de schließt an.

Online-Werkstatt am 18.02.

- Ziel der Werkstatt ist ein Erkenntnisgewinn zum Mobilitätsverhalten und den Mobilitätsbedarfen künftiger Bewohner*innen und Gewerbetreibenden.



- Der Schwerpunkt der zweistündigen Werkstatt liegt daher auf einer Nutzer*innenreise mit je einer Persona in Kleingruppen. Die ausgewählten, fiktiven Charaktere sollen exemplarisch für Bewohner*innen und Nutzer*innen des Geländes stehen. Startpunkt ist die Wohnung. Die Kleingruppen begleiten jeweils eine Persona den ganzen Tag, mit dem Schwerpunkt auf dem Dragonerareal, weniger außerhalb des Geländes. Fragen sind: Wie bewegt sich die Person durch den Tag? Auf welche Hindernisse stößt sie? Welche Bedürfnisse in Bezug auf Mobilität hat sie?

S. Thomaier fragt die Anwesenden, **welche Personengruppen bei der Auswahl der fiktiven Personen berücksichtigt werden sollten:**

Der Fokus sollte auf Menschen mit Mobilitätseinschränkungen liegen. (AG)

*Menschen und/oder Familien mit Migrationshintergrund, ggf. auch mehr autofixiert, sollten in den Fokus genommen werden, sowie Menschen mit Handicap. 80 % der Wohnung auf dem Dragonerareal werden gefördert sein, entsprechend sollten die fiktiven Personen ausgewählt werden. Die Studie Leistbares Wohnen von ASUM gibt Auskunft zu Prognose der zukünftigen Mieter*innen. (A. Matthes, BA)*

Wichtig ist auch, wie Menschen, die sich in der Regel den öffentlichen Raum dominant aneignen oder auch Personen, die lieber Auto als Rad fahren, angeregt werden können, ihr Verhalten zu ändern. (AG)

*Wer wird in den Prozess und bei der Prüfung der Ergebnisse (des Mobilitätskonzeptes und generell im Modellprojekt) als Organisation und Vertreter*innen von bestimmten Gruppen eingebunden? (AG)*

Antwort A. Matthes, BA: Zur Werkstatt sind u. a. auch die Behindertenbeauftragte und die Seniorenbeauftragte des Bezirkes eingeladen, eine Einladung zur Ergebnispräsentation bzw. auch eine Abstimmung vorab ist vorgesehen. Bei der Werkstatt zum Gestaltungsleitfaden ist eine Teilnahme bspw. ebenfalls angefragt. Über die Einbindung der Fachbehörden des Bezirksamtes wird auch eine Beachtung der Bedürfnisse besonderer Zielgruppen sichergestellt, dazu gibt es konkrete Vorgaben. Eine ggf. weitere Einbindung von Verbänden

über die bis jetzt im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes erfolgte Ansprache hinaus ist sicher sinnvoll und kann überlegt werden.

Öffentliche Flächen sind auch Aufenthaltsflächen und nicht nur Wege von A nach B. Der Aufenthalt auf dem Gelände sollte beim Tagesablauf der Charaktere auch eingeplant werden. (AG)

Wurden die anderen AGs des Modellprojektes auch zur Werkstatt informiert bzw. eingeladen? (AG)

Antwort F. Kluge, S.T.E.R.N.: Ja, die Werkstatt wurde über den großen Veranstaltungsverteiler des Modellprojektes beworben.

Wie fließen Strukturveränderungsmöglichkeiten ein? (AG)

Antwort S. Thomaier: In dem sich derzeit in Bearbeitung befindenden Leistungsbaustein (Mobilitätskonzept) liegt der Fokus auf dem Dragonerareal. Der erweiterte Planungsraum wird in einem weiteren, weiten Schritt betrachtet. Auch für den zweiten Leistungsbaustein, die Machbarkeitsstudie Verkehr, wird es eine öffentliche Werkstatt geben.

Im Planungsraum 02020202 gibt es mit Blick auf gewerbliche Anlieferungen drei relevante Punkte: Gewerbehof am Technikmuseum, Möckernkiez und Dragonerareal. Kleinteiliges Gewerbe ist sonst relativ wenig im gesamten Planungsraum vorhanden. Die drei genannten Anfahrtspunkte sollten bei der Betrachtung des Gewerbeverkehrs im Rathausblock einbezogen werden. (AG)

5. Weitere Schritte des Mobilitätskonzeptes

B. Hilwerling skizziert die nächsten anstehenden Schritte in der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes:

- Öffentliche Werkstatt am 18.03.
- Weitere Abstimmungen mit der Freiraumplanung, auch zu Nutzungskonflikten
- Abstimmung mit BIM und Abfrage bei den Gewerbetreibenden

- Abstimmung mit der WBM
- Ggf. gesonderte Abstimmung zur Barrierefreiheit
- Parallel weitere Bearbeitung der einzelne Bausteine Sharing-Angebote, MIV, Fußverkehr, Radverkehr, begleitende Maßnahmen
- Zweiter Schritt der Online-Beteiligung
- Abstimmung mit den Fachämtern
- Ergebnispräsentation voraussichtlich im April
- Fließender Übergang in LB 2, Machbarkeitsstudie Verkehr

Anmerkungen und Fragen zum weiteren Vorgehen

Ist ein Austausch zu Schnittstellen mit Megawatt, dem Dienstleister für das energetische Quartierskonzept, vorgesehen? Ein Austausch, bspw. auch zur Ladeinfrastruktur, zusammen mit der AG Ökologie und Nachhaltigkeit wäre hier zu überlegen. (AG)

Antwort B. Hilwerling: Das Bearbeitungsteam steht im Austausch mit Megawatt. Genaue Schnittstellen hierbei müssen noch ausgelotet werden.

Sind Mobility-Hubs für KEP-Dienste von uns überhaupt generell gewünscht, mit Blick auf eine Förderung des Online-Konsums, als Gegensatz zum Konsum lokaler Produkte. (AG)

Antwort B. Hilwerling: Wenn man davon ausgeht, dass die Menschen im Internet bestellen, sind Mobility-Hubs, an denen die Lieferungen gesammelt werden, sinnvoll und reduzieren Verkehr.

Antwort F. Weisbrich, BA: Wir brauchen Infrastrukturflächen für Logistiklösungen und entsprechende Hubs im Bezirk, wenn wir Mobilität nachhaltiger gestalten wollen.

Ein Zeitfenster zur Einbettung des Mobilitätskonzeptes ins „große Ganze“, in den Planungsraum, im Rahmen einer der nächsten AG-Sitzungen wird gewünscht. (AG)



6. Verabredungen

- Die nächste Sitzung der AG Verkehr und Mobilität wird voraussichtlich Mitte/ Ende März stattfinden. Der genaue Termin wird noch bekanntgegeben. Ein mögliches Thema für die nächste Sitzung ist die Besprechung des Leitbildes für den Verkehr und die Mobilität.
- Aktuell sieht der Zeitplan eine Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes und eine Präsentation der Ergebnisse im Rahmen einer erweiterten Sitzung der AG Verkehr und Mobilität für Mitte April vor. Die Erarbeitung von Leistungsbaustein 2, der Machbarkeitsstudie für den Rathausblock und die Umgebung, schließt daran an.

ZWISCHENSTAND MOBILITÄTSKONZEPT DRAGONERAREAL

ENTWURF

Berlin, Stand: 09.02.2021

BERLIN



Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung
und Wohnen

BERLIN



inno2grid



Interlink
Consulting

spitzenkraft.berlin



ARBEITSSTAND

A

FUßVERKEHR



32,7 %
(Binnen: 34 %)



1,2
(ÖV: 0,93, MIV: 0,5)



13,2 min



800 m
(97,6 % bis 3 km)



1,06 m/s

Zu-Fuß-Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg

- höherer Fußverkehrsanteil als Berlin (30 %) und Bund (27 %)
- höchster Modal-Split-Anteil unter allen Verkehrsmitteln
- kürzere Wege als Bundesdurchschnitt, sowohl Dauer (25,5 min) als auch Entfernung (1.700 Meter)

Grundmaße des Fußverkehrs



Maße laut Richtlinien

mindestens 2,50 Meter im Seitenraum,
allerdings inklusive Begegnungsverkehr

gesteigerte Anforderungen

Geschwindigkeitsunterschiede, Hilfsmittel,
Personengruppen und wechselnde
Bewegungsmuster (Sitzen, Verweilen,
Flanieren, Anstehen etc.) erhöhen Platzbedarf

Richtungsvielfalt

EG-Zugänge, Begegnung, Tanz, Kinderspiel
und andere Aktivitäten quer zur Gehrichtung
beleben ein autoarmes Quartier

Planungsgrundsätze für den autoarmen Fußverkehr (I)

möglichst großes Flächenangebot

alle zu-Fuß-Bewegungsmuster ermöglichen, Attraktivität herstellen

möglichst hohe Wegequalität

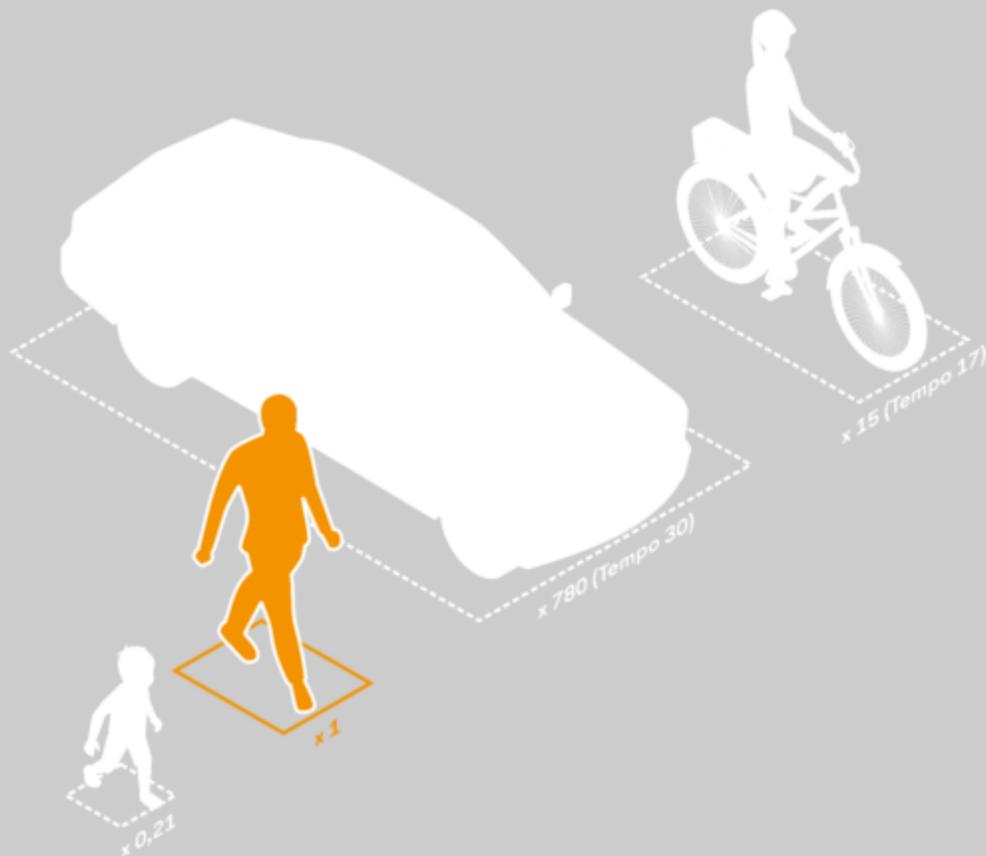
nahtloses Fortkommen ohne Störungen und Unterbrechungen unterstützen, Übersichtlichkeit gewährleisten

möglichst gute Einbindung in Netze

Anschlüsse herstellen, direktes Durchkommen begünstigen, auf Begreifbarkeit achten, Orientierung bieten

Planungsgrundsätze für den autoarmen Fußverkehr (II)

möglichst günstiges Verkehrsumfeld
Energieniveaus homogenisieren,
Flächenansprüche aushandeln,
Konfliktpotenziale minimieren





Analyse

ÜBERGREIFENDE THEMEN

- Erreichbarkeit
- Wege
- Engstellen und Hindernisse
- Querungsmöglichkeiten
- Knoten
- Verkehrsunfälle

2-Minuten-Netz

Erreichbarkeit im Status Quo

Annahmen

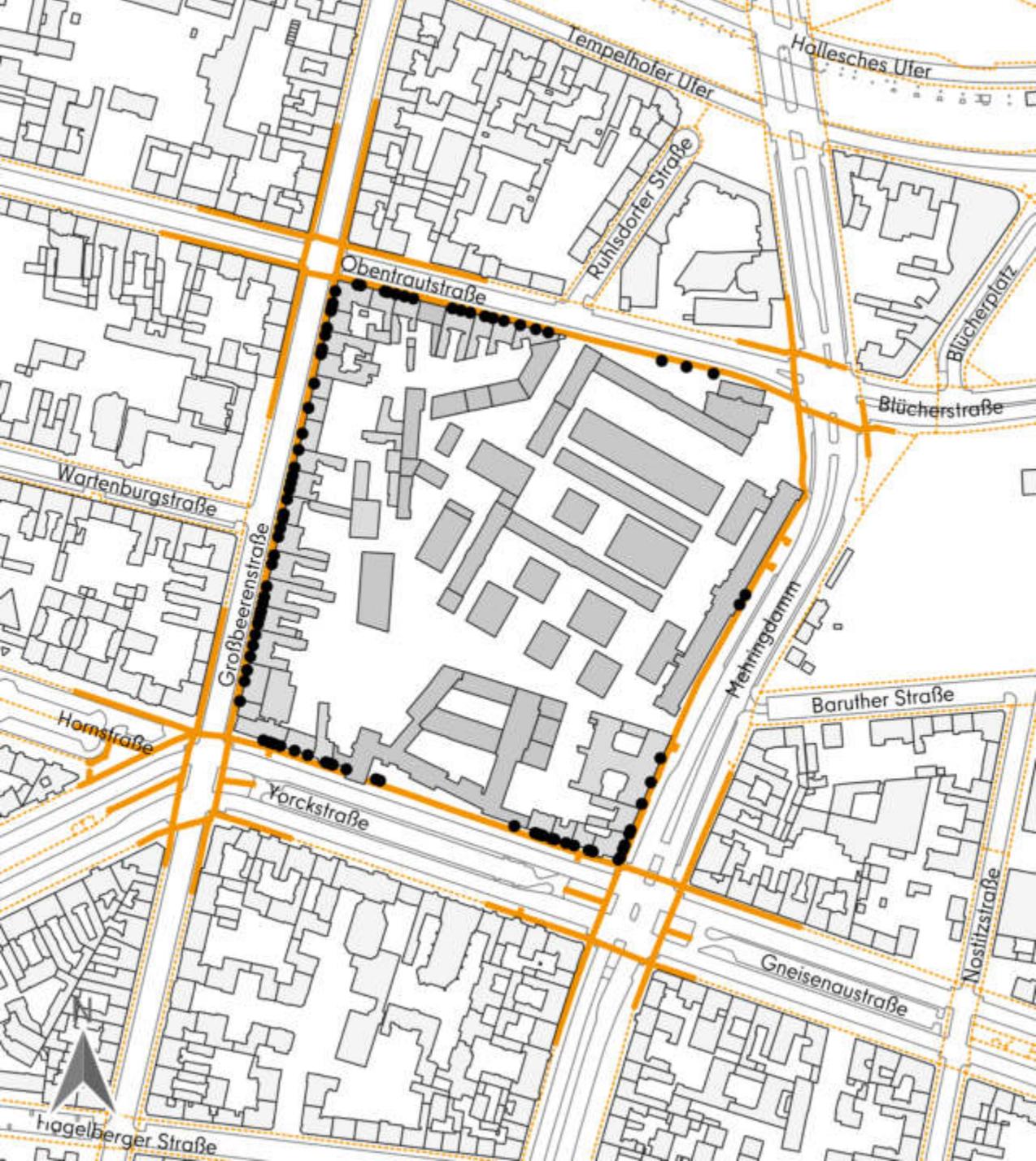
- 120 s Zu- bzw. Abgang zu/von geparktem Pkw (RIN 2008) → 120 s Zu- bzw. Abgang ins bzw. aus dem Fußverkehrsnetz
- alle Streckenabschnitte gleich gut begehbar

Startpunkte

aktuelle Gebäudeeingänge Blockrand

Netzgrundlage

Berliner Fußverkehrsnetz





Wegeinfrastruktur

sämtliche Straßen mit Gehwegenanlagen

Breite der Anlagen entspricht häufig nicht der nutzbaren Breite wegen

- Baumscheiben
- Ein- und Aufbauten
- gepflasterter Abstandsfläche zwischen Gebäudewand und Gehweg

Radwege »spalten« Gehwegflächen



Knoten

Übersichtlichkeit

- vereinzelt eingeschränkte Sichtachsen durch Bewuchs, Schwarzparken und geregeltes Parken bis an die Knoten

Ausstattung

- Aufstellflächen an LSA mind. 5 Meter breit
- Gehwege im Seitenraum und auf Mittelinseln mit abgesenkten Bordsteinen

LSA-Phasen

- Verhältnis Räumzeit / Wartezeit zwischen 15 und 100 %
- Räumzeiten entlang Kfz-Hauptstromrichtungen grundsätzlich länger

Zu kurze Räumzeiten Fußverkehr an Knoten

dargestellt als Differenz zwischen Zeitbedarf für das regelhafte Queren (1,2 m/s)

- ohne Pufferzeiten
- in mehreren Zügen (d.h. ohne Überqueren der Mittelinseln)

und aktuellen Räumzeiten

rot: mangelhaft
gelb: mittelmäßig
grün: komfortabel





Analyse

EINZELKRITIK

- Dragonerareal
- Mehringdamm
- Obentrautstraße
- Großbeerenstraße
- Yorckstraße

Status Quo Mehringdamm (I)

Flächenangebot

Status Quo Mehringdamm

Flächenangebot	Gehwegbreite	<ul style="list-style-type: none">• Ostseite: ca. 1,80 – ca. 9,00 Meter (rund um U-Bahn-Zugänge)• Westseite: ca. 4,50 – ca. 8,50 Meter
	Engstellen	<ul style="list-style-type: none">• entlang Friedhofsmauer/ vor Ladengeschäften (Ostseite): abschnittsweise knapp 1,80 Meter Breite• nördliche Gebäudeecke Finanzamt (Westseite): ca. 0,85 Meter Breite außen, ca. 2,50 Meter innen• ›Gastro-Meile‹ (Westseite): zwischen Vorbauten und Baumscheiben ca. 2,20 Meter• Poller (beidseitig): Zwischenräume ca. 1,70 – 1,90 Meter

Status Quo Mehringdamm (II)

Wegequalität

Status Quo Mehringdamm

Wegequalität	Oberfläche	<ul style="list-style-type: none"> • rollgerechte Pflasterung • kaum Neigung
	Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> • Gehwege im Schatten der Straßenlaternen (Leuchtfokus zur Fahrbahn) • Baruther Straße sehr schlecht beleuchtet • gute Ausleuchtung vor Knoten Yorckstraße durch Ladengeschäfte (beidseitig)
	Sitzgelegenheiten	<ul style="list-style-type: none"> • 4 (Ostseite)/2 (Westseite) Sitzbänke auf ca. 335 Meter
	Hindernisse	<ul style="list-style-type: none"> • ›Hochbeete‹: in Stein/Beton eingefasste Grünflecken, teils zum Schutz von Baumscheiben, teils ohne erkennbaren Nutzen • Gehwegüberfahrten: abgepollert, teils gepflastert • Fahrradparken vor ›Gastro-Meile‹

Status Quo Mehringdamm (III)

Wegequalität/Wegenetz

Status Quo Mehringdamm

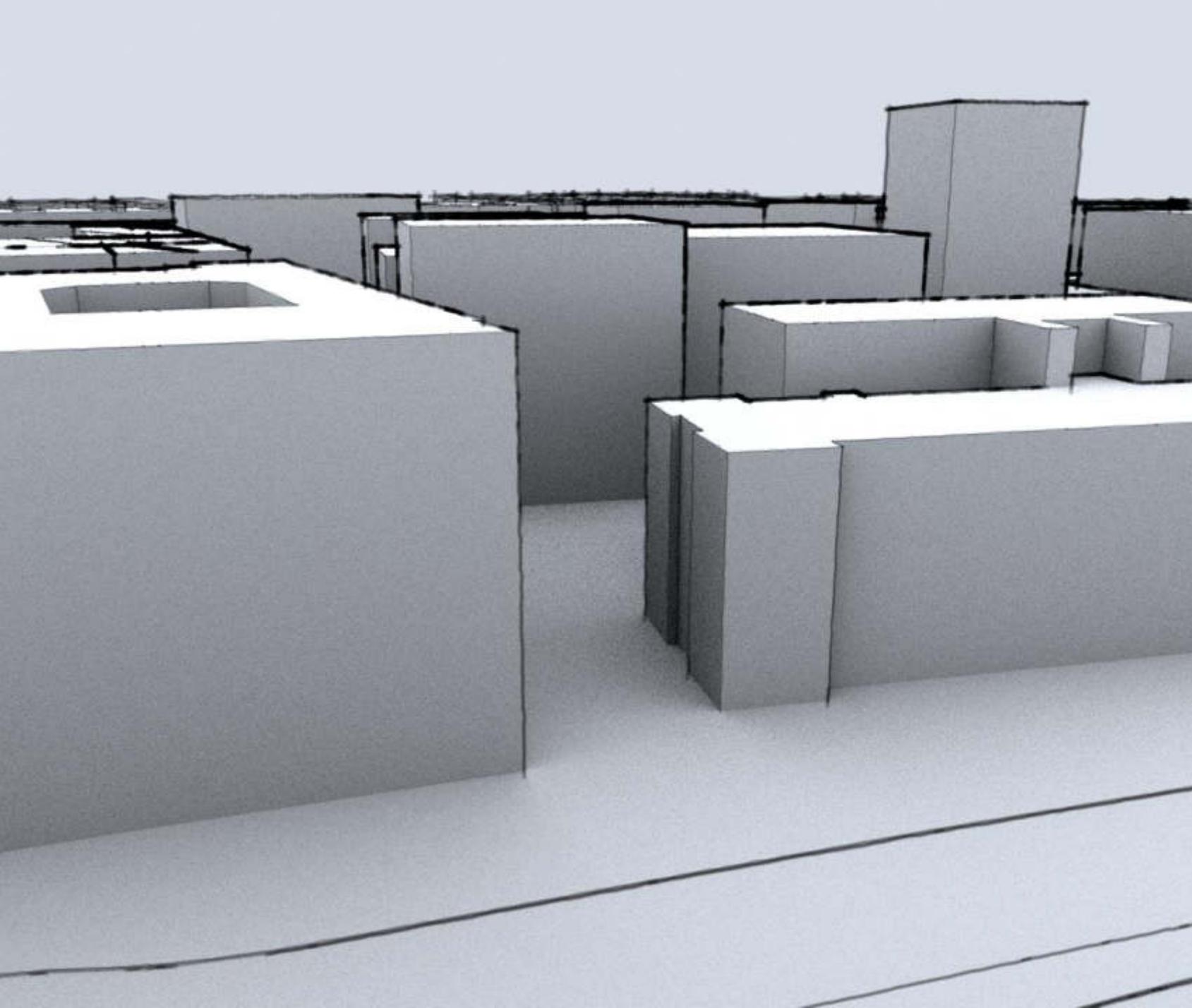
Wegequalität	Übersichtlichkeit	<ul style="list-style-type: none"> eingeschränkte Sichtbeziehungen entlang der südlichen Ladenzeilen (beidseitig) aufgrund von Bewuchs, Parken im Seitenraum
	Barrierefreiheit	<ul style="list-style-type: none"> keinerlei Markierungen für wahrnehmungseingeschränkte Menschen
Vernetzung	Zug-/Durchgänge	<ul style="list-style-type: none"> Eingang Dragonerareal Ost (Westseite Mehringdamm): ca. 13,00 Meter (zw. Gebäudeecken)
	Wegweisung	<ul style="list-style-type: none"> POI-Wegweisung Ecke Blücherstraße: klein, außerhalb des Sichtfeldes
Verkehrsumfeld	Geschwindigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> motorisierter Verkehr: komplett 50 km/h Radverkehr: hohe Geschwindigkeit

Status Quo Mehringdamm (IV)

TO BE
CONTINUED

Status Quo Mehringdamm

Verkehrsumfeld	Aufkommen Fließverkehr	<ul style="list-style-type: none">• Fußverkehr: erhöhtes Fußverkehrsaufkommen am nördlichen Ende (LPG) sowie im südlichen Abschnitt (Geschäftszeilen, beidseitig)• Radverkehr:• motorisierter Verkehr: ca. 40.000 Kfz DTV
	Aufkommen ruhender Verkehr	<ul style="list-style-type: none">• Radverkehr: genutzte Abstellanlagen an Finanzamt, U-Bahn-Zugängen, ›wildes‹ Fahrradparken entlang ›Gastro‹-Meile (v.a. auf Baumscheiben)• motorisierter Verkehr: Parken im Seitenraum, Taxistände vor Zugang Dragonerareal
	Konflikte	<ul style="list-style-type: none">• Radverkehr: Radfahrende nutzen Gehweg ab Friedhof Richtung Blücherstraße (Ostseite)• Radverkehr: Radweg zerschneidet Gehweg (Ostseite)• Fuß- und Radverkehr konfliktieren entlang der ›Gastro-Meile‹ (Westseite)



ARBEITSSTAND

Konzept

MAßNAHMEN

Markierung von Puffern vor Gebäudeeingängen

Maßnahme A.1

Zusammenfassung

Die geplante Erhalt bestimmter Substanz und die zusätzliche hochdichte Neubebauung des Dragonerareals werden die Kapazität der Bewegungsflächen insgesamt einschränken. Um die Zugänglichkeit von Gebäuden durch die vorgesehenen ca. 140 Eingänge zu erhalten, empfiehlt sich das Abmarkieren von Sperrflächen bzw. Platzhaltern, die durch keine andere Nutzung als das Betreten und Verlassen in Anspruch genommen werden dürfen.

Kongruenz mit Leitbild	
Umsetzungsdauer	
Aufwand	

Effekte

- barrierefreie Zugänglichkeit von Gebäuden wird gesichert
- Sichtbarkeit für Flächenbedarf des Zufußgehens wird hergestellt

Zuständigkeit & Akteure

- Bauträger
- Mieter*innen

Nächste Schritte

- Gestaltungskonzept
- Umsetzungskonzept



Großbeerenstraße

Obentrautstraße

ARBEITSSTAND





ARBEITSSTAND

B

RADVERKEHR

Rad-Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg

-  **28,3 %**
(Binnen: 29,6)
-  **1,04**
-  **18,5 min.**
-  **3,5 km**
(79 % bis 5 km, 18 % bis 10 km)
-  **11,2 km/h**
-  **62,9 % mehr als 3 Tage/Woche**



Analyse

ÜBERGREIFENDE THEMEN

- Netze und Qualitäten
- Knoten
- Anschlüsse und Querungsmöglichkeiten
- Verkehrsunfälle
- Fahrradparken



Netze und Qualitäten

- Nähe zu übergeordneten Radrouten und künftigen Radschnellwegen
- Vorrang- und Ergänzungsnetz noch in Abstimmung; Ergebnis in den nächsten zwei Wochen zu erwarten



Netze und Qualitäten

- Handlungsbedarf bei der Qualität der Radinfrastruktur
- Teilweise schon Planungen und Umsetzungen



ARBEITSSTAND

Konzept

MAßNAHMEN



A. 2 Klare Radverkehrsführung innerhalb des Quartiers

Der Radverkehr wird im Quartier durch eine klare Gestaltung der Flächen gelenkt. Die Gestaltung sollte wiederkehrend gleich sein. In den Bereichen, in denen der Fußverkehr Vorrang hat, werden zur Geschwindigkeitsreduzierung Geschwindigkeitspuffer für den Radverkehr realisiert (vgl. A 3).

Beispiele:

- ...

Effekte & Mehrwerte:

- ...

Zuständigkeit & Akteure:

- ...

Nächste Schritte:

- ...

Kongruenz mit Leitbild

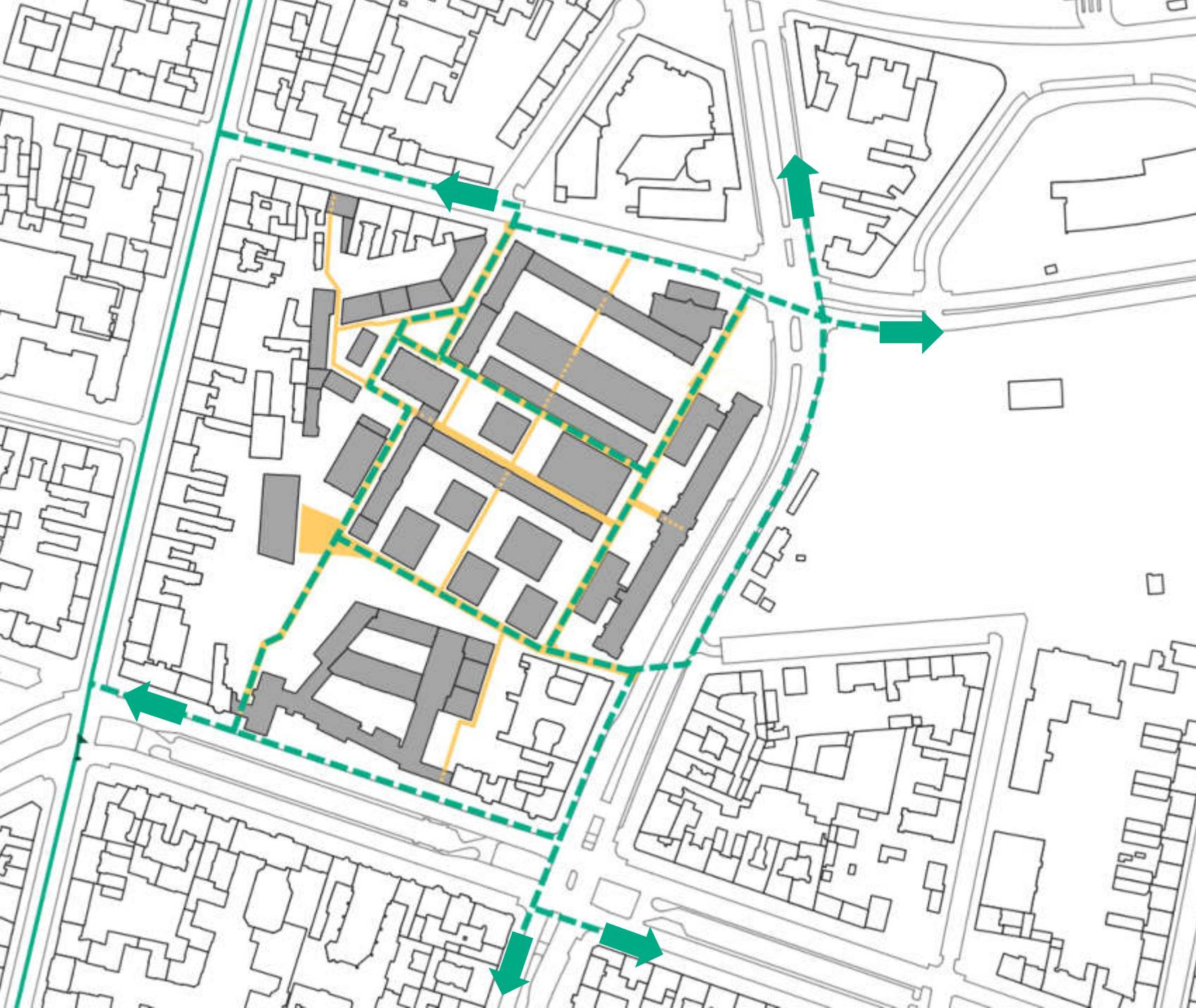


Umsetzungsdauer



Aufwand





A. 2 Radverkehrsführung innerhalb des Quartiers

- Klare wiederkehrende Gestaltung
- Reduzierung von Konflikten mit Fußverkehr durch Geschwindigkeitspuffer



A.3 Installation eines Netzwerks von Geschwindigkeitspuffern

ARBEITSSTAND



In Bereichen, in denen der Fußverkehr Vorrang hat und in denen das Risiko für Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr als besonders hoch einzustufen ist, dienen gestalterische Elemente und bauliche Materialien dazu, die Geschwindigkeit des Radverkehrs zu reduzieren.

Beispiele:

- Weg an der Rückseite des Finanzamts

Effekte & Mehrwerte:

- Reduzierung von Konflikten mit Fußverkehr

Zuständigkeit & Akteure:

- ...

Nächste Schritte:

- ...

Kongruenz mit Leitbild



Umsetzungsdauer



Aufwand



A.4 Netzanschlüsse herstellen

Für eine attraktive Anbindung an das Fahrradnetz müssen die Anschlüsse aus dem Quartier an das Netz qualifiziert werden. Hierfür sind einerseits neue Querungen zu schaffen und andererseits Lösungen für Bereiche verkehrlicher Überlagerungen herzustellen.

Beispiele:

- Neue Querungen: Obentraustr., Mehringdamm
- Überlagerungen entzerren: Urbane Ecke, Yorckstr.

Effekte & Mehrwerte:

- ...

Zuständigkeit & Akteure:

- ...

Nächste Schritte:

- ...

Kongruenz mit Leitbild

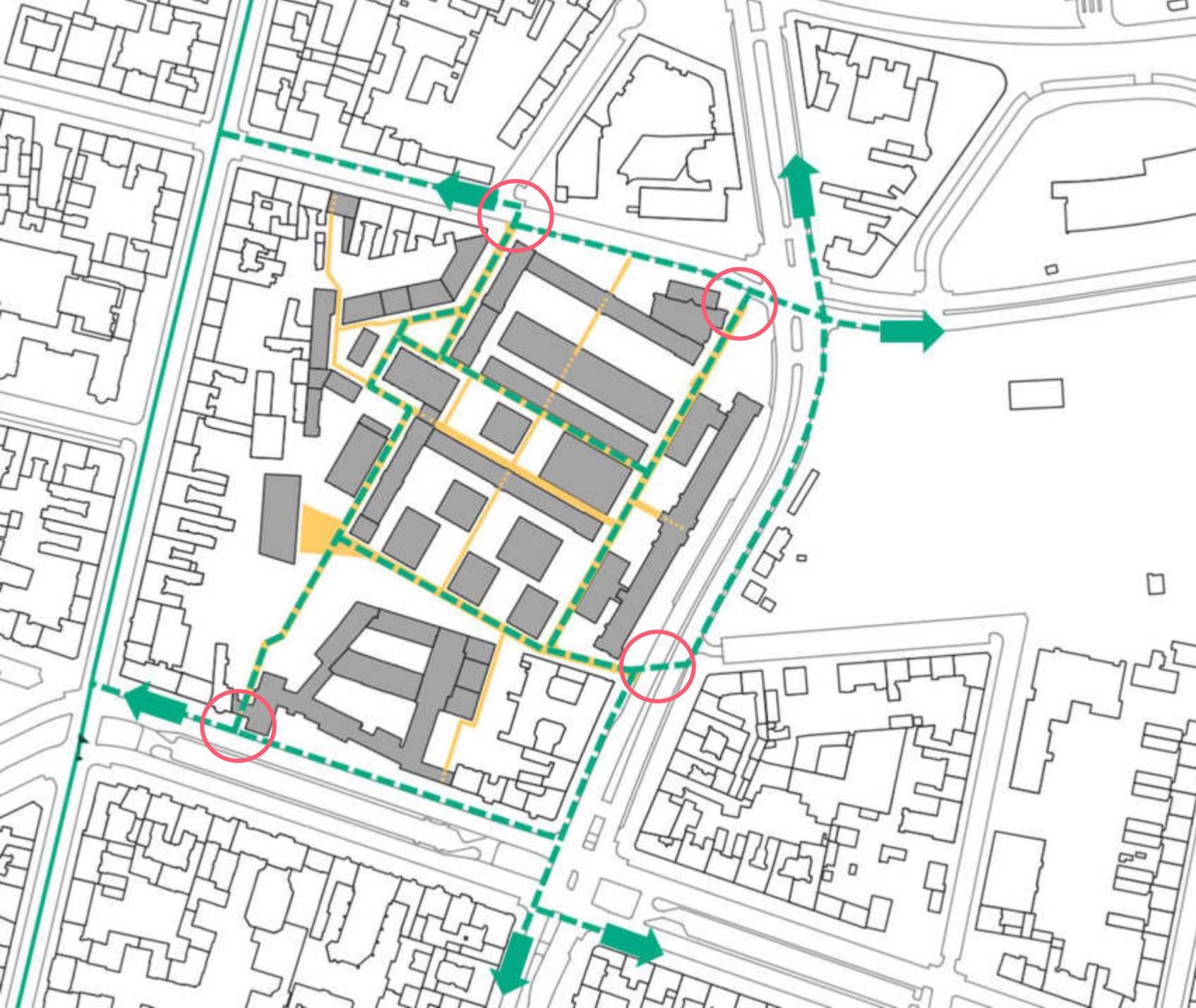


Umsetzungsdauer



Aufwand





A.4 Netzanschlüsse herstellen



A.5 Qualifizierung der Radinfrastruktur im Umfeld

ARBEITSSTAND



Bauliche Ertüchtigung oder Erneuerung der Infrastruktur des Fahrradnetzes, auf Basis der im Berliner Mobilitätsgesetz festgelegten Standards und dem in Erarbeitung befindlichen Radverkehrsplan sowie der aktuell ebenfalls in Überarbeitung befindlichen AV Geh- und Radwege.

Konkretisierung sobald Vorrang- und Ergänzungsnetz vorliegt

Beispiele:

- ...

Effekte & Mehrwerte:

- ...

Zuständigkeit & Akteure:

- ...

Nächste Schritte:

- ...

Kongruenz mit Leitbild			
Umsetzungsdauer			
Aufwand			





ARBEITSSTAND

C

MIV

C.2 Entschärfung des Konfliktpunktes Einfahrt Tiefgarage



Im Dragonerareal sollen fast alle Pkw-Stellplätze in der Tiefgarage untergebracht werden. Ausnahmen bestehen lediglich vereinzelt auf dem Gewerbehof sowie für Menschen mit Behinderung. Aus diesem Grund kommt der Tiefgarage eine hohe Bedeutung zu. Die Frequenz der Ein- und Ausfahrten ist nahe der (Pkw-)Ein- und Ausfahrten auf das Gelände insgesamt. Zudem lässt der Kund*innenverkehr einen gewissen Umschlag erwarten. In den Planungen befindet sich die Ein- und Ausfahrt direkt am Arealeingang sowie dem urbanen Platz. Hier kommen viele Verkehrsträger und viele Menschen zusammen, sodass Konflikte unbedingt verhindert werden müssen.

Beispiele:

- ...

Effekte & Mehrwerte:

- ...

Zuständigkeit & Akteure:

- ...

Nächste Schritte:

- ...

Kongruenz mit Leitbild



Umsetzungsdauer

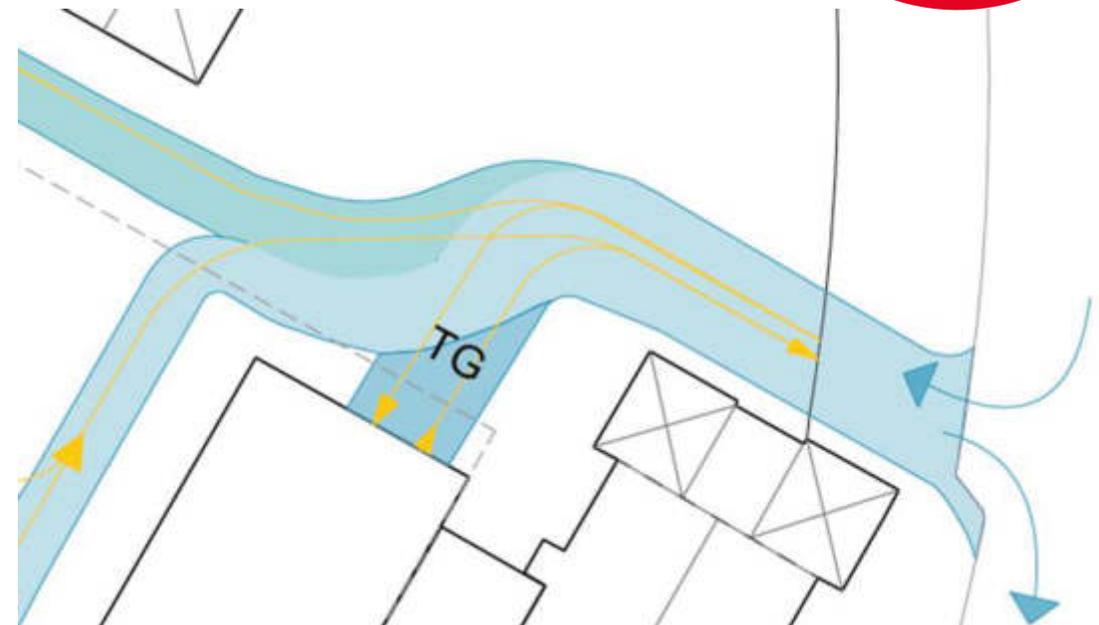


Aufwand



C.2 Entschärfung des Konfliktpunktes Einfahrt Tiefgarage

- Ein- und Ausfahrtsbereich Tiefgarage
- mögliche Entschärfung durch:
 - Verkehrszeichen 206 StVO (STOP) für Ausfahrer aus Tiefgarage
 - Anbringung von Verkehrsspiegel (Wölbspiegel)
 - ...





C.6 Einführung von Parkraumbewirtschaftung

ARBEITSSTAND



Durch Parkraumbewirtschaftung wird das Parken im öffentlichen Raum kostenpflichtig. Hierdurch wird zum einen der Wert des öffentlichen Raums ersichtlich, zum anderen steigt die Hürde zur Nutzung des Autos, wodurch mittelfristig Autoverkehr gesenkt werden kann. Darüber hinaus generiert die Parkraumbewirtschaftung Einnahmen für den Bezirk, die in die Erhaltung oder Erneuerung von Infrastrukturen investiert werden können.

Beispiele:

- Die Yorckstraße ist bereits bewirtschaftet und Teil der ... könnte erweitert oder ergänzt werden.

Effekte & Mehrwerte:

- Reduktion des (Ziel-)Autoverkehrs
- Generierung von Einnahmen

Zuständigkeit & Akteure:

- Bezirk

Nächste Schritte:

- ...

Kongruenz mit Leitbild			
Umsetzungsdauer			
Aufwand			





C.6 Einführung von Parkraumbewirtschaftung

Work in progress

ARBEITSSTAND

- Hoher Parkdruck in angrenzenden Gebieten durch Verlagerung der Nachfrage
- Derzeit endet die Parkraumbewirtschaftung genau südlich des Planungsraums



BETEILIGUNG

BERLIN



Kategorie: Alle ▼



Beteiligung

- **mein.berlin**
 - Hinweise und Anregungen können auf Karte verortet werden
- **Kiezgalerie**
 - Info-Plakat
 - Hinweise und Anregungen können auf Postkarten abgegeben werden



Beteiligung - mein.berlin

- **Bisher 34 Hinweise** (29 Anregungen für künftige Planungen, 4 Hinweise auf negative Aspekte, 1 Hinweis auf positiven Aspekt)
- **Themen:**
 - Parken(5)
 - Fuß (9)
 - Rad (6)
 - Barrierefreiheit (4)
 - Verkehrsberuhigung / Durchgangsverkehr (5)
 - Ampelschaltungen (3)
 - Nutzungskonflikte (1)
 - Sonstiges (1)

Beteiligung - Online-Werkstatt am 18.02.2021, 17-19 Uhr

- **Ziel:**

Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten und den Mobilitätsbedarfen künftiger BewohnerInnen und Gewerbetreibenden

- Hauptbestandteil ist eine Nutzer*innenreise mit je einer Persona in Kleingruppen

Dauer	Arbeitsschritt
00:10	Begrüßung
00:05	Vorstellung Vorhaben (Ziele, grobes Vorgehen, Zeitschiene)
00:05	Vorstellung Beteiligungsformate und Zeitschiene Beteiligung
00:10	Vorstellung ausgewählter Ergebnisse
00:05	Vorstellung Ziele der Werkstatt
00:10	Rückfragen & Hinweise
00:10	Vorstellung Personae und Aufgabenstellung
00:05	ggf. Kurzumfrage <i>Zuteilung der Teilnehmenden zum jeweiligen Breakout room</i>
00:40	Nutzer*innenreise Persona 1, Erkenntnisse zu Mobilitätsverhalten und -bedarf (<i>Breakout room</i>) Nutzer*innenreise Persona 2, Erkenntnisse zu Mobilitätsverhalten und -bedarf (<i>Breakout room</i>) Nutzer*innenreise Persona 3, Erkenntnisse zu Mobilitätsverhalten und -bedarf (<i>Breakout room</i>) Nutzer*innenreise Persona 4, Erkenntnisse zu Mobilitätsverhalten und -bedarf (<i>Breakout room</i>) Nutzer*innenreise Persona 5, Erkenntnisse zu Mobilitätsverhalten und -bedarf (<i>Breakout room</i>)
00:15	Kurzvorstellung der Erkenntnisse durch Moderatoren (je 3 Min)
00:05	Ausblick und Abschied



Anneliese

Alter: 67

Beruf: Rentnerin

Ausbildung: Universität

Einkommen: ca. 30.000 € p.a

Status: Verheiratet

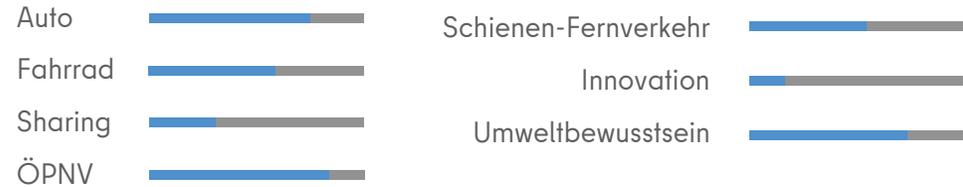
„Früher war ein Auto ein Zeichen der Freiheit und für meinen Beruf notwendig. Mit zunehmendem Alter fühle ich mich allerdings unsicherer als Fahrerin. Ich genieße die Zentralität und die kurzen Wege für meine Versorgung.“

- Traditionell autoaffin, aber zunehmend unsicher
- Positive Einstellung auch zum ÖPNV und Rad
- Steigendes Umweltbewusstsein

Anneliese

Anneliese, 67, und ihr drei Jahre älter Mann haben sich für einen Umzug vom Umland ins Dragonerareal entschieden, da sie sich im Alter kürzere Wege und weniger Abhängigkeit vom Auto wünschen. Falls viel transportiert werden muss, nehmen die beiden zur Zeit noch ihr Auto, wobei sich Anneliese zunehmend unsicherer am Lenkrad fühlt. Mit ihrer Umweltkarte fühlt sie sich mindestens genau so mobil und wesentlich sicherer. Mit dem Umzug nach Kreuzberg haben die beiden sich entschieden, ihr Auto zu verkaufen und freuen sich auf ihr neues Quartier und die Angebote im direkten Umfeld.

Präferenzen & Affinität



Interessen

- Wandern
- Gärtnern
- Freunde treffen

Nutzer*innenverhalten

- Stark habitualisiertes und gelerntes Verhalten
- Nicht sehr technologieoffen
- Fokus auf Nahmobilität und Angebote im Umfeld

NutzerInnenreise

