
PROTOKOLL ABSCHLUSSVERANSTALTUNG KIEZBLOCK KUNGERKIEZ

Beteiligungsrahmen:

Projekt:	Entwicklung eines Verkehrs- und Freiraumkonzepts für den Kungerkiez
Anlass:	3. Öffentlichkeitsveranstaltung
Datum:	20.11.2024, 17:30 – 19:30 Uhr
Ort:	Mensa der Bouché-Schule Kungerkiez, Bouchéstraße 5, 12435 Berlin
Zielgruppe:	Kiezbewohner*innen
Stand:	20.11.2024
Erstellt durch:	fair spaces

Agenda

Wann	Was	Wer	
17:30 –	Begrüßung	Moderation	Hr. Lotze fair spaces
	Vorstellung der Ergebnisse der Grundlagenermittlung	Auftragnehmer*in	Fr. Leber stadtraum
	Vorstellung der Ergebnisse der Beteiligung	Auftragnehmer*in	Hr. Lotze fair spaces
	Konzeptvorstellung	Auftragnehmer*in	Fr. Zieren stadtraum
	Ausblick	Bezirk	BzStRin Dr. Leistner
19:30	Fragenrunde	Auftragnehmer*in	fair spaces, stadtraum

Die Veranstaltung wird von Hr. Lotze (fair spaces) moderiert. Nach den Begrüßungsworten gibt er eine Einführung und stellt das Projekt kurz vor. Im Anschluss präsentiert Fr. Leber (stadtraum) die Ergebnisse der Grundlagenermittlung. Hr. Lotze (fair spaces) stellt daraufhin die Ergebnisse der Beteiligung vor. Danach erläutert Fr. Zieren (stadtraum) das Konzept und die geplanten Maßnahmen. Zum Abschluss gibt BzStRin Dr. Leistner einen Ausblick auf die weiteren Schritte. Im Anschluss folgt eine offene Fragerunde, in der Bewohnerinnen und Bewohner die Möglichkeit haben, Verständnisfragen zu stellen sowie Anmerkungen und Hinweise zu äußern. Diese sind im Folgenden dokumentiert. Weitere Informationen zu den Vorträgen sind der Präsentation der Veranstaltung zu entnehmen.

Rückfragen und Diskussionen

Nr.	Frage / Diskussion /Anmerkungen	Antwort und Anmerkungen
1	Wird der Verkehr und die Lärmbelästigung in der nördlichen Kiefholzstraße zunehmen, wenn der südliche Teil verkehrsberuhigt wird? Was bedeutet die Anpassung des Kopfsteinpflasters? Sind weitere Maßnahmen in der Kiefholzstraße geplant?	Der Zugang für Rad- und Fußverkehr bleibt vollständig gewährleistet. Lediglich die Durchfahrt für den Kfz-Verkehr wird eingeschränkt, die Erreichbarkeit von Gebäuden bleibt erhalten. Der größte Anteil des Durchgangsverkehrs wird auf das Hauptstraßennetz verlagert, der verbleibende Anteil wird sich auf die Kiefholzstraße und die Jordanstraße verteilen. Anpassung des Kopfsteinpflasters: Ziel ist eine leisere und für Radverkehr bessere Oberfläche. Die verkehrsberuhigenden Elemente werden nur in einem Teilbereich zwischen Karl-Kunger-Straße und Kiefholzstraße umgesetzt, da dort keine Busse verkehren.
2	Warum wird kein erhöhter Verkehr durch die Jordanstraße und Lohmühlenstraße erwartet? Gibt es Maßnahmen, um diesen zu verhindern?	Es wird eine Verkehrsberuhigung angestrebt, dies bedeutet weniger Verkehr, ein reines Durchfahren des Kiezes wird unattraktiv. Überwiegend wird eine Nutzung des Hauptstraßennetzes durch die verkehrslenkenden Maßnahmen angeleitet. Als Einbahnstraßen sind die Jordanstraße und die Kiefholzstraße jeweils nur von Verkehr, der in eine Richtung verläuft betroffen.
3	Welche Priorität haben die Diagonalsperren im Verhältnis zur Anpassung des Kopfsteinpflasters? Geht das miteinander einher?	Die Umsetzungsabläufe werden im weiteren bezirklichen Planungsverlauf noch genauer definiert. Ziel ist es, die Maßnahmen als Maßnahmenpakete herauszuarbeiten, indem die korrespondierenden Maßnahmen festgelegt werden. . Siehe auch Frage 11.
4	Wird die Kiefholzstraße zur Einbahnstraße?	Ja, eine Einbahnstraßenregelung ist zwischen Lohmühlenstraße und Bouchéstraße vorgesehen, um den Durchgangsverkehr zu reduzieren.
5	Was passiert mit den Parkplätzen an der Heidelberger Straße? Wird die Durchfahrt Schmollerplatz weiterhin möglich sein?	Bezüglich der Parkplätze in der Heidelberger Straße muss für die vorgeschlagene Fahrradstraße noch genauer geprüft werden, ob die vorhandene Breite die Mindestbreite für Fahrradstraßen abdeckt. Für den Schmollerplatz ist eine durchgehende und sichere Radverkehrsführung vorgeschlagen. Dies muss mit dem bestehenden Freiraumkonzept für den Schmollerplatz abgestimmt werden.

Nr.	Frage / Diskussion /Anmerkungen	Antwort und Anmerkungen
6	Welche Radinfrastruktur ist für die Hauptverkehrsstraßen geplant?	Die konkrete Art der Maßnahmen (z. B. Schutzstreifen, Radfahrstreifen) ist für die Hauptverkehrsstraßen noch nicht konkretisiert.
7	Wie werden die durchgeführten Verkehrserhebungen trotz der gleichzeitigen Baustellen gerechtfertigt?	Es konnte nicht vermieden werden, dass Erhebungen zeitgleich mit Baustelle im Gebiet durchgeführt wurden. Es wurden Vergleichszahlen aus früheren Zählungen durch den Senat bereitgestellt und gesichtet, um dennoch eine nutzbare und belastbare Datengrundlage zu erhalten.
8	Woher kommt der hohe Verkehr in der Harzer Straße, und gibt es Lösungsvorschläge, um diesen zu verringern?	Die starke Nutzung durch den Autoverkehr sowie durch den Radverkehr entsteht insbesondere aufgrund der Funktion der Straße als Teil einer Verbindung nach Neukölln und Kreuzberg über die Lohmühlenbrücke („Flaschenhals-Effekt“). Hier wird vor allem eine Verbesserung der Querbarkeit an Kreuzungspunkten vorgeschlagen.
9	Die Heidelberger Straße sollte als Fahrradstraße bis zur Treptower Straße ausgewiesen werden, da sie Teil des Mauerradwegs ist und eine Anbindung ans Kreuzberger Fahrradnetz wünschenswert wäre. Zudem gibt es Bedenken zur Verkehrssicherheit an der Kreuzung Jordanstraße / Bouchéstraße, Dabei insbesondere für den Schulverkehr.	Der Hinweis zur Weiterführung der Heidelberger Straße ist nicht Teil des Planungsraums, wird aber ergänzend weitergegeben. Die Maßnahmen sehen im Abschnitt der Bouchéstraße eine Umgestaltung unter der Brücke vor und eine Ausweisung als Einbahnstraße. Die Planung der Fahrradstraßen wie in der Bouchéstraße umfasst stets auch die Umgestaltung von Kreuzungen.
10	Welche Maßnahmen werden priorisiert?	Siehe Antwort Frage 3 und 11.
11	Da das Konzept vermutlich hohe Kosten verursacht, erscheint es wichtig, Maßnahmen mit großer Wirkung prioritär umzusetzen. Die Diagonalsperre sollte im ersten Halbjahr 2025 als erste Maßnahme realisiert werden, um Schleichverkehre zu vermeiden und den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Eine Straßenraumeinziehung könnte ebenfalls positive Effekte haben, sollte jedoch nicht vor der Diagonalsperre umgesetzt werden. Kreuzungsumbauten können schrittweise erfolgen, sollten jedoch nicht die gleiche Priorität wie die Diagonalsperre haben.	Die Priorisierung der Maßnahmen wird derzeit abgestimmt. Für die Diagonalsperre wird eine hohe Priorität empfohlen. Es wird geprüft, welche Maßnahmen bei geringem Aufwand eine hohe Wirkung erzielen können, um die Priorisierung entsprechend zu gewichten und das Vorgehen festzulegen.

<p>12 Welche Verkehrsströme werden durch die Eröffnung der A100 erwartet, und wie geht das Konzept darauf ein?</p>	<p>Verkehrsprognosen wurden durch SenMVKU, bzw. die Autobahn GmbH in Auftrag gegeben und beschränken sich auf das unmittelbare Umfeld der Anschlussstelle und geben nur ungenaue Auskunft über das weitere Umfeld. Annahmen, die den Prognosen zugrunde lagen, haben sich seitdem verändert und müssten angepasst werden. Die relevanten verfügbaren Daten sind jedoch in die Bearbeitung eingeflossen. Es bestehen nach aktuellem Kenntnisstand keine Widersprüche zwischen Konzept und erwartetem Verkehr. Eine Verkehrsberuhigung wird in jedem Fall erreicht.</p>
<p>13 Wie wird die Sicherheit an der Kreuzung Jordanstraße / Kieffholzstraße, insbesondere für Kinder, gewährleistet?</p>	<p>Die Kreuzungen werden bei Fahrradstraßen mitgestaltet, z. B. durch Verbesserung der Sichtbarkeit von Verkehrsteilnehmenden durch Einbahnstraßenregelungen, der Vorfahrt für den Radverkehr und sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen.</p>
<p>14 Werden die geplanten Maßnahmen auch den äußeren Betrachtungsraum beeinflussen? Gibt es dort höhere Belastungen?</p>	<p>Es ist keine Mehrbelastung zu erwarten, da der Kiez durch die Maßnahmen nicht komplett abgeriegelt wird. Die Maßnahmen sollen lediglich den Durchgangsverkehr in den Wohnstraßen des inneren Betrachtungsraums verringern.</p>
<p>15 Wird es Evaluationsschleifen geben, um die Wirkung der Maßnahmen zu überprüfen?</p>	<p>Das Evaluationskonzept wird im Ergebnisbericht dargestellt sein.</p>
<p>16 Es wird vorgeschlagen, die Modalfilter nicht nur an der Jordan-/Bouchéstraße, sondern auch an der Unterführung im Norden Richtung Görlitzer Park zu installieren. Viele Kinder nutzen diesen Bereich aufgrund der Bushaltestelle in der Nähe. Dabei fahren sie oft nicht auf dem Radweg am Ufer, sondern auf dem Fußweg, besonders morgens und nachmittags, was zu einer hohen Belegung des Fußwegs führt. Dies kann zu Konflikten zwischen Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und dem motorisierten Verkehr führen. Welche Maßnahmen sind angedacht, um dieses Konfliktpotenzial zwischen MIV und Radverkehr zu verhindern?</p>	<p>An der entsprechenden Stelle der Lohmühlenstraße ist eine Anpassung des Kopfsteinpflasters vorgesehen. Eine Einbahnstraßenregelung ist ebenfalls vorgesehen, ebenso wie die Umgestaltung der Knotenpunkte. Diese Maßnahmen können im Zusammenspiel die Fußwegnutzung durch den Radverkehr lösen, wobei in der Umsetzungsplanung die entsprechenden Maßnahmen aufeinander anzupassen sind, sodass die genannten Probleme verringert werden.</p>
<p>17 Wird es Maßnahmen für die Querung Karl-Kunger-Straße / Elsenstraße geben?</p>	<p>Eine Gehwegvorstreckung wurde kürzlich umgesetzt. Weitere Maßnahmen, wie Mittelseln, sind im Konzept angeregt.</p>
<p>18 Wie soll der Verkehr am Treptower Park/Elsenstraße gesteuert werden?</p>	<p>Diese Straßen sind Teil des übergeordneten Netzes und für höhere Verkehrsaufkommen vorgesehen. Die Zuständigkeit liegt bei SenMVKU.</p>

<p>19 Warum gibt es so wenige Zebrastreifen, und könnten mehr realisiert werden?</p>	<p>Im Rahmen des Konzeptes wird an den identifizierten Stellen die Empfehlung für sichere Querungsmöglichkeiten berücksichtigt. Zebrastreifen sind kostenintensiv (inkl. Beleuchtung). Oft reichen günstigere Alternativen wie Gehwegvorstreckungen.</p>
<p>20 Ist der Wiederaufbau der Wiener Brücke oder anderer größerer Infrastrukturmaßnahmen geplant?</p>	<p>Es sind keine neuen Brückenbauwerke im Konzept vorgeschlagen. Im Radverkehrsnetz der Stadt Berlin ist eine Brücke zwischen Bouchéstraße und Elbestraße dargestellt. Es liegen jedoch keine Angaben oder ein Zeitplan zur Umsetzung vor.</p>
<p>21 Es besteht die Sorge, dass die Lärmbelästigung durch das Kopfsteinpflaster in der nördlichen Kieffholzstraße zunimmt, wenn der gesamte Verkehr aus dem Norden über diesen Abschnitt geführt wird. Eine schnelle Anpassung des Pflasters wird daher als notwendig erachtet.</p>	<p>Der Hinweis wird für den Bericht bzw. das Konzept aufgenommen und die Zusammenhänge werden dargestellt. Ziel ist es, die Maßnahmen als Maßnahmenpakete herauszuarbeiten, indem die korrespondierenden Maßnahmen festgelegt werden (s. Frage 3).</p>
<p>22 Die Elsenstraße ist bereits sehr laut, es gibt viele Autos und viel Schmutz. Es besteht die Sorge, dass diese Belastung noch zunimmt, wenn der Verkehr nicht über die übergeordneten Straßen umgeleitet wird.</p>	<p>Dieser Hinweis wird für den Bericht berücksichtigt.</p>
<p>23 Wird die Plesser Straße/Kieffholzstraße gesperrt?</p>	<p>Ja, eine straßenrechtliche Teileinziehung der Kieffholzstraße zwischen Plesser Straße und Elsenstraße ist im Konzept vorgeschlagen, um dort Durchgangsverkehr zu vermeiden.</p>
<p>24 Mit welchen Akteur*innen wurden Vor- und Nachteile des Kiezblocks diskutiert?</p>	<p>Die beauftragten Ingenieurbüros haben bereits andere Kiezblöcke in verschiedenen Bezirken betreut und konnten Ihre Erfahrungen daraus heranziehen.</p>
<p>25 Wird eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt, um den Parkdruck zu verringern?</p>	<p>Nein, das Konzept kann nur eine Parkraumbewirtschaftung empfehlen. Die Prüfung einer Parkraumbewirtschaftung muss durch eine Machbarkeitsstudie des Bezirkes geschehen. Siehe auch Frage 28.</p>
<p>26 Immer noch viele Fragen und Anmerkungen trotz Abschlussveranstaltung. Wird es eine erneute Beteiligung geben, um offene Fragen zu klären?</p>	<p>Es wird keine weitere Veranstaltung geben. Allerdings werden die Anmerkungen für den Bericht und die abschließenden Arbeiten berücksichtigt. Die Beteiligungs- und Konzeptergebnisse werden online zur Verfügung gestellt, bei konkreten Umsetzungen erfolgt eine erneute Information.</p>
<p>27 Vertragen sich die geplanten Schwellen mit der Fahrradstraße Bouchestraße, oder werden diese entfernt?</p>	<p>Die Schwellen bleiben nach derzeitigem Stand bestehen. Weitere Planungen sind noch nicht konkretisiert.</p>

<p>28 Es wird darauf hingewiesen, dass bereits eine Verdrängung von Parkplätzen stattfindet und im Kiez keine Parkplätze mehr verfügbar sind. Warum wird dies nicht kontrolliert? Warum gibt es kein Anwohnerparken? Warum lässt sich das nicht umsetzen?</p>	<p>Es gab einen Bürgerentscheid, in dem gegen eine Einführung von Parkraumbewirtschaftung im gesamten Bezirk Treptow-Köpenick entschieden wurde (am 24. August 2014). Es werden immer wieder Überlegungen für Parkraumbewirtschaftungsbereiche an den Bezirk herangetragen. Es liegt auch ein Prüfauftrag der BVV zur Einführung der Parkraumbewirtschaftung im Bezirk vor. Überlegungen zur Parkraumbewirtschaftung waren nicht Inhalt dieses Projekts. Mehr Informationen zur Parkraumbewirtschaftung vom Senat: Link zur Senatsverwaltung für Mobilität - Parken in Berlin</p>
<p>29 Spielen finanzielle Aspekte bei der Auswahl der Maßnahmen eine Rolle?</p>	<p>Teilweise. Ein Beispiel: Gehwegvorstreckungen sind im Gegensatz zu Zebrastreifen einfacher umzusetzen und kostengünstiger. Zebrastreifen benötigen komplexe verkehrsrechtliche Begründungen und sind z.B. auf Grund der notwendigen Beleuchtung teurer in der Umsetzung. Je nachdem wie die verkehrlichen Voraussetzungen sind, können Gehwegvorstreckungen die sinnvollere Alternative sein.</p>
<p>30 Wann steigen Sie als Planungsbüro aus dem Prozess aus?</p>	<p>Der Prozess endet im Dezember 2024 und geht dann an den Bezirk über.</p>
<p>31 Es wird eine Evaluation des aufkommenden Verkehrs nach der Öffnung der A100 für notwendig erachtet.</p>	<p>Dies ist wünschenswert. Prognosen für das Verkehrsaufkommen nach der Inbetriebnahme des 16. Bauabschnitts liegen vor. Sie bedürfen jedoch einer Anpassung da sich einige grundlegende Annahmen geändert haben. Eine Evaluation und die Umsetzung evtl. notwendiger ausgleichender Maßnahmen ist vom Bezirk gewünscht und gefordert. Die Zuständigkeit hierfür liegt bei der Senatsverwaltung bzw. der Autobahn GmbH.</p>