

## **Machbarkeitsstudie straßenräumliche Maßnahmen Uhlandstraße – Informationsveranstaltung**

Ort: Aula des Friedrich-Ebert-Gymnasiums, Blissestraße 22

Zeit: 30.11.2022, 18.00-20.00 Uhr

SenUMVK I C  
**Machbarkeitsstudie  
Uhlandstraße  
Straßenräumliche  
Maßnahmen zur  
Lärminderung**

Ergebnisprotokoll zur  
Infoveranstaltung  
30.11.2022

### **Teilnehmende**

- SenUVK I C Herr Kaptain
- BA CW Frau Heda, Herr Schruoffeneger und Herr Herzog
- LK Argus Herr Reimann, Herr Rhode
- Ca. 65 Bürgerinnen und Bürger

### **Ablauf / Inhalt der Veranstaltung**

- Begrüßung und einleitende Worte (Herr Schruoffeneger)
- Vorstellung der Machbarkeitsstudie (Herr Reimann)
- Hinweise zur Machbarkeitsstudie und  
Vorstellung eigener Vorschläge der BI Wilmersdorfer Mitte (Herr Reich)
- Diskussion der Ergebnisse (alle Teilnehmende)

### **Internes Protokoll: Hinweise / Diskussionsbeiträge der Teilneh- menden, Vorschlag zum Umgang mit selbigen**

Nachfolgend sind die in der Veranstaltung von den Teilnehmenden getätigten Hinweise und Diskussionsbeiträge zusammengefasst. Die in der Veranstaltung gegebene Rückmeldung bzw. der weitere Umgang mit dem Hinweis ist anschließend *in kursiver Schrift* angegeben.

#### Generelle Hinweise und Anregungen

- Es wird kritisiert, dass die Handlungsspielräume (einzig) anhand der Überprüfung / Erhaltung einer Kfz-Leistungsfähigkeit definiert wurden.
- Es wird kritisiert, dass die Machbarkeitsstudie zu „verkehrstechnisch“ daherkommt. Vermisst werden stadtplanerische und gestalterische Komponenten sowie eine stärker auf die Zukunft ausgerichtete verkehrliche Vision für den Straßenraum des Untersuchungsabschnittes (Stichwort: Zielstellung des StEP MoVe mit Förderung des Umweltverbundes und Rückgang

SenUMVK I C  
**Machbarkeitsstudie  
Uhlandstraße  
Straßenräumliche  
Maßnahmen zur  
Lärminderung**

Ergebnisprotokoll zur  
Infoveranstaltung  
30.11.2022

der Kfz-Verkehrsmengen). *Eine stadtplanerische und gestalterische Auseinandersetzung geht über den Bearbeitungsauftrag hinaus. Ziel der Machbarkeitsstudie war es, die verkehrlichen Randbedingungen für eine Rücknahme von Fahrstreifen zu beleuchten und (insb.) verkehrliche Handlungsoptionen für die Nutzung der freiwerdenden Potenziale zu erarbeiten. Die Studie basiert auf hierfür vorliegenden verkehrsplanerischen Vorgaben (Vorrangnetze, Verkehrsmengen).*

- Es wird vorgeschlagen, die Straßenraumaufteilung aus der Uhlandstraße nördlich der Berliner Straße (ruhender Kfz-Verkehr – Schutzstreifen für den Radverkehr – Kfz-Fahrstreifen) als kurzfristige Lösung auch für den betrachteten Abschnitt anzuwenden. *LK Argus schaut sich den Vorschlag an und gibt eine Empfehlung, ob er im Untersuchungsabschnitt angewendet werden sollte. Falls der Vorschlag eine Option ist, wird er als Planungsauftrag für weitere Planungsschritte notiert.*
- Es wird gefragt, inwiefern Maßnahmen für eine klimagerechte Stadt, der Einbau von Wärmepumpen sowie generell die Umweltwirkung berücksichtigt wurde. *LK Argus verweist auf die in der Umbaulösung bestehenden Flächen, welche als Potentialflächen für Grün- und Versickerungsstreifen gekennzeichnet sind. Die genaue Ausgestaltung und die Betrachtung der Auswirkungen auf die Umwelt können erst in weiteren Planungsschritten erfolgen. Die Hinweise werden als Planungsauftrag für weitere Planungsschritte notiert.*
- Es wird darauf hingewiesen, dass die dargestellte Beleuchtung auf den Seitenraum und nicht die Fahrbahn ausgerichtet sein soll. *Eine Auseinandersetzung mit der Beleuchtung war kein Gegenstand der Machbarkeitsstudie. Der Hinweis wird als Planungsauftrag für weitere Planungsschritte notiert.*
- Es wird darauf hingewiesen, dass die westlich der Uhlandstraße gelegene Grundstückszufahrt am Knotenpunkt Uhlandstraße / Straße am Schoelerpark die Ausfahrt einer Tiefgarage ist. Hier kann es aufgrund der Radverkehrsführung aus der Straße am Schoelerpark über diese Zufahrt zu Konflikten kommen. *LK Argus prüft die Planung dahingehend und erarbeitet einen alternativen Vorschlag.*
- Es wird eine Verlegung der Bushaltestelle an der Tankstelle (Blissestraße, nördlich der Uhlandstraße) zurück an den alten Standort vor der Kreuzung angeregt (Blissestraße, südlich der Uhlandstraße). *Ein Verlegen ist nicht sinnvoll, da die Buslinie 310 die Haltestelle nur am heutigen Standort (Blissestraße, nördlich der Uhlandstraße) erreichen kann. Zudem bevorzugt die BVG aus betrieblichen Gründen Haltestellenstandorte im Ausfahrbereich von Knotenpunkten.*
- Es wird nach dem weiteren Planungsablauf gefragt. *Der Bezirk erläutert in der Veranstaltung, dass das weitere Verfahren maßgeblich von den zur*

*Verfügung stehenden finanziellen Mitteln abhängig ist. Als nächster Schritt steht die Erstellung von Bauplanungsunterlagen an.*

- Die BI stimmt den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie im Grundsatz zu. Sie entsprechen in ihren Kernaussagen den Forderungen und Wünschen der BI (weniger Flächen für den Kfz-Verkehr, mehr Flächen für den Umweltverbund und den Aufenthalt). Kritik besteht hinsichtlich einzelner Details (insb. Vorrangroute Radverkehr, Zweirichtungsradweg, Knotenpunkt mit der Wilhelmsaue). Die BI wünscht einen Runden Tisch zur Planüberarbeitung / Planfertigstellung.

#### Hinweise und Anregungen zum Fuß- und Radverkehr

- Die zu Grunde liegende Führung des Radvorrangnetzes über die Straße Am Schoelerpark, Uhlandstraße und Blissestraße wird kritisch gesehen und eine Führung südlich des Volksparkes befürwortet. *Der Machbarkeitsuntersuchung liegt die aktuell gültige Fassung des Radverkehrsnetzes Berlin mit v.g. kritisierter Routenführung zugrunde.*
- Durch den in der Machbarkeitsstudie vorgesehenen Zweirichtungsradweg auf der Westseite der Uhlandstraße zwischen der Straße am Schoelerpark und der Blissestraße wird ein hohes Konfliktpotential insbesondere mit dem Fußverkehr gesehen. Die angenommene Wartezeitverkürzung für den Radverkehr wird nicht geteilt. *LK Argus prüft die Planung dahingehend und erarbeitet einen alternativen Vorschlag.*
- Der Radweg im Seitenraum wird kritisch gesehen, da zum Überholen der Gehweg mitgenutzt werden kann und die Sichtbarkeit an den Knotenpunkten eingeschränkt ist. *LK Argus prüft diesen Sachverhalt und benennt mögliche Alternativen.*
- Die Führung des Radverkehrs hinter den Kap-Haltestellen im Zuge der Uhlandstraße wird infolge resultierender Konflikte mit dem Fußverkehr kritisch gesehen. Insbesondere an der Haltestelle U Blissestraße erscheint eine solche Lösung durch die Umsteigebeziehung Bus <> U-Bahn besonders konfliktträchtig. *LK Argus prüft die Planung dahingehend und erarbeitet einen alternativen Vorschlag.*
- Die Belange des Fußverkehrs scheinen in der Untersuchung nicht ausreichend berücksichtigt. Es erfolgt eine zu einseitige Betrachtung der Handlungsmöglichkeiten bzw. der Verbesserung der Bestandssituation zugunsten des Radverkehrs. *LK Argus setzt sich mit dieser Kritik auseinander und prüft die eigenen Vorschläge noch einmal.*

#### Hinweise und Anregungen zum Kfz-Verkehr

- Es wird eine Tempo 30-Regelung ganztags sowie eine Verkehrsüberwachung (Blitzer) angeregt. Dies wären weitere sinnvolle Maßnahmen zur

SenUMVK I C  
**Machbarkeitsstudie  
Uhlandstraße  
Straßenräumliche  
Maßnahmen zur  
Lärminderung**

Ergebnisprotokoll zur  
Infoveranstaltung  
30.11.2022

Lärminderung. *Gegenstand der Machbarkeitsstudie waren straßenräumliche Handlungsmöglichkeiten. Weitere Optionen wurden nicht betrachtet. Tempo 30-Regelungen sind an die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen gekoppelt. Herr Kaptain sieht auf Basis der geltenden Rechtslage im Bereich des Parks keinen Handlungsspielraum für eine weitere Geschwindigkeitsreduzierung (im nördlichen Abschnitt gilt bereits Tempo 30 nachts).*

- Es wird gefragt, ob Verkehrsminderungseffekte angesetzt wurden, welche Verkehrsmengen zugrunde liegen und ob die Planung eine Anpassung der vorhandenen Lichtsignalprogramme beinhaltet. *Es wurden keine Minderungs- oder Verlagerungseffekte (Kfz-Verkehr aus der Uhlandstraße in benachbarte Straßen) an- oder vorausgesetzt. Es wurde die höchste Kfz-Belastung aus Bestandszählungen sowie der Verkehrsprognose 2030 als maßgebend angenommen. Maßgebend für die Betrachtung sind die Kfz-Verkehrsstärken des Bestandes. Die vorhandenen Lichtsignalprogramme bedürfen infolge der vorgeschlagenen Maßnahmen einer Anpassung.*
- Die berechneten Rückstaulängen stimmen nicht mit den bei temporären Verkehrseinschränkungen realisierten Rückstaulängen überein. *LK Argus verweist auf die vorgegebene Methodik zur Berechnung des Rückstaus sowie den stattgefundenen Abgleich mit dem berechneten Rückstau im Bestand.*