

Evaluationsbericht

Xhain beruhigt sich – Planungsgebiet „Ostkreuz-Kiez“

Beteiligungsverfahren zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung
im Ostkreuz-Kiez in Friedrichshain



Auftraggeberin

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin
Straßen- und Grünflächenamt
Fachbereich Öffentlicher Raum
SGA III B 1 - Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligungen
Dienststelle Yorckstr. 4-11, 10965 Berlin
Ansprechpartnerin: Lena Oßwald

Auftragnehmerin

asum GmbH – Angewandte Stadtforschung und Mieterberatung
Thaerstraße 30d, 10249 Berlin
Ansprechpartnerin: Charlotte Weber

Projektbeteiligte

Felix Lackus
Kaspar Metzkow
Martin Rohde
Lisa Selmar
Charlotte Weber

Bearbeitungszeitraum

Sep. 2023 - Jan. 2024

Inhalt

0	Kurze Zusammenfassung.....	4
1	Einleitung.....	6
2	Flächendeckende Verkehrsberuhigung im Ostkreuz-Kiez.....	7
2.1	Hintergrund: Bezirkskonzept zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung	9
2.2	Planungs- und Beteiligungsprozess	10
2.2.1	Ziele und Grenzen der Beteiligung	10
2.2.2	Vorstellung der Beteiligungsformate	10
3	Ergebnisse aus der Beteiligung.....	14
3.1	Allgemeine Hinweise zum Konzept und seinen Maßnahmen.....	15
3.1.1	Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs	16
3.1.2	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	21
3.2	Ergebnisse und Hinweise zu Einzelmaßnahmen	25
3.2.1	Einzelmaßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs	25
3.2.2	Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.....	29
4	Ideenspeicher	31
5	Anhang.....	32

0 Kurze Zusammenfassung

Im Herbst und Winter 2023 waren Bewohner*innen, Gewerbetreibende und Interessierte aus dem Ostkreuz-Kiez (Gebiet zwischen Frankfurter Allee, Warschauer Straße, Revaler Straße und Gürtelstraße) in Friedrichshain eingeladen, sich über das Verkehrsberuhigungskonzept für den Kiez zu informieren. Sie könnten ihr lokales Wissen im Rahmen von unterschiedlichen Beteiligungs- und Informationsformaten einbringen. Grundlage der Beteiligung war das vom Bezirksamt beschlossene Bezirkskonzept zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung für den Ostkreuz-Kiez – das **Ursprungskonzept**. Die in diesem Konzept enthaltenen Maßnahmen wurden im Rahmen der Beteiligung diskutiert. Ergebnis der Beteiligung ist ein geprüftes **Ergebniskonzept**. Dieser Bericht stellt die Beteiligungsergebnisse zum Ursprungskonzept dar. Das Ergebniskonzept wird in Form einer gesonderten Präsentation veröffentlicht.

Beteiligung: analog und digital

An drei Tagen im November haben sich insgesamt ca. 200 Menschen bei einer Realbeteiligung im Kiez eingebracht. Neben zahlreichen persönlichen Gesprächen, die mit Hilfe von Post-It's dokumentiert wurden, haben Teilnehmer*innen zusätzlich rund 100 Fragebögen ausgefüllt.

Im Oktober und November fanden zwei zielgruppenspezifische Kiezspaziergänge mit Kindern sowie Interessensvertretungen von Menschen mit Behinderung, eine Gesprächsrunde mit mobilitätseingeschränkten Menschen sowie rund 80 Kurzgespräche mit Gewerbetreibenden statt.

Auf der Plattform mein.berlin.de gingen im Rahmen einer rund einmonatig geschalteten Online-Beteiligung 624 Beiträge im Modul „Weitere Kommentare und Anregungen“ sowie 742 Bewertungen und 295 Kommentare zum Verkehrsberuhigungskonzept Ostkreuz-Kiez im Modul „Hinweise zu den Maßnahmen des Konzeptes (Karte)“ ein.¹

Hohe Zustimmung zur Verkehrsberuhigung – zahlreiche Anmerkungen zu konkreten Maßnahmen

Im Ergebnis zeigt sich, dass es eine hohe allgemeine Zustimmung zu verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Kiez gibt. Mit im Schnitt über 94 % ist die Bewertung der Maßnahmen im Rahmen der Online-Beteiligung sehr positiv.²

Fußgänger*innen-Zonen, Einbahnstraßen und Modalfilter wurden mit ca. 90 % Zustimmung etwas weniger positiv bewertet. Schulzonen, Querungen und Temporeduktion wurden fast von allen Antwortenden begrüßt.

Gleichzeitig zeigt die Vielzahl der eingebrachten Hinweise, dass das vorgelegte Konzept aus Perspektive der Beteiligten noch Anpassungs- und Ergänzungsbedarf hat. Vereinzelt wird es als nicht weitreichend genug oder lückenhaft bewertet. Teilweise werden negative Auswirkungen von Maßnahmen (Lärm, Wegfall von Stellplätzen, Verlagerungseffekte) sowohl durch den Maßnahmentyp oder auch die konkrete Verortung befürchtet. Einigen fehlte es an Beteiligung und Transparenz, nur wenige lehnten Verkehrsberuhigung grundsätzlich ab. Ein Hauptteil weiterer Kommentare entfiel auf die Nennung zusätzlicher Maßnahmen, teilweise allgemein, überwiegend für konkrete Orte.

¹ <https://mein.berlin.de/projekte/verkehrsberuhigung-ostkreuz-kiez/>

² Mit über 740 Bewertungen und fast 300 Kommentaren ist dies eine belastbare Einschätzung.

Maßnahmen zur Verringerung von Durchgangsverkehr wurden von vielen Teilnehmenden als Möglichkeit, Lebensqualität, Wohnkomfort und Sicherheit zu erhöhen, die Luftqualität zu verbessern, Lärm zu reduzieren und mehr Raum für den Rad- und Fußverkehr und Aufenthaltsqualität zu schaffen, begrüßt. Viele Beteiligte bestätigten dabei, dass Durchgangsverkehr aktuell zu einer hohen Belastung führe. Die größte Kritik bzw. Sorge hinsichtlich der vorgeschlagenen Maßnahmen betraf Verlagerungseffekte des Verkehrs und der damit einhergehenden Benachteiligung.

Mit am häufigsten führte die Sorge vor einem Wegfall von Stellplätzen zur Ablehnung von Durchgangsverkehr-reduzierenden Maßnahmen. Am meisten polarisierte hier die Maßnahme Fußgänger*innen-Zone. Einerseits wurde ihr das größte Potenzial für eine weitreichende Umgestaltung und Umverteilung des öffentlichen Raums zugeschrieben, andererseits bewerteten andere die vollständige Schließung eines Straßenabschnitts mit Wegfall von Stellplätzen als zu drastisch.

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit fanden fast vollständig Zustimmung unter den Beteiligten. Sichere Querungen, Temporeduktion und Schulzonen wurden von den meisten sowohl als allgemeine Maßnahmentypen als auch in ihrer konkreten Verortung im Ostkreuz-Kiez positiv gesehen. Hinweise bezogen sich besonders häufig auf eine Ausweitung dieser Maßnahmen auf weitere Orte. Teilweise wurde eine konkrete (Aus)gestaltung der Maßnahmen und verschiedener Elemente (insb. bei Temporeduktion) diskutiert.

Unabhängig vom Maßnahmentyp problematisierten die Teilnehmenden die **Missachtung vorhandener Verkehrsregeln**. Die Einhaltung der Regeln zur Geschwindigkeitsbegrenzung, Fahrtrichtung oder Vorrang von Fußgänger*innen seien die wichtigste Voraussetzung, damit die Maßnahmen die verfolgten Ziele zur Verringerung des Durchgangsverkehrs und der Erhöhung der Verkehrssicherheit erreichen.

Abbildung 1: Beteiligungsveranstaltung auf der Simon-Dach-Straße | asum GmbH



1 Einleitung

Der Ostkreuz-Kiez ist einer von 15 Planungsräumen des flächendeckenden Konzeptes zur Verkehrsberuhigung, für die in den kommenden Jahren Maßnahmen umgesetzt werden sollen, um die Straßen in Friedrichshain-Kreuzberg sicherer und ruhiger zu machen. Unter dem Motto „Xhain beruhigt sich – entspannte Straßen für alle“ plant das Bezirksamt eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf den Nebenstraßen und die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen im gesamten Bezirk.

Begonnen werden soll mit den Kiezen, in denen der größte Handlungsdruck besteht – beispielsweise, weil die Verkehrs- und Lärmbelastung besonders hoch ist und gleichzeitig Ausgleichsflächen wie Parks, Grün- und Freiflächen fehlen. Einer dieser Räume ist der Ostkreuz-Kiez. Der im Osten von der Gürtelstraße, im Süden von der Revaler Straße, im Westen von der Warschauer Straße und im Norden von der Frankfurter Allee begrenzte Planungsraum ist das erste Gebiet, für das die konkrete Planungs- und Beteiligungsphase begonnen hat.

Nachfolgend werden die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens, das zwischen Oktober 2023 und Dezember 2023 von der asum GmbH im Auftrag des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg durchgeführt wurde, dokumentiert.

Abbildung 2: Maßnahmenkarte Ostkreuz-Kiez | <https://www.xhain-beruhigt.berlin/gebiete/ostkreuz-kiez/>



2 Flächendeckende Verkehrsberuhigung im Ostkreuz-Kiez

Das für den Ostkreuz-Kiez entwickelte Verkehrsberuhigungskonzept folgt zentralen Planungsprinzipien, welche für die Entwicklung von Maßnahmen und die Erarbeitung und Umsetzung der Konzepte auf Ebene der Planungsräume sowie des Bezirks insgesamt gelten:

- Verwendung von definierten Standardmaßnahmen
- Umsetzung begrenzt auf Maßnahmen in bezirklicher Zuständigkeit (Nebenstraßennetz)
- Geringster Eingriff mit der größten Wirkung (möglichst wenig Umgehungsverkehr)
- Prioritär: Einbahnstraßen, ergänzt durch Modalfilter
- Geringer technischer Aufwand, geringe Wartungskosten (Ziel: hohe Zahl an Maßnahmen)
- Möglichst keine Sackgassen oder Wendekreisel erzeugen

Darauf aufbauend setzt sich das Konzept aus 49 Einzelmaßnahmen zusammen (siehe Abbildung 2), die wiederum sechs Maßnahmentypen zugeordnet werden können. Entwickelt bzw. verortet wurden die Maßnahmen auf Grundlage der Schulwegsicherheitsanalyse, des bezirklichen Fußverkehrskonzepts, der allgemeinen bezirklichen Beschlusslage und von Einwohner*innenanträgen sowie von Beschwerdelage und Unfallzahlen im Bezirk.

Jeweils drei Maßnahmentypen – Einbahnstraßen, Fußgänger*innen-Zonen und Modalfilter – zielen auf die Reduzierung des Durchgangsverkehrs ab sowie drei – Schulzonen, sichere Querungen und Temporeduktion – auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs

Einbahnstraßen: Einbahnstraßen dürfen von Kraftfahrzeugen (Kfz) nur in eine Richtung befahren werden. So werden beliebte Abkürzungen durch Wohnstraßen reduziert und Autos wieder in Richtung Hauptstraßen gelenkt. In Friedrichshain-Kreuzberg werden Einbahnstraßen für den Radverkehr meist auch in die Gegenrichtung freigegeben.

Fußgänger*innen-Zone: Hier haben alle Menschen zu Fuß Vorrang. Zu bestimmten Zeiten sind Anlieferungen möglich. Ausnahmegenehmigungen für das Einfahren erhalten nur wenige, z.B. mobilitätseingeschränkte Menschen. In bestimmten Fällen werden statt Fußgänger*innen-Zonen Kfz-freie Straßenabschnitte vorgesehen, in denen auch Platz für Radverkehr eingeplant wird.

Modale Filter: Mehrere Poller ermöglichen, dass nur noch der Radverkehr geradeausfahren kann. Ein klappbarer oder versenkbarer Poller stellt sicher, dass Einsatzfahrzeuge, BSR und andere Berechtigte durchfahren können. Alle anderen motorisierten Fahrzeuge müssen abbiegen und werden zurück in Richtung Hauptstraßen gelenkt.

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Schulzone: Vor dem Schuleingang wird die Straße so umgestaltet, dass die Sicherheit für Schüler*innen erhöht wird. Das Bringen von Kindern zu Fuß und mit dem Fahrrad wird durch mehr Platz vereinfacht. Für alle Verkehrsteilnehmenden ist schnell erkennbar, dass es sich um eine Schule handelt. Dadurch wird die Aufmerksamkeit erhöht.

Sichere Querungen: Gehwegvorstreckungen, Mittelinseln oder Zebrastreifen ermöglichen es Fußgänger*innen, sicher die Straße zu überqueren. Sie sind Grundlage für sicheren Fußverkehr. Durch solche Querungshilfen in Kreuzungsbereichen werden zudem die Sichtbeziehungen verbessert.

Temporeduktion: Asphaltkissen oder Tempeschwellen zwingen Rad- und Autoverkehr zum Abbremsen. Alternativ können auch Fahrbahnverengungen umgesetzt werden, zum Beispiel durch veränderte Parkordnung oder Verbreiterung des Gehwegs. Diese Maßnahmen können dort ergänzt werden, wo in Nebenstraßen oft zu schnell gefahren wird. Dies ist zum Beispiel bei langen und geraden Einbahnstraßen der Fall.

Die genannten Maßnahmen stellen einen standardisierten Maßnahmenbaukasten dar, der für alle Planungsräume Anwendung findet. Dies stellt sicher, dass im gesamten Bezirk wiederkehrende und wiedererkennbare Maßnahmen umgesetzt werden. So soll der Aufwand in der Umsetzung reduziert und eine hohe Effektivität in der Realisierung einerseits und in der Funktionsweise andererseits erreicht werden, da Maßnahmen zueinander passen und keine Zielkonflikte oder Widersprüche durch die Entwicklung immer neuer Maßnahmen entstehen.

2.1 Hintergrund: Bezirkskonzept zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg hat im Juli 2022 die Umsetzung des Konzeptes zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung beschlossen und das Straßen- und Grünflächenamt mit der Erarbeitung eines solchen Konzeptes beauftragt.³

Ausgangspunkt für die Erarbeitung des Konzeptes war:

- die umfangreiche Beschlusslage auf Bezirks- und Kiezebene (Radverkehrsplan, Entsiegelungskonzept, Fußverkehrskonzept, Schulwegsicherung, lokale Verkehrsberuhigungskonzepte z.B. im Wrangelkiez oder auf der Bergmannstraße, Einwohner*innen-Anträge zu Kiezblocks);
- auf Landesebene das Mobilitätsgesetz, der Stadtentwicklungsplan Klima und das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm;
- Vorgaben nach dem Berliner Straßengesetz sowie
- die Vision Zero, also das Ziel, dass niemand im Straßenverkehr zu Tode kommt.

Mit Hilfe eines datenbasierten Vorgehens wurden 15 Planungsräume abgegrenzt und nach Dringlichkeit priorisiert. Der Ostkreuz-Kiez landet in diesem Ranking nach der Urbanstraße und vor dem Gebiet Kreuzberg-Nord auf dem zweiten Platz.

Für jedes Planungsgebiet wurde in mehreren bezirksinternen Workshop-Runden auf Grundlage der entwickelten Planungsprinzipien und des Maßnahmen-Baukastens (siehe Kapitel 2) ein Maßnahmenkonzept erstellt. Im Ergebnis liegt für jedes Planungsgebiet ein Verkehrskonzept vor.

Die Gesamtheit der 15 Verkehrskonzepte ergibt das Bezirkskonzept zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung. So soll einerseits eine kohärente Vorgehensweise gesichert werden, die es ermöglicht, funktionierende Bezüge herzustellen und Zielkonflikte aufzulösen. Andererseits lässt sich das Konzept durch den Gebietsbezug schrittweise realisieren, wodurch es innerhalb des existierenden finanziellen und personellen Rahmens erst umsetzbar wird. Auch bei der Maßnahmenentwicklung stand die Umsetzbarkeit im Vordergrund. Zielstellung war nicht, möglichst umfassende Veränderungen anzustoßen, sondern solche Maßnahmen zu nutzen, die mit möglichst wenig Aufwand möglichst wirkungsvoll sind. Für jedes Planungsgebiet schließt sich ein Planungs- und Beteiligungsprozess an (siehe Kapitel 2.2), in dem die Konzepte gemeinsam mit Fachplaner*innen und lokalen Stakeholder*innen evaluiert und darauf aufbauend finalisiert werden.

Das Konzept ist in Ergänzung zu bestehenden Konzepten wie beispielsweise dem Radverkehrsplan zu verstehen. Es behandelt Themen, für die bereits Regelwerke und Planungen bestehen, bewusst nicht mit, um Doppelstrukturen zu vermeiden, sondern ergänzt diese Konzepte.

Die Umsetzung des Konzeptes wurde im Juni 2023 von der Bezirksverordnetenversammlung beschlossen.⁴ Die Öffentlichkeit wird mit der Internetseite <https://www.xhain-beruhigt.berlin/> über die Planungen informiert. Dort finden sich ebenfalls weiterführende Informationen zu Hintergrund, Zielen und Maßnahmen des Konzeptes.

³ Vgl. Drucksache DS/0299/VI

⁴ Vgl. Drucksache DS/0827/VI

2.2 Planungs- und Beteiligungsprozess

Die Umsetzung des Verkehrsberuhigungskonzeptes für den Ostkreuz-Kiez wird durch einen Planungs- und Beteiligungsprozess vorbereitet.

Es wurde ein Verkehrsplanungsbüro damit beauftragt, die entwickelten Maßnahmen für den Kiez auf ihre Plausibilität hin zu überprüfen und die Planung zu konkretisieren. Parallel dazu wurde die asum GmbH vom Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg beauftragt, über verschiedene Beteiligungsformate (siehe Kapitel 2.2.2) die Bewohner*innen des Ostkreuz-Kiezes über die geplanten Maßnahmen zu informieren sowie das lokale Wissen der Nutzer*innen, ihre Hinweise und Anregungen aufzunehmen. Die Ergebnisse der Beteiligung (siehe Kapitel 3) sind ebenso wie die verkehrsplanerischen Untersuchungen und Verkehrszählungen Grundlage für die Finalisierung des Verkehrsberuhigungskonzeptes für den Ostkreuz-Kiez. Die Veröffentlichung des überarbeiteten Konzepts erfolgt im Juni 2023. Dieses finale Konzept soll im Anschluss umgesetzt werden.

Auch bei diesem Vorgehen handelt es sich um einen standardisierten Prozess, der schrittweise für alle Planungsräume umgesetzt werden soll, um Ergebnisse vergleichbar zu machen. Er wird kontinuierlich evaluiert und bei Bedarf weiterentwickelt.

2.2.1 Ziele und Grenzen der Beteiligung

Ausgangspunkt für die Beteiligung ist der politische Beschluss der Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, der u. a. auch auf Einwohner*innen-Anträge aus den Kiezen zurückgeht. Durch die Aktivierung von lokalem Wissen soll sichergestellt werden, dass Maßnahmen sinnvoll priorisiert und umgesetzt werden und mögliche negative Auswirkungen auf lokale Akteur*innen so gering wie möglich gehalten werden. Oberste Zielstellung ist es, die Lebensqualität für alle Menschen, die im Bezirk wohnen oder arbeiten, zu erhöhen. Es soll gemeinsam erforscht werden, wie die vorgeschlagenen Maßnahmen ausgestaltet und umgesetzt werden können, ob die Verortung von Maßnahmen mit den lebensweltlichen Erfahrungen übereinstimmen und welche Anforderungen an die Nutzung des Straßenraumes hierbei insb. zu berücksichtigen sind (z. B. Lieferverkehre). Ebenso, ob bestimmte Orte oder Problemlagen bisher noch nicht ausreichend bedacht wurden.

Grenzen hat die Beteiligung in Bezug auf neue oder weitreichendere Maßnahmen. Die Umsetzbarkeit von Maßnahmen hat im Rahmen des vorliegenden Verkehrsberuhigungskonzeptes Priorität. Dazu gehört, dass Maßnahmen nur auf Nebenstraßen umgesetzt werden können, da nur diese in der alleinigen Verantwortung des Bezirks stehen. Maßnahmen auf übergeordneten bzw. Hauptstraßen erfordern die Einbindung der Senatsverwaltung. Ebenso werden in dem Konzept zu Gunsten einer schnellen Realisierbarkeit noch keine umfassende Umgestaltung von Straßenräumen oder Fußgänger*innen-Zonen vorgesehen. Auch Maßnahmen, die den Radverkehr betreffen, sind nicht Bestandteil des Konzeptes, da hier bereits umfassende Planwerke wie der Radverkehrsplan bestehen.

Hinweise, die über den Handlungsrahmen des vorliegenden Konzeptes hinausgehen, werden jedoch ebenfalls in Form eines Ideenspeichers (siehe Kapitel 5) aufgenommen, gesichert und – dort wo es sich anbietet – an die entsprechenden Fachbereiche weitergegeben.

2.2.2 Vorstellung der Beteiligungsformate

Realbeteiligung

Kern des Beteiligungsverfahrens war eine Realbeteiligung im öffentlichen Raum. An insgesamt drei Orten und Tagen wurden hierzu Informations- und Diskussionsveranstaltungen auf bzw. in der Nähe zu den zukünftig geplanten Fußgänger*innen-Zonen auf einem gesperrten Straßenabschnitt organisiert, und zwar am:

- 12.11.2023, 12-16 Uhr, Jessnerstraße zwischen Travestraße und Oderstraße: ca. 35 Personen bei der Präsentation, insg. ca. 70 Personen⁵
- 18.11.2023, 12-16 Uhr, Simplonstraße zwischen Helmerdingstraße und Matkowskystraße: ca. 20 Personen bei der Vorstellung, insg. ca. 50 Personen
- 19.11.2023, 12-16 Uhr, Simon-Dach-Straße zwischen Boxhagener Straße und Grünberger Straße.: ca. 40 Personen bei der Präsentation, insg. ca. 80 Personen.

Im Fokus der Veranstaltung stand die Information und Beteiligung der Anwesenden. In einer offenen Diskussion wurden durch Mitarbeitende des Straßen- und Grünflächenamtes anhand einer großen Maßnahmenkarte die Planungen erläutert und Fragen beantwortet. Jeweils vor und nach diesem Format hatten alle Anwesenden die Möglichkeit mit den Beteiligten aus dem Bezirksamt sowie von der asum GmbH als Auftragnehmerin, aber auch untereinander über das Verkehrskonzept ins Gespräch zu kommen und Hinweise zu geben. Bedenken, Zuspruch und Hinweise wurden auf Post-It's gesammelt und auf der Maßnahmenkarte verortet. Parallel konnten sich Interessierte an einem Infostand sowie am Beteiligungsfahrrad des Raums für Beteiligung weitere Materialien zum Konzept einsehen und einen Fragebogen (s.u.) ausfüllen und vor Ort abgeben. Die Teilnehmenden wurden zudem auf die Möglichkeit der Online-Beteiligung hingewiesen. Begleitet wurden die Veranstaltungen durch Rahmenangebote (Spielstraßenmobil und Coffee-Bike), die zu einer Sichtbarkeit der Veranstaltung beitragen, die Aufenthaltsqualität erhöhen und zum längeren Verweilen einladen sollten. Beide Angebote haben sich bewährt und einen wertvollen Beitrag zur Belebung der Veranstaltung geleistet.

Die Einladung zur Veranstaltung erfolgte über Flyer (siehe Anlage 1), die ein bis zwei Wochen vor den Veranstaltungen an nahezu allen Hauseingängen im Gebiet angebracht wurden. Zusätzlich wurden Multiplikator*innen (Initiativen, soziale Einrichtungen, Beauftragte des Bezirksamts) via E-Mail kontaktiert und für eine Weiterleitung der Einladung geworben. Ebenso erfolgte eine Information über den Bezirksnewsletter des Tagesspiegels (vom 02.11.2023), über eine Pressemitteilung des Bezirksamts (Nr. 253/2023 vom 30.10.2023) sowie über die Beteiligungsplattform mein.berlin.de. Die Berliner Morgenpost⁶, die Berliner Woche⁷ und der rbb⁸ griffen das Thema in ihrer Berichterstattung auf.

Der überwiegende Teil der Teilnehmer*innen wohnte angrenzend zu den Veranstaltungen im Planungsgebiet, einige Anwesende betreiben ein Gewerbe im Ostkreuz-Kiez. Mit der Realbeteiligung konnten ca. 200 Personen erreicht werden.

⁵ Durch die Art der Veranstaltung war eine genaue Zählung von Besucher*innen nicht möglich. Teilweise kamen Menschen öfter vorbei, einige blieben nur sehr kurz, andere hielten sich lange bei den Veranstaltungen auf. Zählungen erfolgten während der Vorstellung des Konzepts zwischen 13-14 Uhr. Es ist davon auszugehen, dass über den gesamten Zeitraum mehr Personen vor Ort waren. Dafür wurden Schätzwerte angegeben.

⁶ <https://www.morgenpost.de/bezirke/friedrichshain-kreuzberg/article239928326/Simon-Dach-Strasse-soll-Fussgaengerzone-werden-Das-sagen-Anwohner.html> (Nur mit Abonnement lesbar.)

⁷ https://www.berliner-woche.de/friedrichshain/c-verkehr/heisse-phase-fuer-den-ostkreuz-kiez_a398923

⁸ <https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/av7/video-berlin-fussgaengerzonen-boxi.html>

Abbildung 3: Impression von der Realbeteiligung Jessnerstraße (asum GmbH)



Fragebögen

Um Menschen unterschiedliche Formen der Beteiligung zu ermöglichen – im Gespräch, schriftlich, analog und digital – wurde ein einseitiger Fragebogen entwickelt und auf den Veranstaltungen im Rahmen der Realbeteiligung ausgelegt und mit Anwesenden gemeinsam ausgefüllt. Der Fragebogen enthielt eine allgemeine Frage zur Einschätzung des Gebiets (gefährliche oder unangenehme Situationen/Orte), zu den Maßnahmenkategorien sowie die Möglichkeit Hinweise zu geben, ob Maßnahmen oder Orte bei der Betrachtung fehlen. Am Ende enthielt er einen Block zu demografischen Daten (Alter, Geschlecht, Wohnort bzw. Gebietsbezug). Er sollte vor allem Menschen die Möglichkeit zur Beteiligung geben, die ihre Gedanken eher aufschreiben als diese im Gespräch zu teilen. Es hat sich gezeigt, dass viele der Anwesenden beide Formate in Anspruch nahmen – erstens Anregungen im Gespräch, die auf Post-It`s gesammelt wurden und zweitens das Ausfüllen des Fragebogens. Der Fragebogen ist vor allem hilfreich, um eine Einordnung zu bekommen, wer an den Veranstaltungen teilgenommen und sich beteiligt hat (Demografie). Hierzu gibt die Realbeteiligung an sich ebenso wie die Online-Beteiligung keine Hinweise. Es wurden 105 ausgefüllte Fragebögen abgegeben und in der Auswertung berücksichtigt. Der Fragebogen befindet sich im Anhang (Anlage 2).

Zielgruppenspezifische Spaziergänge

Bestandteil des breiten Beteiligungsansatzes war neben der offenen Einladung zu digitalen und analogen Beteiligungsformaten eine aufsuchende, zielgruppenspezifische Beteiligung. Hierbei standen Kinder und Jugendliche, ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Gewerbetreibende als Zielgruppen im Fokus.

Kinder und Jugendliche

Nach mehrmaliger Ansprache aller Grund- und weiterführenden Schulen sowie von Jugendclubs im Gebiet, konnte ein Rundgang mit einer 5. Klasse der Zille-Grundschule organisiert werden. Nach kurzen Einstiegsfragen zum Schulweg (Dauer, Verkehrsmittel, Herausforderungen/Ärgernisse) besprach das

Beteiligungsteam die Verkehrswende im Allgemeinen mit den Schüler*innen und fragte nach ihren Assoziationen bzw. ihrem Vorwissen. Zudem wurde Stadt- und Verkehrsplanung und die Gestaltung des öffentlichen Raums als Kompromiss vielfältiger Interessen zielgruppengerecht vermittelt. Nach einer Vorstellung der Maßnahmentypen aus dem Konzept zeigte das Beteiligungsteam in einem kurzen Rundgang verschiedene Orte, an denen Maßnahmen geplant sind, darunter Modalfilter, sichere Querungen und eine Fußgänger*innen-Zone. Die Schüler*innen identifizierten gefährliche Kreuzungen auf dem Schulweg und gaben weitere Hinweise zum Verkehr im Gebiet.

Ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen

Am 09.11.2023 hatte das Beteiligungsteam die Möglichkeit einer Osteoporose Sportgruppe das Verkehrsberuhigungskonzept vorzustellen und Anmerkungen dazu aufzunehmen.

Am 21.11.2023 wurde ein Rundgang mit Interessensvertretungen von älteren Menschen sowie Personen mit Sinnesbeeinträchtigungen organisiert, an dem die folgenden Personen teilnahmen:

- die Bezirksbeauftragte für Menschen mit Behinderungen,
- ein Vertreter des Allgemeinen Blinden- und Sehbehindertenverein (ABSV) Berlin,
- ein Vertreter des DRK-Mobilitätsdiensts und
- eine Anwohnende, die auch der BVV angehört.

Das Beteiligungs- und Planungsteam und ein Mitarbeiter des Straßen- und Grünflächenamtes erläuterten die Maßnahmentypen des Konzepts und gingen mit den Teilnehmenden an 4 Orte, um Maßnahmen vorzustellen sowie allgemeine und konkrete Anmerkungen zu erfassen. Insbesondere durch die Teilnahme des ABSV konnten wertvolle Hinweise zur baulichen Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen aufgenommen werden, die es aus Sicht von Menschen mit Seh- und Sinneseinschränkungen zu beachten gilt.

Gewerbetreibende

Die Ansprache der Gewerbetreibenden wurde in den Bereichen vorgenommen, in denen die Fußgänger*innen-Zonen vorgesehen sind. Insgesamt wurden rund 80 Gewerbetreibende erreicht. Die Ansprache zielte darauf ab, die Informationen über das Verkehrskonzept zu verbreiten, zur Realbeteiligung einzuladen, auf die Online-Beteiligung hinzuweisen sowie Informationen zum Lieferverkehr einzuholen.

Online-Beteiligung

Für die Planungsgebiete besteht seit Ende Juni 2023 auf der Plattform mein.berlin.de die Möglichkeit, die Maßnahmen des Konzepts zur Verkehrsberuhigung zu kommentieren.⁹

Zusätzlich wurde im Herbst 2023 für einen Zeitraum von 4 Wochen (30.10.-26.11.2023) eine gezielte digitale Beteiligung für den Ostkreuz-Kiez geschaltet.¹⁰ Alle Interessierten hatten dadurch die Möglichkeit, über einen längeren Zeitraum und zeitlich unabhängig von der Realbeteiligung Hinweise und Vorschläge einzubringen.

Neben dem bereits seit Juni freigeschalteten Beteiligungsmodul, das eine allgemeine Kommentierung der geplanten Maßnahmen ermöglichte, wurden in einem weiteren Modul die konkreten Maßnahmen

⁹ <https://mein.berlin.de/vorhaben/2023-00722/#participation-plans>

¹⁰ <https://mein.berlin.de/projekte/verkehrsberuhigung-ostkreuz-kiez/>

im Ostkreuz-Kiez auf einer Karte eingetragen und kurz erklärt. So konnten Teilnehmende die Maßnahmen gezielt kommentieren sowie als positiv und negativ bewerten. Einige nutzten die Kommentarfunktion auch, um Maßnahmen an weiteren Orten im Planungsgebiet anzuregen.

Über die offene Kommentarfunktion gingen 624 Beiträge ein, die das Verkehrsberuhigungskonzept allgemein kommentierten und diskutierten sowie weitere Maßnahmen und Orte vorschlugen.

Weiterhin wurden auf der Maßnahmenkarte 742 Bewertungen vorgenommen und 295 Kommentare abgegeben.

Die Bewerbung der digitalen Beteiligung erfolgte mit der Ankündigung der Realbeteiligung über Flyer, einen Mailversand an Multiplikator*innen, eine Pressemitteilung des Bezirksamts sowie über einen Beitrag im Tagesspiegel-Newsletter. Auch die bereits genannten Presseberichte erwähnten die Online-Beteiligung.

Abbildung 4: Offene Diskussion auf der Jessnerstraße (asum GmbH)



3 Ergebnisse aus der Beteiligung

Grundlage der Beteiligung war das vom Bezirksamt beschlossene Bezirkskonzept zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung für den Ostkreuz-Kiez – das **Ursprungskonzept**. Die in diesem Konzept enthaltenen Maßnahmen wurden im Rahmen der Beteiligung diskutiert. Ergebnis der Beteiligung ist ein geprüftes **Ergebniskonzept**. Dieser Bericht stellt die Beteiligungsergebnisse zum Ursprungskonzept dar. **Das Ergebniskonzept wird in Form einer gesonderten Präsentation veröffentlicht.**

Nachfolgend werden die Ergebnisse aus allen Beteiligungsformaten zusammenfassend dokumentiert. In einem ersten Schritt werden allgemeine Hinweise zu den sechs Maßnahmenkategorien zusammengestellt und nach Potenzialen, Herausforderungen und weiterführenden Hinweisen kategorisiert (siehe Kapitel 3.1). In einem zweiten Schritt werden die Ergebnisse zu den konkreten Maßnahmen im Ostkreuz-Kiez und ebenfalls danach kategorisiert, ob es sich um Potenziale, meist in Form erhoffter Effekte oder weiterführende Hinweise handelt (siehe Kapitel 3.2). Abschließend

werden die Anregungen, die über die Handlungsoptionen des vorliegenden Konzeptes hinausgehen, in Form eines Themenspeichers dargestellt (siehe Kapitel 4).

Die Auswertung erfolgt überwiegend qualitativ. Bei Gesprächen mit Teilnehmer*innen der Realbeteiligung zeigte sich, dass häufig mehrere der angebotenen Formate genutzt wurden, um Hinweise einzubringen. Eine quantitative Bewertung der eingegangenen Hinweise über die Gesamtbeteiligung hinweg ist daher nicht möglich. Dennoch können die Ergebnisse eines Formats auch quantitativ ausgewertet werden. Hierfür bietet sich insb. die Online-Beteiligung an, da hier die meisten Hinweise eingingen. Diese wird daher für eine quantitative Unterfütterung der Beteiligungsergebnisse genutzt.

3.1 Allgemeine Hinweise zum Konzept und seinen Maßnahmen

Grundsätzlich zeigt sich über alle Beteiligungsformate hinweg, dass unter den Bewohner*innen im Ostkreuz-Kiez eine hohe Zustimmung zu verkehrsberuhigenden Maßnahmen besteht. Dies belegt eine Vielzahl von positiven Kommentaren und Bewertungen von Maßnahmen sowie die hohe Zahl an zusätzlich eingebrachten Maßnahmenvorschlägen.

Hohe Zustimmung zu Verkehrsberuhigung

Gleichzeitig zeigt die Vielzahl der digitalen Kommentierungen ebenso wie die angeregten Diskussionen während der Realbeteiligung, dass das vorgelegte Konzept aus Perspektive der Beteiligten noch Anpassungs- und insbesondere Ergänzungsbedarf hat. Teilweise wird es als nicht weitreichend genug, als zu wenig ganzheitlich gedacht oder lückenhaft bewertet. Teilweise werden negative Auswirkungen von Maßnahmen – sowohl durch den Maßnahmentyp oder auch die konkrete Verortung – befürchtet. Einige bemängelten eine nicht ausreichende Beteiligung und Transparenz. Dabei ging es vor allem um den Zeitpunkt der Beteiligung im Prozess und die Bekanntmachung der Beteiligungsmöglichkeiten. Einige Beteiligte wünschten sich eine Information per Postwurfsendung an alle Haushalte, vereinzelt mit dem Wunsch verbunden, anschließend über die Umsetzung abstimmen zu können.

Diskussions- und Anpassungsbedarf

Mehr Information & Mitbestimmung

Allgemeine Rückmeldung zum Konzept aus der Online-Beteiligung

Das Modul „Weitere Kommentare und Anregungen“ enthält 624 Beiträge, wobei 156 Hauptkommentare erfasst wurden, auf die wiederum teilweise mehrere Antworten entfielen. Der Großteil der abgegebenen Hauptkommentare entfällt hierbei auf die Nennung weiterer Maßnahmen, teilweise allgemein, überwiegend

Zusätzlich Maßnahmen gewünscht

für konkrete Orte (68 Threads¹¹). Letztere sind unter 3.2. berücksichtigt, ebenso wie Anregungen zu bestehenden Maßnahmen (12 Threads). Weiterführende Kommentare bezogen sich überwiegend auf Aspekte, die nicht direkt Bestandteil des Verkehrskonzeptes sind, darunter Anregungen einer Umgestaltung und Begrünung öffentlicher Räume, Plätze und von Parkbuchten (25 Threads) sowie einer Erweiterung bzw. Verbesserung der Fahrradinfrastruktur und von Bodenbelägen (19 Threads) (siehe hierzu Kapitel 4).

Überwiegend negative Kommentare adressierten insb. eine fehlende Transparenz und Information über das Konzept (10 Threads), eine allgemeine Ablehnung verkehrsberuhigender Maßnahmen (3 Threads) oder bestimmter Maßnahmentypen (Modalfilter, Einbahnstraßen) sowie die Befürchtung negativer Auswirkungen, darunter ein Anstieg von Lärm u.a. durch eine Ausweitung der Außengastronomie (3 Threads) oder einen Hinweis, dass keine Anwohner*innen-Parkplätze wegfallen sollten bzw. das im Gegenteil weitere gebraucht würden (13 Threads).

Parkplätze für Anwohner*innen

Hinweise zu den Maßnahmen des Konzepts (mit Karte)

Auf der konkreten Maßnahmenkarte für den Ostkreuz-Kiez wurden 742 Bewertungen abgegeben, davon waren 695 (94 %) positiv. Auf die 49 gelisteten Maßnahmen entfallen durchschnittlich je 15 Bewertungen. Alle Maßnahmen erfuhren mindestens eine positive Bewertung. Mit 24 Maßnahmen erfuhr etwa die Hälfte gar keine negative Bewertung

Es wurden 295 Kommentare abgegeben, was im Schnitt sechs Kommentaren pro Maßnahme entspricht. Acht Maßnahmen wurden nicht kommentiert, was etwa 16 % entspricht. Einzelne Maßnahmen erreichten bis zu 36 positive und 4 negative Bewertungen und bis zu 27 Kommentare.

Mit im Schnitt über 94 % ist die Bewertung der Maßnahmen sehr positiv. Mit über 740 Bewertungen und fast 300 Kommentaren ist dies eine belastbare Einschätzung.

Fußgänger*innen-Zonen, Einbahnstraßen und Modalfilter wurden mit ca. 90 % Zustimmung etwas weniger positiv bewertet. Schulzonen, Querungen und Temporeduktion wurden fast von allen Antworteten begrüßt.

Fußgänger*innen-Zonen und Temporeduktion wurden überproportional häufig bewertet oder kommentiert.

3.1.1 Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs

Maßnahmen zur Verringerung von Durchgangsverkehr wurden von vielen Teilnehmenden als Möglichkeit, Lebensqualität, Wohnkomfort und Sicherheit zu erhöhen, die Luftqualität zu verbessern, Lärm zu reduzieren und mehr Raum für den Rad- und Fußverkehr und Aufenthaltsqualität zu schaffen, begrüßt.

Viele Beteiligte bestätigten eine hohe Belastung auf Grund des Durchgangsverkehrs, der von den Hauptstraßen kommend zur Vermeidung von Ampeln und staubelasteten Hauptstraßen durch die

¹¹ Thread meint hier den Hauptbeitrag inkl. der gegebenenfalls dazugehörigen Unterkomentierungen, wobei in einem Hauptbeitrag auch mehrere Themen adressiert werden können.

Wohnkieze führe. Gerade für die Süd-Nord-Verbindung, von der Modersohnbrücke Richtung Frankfurter Allee, würden viele Autofahrer*innen die Nebenstraßen anstelle der Boxhagener oder der Wühlischstraße nutzen. Dies wurde an allen drei Befragungsorten angemerkt, besonders häufig wurde das Thema Durchgangsverkehr aber bei der Beteiligungsveranstaltung auf der Jessnerstraße (Gebiet rund um den Traveplatz herum) thematisiert.

Im Vergleich zu den Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, sahen die Beteiligten die Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs etwas häufiger kritisch. Die größte Kritik bzw. Sorge hinsichtlich der vorgeschlagenen Maßnahmen betraf Verlagerungseffekte des Verkehrs. So fürchteten einige Befragte, dass die Maßnahmen zu einer Erhöhung der Belastung an anderer Stelle führen würde, beispielsweise, in dem Modale Filter den Durchgangsverkehr von einer auf eine andere Nebenstraße umlenken (insb. rund um den Traveplatz) oder durch die neue Verkehrsführung Wende- und Suchverkehre auslöse.¹² Auch die Rückführung des Durchgangsverkehrs auf die Hauptstraßen wurde kritisch im Rahmen der Beteiligung diskutiert. Dies würde eine zusätzliche Benachteiligung der dortigen Anwohner*innen bedeuten – zumal die Hauptstraßen (insb. Frankfurter Allee, Warschauer Straße, Boxhagener Straße, und Wühlischstraße) bereits jetzt stark belastet seien und durch die Gleichzeitigkeit verschiedener Verkehrsarten (Auto, Tram, Rad) ein hohes Konflikt-, Unfall- und Staurisiko bestehe.

Es wurde auch geäußert, dass weniger die aktuelle Verkehrsführung problematisch sei, sondern vielmehr die Missachtung vorhandener Regeln, deren Einhaltung kaum kontrolliert würden. Viele Beteiligte wünschten sich stärkere Kontrollen und machten dies zu einer Voraussetzung, damit die vorgeschlagenen verkehrsberuhigenden Maßnahmen auch funktionieren könnten. Es wurde darauf hingewiesen, dass jede Änderung der Verkehrsführung an Navigationsdienste übermittelt werden sollte.

Ein Faktor, der neben den befürchteten Verlagerungseffekten am häufigsten zu einer Ablehnung der Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs führte, war die Sorge vor einem Wegfall von Stellplätzen. Dies würde insb. Anwohner*innen und Menschen negativ betreffen, die auf das Auto angewiesen seien und sei kontraproduktiv, weil es eine Zunahme von Suchverkehren zur Folge hätte. Gleichzeitig äußerte eine Reihe von Beteiligten, dass sie explizit den Wegfall einer hohen Zahl von Stellplätzen begrüßen würden. Dies ging mit einer allgemeinen Befürwortung einher, den öffentlichen Raum weniger am motorisierten Verkehr zu orientieren und darüber erstens eine stärkere Flächengerechtigkeit zu erlangen und zweitens Anreize zu schaffen, damit mehr Menschen auf nicht motorisierte Fortbewegungsarten umsteigen.

Die größten Herausforderungen für Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen in Bezug auf Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs bestehen in der fehlenden visuellen oder taktilen Wahrnehmbarkeit sowie einer verringerten Sicherheit in Bereichen mit Mischverkehren.

Modalfilter

In der Online-Beteiligung (an der Maßnahmenkarte) machen **Modalfilter** 14 % der dargestellten Maßnahmen aus. Sie sind die drittseltenste Maßnahme. Auf sie fallen 17 % der Bewertungen und 16 %

¹² Erfahrungen mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen an anderer Stelle, unter anderem im nördlich der Frankfurter Allee liegenden Samariterkiez zeigen, dass diese nach einer ersten Phase der Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Regel zu einer langfristigen Reduzierung des Verkehrs führen.

der Kommentare, was etwas überproportional ist. 89 % der Kommentare sind positiv, was unter der durchschnittlichen Zustimmung von 94 % liegt. Damit erfahren sie zwar noch hohen Zuspruch, werden jedoch im Vergleich zu anderen Maßnahmen etwas seltener positiv bewertet. Dies zeigen auch die Diskussionen während der Beteiligungsveranstaltungen, auf denen Modalfilter einerseits von vielen Anwesenden begrüßt wurden und andererseits einer der häufigeren Gegenstände von Kritik waren.

Potenziale/erhoffte Effekte

Modalfilter, insb. entlang der Scharnweberstraße, wurden von vielen Teilnehmenden positiv bewertet, da die Belastung durch den Durchgangsverkehr hier und in den umliegenden Straßen als hoch angesehen wurde – auch durch den Schul-Bringverkehr im Abschnitt zwischen Jung- und Finowstraße. Über alle Beteiligungsformate hinweg und für insgesamt 14 Orte im Kiez wurde der Wunsch nach zusätzlichen Modalfiltern geäußert, um den Abkürzungs- und Durchgangsverkehr – insb. auch durch Taxi- und Überfahrzeuge – zu verringern und darüber weniger Lärm und mehr Sicherheit zu erzeugen.

Die durch Modalfilter entstehenden Sackgassen könnten als Orte der nachbarschaftlichen Begegnung gestaltet werden, indem diese z. B. mit Sitzmöbeln, Bepflanzungen und Spielorten aufgewertet würden.

Herausforderungen/Hinweise

Die Erfahrungen mit vorhandenen Modalfiltern aus dem Nordkiez führte bei Beteiligten zu der Einschätzung, dass diese zwar für Anwohnende angenehm seien, aber zu zusätzlichem Such- und Ausweichverkehr führen und damit ihr Ziel der Reduzierung des Verkehrs verfehlen. Auch bestehende Konflikte zwischen Rad- und Autofahrenden würden durch diese verstärkt. Es wurde die Sorge geäußert, dass Modalfilter bspw. Einsatz-, BSR- oder Lieferfahrzeuge behindern könnten.

Der ABSV erläuterte, dass Modalfilter für sehbeeinträchtigte und blinde Menschen nicht unbedingt taktil erfahrbar sind, teilweise rutscht der Blindenstock dazwischen und sie sind nicht rechtzeitig als Hindernis wahrnehmbar. Dies kann zu gefährlichen Situationen führen. Modalfilter sollten taktil und kontrastreich gekennzeichnet sein, z. B. durch Bodenummantelung oder Mosaikpflaster. Modalfilter sollten außerdem nicht im Querungsbereich an Kreuzungen stehen, sonst führe dies zu Behinderungen von mobilitätseingeschränkten Personen.

Teilweise werden Modalfilter aus ästhetischen Gründen als störend empfunden.

Es wurde vorgeschlagen, statt Modalfilter stärker sichere Querungen, Einbahnstraßen und Tempokissen einzurichten.

Einbahnstraße

In der Online-Beteiligung (an der Maßnahmenkarte) machen **Einbahnstraßen** 18 % der dargestellten Maßnahmen aus. Sie sind die dritthäufigste Maßnahme. Auf sie fallen 15 % der Bewertungen und 17 % der Kommentare, was in etwa proportional ist. 91 % der Kommentare sind positiv, was unter der durchschnittlichen Zustimmung von 94 % liegt. Damit erfahren sie zwar noch hohen Zuspruch, werden jedoch im Vergleich zu anderen Maßnahmen etwas seltener positiv bewertet.

Potenziale/erhoffte Effekte

Die Einrichtung von Einbahnstraßen hat während der Beteiligung viel Zustimmung erfahren und es wurden sich 16 zusätzliche Einbahnstraßen(abschnitte) gewünscht. Gerade dort, wo Straßen aktuell

bereits eng sind, wurde die Einrichtung von Einbahnstraßen begrüßt. Anstatt die Fahrt in beide Richtungen zu ermöglichen (die auf Grund der Straßenbreite ohnehin nicht praktisch umsetzbar sei), würde so eine Entspannung des Verkehrs sowie zusätzlicher Platz z. B. für Stellplätze entstehen.

Herausforderungen/Hinweise

Ebenso wie bei Modalfiltern befürchtet ein Teil der Befragten auch durch die Einrichtung von Einbahnstraßen eine Verlagerung sowie möglicherweise eine Zunahme des Verkehrs auf Grund der ungewohnten bzw. erschwerten Verkehrsführung. Um dies zu vermeiden wurde vorgeschlagen, die Richtung von Einbahnstraßen nach US-Amerikanischem Vorbild immer abwechselnd einzurichten.

Einbahnstraßen, die in beide Richtungen für den Fahrradverkehr freigegeben sind, können für Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen eine Herausforderung darstellen. Fahrradverkehr ist kaum hörbar und die Verkehrsteilnehmenden müssen sich v. a. über Sichtkontakt verständigen. Blinde, sehbehinderte und gehörlose Menschen sind hier benachteiligt, da sie nur eingeschränkt mit anderen Verkehrsteilnehmenden kommunizieren können und umgekehrt. Von anderen Verkehrsteilnehmenden werden sie gar nicht oder erst spät als Personen mit Sinnesbeeinträchtigung wahrgenommen.

Fußgänger*innen-Zonen

In der Online-Beteiligung (an der Maßnahmenkarte) machen **Fußgänger*innen-Zonen** 20 % der dargestellten Maßnahmen aus. Sie sind die zweithäufigste Maßnahme. Auf sie fallen aber 30 % der Bewertungen und 40 % der Kommentare, sie werden besonders viel besprochen. 90 % der Kommentare sind positiv, was unter der durchschnittlichen Zustimmung von 94 % liegt. Damit erfahren sie zwar noch hohen Zuspruch, werden jedoch im Vergleich zu anderen Maßnahmen etwas seltener positiv bewertet.

Fußgänger*innen-Zonen waren eine der Maßnahmen, die am meisten polarisierte. Einerseits bieten sie aus Sicht von Beteiligten das größte Potenzial, da sie neben der Verkehrsberuhigung auch Möglichkeiten für die (Um)gestaltung des öffentlichen Raumes bieten. Andererseits wirken sie für andere Beteiligte als drastischste Maßnahme, da sie zu einer vollständigen Schließung eines Straßenabschnitts mit einem einhergehenden Wegfall von Stellplätzen führen.

Potenziale/erhoffte Effekte

Als größtes Potenzial von Fußgänger*innen-Zonen wird gesehen, dass sie zusätzlich Platz für Begegnung, freie Bewegung von Kindern, Steigerung von Lebens- und Wohnqualität, weniger Umweltbelastungen und mehr Sicherheit schaffen. Vor diesem Hintergrund wünschten sich viele Beteiligte die Erweiterung der geplanten bzw. die Einrichtung von 7 weiteren Fußgänger*innen-Zonen. Dabei sollten die entstehenden Räume attraktiv gestaltet werden, z. B. über Parklets¹³, Sitzgelegenheiten mit Tischen, Spielflächen oder Hochbeete. Daher wurde auch eine Fußgänger*innen-Zone auf einem längeren Straßenabschnitt befürwortet. Im Besonderen der Wegfall von Parkplätzen kann mehr Platz für Begegnung schaffen und Bodenentsiegelung ermöglichen.

¹³ Parklets waren nicht konkreter Bestandteil der Befragung. In den Gesprächen zeigt sich aber, dass diese sehr ambivalent von den Beteiligten wahrgenommen und bewertet werden. Manche wünschten sich zusätzliche Parklets, für andere stellen die existierenden Parklets – z.B. in der Simplonstraße – Störorte da, die zu unerwünschten Verhalten und Vandalismus führen würden.

Fußgänger*innen-Zonen würden durch die mit den Märkten verbundenen Straßensperrungen rund um den Boxhagener Platz bereits erprobt. Die Erfahrungen zeigten, dass hierdurch positive Effekte für die Gastronomie und den öffentlichen Raum entstünden. Teilweise wird die Einrichtung zusätzlicher Außengastronomie in Fußgänger*innen-Zonen begrüßt.

Herausforderungen/Hinweise

Die beiden Hauptkritikpunkte an Fußgänger*innen-Zonen sind ein Stellplatzwegfall sowie Lärm. Es besteht die starke Befürchtung, dass die Einrichtung von Fußgänger*innen-Zonen zu zusätzlichem Lärm und erhöhtem Müllaufkommen führen würden, da Außengastronomie begünstigt und zusätzliche Tourist*innen angezogen werden könnten. Dies wird insb. rund um den Boxhagener Platz kritisch gesehen und häufig angesprochen, da die Belastung hier bereits sehr hoch ist.

Der Wegfall von Stellplätzen wird vielfach kritisiert. Insbesondere Gewerbetreibende sehen hierin eine direkte Gefährdung ihres Geschäfts und lehnten Fußgänger*innen-Zonen und allgemeine verkehrsberuhigende Maßnahmen häufiger ab. Während einige Gewerbetreibende und Gastronom*innen sich sehr deutlich gegen die Maßnahmen der Verkehrsberuhigung aussprachen, gab es andere, die die Maßnahmen befürworteten oder zumindest nicht explizit negative Effekte fürchteten. Einfluss hatte hier vor allem die Art des Gewerbes (Bedarfe Lieferverkehr, Art der Ware – insb. Größe und Gewicht, Zielgruppe), teilweise auch die Grundeinstellung der Befragten zum Thema Verkehrsberuhigung. Insgesamt wünschten sich Gewerbetreibende eine frühzeitige und explizite Einbeziehung in Planungen zur Verkehrsberuhigung, da dies existentielle Auswirkungen für sie haben würde. Wichtig sei, dass die Erreichbarkeit des Gewerbes sowie seine Anlieferung gesichert sei.

Allgemein gaben einige Beteiligte zu bedenken, dass der Wegfall von Stellplätzen in den Fußgänger*innen-Zonen zu Akzeptanzproblemen führen könnte. Es sollten Parkflächen für Anwohnende und Gewerbetreibende sowie Lieferzonen und -zeiten eingerichtet werden.

Ergebnis der Beteiligung der Interessensvertretungen war die Empfehlung, Fußgänger*innen-Zonen auch für den Radverkehr zu sperren, da es im Besonderen in Bereichen mit Mischverkehr zu Problemen für Menschen mit Sinneseinschränkung kommt. Radverkehr ist für Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen kaum hörbar und neue Fahrräder sind oft schneller, schwerer und damit gefährlicher. Fahrräder sollten nur dort fahren, wo mit Ihnen gerechnet werden kann, d.h. nicht auf dem Gehweg oder in einer Fußgänger*innen-Zone. In Mischverkehrsflächen müssen sich die Verkehrsteilnehmenden v. a. über Sichtkontakt verständigen. Blinde, sehbehinderte und gehörlose Menschen sind hier benachteiligt, da sie nur eingeschränkt mit anderen Verkehrsteilnehmenden kommunizieren können und umgekehrt. Zudem werden sie von anderen Verkehrsteilnehmenden kaum als Personen mit Sinnesbeeinträchtigung wahrgenommen. Für Menschen mit Behinderungen sollten Verkehre räumlich, baulich und taktil und visuell wahrnehmbar voneinander getrennt werden, das führt zu mehr Sicherheit auch für andere Verkehrsteilnehmende (Ältere, Kinder).

Bei der Umsetzung von Fußgänger*innen-Zonen sollte darauf geachtet werden, dass die vorhandenen Nutzungen (insb. Arztpraxen und Schulen) auch während der Zeit der Einrichtung z. B. für Fahrdienste für Menschen mit Behinderungen erreichbar bleiben. Es müsse vorher gezielt geprüft werden, ob Einrichtungen in der Nähe der Fußgänger*innen-Zonen sind, die von Fahrdiensten angefahren werden.

3.1.2 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit fanden fast vollständig Zustimmung unter den Beteiligten. Sichere Querungen, Temporeduktion und Schulzonen wurden von den meisten sowohl als allgemeine Maßnahmentypen als auch in ihrer konkreten Verortung im Ostkreuz-Kiez positiv gesehen. Von den Maßnahmen wird neben einer erhöhten Sicherheit (auf Schulwegen) eine Lärm-, Abgas- und Stressreduzierung sowie ein Platzgewinn für Fußgänger*innen erwartet, was eine höhere Lebensqualität bewirke. Hinweise bezogen sich besonders häufig auf eine Ausweitung dieser Maßnahmen auf weitere Orte. Teilweise wurde eine konkrete (Aus)gestaltung der Maßnahmen und die Nützlichkeit verschiedener Elemente (insb. bei Temporeduktion) diskutiert.

Auch bei der Diskussion der Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde die Missachtung vorhandener Verkehrsregeln zur Geschwindigkeitsbegrenzung und dem Vorrang für Fußgänger*innen problematisiert. Die Regeln sollten durch verstärkte Kontrollen oder elektronische Geschwindigkeitsanzeigen durchgesetzt werden, um das Ziel einer höheren Verkehrssicherheit zu erreichen.

Sichere Querung

In der Online-Beteiligung (an der Maßnahmenkarte) machen **Querungen** 39 % der erfassten Maßnahmen aus. Sie sind die häufigste Maßnahme. Auf sie fallen 28 % der Bewertungen und 16 % der Kommentare. Sie werden im Schnitt weniger besprochen, sind aber auch besonders häufig vertreten. 99 % der Kommentare sind positiv, was deutlich über der durchschnittlichen Zustimmung von 94 % liegt. Auch im Rahmen der anderen Beteiligungsformate wurden die im Konzept vorgesehen sicheren Querungen positiv bewertet und besonders häufig zusätzliche Querungshilfen (an 19 Straßenabschnitten) gewünscht bzw. Vorschläge für die Gestaltung sicherer Überquerungen gemacht.

Potenziale/erhoffte Effekte

Die Einrichtung von sicheren Querungen wird vielfach begrüßt, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen sowie die Einsehbarkeit von Straßen und Kreuzungen zu verbessern. Es wurde eine Vielzahl weiterer sicherer Querungen gewünscht, insb. auf Hauptstraßen (Boxhagener, Grünberger, Revaler, Wühlischstraße). Sichere Querungen werden v. a. in der Nähe von Schulen und Kitas als dringlich angesehen.

Mehrere Beteiligte regten an, Stellplätze im Bereich der Querungen zu entfernen, da insb. eine schlechte Einsehbarkeit von Kreuzungen und Querungen derzeit zu gefährlichen Situationen führen würden. Vor allem an Kreuzungen behindern parkende Autos die Einsehbarkeit der Straße und stellen damit ein Sicherheitsrisiko dar.

Herausforderungen/Hinweise

In diesem Zusammenhang wurde auch das sogenannte zweite-Reihe-Parken als ein allgemeines Problem wahrgenommen, dass den Verkehrsfluss stört und die Sicherheit von Radfahrenden gefährdet. Dies sollte stärker berücksichtigt werden. Es werden weniger fehlende Regulierungen kritisiert, sondern das vorhandene Regeln missachtet werden und Regelverstöße kaum kontrolliert würden.

Es werden Zebrastreifen an allen Kreuzungen vorgeschlagen. Zebrastreifen würden jedoch oft ignoriert, daher sollten diese auch mit Bremshügeln ausgestattet werden und diese zusätzlich markiert werden.

Sichere Querung bedeutet Vorrang für Fußgänger*innen im Besonderen für Menschen mit Behinderungen. Nur Zebrastreifen machen Kreuzungen sicher. Diese fehlen bei Fahrradstraßen bisher und teilweise auch bei Fahrradstreifen, wenn diese über den Fußweg geführt werden, sind aber dringend notwendig. Dies ist auch eine Haftungsfrage, da bei Unfällen auf Zebrastreifen die Fußgänger keine Schuld tragen können, da sie Vorrang hatten.

Sofern Querungsmöglichkeiten oder Gehwegvorstreckungen nur durch Bodenmarkierungen angezeigt werden, sind diese für blinde und sehbeeinträchtigte Menschen kaum erkennbar. Diese sollten taktil-visuell kontrastreich wahrnehmbar sein, z. B. durch Bodenindikatoren oder differenzierte Bordhöhen (Doppelquerungen), damit erkennbar ist, wo die Fahrbahn beginnt. Auch Zebrastreifen sollten haptisch erkennbar bzw. erhöht sein. Dies habe auch auf Fahrradfahrende den Effekt, dass sie das Tempo drosseln.

Temporeduktion

In der Online-Beteiligung (an der Maßnahmenkarte) machen **Temporeduktionen** 2 % der hier dargestellten Maßnahmen aus. Sie sind die seltenste Maßnahme. Auf sie fallen 5 % der Bewertungen und 9 % der Kommentare, sie werden viel besprochen. 100 % der Kommentare sind positiv, was deutlich über der durchschnittlichen Zustimmung von 94 % liegt. Auch im Rahmen der anderen Beteiligungsformate waren Maßnahmen zur Temporeduktion die am häufigsten positiv und zusätzlich gewünschten Veränderungen. 19 Straßen(abschnitte) wurden genannt, in denen aus Sicht der Teilnehmenden weitere Maßnahmen zur Temporeduktion sinnvoll wären.

Potenziale/erhoffte Effekte

Von einer Temporeduktion werden weniger Verkehrsaufkommen und Unfälle und damit eine erhöhte Sicherheit, reduzierte Lärm-, Umwelt und Stressbelastung und damit eine höhere Lebensqualität im Kiez erwartet.

Herausforderungen/Hinweise

Ein vielfach genanntes Problem ist, dass vorhandene Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht eingehalten und nicht kontrolliert werden. Daher werden zusätzliche Temposchwellen als notwendig angesehen.

Teilweise fordern einige Teilnehmende eine Geschwindigkeitsbegrenzung von weniger als 30km/h, andere sehen flächendeckend Tempo 30 als ausreichend an. Die Schilder sollten gut sichtbar platziert werden, um von Autofahrenden auch wahrgenommen zu werden. Auch elektronische Geschwindigkeitsmesser werden befürwortet.

Viele Teilnehmende bevorzugen, eine Temporeduktion über Asphaltkissen mit geringen Abständen zu erreichen, da diese nicht ignoriert werden können. Es wurden vereinzelt Fahrbahnverengungen, Querungsmöglichkeiten oder Parkbuchten zur Temporeduktion vorgeschlagen.

Schulzonen

In der Online-Beteiligung (an der Maßnahmenkarte) machen **Schulzonen** 6 % der erfassten Maßnahmen aus. Sie sind die zweitseltenste Maßnahme. Auf sie fallen 5 % der Bewertungen und 2 % der Kommentare, was für Bewertungen in etwa proportional ist, für Kommentare wenige Besprechung. 100 % der Kommentare sind positiv, was deutlich über der durchschnittlichen Zustimmung von 94 % liegt.

Potenziale/erhoffte Effekte

Schulzonen wurden als wichtige Maßnahme weitgehend befürwortet, unter anderem, um bei Stoßzeiten von Schulen mit ausreichend Platz einen sicheren Schulweg gewährleisten zu können.

Herausforderungen/Hinweise

Viele konnten sich die Gestaltung einer Schulzone nicht im Detail vorstellen und wünschten sich hierzu weitere Informationen, da gerade die Gestaltung wichtig für eine Bewertung sei. Eine Kopplung mit Maßnahmen wie einer Temporeduktion erscheine sinnvoll, um den gesamten Schulweg sicherer zu gestalten. Die Schulzonen wurden sich als vollständig autofrei gewünscht.

Für die Zille Grundschule ist nach aktuellem Stand keine Schulzone vorgesehen, da diese nicht an einer Nebenstraße liegt, dabei besteht im Besonderen dort ein Bedarf für einen sicheren Raum vor der Schule.

Zur Inklusion sollten vor Schulen Halte- und Parkzonen für Autos vorgehalten werden, damit Kinder mit Behinderungen z. B. von Fahrdiensten gebracht werden können. Halte- und Parkzonen sollten nicht mit Fahrradbügeln oder anderen Bauten verstellt werden, damit es ausreichend Platz für Fahrdienste und Kinder mit Rollstuhl gibt.

Schulzonen sollten in ähnlicher Form auch vor Kitas und anderen sozialen Einrichtungen umgesetzt werden.

Abbildung 5: Kommentierte Maßnahmenkarte auf der Jessnerstraße (asum GmbH)



Abbildung 6: Kommentierte Maßnahmenkarte auf der Simplonstraße (asum GmbH)



Abbildung 7: Kommentierte Maßnahmenkarte auf der Simon-Dach-Straße (asum GmbH)



3.2 Ergebnisse und Hinweise zu Einzelmaßnahmen

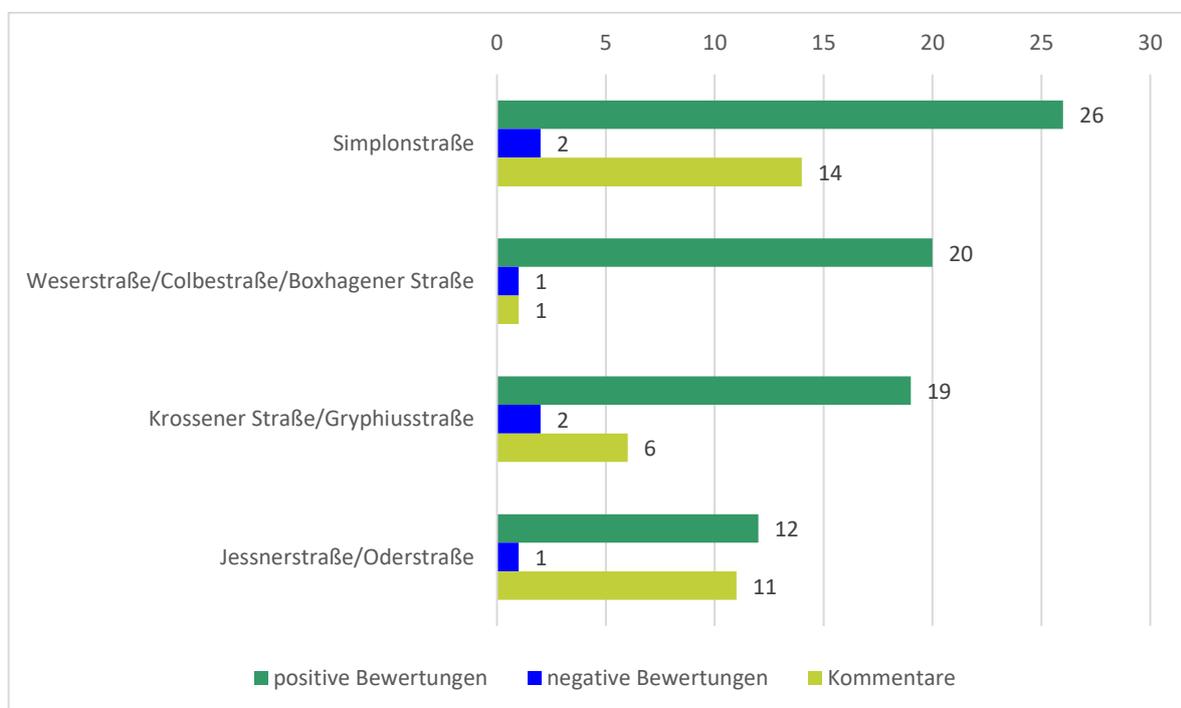
Im Rahmen der unterschiedlichen Beteiligungsformate wurde eine Vielzahl von Hinweisen zu konkreten vorgesehenen sowie als zusätzlich notwendig angesehenen Maßnahmen abgegeben. Eine tabellarische Zusammenstellung aller Hinweise zu den Einzelmaßnahmen findet sich im Anhang (Anlage 3).

Einzelmaßnahmen mit den meisten Bewertungen, Kommentaren und Hinweisen werden in diesem Kapitel vorgestellt. Die Zahlen zu Bewertungen und Kommentaren in den Diagrammen beziehen sie sich auf die Ergebnisse aus der Online-Beteiligung.

3.2.1 Einzelmaßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs

Modalfilter

Abbildung 8: Modalfilter mit den meisten Bewertungen und Kommentaren (asum GmbH)



Im Vergleich zu anderen vorgesehenen Modalfiltern erhielten die Modalfilter entlang der **Simplonstraße** (an den Kreuzungen mit der Dirschauer Straße, Gabriel-Max-Straße) die meisten positiven Bewertungen und wurden am häufigsten kommentiert. Bei der Realbeteiligung wurden die Modalfilter hingegen nicht diskutiert. Einerseits wurden mit den Modalfiltern eine bessere Luftqualität, eine höhere Sicherheit, geringerer Lärm und größerem Platz für Fußgänger*innen und Radfahrende im Straßenraum assoziiert. Andererseits wird die aktuelle Situation als in Ordnung beschrieben oder die Modalfilter im Samariterkiez als Negativbeispiel genannt. Einige Teilnehmende brachten Änderungsvorschläge zur Platzierung ein, da die vorgesehene Platzierung den Durchgangsverkehr aus anderen Straßen nicht unterbinden würde und schlugen zusätzliche Maßnahmen vor, um die Schule und Kitas besser zu schützen.

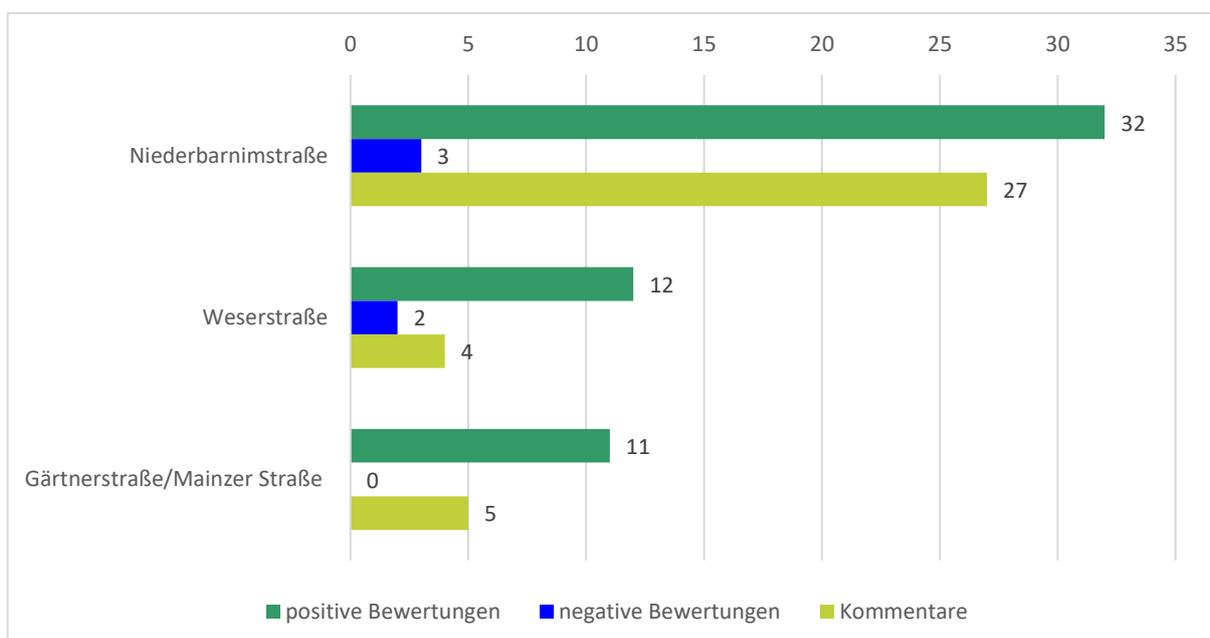
Weitere Modalfilter mit vielen positiven Bewertungen sind **Weserstraße/Colbestraße/Boxhagener Straße** und **Krossener Straße/Gryphiusstraße**. Trotz der vielen positiven Bewertungen wurde der erste Modalfilter bei der digitalen und analogen Beteiligung wenig kommentiert. Die Hinweise/Vorschläge thematisierten eine fehlende Wendemöglichkeit und ergänzende Maßnahmen in umliegenden Straßen. Bei dem zweiten Modalfilter bezogen sich die Kommentare auf die neue Platzsituation, die entstehen würde und eine Gestaltung erfordere. Zudem wurde kritisch angemerkt, dass Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden verstärkt würden.

Die Modalfilter **Jessnerstraße/Oderstraße** wurden bei der Online-Beteiligung mit 11 Kommentaren und bei der Realbeteiligung häufig diskutiert. Zum einen benannten Teilnehmende Modalfilter an dieser Stelle als geeignete Maßnahme gegen Durchgangsverkehr und nannten den Samariterkiez als Positivbeispiel. Weiterhin bestehe mit den anderen vorgesehenen Maßnahmen ein Potenzial zur Erweiterung des Traveplatzes als Aufenthaltsraum. Zum anderen äußerten Teilnehmende ihre Bedenken aufgrund von angenommenen Verkehrsverlagerungseffekten, zusätzlichem Wende- und Suchverkehr und der Behinderungen von Einsatz-, BSR- oder Lieferfahrzeugen. Ebenso sollten zusätzliche Maßnahmen umgesetzt werden, um die Sicherheit zu erhöhen.

Werden die Bewertungen und Kommentare der Modalfilter entlang der **Scharnweberstraße** (an den Kreuzungen Kinzig-, Jung-, Weichselstraße) zusammen betrachtet, haben sie 33 positive, 7 negative Bewertungen und 16 Kommentare erhalten. Auch in der Realbeteiligung gingen viele Hinweise/Vorschläge ein. Eine höhere Sicherheit und eine bessere Luftqualität werden als Potenziale/erhoffte Effekte mit ihnen in Verbindung gebracht. Hinweise/Vorschläge beziehen sich auf Verkehrsverlagerungseffekte und der Sorge vor einer abnehmenden Sicherheit in den Nebenstraßen. Die Zugänglichkeit der Frankfurter Allee über die Jungstraße sollte durch die geplanten Maßnahmen nicht eingeschränkt werden. Einige Teilnehmende brachten alternative Platzierungen für die Modalfilter ein.

Einbahnstraßen

Abbildung 9: Einbahnstraßen mit den meisten Bewertungen und Kommentaren (asum GmbH)

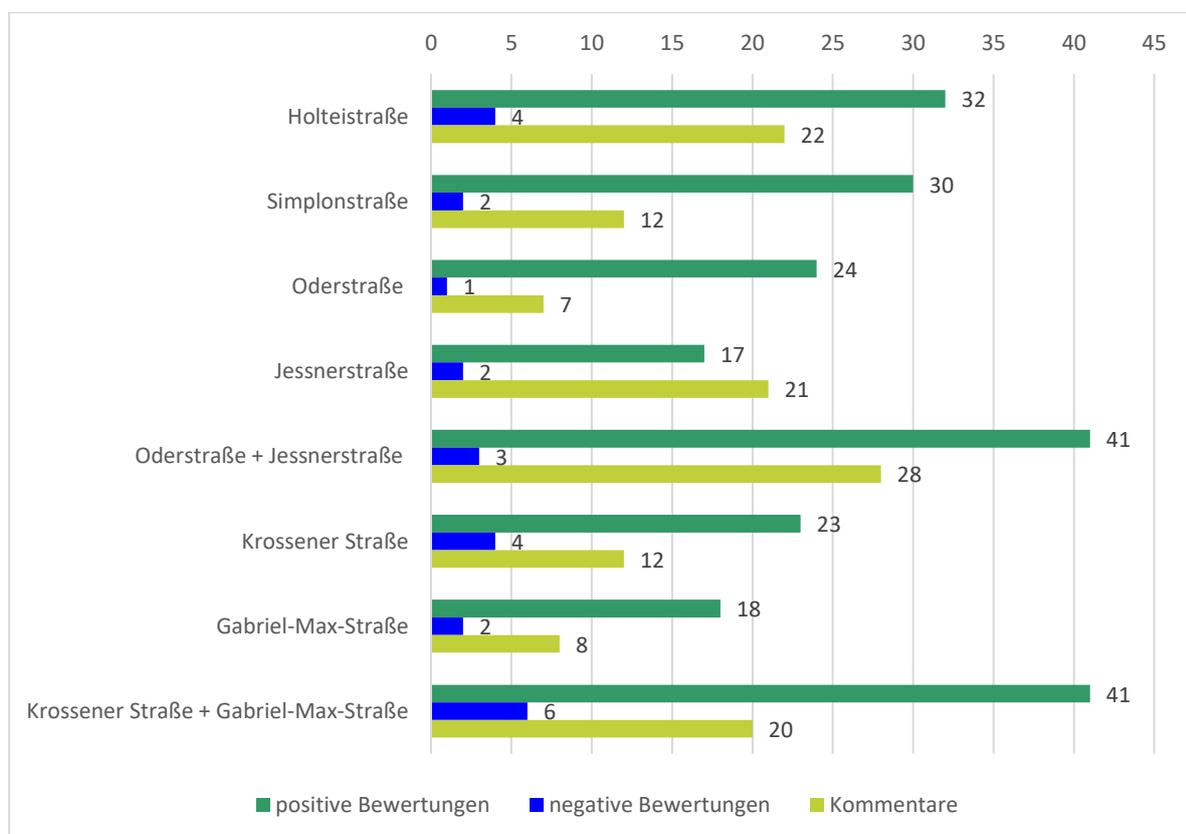


Unter den Einbahnstraßen erhielt die **Niederbarnimstraße** die meisten positiven Bewertungen und wurde mit Abstand am meisten kommentiert. Auch bei der Realbeteiligung wurde sie mehrfach diskutiert. Verschiedene Teilnehmende und Anwohner*innen beschreiben die Straße als verkehrs-, lärm- und immissionsbelastet sowie als Gefahrenstelle. Der Lieferverkehr verstärke das Verkehrsaufkommen und die Verkehrskonflikte. Eine Einbahnstraße könne diese Probleme mindern. Bezüglich der Richtung der Einbahnstraße gab es unterschiedliche Meinungen. Aus Sicht der Teilnehmenden sollten zusätzliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung umgesetzt werden und eine bessere Lösung für die Leitung des Radverkehrs gefunden werden (zur Temporeduktion siehe auch Kapitel 3.2.2).

Die Einbahnstraßen **Weserstraße** zwischen Jessner- und Gürtelstraße und **Gärtnerstraße/Mainzer Straße** zwischen Grünberger Straße und Frankfurter Allee erhielten ebenfalls vergleichsweise viele positive Bewertungen, wurden aber online und in der Realbeteiligung deutlich weniger kommentiert. Zustimmung erhalten die Einbahnstraßen, weil sie als sinnvolle Maßnahme zur Verkehrsreduzierung und zum Immissionsschutz angesehen werden. Andere Stimmen zweifeln an der Wirkung aufgrund von angenommenen Verlagerungseffekten und der Missachtung der aktuellen Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Fußgänger*innen-Zonen

Abbildung 10: Fußgänger*innen-Zonen mit den meisten Bewertungen und Kommentaren (asum GmbH)



Die meisten positiven Bewertungen und Kommentare erhielt die Fußgänger*innen-Zone **Holteistraße** zwischen Wühlisch- und Sonntagstraße. In der Realbeteiligung wurde sie hingegen kaum diskutiert.

Teilnehmende verbinden mit der Einrichtung einer Fußgänger*innen-Zone an diesem Ort eine höhere Sicherheit und ein Potenzial zur Erweiterung des Wühlschplatzes u.a. für die Gastronomie. Bei einer Platzerweiterung sollte auf eine qualitätsvolle Gestaltung geachtet werden. Andere schätzen den Bedarf für die Maßnahme als weniger wichtig ein und weisen auf mögliche Verlagerungseffekte und Konflikte mit der geplanten Tramtrasse hin.

Auch die Fußgänger*innen-Zone in der **Simplonstraße** zwischen Lenbach- und Sonntagstraße bekam viele positive Bewertungen. Sie wurde bei der Online- und Realbeteiligung rege diskutiert. Die von den Teilnehmenden genannten Potenziale und erhofften Effekte betreffen auch hier eine Ausweitung des Annemirl-Bauer-Platzes als Ort für die Gemeinschaft, der ansprechend gestaltet werden sollte. Einwände thematisierten eine Zunahme von Lärm und Müll sowie den Wegfall von Stellplätzen, die mit Fußgänger*innen-Zonen in Verbindung gebracht werden. Einige schlugen alternativ eine Fußgänger*innen-Zone nördlich des Platzes vor.

Die nebeneinanderliegenden Fußgänger*innen-Zonen in der **Oderstraße** zwischen Weichsel- und Jessnerstraße und **Jessnerstraße** zwischen Trave- und Oderstraße haben zusammengezählt die meisten positiven Bewertungen erhalten und wurden digital und analog häufig diskutiert. Eine Erweiterung des vielgenutzten Traveplatzes, zusätzliche Aufenthaltsflächen mit einer ansprechenden Gestaltung, eine Steigerung der Lebensqualität und Sicherheit sowie eine Förderung des Radverkehrs sehen die Teilnehmenden als Potenzial der Maßnahme an. Sinnvoll könnte dann eine Öffnung des Traveplatzes hin zu Jessnerstraße sein (Zugang schaffen). Bedenken äußerten die Teilnehmenden hinsichtlich der Verlagerungseffekte, der Behinderung von Liefer- und BSR-Fahrzeugen sowie dem Wegfall von Parkplätzen. Es wurden weitere Vorschläge zu einer Ausweitung oder Verlegung der Fußgänger*innen-Zone, diskutiert wurde v.a. die Verlegung in die Travestraße, sowie für zusätzliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung und Bodenbeläge wurden eingebracht.

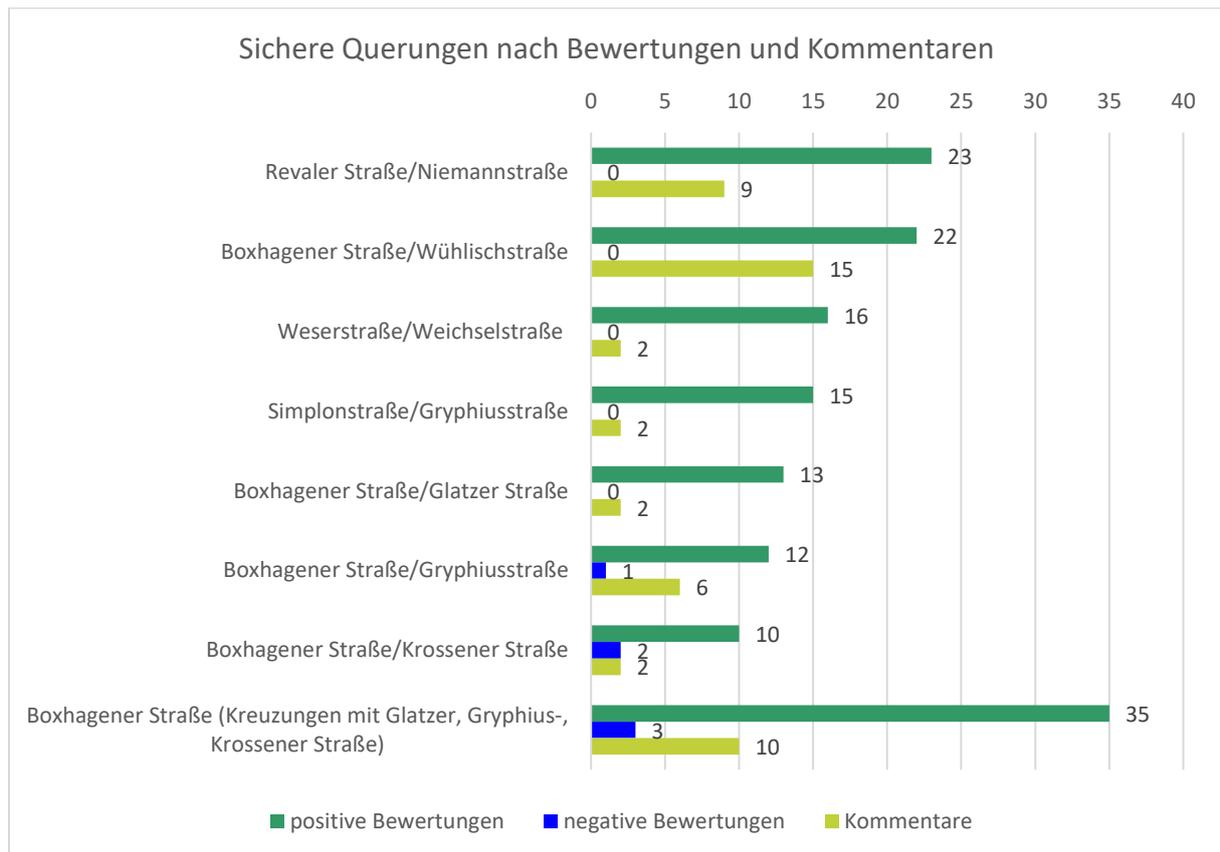
Auch die aneinander angrenzenden Fußgänger*innen-Zonen in der **Krossener Straße** zwischen Gabriel-Max- und Gärtnerstraße und **Gabriel-Max-Straße** zwischen Krossener und Grünberger Straße bekamen zusammengerechnet die meisten positiven Bewertungen, aber auch die meisten negativen Bewertungen. Sowohl in der Online- und in der Realbeteiligung als auch bei der Ansprache von Gewerbetreibenden wurden viele Kommentare und Hinweise abgegeben. Auch an diesen Orten verbinden die Teilnehmenden mit der Fußgänger*innen-Zone das Potenzial einer Entlastung des Boxhagener Platzes, mehr Platz für Gastronomie, Begegnung und Spiels sowie einer höheren Lebensqualität. Andere Teilnehmende assoziieren mit der Fußgänger*innen-Zone eine zunehmende Lärm- und Müllbelastung und verstärkende Stellplatz- und Lieferverkehrsprobleme. Sie betonen, dass die Erreichbarkeit mit dem Auto für diesen Bereich für Anwohner*innen, Mitarbeiter*innen der Geschäfte und Gastronomie sowie Einsatzfahrzeuge sehr wichtig ist. Teilnehmende brachten alternative Vorschläge zur Verlängerung und andere Lösungen anstatt der Fußgänger*innen-Zone ein.

3.2.2 Einzelmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Sichere Querungen

Sichere Querungen waren zu Gunsten der Lesbarkeit überwiegend nicht auf der während der Realbeteiligung genutzten Karte eingezeichnet und wurden dementsprechend in diesem Format nicht kommentiert.

Abbildung 11: Sichere Querungen mit den meisten Bewertungen und Kommentaren (asum GmbH)



Die vorgesehene Querungsstelle **Revaler/Niemannstraße** kam einzeln auf die meisten positiven Bewertungen. Die Hinweise und Maßnahmen bezogen sich hauptsächlich auf die Lage der Querung, die von einigen Teilnehmenden weiter östlich als sinnvoller erschien. Zudem wünschten sich die Teilnehmenden zusätzliche Querungen auf der Revaler Straße.

Auch die Querung **Boxhagener/Wühlischstraße** erhielt vergleichsweise viele positive Bewertungen und Kommentare. Teilnehmende wiesen auf die Kreuzung als Gefahrenstelle hin und beschrieben die bestehende Mittelinsel als nicht ausreichend. Sie schlugen daher zusätzliche Maßnahmen vor, um die Kreuzung sicherer zu gestalten.

Die Kreuzungen **Weser-/Weichselstraße** und **Simplon-/Gryphiusstraße** erhielten überdurchschnittliche positive Bewertungen, aber wenige Kommentare. Die Kommentare beziehen sich überwiegend auf den erhofften Effekt der Maßnahme, die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Die Querungen entlang der **Boxhagener Straße** südlich des Wismarplatzes kommen zusammengerechnet auf die meisten positiven Bewertungen. Aus Sicht der Teilnehmenden ist eine

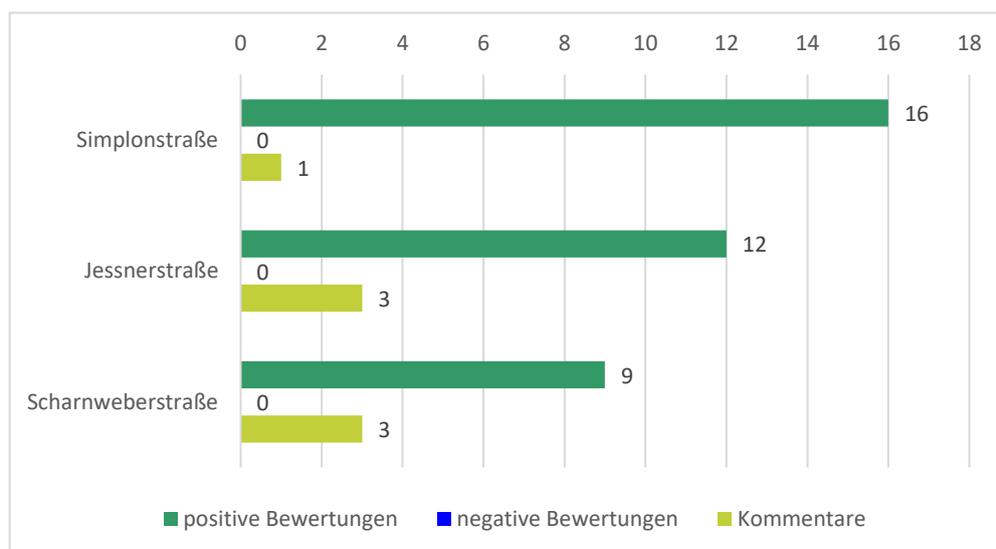
Umsetzung insbesondere geboten, weil die Kreuzungen auf dem Schulweg zur Zille-Grundschule liegen und daher sicherer und besser einsehbar sein sollten. Auch die beteiligten Kinder der Grundschule wünschen sich dies.

Temporeduktion

Im Bezirkskonzept für den Ostkreuz-Kiez ist eine Maßnahme zur Temporeduktion in der **Niederbarnimstraße** vorgesehen. Sie ist von allen Maßnahmen(typen) die mit der meisten Zustimmung in der Online-Beteiligung (36 Stimmen) und eine mit den meisten Kommentaren (26). Auch in der Realbeteiligung wurde die Temporeduktion zusammen mit der vorgesehenen Einbahnstraße viel kommentiert. Neben mehr Sicherheit und Lebensqualität verbinden die Teilnehmenden mit der Maßnahme eine Minderung von Stress, Lärm und Abgasen. Um die Temporeduktion effektiv umzusetzen, erachten die Teilnehmenden ein umfassendes Konzept mit Schwellen/Kissen, Fahrbahnverengung, mehr Platz für den Radverkehr und ggf. temporäre Kübel an dieser Stelle als wichtig. Da Untersuchungen gezeigt hätten, dass täglich Fahrzeuge mit über 70 km/h die Straße durchfahren, wären mehr Kontrollmaßnahmen in der Straße durchzuführen.

Schulzone

Abbildung 12: Schulzonen mit den meisten Bewertungen und Kommentaren (asum GmbH)



Die meisten positiven Bewertungen erhielt die Schulzone **Simplonstraße**. Kommentare und Hinweise aus der Online- und Realbeteiligung zeigen den Wunsch nach mehr Schulwegsicherheit und ergänzenden Maßnahmen wie einer Einbahnstraße und Temporeduktion auf.

Für die Schulzone in der **Jessnerstraße** schlugen Teilnehmende vor, größere Flächen für den Abhol- und Bringverkehr einzurichten und zusätzlich sichere Querungen und Temporeduktion sowie gestalterische Maßnahmen umzusetzen.

Bei der Umsetzung der Schulzone in der **Scharnweberstraße** sollten Querungen und Temporeduktion ergänzend mitgedacht werden, da sich neben der Jane-Goodall-Grundschule Kitas in der Straße befinden.

4 Ideenspeicher

Im Beteiligungsprozess wurden wiederholt Hinweise eingebracht, die über den Handlungsrahmen des Bezirkskonzeptes zur Verkehrsberuhigung hinausgehen. Diese umfassten im Kern fünf Themenbereiche:

- Radverkehr
- Bodenbeläge
- Öffentlicher Raum/Grün/Spielplätze
- Parken/ruhender Verkehr
- ÖPNV

Viele Beteiligte wiesen auf die Notwendigkeit hin, die Radverkehrsplanung im Rahmen des Verkehrsberuhigungskonzeptes mitzudenken bzw. diese als Teil des Konzeptes zu integrieren. Hinweise und Vorschläge bezogen sich auf Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer*innen, die Herstellung bzw. Stärkung von Radverkehrsverbindungen innerhalb des Kiezes, konkrete Vorschläge für die Herstellung bzw. Verbesserung von Radwegen, Fahrradstreifen, Fahrradstraßen und Abstellmöglichkeiten.

Wiederholt wurden Hinweise und Vorschläge eingebracht, die im weiteren Sinne Bodenbeläge und damit verbundene Verbesserungen für unterschiedliche Mobilitätsformen beinhaltet. Vorrangig beziehen sie sich auf einen Austausch von Kopfsteinpflaster und die Barrierefreiheit der Gehwege. Die Themen Bodenbeläge sowie Radverkehr sind dabei eng miteinander verknüpft.

Hinweise und Vorschläge aus der Kategorie öffentlicher Raum/Grün/Spielplätze umfassen Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität, den Aspekt Pflege und Instandhaltung, die allgemeine Versorgung mit Grün- und Freiflächen sowie mit Spiel- und Bewegungsangeboten. Auch ökologische Themen wie Entsiegelung, Regenwasserversickerung sowie Baumpflanzungen wurden in diesem Themenkomplex angemerkt.

Im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr brachten Teilnehmende die Themen Gebühren und Parkraumbewirtschaftung, Anwohner*innen- und Kurzzeitparken, Lieferverkehr sowie Carsharing und E-Mobilität ein.

Zum ÖPNV wurden Hinweise zum Angebot, Anschluss und zur Taktung aufgenommen, ebenso Vorschläge, wie eine (Lärm)Belastung durch die Tram reduziert werden könnte.

Der Ideenspeicher mit einer Zusammenstellung der Hinweise ist im Anhang (Anlage 4) enthalten.

5 Anhang

Anlage 1: Einladungsflyer

Anlage 2: Fragebogen

Anlage 3: Kommentierung der Einzelmaßnahmen

Anlage 4: Ideenspeicher

Anlage 1: Einladungsflyer



MACHEN SIE MIT!

**Verkehrsberuhigung im Ostkreuz-Kiez
Entspannte Straßen für alle**

Beteiligen Sie sich vor Ort und digital am Verkehrsberuhigungskonzept für den Kiez!

**Termine für die Beteiligung vor Ort
(jeweils 12-16 Uhr)**

12.11.23 Jessnerstraße
18.11.23 Simplonstraße
19.11.23 Simon-Dach-Straße

Verkehrsberuhigung im Ostkreuz-Kiez Einladung zur Information & Diskussion

Durchgangsverkehr, gefährliche Situationen für Rad- und Fußverkehr sowie Lärmbelastung führen zu vielen Problemen im Kiez. Daher sollen ab 2024 Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Ostkreuz-Kiez umgesetzt werden. Diese Maßnahmen wollen wir mit Ihnen diskutieren. Ihr Wissen und Ihre Erfahrungen sind für die weitere Planung wichtig.

Wir laden Sie herzlich an drei Tagen ein, das Konzept kennenzulernen und Ihre Hinweise einzubringen. Die Veranstaltungen mit kleinem Begleitprogramm finden im Freien statt. Für warme Getränke ist gesorgt. Das Spielstraßenfahrrad lädt kleine Gäste zum Spielen ein.

Wann und wo finden die Veranstaltungen statt?

12.11.23	Jessnerstr. zwischen Trave- & Oderstr.
18.11.23	Simplonstr. zwischen Helmerding- & Matkovskystr.
19.11.23	Simon-Dach-Str. zwischen Boxhagener & Grünberger Str.

Was ist bei den Veranstaltungen geplant?

12-16 Uhr	Informieren, Diskutieren, Spielen
13-14 Uhr	Input zum Konzept durch das Bezirksamt

Die Veranstaltungen werden von der asum GmbH im Auftrag des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg durchgeführt.

Informationen zum Projekt „Xhain beruhigt sich“



Digitale Beteiligung auf mein.berlin.de 30.10. - 26.11.23



Anlage 2: Fragebogen



Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin
Straßen- und Grünflächenamt

Mehr Infos unter:
xhain-beruhigt.berlin/gebiete/ostkreuz-kiez/



Befragung „Verkehrsberuhigung im Ostkreuz-Kiez“

1. Denken Sie an den Verkehr im Kiez. Welche Orte und Situationen sind in Ihrem Alltag gefährlich oder anstrengend?

Das Bezirksamt setzt sechs Maßnahmentypen an verschiedenen Stellen im Kiez ein. Kreisen Sie eine oder mehrere Maßnahmen ein, über die Sie reden möchten:

Mehr Sicherheit:	Temporeduktion	Schulzonen	Sichere Querung
Weniger Durchfahrt:	Einbahnstraße	Modalfilter (Poller)	Fußgängerzonen

2. Was finden Sie daran gut? Was stört Sie oder was wurde nicht bedacht?

3. Was ist Ihnen beim Thema Verkehrsberuhigung wichtig? Fehlt eine Maßnahme oder möchten Sie sonst auf etwas hinweisen?

4. Betreiben Sie im Gebiet zwischen Frankfurter Allee, Warschauer Straße, Revaler Straße und dem S-Bahn Ring ein Gewerbe? () ja () nein

5. Ein paar Fragen zu Ihrer Person zum Schluss. Alle Angaben sind anonym und freiwillig.

Alter () bis 15 () 16 bis 29 () 30 bis 44 () 45 bis 64 () ab 65

Geschlecht () weiblich () männlich () divers

Wohnort () im Gebiet () woanders im Bezirk () woanders in Berlin () außerhalb

im Gebiet () täglich () mehrmals pro Woche () mehrmals pro Monat () seltener

und zwar () zu Fuß () per Rad () im Auto () ÖPNV () sonstige

Den Bogen bitte von 12 bis 16 Uhr bei einer unserer öffentlichen Veranstaltungen abgeben:

Jessnerstraße (So, 12.11.23)
Am Traveplatz zwischen
Travestraße & Oderstraße

Simplonstraße (Sa, 18.11.23)
Nahe dem Ostkreuz zwischen
Matkowskyst. & Helmerdingstr.

Simon-Dach-Straße (So, 19.11.23)
Nahe Boxhagener Platz zwischen
Grünberger Str. & Boxhagener Str.

Zu-ordnung	Maßnahmen	Potenziale / Erhoffte Effekte	Hinweise / Vorschläge
D	Verringerung Durchgangsverkehr (allgemein)	<p>Erfahrungen Nordkiez (Verkehrsberuhigung Bänschstr.): Zuerst hat der Verkehr zugenommen, nach einiger Zeit hat der Verkehr auch im Vergleich zum Ausgangspunkt abgenommen. Hinweis: Dies zeigen auch Erfahrungen aus z.B. Barcelona und Paris.</p> <p>Durchgangsverkehr wird aus Wohngebieten/dem Kiez rausgehalten; Anreize schaffen, um andere Arten der Fortbewegung in Betracht zu ziehen</p> <p>Mehr Wohnkomfort als Autofokus in den Wohngebieten (Präferenz einer Autofahrerin, die tlw. auf ihr Auto angewiesen ist)</p>	<p>Bestehende Überlastung von Hauptverkehrsstraßen (Autos, Radfahrende, Tram); Frankfurter Allee und Warschauer Str. stehen vor dem Kollaps, weitere Belastung der Hauptverkehrsstraßen wird sehr kritisch gesehen, weitere Belastung wäre unfair gegenüber den Anwohner*innen an den Hauptverkehrsstraßen; Querung von Hauptverkehrsstraßen (z.B. Boxhagener Str.) wird erschwert; Vorschlag zur Entlastung: Linksabbiegen Boxhagener/Warschauer Str. ermöglichen</p> <p>Maßnahmen führen nicht zu einer Verringerung des Verkehrs, sondern nur zu einer Verlagerung, Maßnahmen sind z.T. nicht komplett durchdacht; eventuelle bottlenecks müssen bei der Planung bedacht werden; überprüfen, ob mit der Umsetzung aller Maßnahmen eine gute Nord-Süd-Verbindung durch den Kiez möglich ist (Verkehrsfluss von Modersohnstr. läuft über Seume- und/oder Jungstr.)</p> <p>Umwege bei der Parkplatzsuche durch längere Strecken/Umlenkung und ein zunehmender Parksuchverkehr sind zu erwarten; Suchverkehr könnte weiter zunehmen, wenn Stellplätze wegfallen; Frust bei der Parkplatzsuche führt u.a. zu schnellem Fahren</p> <p>wenn Maßnahmen umgesetzt sind, sollten neue Straßenverläufe an Google Maps und andere Navigationsapps gemeldet werden</p> <p>LKW-Verkehr nimmt auf der Neuen Bahnhofstr. zu und führt zu einer Belastung.</p> <p>Das generelle Problem ist, dass vorhandene Verkehrsregeln nicht beachtet werden.</p>
DM	Modaler Filter (allgemein)	<p>Gute Maßnahme, Wunsch nach weiteren Modalfiltern</p> <p>Taxis/Uber-Fahrzeuge nutzen die Nebenstraßen häufig zur Umfahrung, durch Modalfilter würde diese Möglichkeit eingeschränkt.</p>	<p>Erfahrungen aus dem Nordkiez (2 Personen): Modalfilter sind für Anwohner*innen angenehm, aber sie verlängern die Fahrwege, erhöhen und verlagern den Such- und Ausweichverkehr und verfehlen damit das Ziel zur Verringerung des Durchgangsverkehrs; Sorge vor Verkehrszunahme und Belastung (z.B. Finowstr.)</p> <p>Modalfilter bringen Rad- und Autofahrende gegeneinander auf und verstärken Konflikte.</p> <p>Modalfilter sind nicht unbedingt taktile erfahrbar, teilweise rutscht der Blindenstock dazwischen und sie sind nicht rechtzeitig als Hindernis wahrnehmbar. Dies kann zu gefährlichen Situationen führen. Modalfilter sollten taktile und kontrastreich gekennzeichnet sein, z.B. durch Bodenummantelung oder Mosaikpflaster. Modalfilter sollten außerdem nicht im Querungsbereich an Kreuzungen stehen, sonst führt dies zu Behinderungen von mobilitätseingeschränkten Personen.</p> <p>Modalfilter sind unansehnlich; Modalfilter stören, z.B. bei der Durchfahrt für Einsatzfahrzeuge</p> <p>Sichere Querungen, Einbahnstraßen und Tempokissen statt Modalfilter</p> <p>Entstehende Sackgassen durch Modalfilter als Ort der nachbarschaftlichen Begegnung einrichten und mit attraktiven Sitzmöbeln Bepflanzungen und Spielorten aufwerten (> Einbindung von Ideen aus der Nachbarschaft)</p>
DM1	Jessnerstraße/Oderstraße	<p>Notwendige Maßnahme gegen Durchgangsverkehr; hat sich im Nordkiez bewährt und hat gut funktioniert; gute Maßnahme zur Erweiterung des Traveplatzes als Aufenthaltsraum (zusammen mit anderen Maßnahmen)</p>	<p>als Anwohnerin dagegen; Verkehr wird nur auf umliegende Straßen verlagert; Modalfilter werden in Verbindung mit FuZo Jessner- und Oderstr. Probleme vergrößern, Sorge vor mehr Parksuchverkehr, Stau, Frust und aggressivem Fahren</p> <p>Sorge, dass BSR und Einsatzfahrzeuge Schwierigkeiten bei der Durchfahrt haben werden; Modalfilter riegeln Jessnerstr. quasi ab; Müllabfuhr müsste entweder vorwärts in Abschnitt zw. Trave- und Oderstr. reinfahren, um rückwärts rauszufahren oder sie müsste rückwärts in Abschnitt rein, um vorwärts wieder rauszufahren; durch umständlichere Zufahrt könnten die Gebühren steigen, das wird Akzeptanz der Maßnahme mindern</p> <p>Befürchtung, dass LKW von Edeka-Anlieferung nicht um die Ecke kommt, LKW blockiert bei Anlieferung die Straße, sodass es eine Südverbindung parallel zur Jessnerstr. braucht</p> <p>Straße wird als Abkürzung zur Ampelumfahrung Frankfurter Allee/Möllendorf- bzw. Scharnweber-/Gürtelstr. fehlgenutzt; es sollte kein Schleichweg durch die Dossestr. entstehen, ggf. Einbahnstr. in der Dossestr. entgegen dem antizipierten Verkehrsstrom mitplanen; es ist nicht ersichtlich, in welche Richtungen abgebogen werden kann</p> <p>Zusätzlich sichere Querung schaffen; Ergänzung um Temporeduktion; Autos fahren mit überhöhter Geschwindigkeit durch die Straße</p>

DM2	Jungstraße/Scharnweberstraße	Gute Maßnahme, um Radfahrer*innen vor rasenden Autos zu schützen, zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs	Kreuzung Jungstr./Frankfurter Allee ist eine wichtige Kreuzung (einziger Weg stadteinwärts auf die Frankfurter Allee zu fahren), sie muss daher zugänglich bleiben. Sorge vor Zunahme des Durchgangsverkehrs in der Jungstr., problematisch wegen Kopfsteinpflaster (Lärm) und Kitas, Schule (Sicherheit), ohnehin verstärktes Verkehrsaufkommen wegen des "Eltern-Taxis"; Sorge vor Chaos und der Entstehung von Unfallschwerpunkten auf nahen Straßen (Kinzig-, Weserstr.), u.a. steigende Gefahr für Kita- und Schulkinder; Anwohnende sollten sich gegen Neuplanung wehren Temporeduktion z.B. durch Asphaltkissen in der Jungstr.; alternativ Modalfilter an der Kreuzung Jung-/Weserstr. aufstellen
DM3	Kinzigstraße/Scharnweberstraße	Gute Maßnahme, um Radfahrende vor rasenden Autos zu schützen, zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs, Erhöhung der Sicherheit für Kinder und eine Verbesserung der Luftqualität	als Anwohner*innen dagegen, da sich Verkehr nur auf umliegende Straßen verlagern wird; Frankfurter Allee ist bereits voll und kann den Verkehr nicht aufnehmen; Befürchtung, dass Durchgangsverkehr in der Kinzig- und Jungstr. zunehmen, denn wenn die Modalfilter die Durchfahrt durch die Jungstr. verhindern, müssen alle, die von der Frankfurter in Richtung "hinterer" Abschnitt Jung-, Oder- oder Boxhagener Str. oder umgekehrt möchten, nun durch die Kinzigstr. fahren; Kinzigstr. ist vom Durchgangsverkehr bisher verschont, da das Durchfahren von oder in Richtung Boxhagener Str. durch den Wismarplatz eher unattraktiv ist; Befürchtung, dass in der Finow- und Scharnweberstr. Stau entstehen, Autofahrende werden in die Finowstr. gelenkt, dadurch werden sie dort rasen und das neben einer Schule Was passiert mit dem Taxistand? Taxis müssen durch die Kinzigstr. fahren, wenn sie über Frankfurter Allee stadteinwärts wollen, weil Ausfahrt stadtauswärts mit späterer Kehrtwende kaum möglich ist.
DM4	Krossener Straße/Gryphiusstraße	Gute Maßnahme; aber kurzfristige Lösung	Effekt der Maßnahme wird nur minimal sein, da ein kleiner Platz direkt daneben ist; Platz ist wenig attraktiv, das werden Modalfilter nur verstärken; Platz sollte langfristig gestaltet werden; zwischen Gryphius-, Krossener- und Boxhagener Str. ist ein totes Dreieck, das bei Einrichtung des Modalfilters mitgedacht werden sollte (Gestaltung, Begrünung) Modalfilter bevorteilen Radfahrende und verstärken Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden Durchgangsverkehr über Gryphiusstr. verhindern
DM5	Simplonstraße/Dirschauer Straße/Gabriel-Max-Straße	Gute Maßnahme zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs, Verbesserung der Luftqualität und Sicherheit, Verminderung von Lärm, mehr Platz für Fußgänger*innen, Kinder, Radfahrende; nur geringe Einschnitte zu erwarten	Maßnahme nicht nötig, aktuelle Situation ist in Ordnung; Nordkiez als Negativbeispiel/ Nordkiez als Positivbeispiel Geplanter Modalfilter in der Simplonstr. zwischen den Einmündungen von Dirschauer-, Gabriel-Max-Str. ist schlecht platziert, weil er den Durchgangsverkehr aus der Gabriel-Max-Str. in die Simplonstr. nicht unterbindet, deshalb muss der Modalfilter links (nicht wie vorgesehen rechts) von der Einmündung der Gabriel-Max-Str. installiert werden; zusätzlich halbseitige Metallschranke Kreuzung Simplon-, Gärtner-, Modersohnstr. zum Schutz der Kita; Verringerung des Durchgangsverkehrs in der Dirschauer Str. wichtig, aber durch geplante Modalfilter wird das nicht wirksam gelingen alternativ kurzen "schrägen" Teil der Simplonstr. zur FuZo machen statt Modalfilter; alternativ Modalfilter näher an der Modersohn-Grundschule anbringen
DM6	Weichselstraße/Scharnweberstraße	Gute Maßnahme; Verbesserung der Einsehbarkeit und Sicherheit, Kreuzung ist eine Gefahrenstelle, Autos fahren sehr schnell, Reduzierung des Durchgangsverkehrs	Modalfilter schafft in Kombination mit der Einbahnstraße Scharnweberstr. Neubelastung auf nahen Straßen (Weichsel-, Holteistraße) und führt zu Umfahrung über Jungstr. (Weichsel- > Oder- > Jungstraße); Weichselstr. bereits jetzt viel befahren und als Abkürzung genutzt; Maßnahme sollte überdacht werden; Sorge vor Chaos und der Entstehung von Unfallschwerpunkten auf nahen Straßen (Kinzig-, Weserstr.), u.a. steigende Gefahr für Kita- und Schulkinder; Anwohnende sollten sich gegen Neuplanung wehren Linksabbiegen auf der Scharnweberstr. für Radfahrende gefährlich; Linksabbiegen oder Geradeausfahrenden von Weichselstr. sollte für PKW verhindert werden alternativ Einfahrt der Weichselstr. im Abschnitt zwischen Scharnweberstr. und Frankfurter Allee durch Poller sperren
DM7	Weserstraße/Colbestraße/Boxhagener Straße		Es würde keine Wendemöglichkeit bestehen durch Modalfilter (Einbahnstraße). Colbestr. ist stark von Durchgangsverkehr belastet; Ergänzung um Einbahnstraßenregelung und Temporeduktion in der Colbestr.; Kombination mit Verlängerung der Einbahnstraße (aus Weserstr.) in Colbestr., also Einbahnstraße Colbestr. von Weserstr. bis Scharnweberstr. Richtung Norden, sonst kommt es zu illegaler Einfahrt in die Weber-Einbahnstraße, die dafür breit und kurz genug ist
	Zusätzlich genannte Orte		
	Boxhagener Platz		Modalfilter alternativ zur FuZo, z.B. Ecke Krossener-/Gärtnerstr.
	Boxhagener Straße/Krossener Straße		Zille-Grundschule hat sehr gefährlichen Schulweg, Krossener Str. wird sehr schnell befahren, Modalfilter könnte helfen
	Döringstraße		Modalfilter an einem der Straßenenden aufstellen, sonst nicht als Spielstraße nutzbar
	Gärtnerstraße		Anwohner*in bittet um Modalfilter im Bereich Gärtner-/Krossener- /Grünberger- /Wühlichstr.; direkte Verbindung zur Modersohnstr. durch Modalfilter verhindern
	Gärtnerstraße/Mainzer Straße zw. Grünberger Straße und Frankfurter Allee (Richtung Frankfurter Allee)		Zusätzliche Modalfilter schaffen
	Haasestraße		Modalfilter an einem der Straßenenden aufstellen, sonst nicht als Spielstraße nutzbar
	Holteistraße/Boxhagener Straße		Ausweichverkehr über Holteistr. bei aktueller Linksabbiegeerreglung Holtei-/Boxhagener Str. schwer möglich

	Libauer Straße	Verringerung des Durchgangsverkehrs, mehr Platz für alle Verkehrsteilnehmenden	mit Modalfilter Sackgasse schaffen, sodass Revaler Str. nicht mehr mit PKW befahrbar ist; Autofahrer*innen wären gezwungen, Weg über die Warschauer Str. zu nutzen (am unteren Ende ist genügend Fläche, um eine Wendemöglichkeit zu schaffen) Libauer Str. wird von Autofahrer-, Fahrradfahrer- und Fußgänger*innen als Abkürzung von und in Richtung Warschauer Str. genutzt, in Nachmittags- und Abendstunden nutzen Transporter und Taxis diese Abkürzung; Radfahrende fahren oft auf dem Gehweg, Tempo 30 wird nicht eingehalten
	Modersohnstraße/Revaler Straße		Modalfilter aufstellen, um Durchgangsverkehr über Revaler Str. zu verhindern > Ampel Modersohn- /Simplonstr. wird von Autofahrer*innen gemieden; Durchgangsverkehr von Modersohnbrücke kommend über Revaler- bis Holtei- und auf Weichselstr./ggf. mit Modalfilter oder Einbahnstr. Revaler Str. gegenwirken?
	Modersohnstraße/Simplonstr.		Modalfilter aufstellen, um Nord/Süd-Durchfahrt Modersohn-/Gärtnerstr. zu verhindern; allg. Ausweichverkehr von der Revaler- auf die Simplonstr. verhindern
	Neue Bahnhofstraße/Sonntagstraße		Modalfilter aufstellen, um Durchgangsverkehr über Neue Bahnhofstr. zu verhindern
	Niemannstraße/Modersohn-Grundschule		ggf. Modalfilter einrichten, weil wirkungsvoller als im Bereich Simplon-/Dirschauer Str.
	Simplonstr./Seumestraße		Ausweichverkehr von Modersohn- über Seumesr. durch Poller verhindern?
	Weserstraße/Kinzigstraße o. Jungstraße		Zusätzliche Modalfilter schaffen
DE	Einbahnstraßen (allgemein)	Einbahnstraßen führen zur Verkehrsberuhigung und schaffen mehr Parkplätze; alle Maßnahmen sinnvoll, aber zu wenige Einbahnstraßen vorgesehen	Einbahnstraßenregelungen sind aus Sicht mancher Gewerbetreibender eine effektivere Maßnahme zur Verringerung des Durchgangsverkehrs als Modalfilter. Einbahnstraßen, die in beide Richtungen für den Fahrradverkehr freigegeben sind, können für Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen eine Herausforderung darstellen. Fahrradverkehr ist nicht hörbar und die Verkehrsteilnehmenden müssen sich v.a. über Sichtkontakt verständigen. Blinde, sehbehinderte und gehörlose Menschen sind hier benachteiligt, da sie nur eingeschränkt mit anderen Verkehrsteilnehmenden kommunizieren können und umgekehrt. Zudem werden sie von anderen Verkehrsteilnehmenden kaum als Personen mit Sinnesbeeinträchtigung wahrgenommen. Einbahnstraßensysteme führen aus Sicht von Autofahrenden zu Frust; Durchgangsverkehr zu reduzieren ist positiv, aber Modalfilter zw. Revaler Straße und zw. Frankfurter Allee mit wenigen Einfahrten mit Einbahnstraßen sind besser; Einbahnstraßensystem einführen: alle Querstraßen abwechselnd in jede Richtung
DE1	Finowstraße zw. Scharnweber Straße und Frankfurter Allee (Richtung Frankfurter Allee)		Sorge vor mehr Durchgangsverkehr in der Finowstr. (auch durch Einbahnstraße Mainzer Str. und Verkehrsumlenkung über Colbestr.), Richtung der Einbahnstraße umdrehen (Frankfurter Allee Richtung Scharnweberstr.)
DE2	Gabriel-Max-Straße zw. Grünberger und Boxhagener Straße (Richtung Boxhagener Straße)	Gut gegen gefährlichen und unübersichtlichen Durchgangsverkehr	Maßnahme reduziert das Verkehrsaufkommen nicht und ist keine Beruhigung, s. Nordkiez Einbahnstraße sollte bereits Wühlischstr. starten; zusätzlich Ampel o. Zebrastreifen Boxhagener Str. einrichten Gern zusätzlich Parkplätze reduzieren, um mehr Platz für andere Nutzungen zu schaffen
DE3	Gärtnerstraße/Mainzer Straße zw. Grünberger Straße und Frankfurter Allee (Richtung Frankfurter Allee)	Gute Maßnahme (aus Sicht der Anwohnenden); weil breite Straße in der Mainzer Str. bisher v.a. morgens zum Rasen einlädt	Anwohner:in gegen die Maßnahme; Wirkung zweifelhaft, aktuelles Tempo 30 wird nicht kontrolliert und deshalb ignoriert; "Hindernisse" mit Pflanzkübeln o.ä. schaffen, damit Tempo 30 eingehalten wird; Sorge vor Verkehrsverlagerung in Colbe-, Kinzigstr., da aktuell nur Ausfahrt nach Nord, Einfahrt aus Frankfurter Allee fehlt; Verkehr Richtung Frankfurter läuft auch durch eine Einbahnstraße Zusätzlich Durchgangsverkehr von Grünberger- Richtung Wühlischstr. durch die Gärtnerstr. verhindern Fahrradstraßen Mainzer-, Gärtner-, Modersohnstr. (Planungen aus Radverkehrsplan) berücksichtigen
DE4	Niederbarnimstraße (Richtung Frankfurter Allee)	Maßnahme dringend notwendig; gut und wichtig gegen Verkehrsmenge, Stau, Raserei, Lärmbelastung, zunehmenden und unerträglichen Durchgangsverkehr, Feinstaub, Abgase durch hupenden, schnellen und gefährlichen Autoverkehr (aus der Frankfurter Allee); gut gegen Konflikte (z.B. Autos, die sich von querenden Fußgänger*innen provoziert fühlen) und geeignet, um auf den Fußweg verdrängten Radverkehr wieder auf die Straße zu leiten; Hupen durch gegenläufigen Verkehr verursacht; gut und wichtig für Ruhe, Sicherheit, Wohn- und Lebensqualität, Gesundheit; Gewinn gegenüber aktuellem Verkehrschaos tagsüber; zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs und zur Entlastung der Anwohner:innen Richtung zur Frankfurter Allee hin ist gut	ggf. Einbahnstraßenrichtung umdrehen; großer Verkehrsanteil kommt von der Frankfurter Allee, Richtung der Einbahnstr. deshalb zur Boxhagener Str. statt zur Frankfurter Allee; alternativ Überqueren der Autos aus Proskauer Str. untersagen mit Einfahrt nur aus Frankfurter Allee Einbiegesituation von Boxhagener Str. in die Niederbarnimstr. wird als Gefahrensituation wahrgenommen und es gibt ein hohes Verkehrsaufkommen; es gibt keine Fahrbahnmarkierungen über Boxhagener und Niederbarnimstr. wird Kreuzung Warschauer Str./Frankfurter Allee umfahren, was im Kiez Rückstau erzeugt; Lieferwagen und Durchgangsverkehr als Problem; wenn parkende Autos die Straße für Be- und Entladungsvorgänge blockieren, kommt es beidseitig zu stauähnlichen Situationen Einbahnstraße, markierte Radwege und Temposchwellen/Asphaltpfannen in Kombination empfohlen; weil sonst Tempo 30 nicht eingehalten wird; zusätzlich Querungen und Fahrbahnverengung; bei der Gestaltung der Einbahnstr. darauf achten, dass Niederbarnimstr. Teil des Radvorrangnetzes ist Maßnahme nicht nötig, bisher keine Probleme hier
DE5	Scharnweber Straße zw. Weichselstraße und Finowstraße (Richtung Finowstraße)		Kombination Modalfilter (Scharnweber-/Weichselstr.), Einbahnstraße (Scharnweberstr.) wird zu mehr Belastung auf Oderstr. führen und sollte überdacht werden
DE6	Weichselstraße zw. Frankfurter Allee und Scharnweber Straße (Richtung Scharnweber Straße)		Fahrtrichtung für Fahrräder in beide Richtungen freigeben, ggf. Asphaltpfannen ergänzen

DE7	Weserstraße zw. Jessnerstraße und Gürtelstraße (Richtung Gürtelstraße)	Gut gegen Geruchsbelastung von Abgasen und zur Verkehrsreduzierung	Einbahnstraße führt nicht zu einer Verkehrsreduzierung, sondern nur zu einer Verlagerung, Oderstr. zwischen Gürtel- und Jessnerstr. wird Hauptverkehrsstraße > führt zu Lärm, Luftverunreinigung, erhöhtem Verkehrsaufkommen Weserstr. soll aktuell nur über Oderstr. (von Gürtelstr. kommend) anfahrbar sein, um Verkehr in Seitenstraßen zu vermeiden, sollte Linksabbiegen von Boxhagener Str. (von Westen kommend) in Gürtelstraße möglich sein Einrichtung einer FuZo wäre besser
DE8	Weserstraße zw. Jessnerstraße und Weichselstraße (Richtung Weichselstraße)	Notwendig gegen Durchgangsverkehr	Einbahnstraße führt nicht zu einer Verkehrsreduzierung Einbahnstraße muss überdacht werden, wenn gleichzeitig Modalfilter Weser-/ Colbestr. kommt viele Autofahrende nutzen diese Straße durchs Wohngebiet, um die Ampeln an der Ecke Neue Bahnhof-/ Gürtelstr. zu umfahren
	Zusätzlich genannte Orte		
	<i>Boxhagener Straße und Grünberger Straße</i>		Einbahnstraßen einrichten
	<i>Colbestraße (ab Boxhagener Straße bis Scharnweberstraße bzw. Frankfurter Allee und Richtung Frankfurter Allee)</i>		Einbahnstraße analog zur Mainzer Str. einrichten > sonst wird Durchgangsverkehr von der Mainzer- in die Colbestr. verlagert, Schleichweg: Frankfurter Alle > Colbe- > Weser- > Finowstr., allg. schmale Straße und parkende Autos als Problem für aktuelle Verkehrsführung Colbestr. zur Einbahnstraße nach Süden
	<i>Colbestraße/Kinzigstraße</i>		Einbahnstraßen nach US-amerikanischem Prinzip immer abwechselnd einrichten
	<i>Dirschauer Straße</i>		Dirschauer Str. verbindet am Wochenende RAW und Boxi, es gibt sehr viel Verkehr, Einbahnstraße und Temporeduktion prüfen
	<i>Döringstraße</i>		
	<i>Gabriel-Max-Straße (zw. Wühlischstraße und Grünberger Straße)</i>		alternativ zur FuZo: Gabriel-Max-Str. als Einbahnstraße von Wühlisch- Richtung Grünberger Str. mit einzelnen Angeboten für Lieferungen und begründetem Parken; alternativ zur FuZo: Gabriel-Max-Str. zur Einbahnstraße entgegengesetzt zur Gärtnerstr., weil Hauptproblem enge Durchfahrten in beide Richtungen sind
	<i>Haasestraße</i>		
	<i>Jessnerstraße</i>		Einbahnstraße auf der gesamten Straße einrichten, Jessnerstr. (zwischen Frankfurter Allee und Scharnweberstr.) als Einbahnstraße Richtung Süden
	<i>Lenbachstraße</i>	Eine Verkehrsberuhigung - z.B. durch das Aufstellen von Pollern am Ende der Lenbachstr. (Boxhagenerstr.) bzw. Einbahnstraße - würde die Aufenthaltsqualität in der Lenbachstr. erhöhen sowie den Verkehrslärm durch Durchgangsverkehr reduzieren; Erhöhung der Sicherheit an Kreuzung Boxhagener/Wühlisch/Lenbachstr.	Straße ist ohnehin zu schmal für zwei Fahrtrichtungen, ggf. dafür Neue Bahnhofstraße öffnen oder Verkehr über Sonntagstr. führen ggf. Querparkplätze auf einer Seite entfernen, um Straße zu verbreitern
	<i>Libauer Straße</i>		Einbahnstraße und Durchfahrtsverbote (Sackgasse) einrichten, z.B. auf schmalen Abschnitt zw. Revaler u. Kopernikusstr.
	<i>Mainzer Straße</i>		Tempo 30 Beschränkung wird aktuell nicht eingehalten
	<i>Matkowskystraße</i>		
	<i>Oderstraße</i>		Oderstr. in Richtung Weichselstr. als Einbahnstraße
	<i>Revaler Straße</i>		Einbahnstraßen in Revaler- ab Holtei- bis Simplonstr. wegen parkenden Autos beidseitig
	<i>Simon-Dach-Straße</i>		südlich Kopernikusstr.: Straße zu schmal für beidseitigen Verkehr
	<i>Simplonstr. bei der geplanten Schulzone einrichten (Richtung Modersohn-/Warschauer Str.)</i>		Einbahnstraße bei der geplanten Schulzone einrichten (Richtung Modersohn-/Warschauer Str.)

DF	Fußgänger*innenzone	<p>Mehr ästhetische/attraktive und von Bürger*innen nutzbare FuZo (Parklets, Sitzgelegenheiten, Spielflächen, Hochbeete, Bänke, Sitzgelegenheiten mit Tischen zum Essen und Basteln); Negativbeispiel Friedrichstr.; Wunsch nach mehr FuZo auf längeren Straßenabschnitten; es braucht mehr Platz für Fußgänger*innen, Kinder, Radfahrende, Bäume, Grünflächen, Spielstraßen (Beispiel Paris, Straßen schliessen für Kinder, Kinder spielen auf Straßen)</p> <p>Wegfall von Parkplätzen > mehr Platz für Begegnung, Möglichkeit der Entsiegelung (Superblock nach Konzept Barcelona)</p>	<p>Sorge, dass FuZo für mehr Lärm und Vermüllung sorgen (z.B. am Boxi und Annemirl-Bauer-Platz), weil sie u.a. Außengastronomie begünstigen; Befürchtung mehr FuZo = mehr Besucher:innen, Tourist*innen, Lautstärke, Müll, Anwohnende leiden schon am Overtourism, Sorge, dass mehr Parkplatzzuchverkehr entsteht; Frust durch Parkplatzzuche führt zu schnellem Fahren; Wie nachhaltig sind FuZo?</p> <p>FuZo generell gut, aber mit Respekt vor dem entstehenden Lautstärkepegel, v.a. abends (Erfahrung aus Simon-Dach-Str.); am Boxi ist der Fußverkehr an Kreuzungen durch parkende Autos und Außengastronomie blockiert > FuZo ausweiten?</p> <p>Wenn ehemalige Parkplätze in FuZo leer bleiben, gibt es Probleme mit der Akzeptanz. Es sollte Parkflächen für Anwohnende und Gewerbetreibende geben. Es braucht Lieferzonen und Lieferzeiten in FuZo.</p> <p>FuZos sollten für den Radverkehr gesperrt werden, da es insb. in Bereichen mit Mischverkehr zu Problemen/ Konflikten mit Menschen mit Sehinschränkung kommt. Radverkehr ist für Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen kaum hörbar. Fahrräder werden schneller, schwerer und damit gefährlich bleiben. Fahrräder sollten nur dort fahren, wo man mit ihnen rechnet, d.h. nicht auf dem Gehweg. In Mischverkehrsflächen müssen sich die Verkehrsteilnehmenden v.a. über Sichtkontakt verständigen. Blinde, sehbehinderte und gehörlose Menschen sind hier benachteiligt, da sie nur eingeschränkt mit anderen Verkehrsteilnehmenden kommunizieren können und umgekehrt. Zudem werden sie von anderen Verkehrsteilnehmenden kaum als Personen mit Sinnesbeeinträchtigung wahrgenommen. Für Menschen mit Behinderungen sollten Verkehre räumlich, baulich und taktil und visuell wahrnehmbar voneinander getrennt werden, das führt zu mehr Sicherheit auch für andere Verkehrsteilnehmende (Ältere, Kinder). Auf Mischverkehr sollte verzichtet werden.</p> <p>Bei der Umsetzung von FuZo sollten die Fehler vom Lausitzer Platz nicht wiederholt werden. Arztpraxen und Schulen waren für Fahrdienste für Menschen mit Behinderungen über längere Zeit nicht erreichbar, als die FuZo eingerichtet wurde. Es muss vorher gezielt geprüft werden, ob Einrichtungen in der Nähe der FuZo sind, die von Fahrdiensten angefahren werden.</p> <p>Einbahnstraßen einrichten statt FuZo (besser geeignet zur Verkehrsberuhigung)</p>
DF1	Gabriel-Max-Straße zw. Krossener Straße und Grünberger Straße	<p>Gute Maßnahme und an Markttagen schon erprobt; gut für die Gastronomie, Spiel und Begegnung; gut gegen bisherige Enge; gern mehr Gastronomie und Märkte statt Autos</p> <p>Mehr Außenflächen für die Gastronomie, aufgrund der zu erwartenden Herausforderungen durch den Wegfall der Parkplätze und MWSt. Erhöhung und der zurückliegenden Herausforderungen durch die Corona-Pandemie</p>	<p>Fußgänger:innen machen am Boxi am meisten Lärm (Tag und Nacht), Vorbehalte wegen bestehender Lärmbelastung durch Gastronomie; Tourismuslärm nimmt stetig zu und wird durch FuZo noch verstärkt; Erreichbarkeit mit Auto ist in seltenen Notfällen wichtig, das verhintert FuZo</p> <p>FuZo würde Gastronomen negativ beeinträchtigen, da der Lieferverkehr sich sehr umstellen müsste. Schon jetzt stehen Lkw sich im Weg und blockieren die Straße für andere Fahrzeuge, wenn mehrere Geschäfte gleichzeitig beliefert werden. Eine FuZo würde das verstärken und die Verkehrssicherheit nicht erhöhen. Zudem wird befürchtet, dass Fahrer*innen der Speditionsfirmen abspringen könnten, wenn Anlieferung eine noch größere Herausforderung wird. Erreichbarkeit des Gewerbes am Boxi ist durch FuZo gefährdet, das stellt ein großes Problem für Gewerbetreibende dar;</p> <p>Da viele Kund*innen mit dem Pkw kommen, wird der Wegfall von Stellplätzen kritisch gesehen und es wird Wildparken auf dem Gehweg befürchtet. Auch Anwohner:innen benötigen Stellplätze.; Mischkonzept (teilweise FuZo, teilweise Anwohner*innenparken)</p> <p>FuZo erweitern um Ostseite am Boxi (Gärtnerstraße zw. Krossener und Grünberger Straße), Boxhagener Platz durch FuZo erweitern und Gastro auf die Straße verlagern vom Fußweg weg; Verlängerung der FuZo bis zur Wühlischstr. wünschenswert</p> <p>Etablierung eines kompletten Einbahnstraßensystems zusammen mit Tempokissen um den Boxhagener Platz statt einer FuZo erscheint aus Sicht von eingen Gewerbetreibenden sinnvoller; alternativ Gabriel-Max-Str. als Einbahnstr. von Wühlisch- Richtung Grünberger Str. mit einzelnen Angeboten für Lieferungen und begründetes Parken; alternativ Gabriel-Max-Str. zur Einbahnstr. entgegengesetzt zur Gärtnerstr., weil Hauptproblem enge Durchfahrten in beide Richtungen sind</p>
DF2	Holteistraße zw. Wühlischstraße und Sonntagstraße	<p>Gute und wichtige Maßnahme für sichere Schulwege (Zahl nötiger Straßenüberquerungen wird reduziert), zur Erweiterung des Wühlischplatzes und Reduzierung des Durchgangsverkehrs (Holteistr. wird als Schleichweg unattraktiver); Holteistr. wird attraktiver für Fuß- und Radverkehr, damit sich die Gastronomie (Alte Turnhalle) zur Straße hin öffnen kann; schnelle Umsetzung gewünscht; Maßnahme ist leicht umsetzbar und gut kombinierbar mit der geplanten Tram; Tram könnte perspektivisch trotzdem durchfahren</p>	<p>Kein Bedarf an Maßnahme, da Straße kaum ausgelastet ist und sich dort kaum Leute aufhalten; Park ist von anderen Straßen gut zugänglich; Maßnahme hilft nur der Gastronomie, von der eine Geruchsbelästigung ausgeht; Verkehr wird nur umgelenkt in Böcklin-, Lenbach- und/oder Sonntagstr. entlang des Wühlischplatzes; Straße ist wichtige Durchfahrtsstraße im Kiez, soll so bleiben; Tram ist geplant; schlecht, falls es bedeutet, dass Tram hier nicht mehr fahren kann; nicht umsetzen, bevor Tramtrasse geklärt ist</p> <p>Durchgangsverkehr um den Wühlischplatz verhindern; aktuell Schleichverkehr über Modersohnbrücke, Revaler und Helmerding/Holteistr.</p> <p>FuZo auf der anderen Seite des Wühlischplatzes auf dem Ende der Sonntagstr. fortsetzen</p> <p>auf qualitätvolle Gestaltung des öffentlichen Raums achten, um Aufenthaltsqualität zu erhöhen; Wühlischplatz entsiegeln und begrünen (wie Rudolfplatz); Sitzgelegenheiten schaffen; Platz bis zur anderen Straßenseite niveaugleich ohne Bordsteine erweitern</p>

DF3	Jessnerstraße zw. Travestraße und Oderstraße	<p>Gute Maßnahme als Verstetigung der erfolgreichen Spielstraße, Spielstraße zeigt, dass Flächen gut benutzt werden und ermöglicht freie Bewegung für Kinder und Erwachsene, als Bereicherung (wenige Grünflächen in der Nähe), zur Verkehrsreduzierung, Steigerung der Lebensqualität/Wohlbefinden und Sicherheit (für Kinder, Eltern, Passant*innen, Anwohner*innen), zur Vergrößerung des Aufenthaltsbereichs; gut gegen schnellen Autoverkehr in Grundschul-, Kita-, Spiel- und Sportplatznähe; Maßnahme unterstützt Planungen des Radverkehrsplans (Förderung des Radverkehrs auf der Scharnweber Str. und Reduzierung KfZ Verkehr in Seitenstraßen)</p> <p>Testphase Modalfilter/Sperrung Jessnerstr. hat viel Entspannung und anderes Klima im Kiez erzeugt (bessere Luft, weniger Lärm, Entspannung)</p>	<p>Sorge vor Verkehrsverlagerung; FuZo würde Sicherheit nicht erhöhen, weil sich im Abschnitt keine Schule oder Kita befindet, FuZo würde Platz nicht erweitern, da Platz an der Stelle nicht zugänglich ist; als Anwohnerin dagegen, BSR wird behindert; Sorge vor Überlastung der Travestr. durch Lenkung des Schulverkehrs nur über Travestr.; aktuell viel Durchgangsverkehr auf der Jessnerstr.</p> <p>Befürchtung, dass LKW von Edeka-Anlieferung nicht um die Ecke kommt, LKW blockiert bei Anlieferung die Straße, sodass es eine Südverbindung parallel zur Jessnerstr. braucht</p> <p>Wegfallende Parkplätze problematisch, insb. z.B. für Handwerker*innen/ gehbehinderte Menschen, die aktuell vor der Tür parken können, Ausweisung von gesonderten Parkplätzen für Handwerker*innen (analog z.B. Sharing-Angebote)</p> <p>Verlängerung/Ausweitung der FuZo bis Scharnweberstr., um Risiko vor Schule zu minimieren; Jessner- zwischen Scharnweber und Weserstr. komplett für Autos sperren; alternativ FuZo verlegen (Travestr.)</p> <p>sichere Querungen (Zebrastreifen) vor Schule und Kita einrichten alternativ zur FuZo</p> <p>FuZo sollte nach Umsetzung ansprechend zum Verweilen gestaltet werden, Entsiegelung, Inline-Skate-Flächen, Begrünung; fehlender Zugang zum Park durch Zaun, stellt Sinnhaftigkeit der FuZo in Frage, Vorschlag: Parkzugang schaffen</p> <p>Kopfsteinpflaster durch geräuscharmes Pflaster ersetzen, um Lärm auch nachts zu mindern</p>
DF4	Krossener Straße zw. Gabriel-Max-Straße und Gärtnerstraße	<p>Gute Maßnahme zur Entlastung und Belebung vom Boxi; Markt zeigt schon Nutzungspotenziale auf; gut für die Gastronomie, Spiel, Begegnung, für Lebensqualität ohne Durchgangsverkehr (Lärm, Schmutz, Gefahr)</p>	<p>Vorbehalte/Ablehnung wegen Sorge vor steigender Lärm- und Müllbelastung, Menschen- und Tourismuskennzahlen (wie an der Admiralsbrücke) durch Gastronomie; Maßnahme nützt nur der Gastronomie; steigende Vermüllung würde sich negativ auf die Anwohner*innen auswirken, weil Betriebskosten steigen (Reinigungsstufe 1A); Sorge vor Zunahme des Parksuchverkehrs; Zufahrt von Einsatzfahrzeugen (Krankenwagen, Polizei) wäre problematisch</p> <p>Mitarbeiter*innen von Gastronomie- und Schankbetrieben kommen mit dem PKW zur Arbeit, Wegfall von Parkplätzen wird kritisch gesehen; FuZo verstärkt Parkplatzproblem, Mischkonzept (teilweise FuZo, ausgewiesene Parkplätze für Anwohner*innen, Bereiche für Lieferverkehr und Handwerker*innen)</p> <p>Lieferverkehr führt zu viel Rückstau</p> <p>FuZo erweitern um Ostseite am Boxi (Gärtner- zw. Krossener und Grünberger Str.), dreiseitiger Platz entsteht</p> <p>Kfz-Belastung ist in der Krossener Str. sehr gering, Boxi ist groß genug für vielfältige Nutzungen und Aufenthalt, eine Platzvergrößerung erscheint nicht notwendig, erscheint an anderen Orten sinnvoller; Maßnahme nicht notwendig, weil Gehweg und Platz groß genug sind; FuZo existiert quasi bereits an Markttagen, das ist ausreichend; alternativ Gabriel-Max-Str. zur Einbahnstraße von Wühlisch- Richtung Grünberger Str.</p>
DF5	Niemannstraße zw. Revaler Straße und Simplonstraße	<p>Gut als Flächengewinn u.a. für Schule</p>	<p>Maßnahme nicht nötig, bisher keine Probleme; Straße wurde früher von Rewe kommend als Abkürzung genutzt; Straßen in diesem Abschnitt müssen gleich behandelt werden, um Verkehrsverlagerung u.a. über Helmerding- und Matkowskystr. zu vermeiden, Verkehr über Revaler Ost insgesamt verringern; Straße wird aktuell als Dauerparkplatz genutzt; Straße sollte mindestens in Spielstraße umgewandelt werden, analog zur Haasestr.</p> <p>Alternativ Haase- oder Döringstr. zur FuZo machen; Durchfahrt sollte mindestens ausgeschlossen werden ggf. als Sackgasse von der Revaler bis zur Mitte des Straßenabschnitts mit dem letzten Stück bis zur Simplonstr. als FuZo</p> <p>Optische Aufwertung der Straße gewünscht, wenn FuZo eingerichtet wird</p>
DF6	Oderstraße zw. Wechselstraße und Jessnerstraße	<p>Gute Maßnahme als Bereicherung (zusätzliche Aufenthalts- und Grünfläche), Vergrößerung des übernutzten Traveplatzes, Verbindung von der Grundschule, über den Platz bis zum Spielplatz Müggel-Dschungel</p>	<p>Sorge, dass Travestr. zum Ausweichen genutzt werden wird, Temporeduktion nötig</p> <p>Befürchtung, dass LKW von Edeka-Anlieferung nicht um die Ecke kommt, LKW blockiert bei Anlieferung die Straße, sodass es eine Südverbindung parallel zur Jessnerstr. braucht</p> <p>Stellplätze östlich der Müggel- auf der Travestr. teilweise erhalten; 4 Stellplätze am Eingang zum Traveplatz (Travestr.) entfernen, um mehr Bewegungsfläche und eine bessere Aufenthaltssituation am Parkeingang zu schaffen</p> <p>Ausweitung der FuZo auf die Travestr. (Spielplatz), Nordseite des Traveplatzes zur FuZo machen; eher Trave- als Oderstr. zur FuZo machen (Schule)</p> <p>Bordsteinabsenkung an der Tram-Wendeschleife inkl. Trave- westlich der Müggelstr., um den kompletten Straßenraum besser für Menschen zu nutzen und zu überqueren</p>

DF7	Simon-Dach-Straße zw. Grünberger und Boxhagener Straße	Gute Maßnahme, Straße könnte zur Flaniermeile umgestaltet werden; FuZo könnte zum Federballspielen genutzt werden; mehr Entspannung und Platz für Fußgänger:innen (fahrenden und parkenden Autos wird zu viel öffentlicher Raum eingeräumt)	Vorbehalte/Ablehnung wegen Wegfall von Parkplätzen, Sorge vor Zunahme des Feiertourismus, Menschenmengen und somit Lärm; Lärm ist bereits ein Problem; Sorge, dass gewonnener Raum nur kommerzialisiert wird, indem mehr Außengastronomie realisiert wird; FuZo nur sinnvoll, wenn Gastronomie ihre Grenze hat; Gastronomie ist neben Lärm selbst für Großteil des Verkehrs inkl. Zweite-Reihe-Parken verantwortlin; es müssen Maßnahmen getroffen werden, dass Lärm nicht noch weiter zunimmt und dass der existierende Lärm (v.a. nachts) verringert wird; Bezirk hat die Lärmbelastung und Zunahme des Lieferverkehrs zu verantworten, weil Gaststättenkonzessionen weiter erteilt werden; Schankbetriebe sollten einheitliche Schließzeiten haben; Ansiedlung weiterer Gastronomie muss reguliert werden; Entlastung des Fußgänger:innenverkehrs in der Simon-Dach-Str. durch weniger Gastronomie; Schankbetriebe (versperren den Fußweg); bestehende Platzprobleme, weil Gastronomie sehr viel von den eigentlich breiten Gehwegen einnimmt; Außengastronomie auf ehemaligen Parkplätzen statt auf Gehwegen Verlängerung nach Süden, Verlängerung bis Gabriel-Max-Str. und Wühlischstr. oder gesamte Simon-Dach- und Boxhagener Str. (online kontrovers diskutiert); angedachter Abschnitt enthält mehrere Gebäude ohne Läden im Erdgeschoss, würde weniger von einer Verkehrsberuhigung profitieren; alternativ Abschnitt zw. Kopernikus und Grünberger Str. als FuZo, wo mehr Gastronomie ist FuZo nicht für Radverkehr freigeben (Radfahrende sollen schieben) oder mit Radweg (Radfahrende fahren sehr schnell)
DF8	Simplonstraße zw. Lenbachstraße und Sonntagstraße (Erweiterung Annemirl-Bauer-Platz)	Gute Maßnahme; zusammenhängender Stadtraum und Ort für die Gemeinschaft entsteht; Qualitätvolle Gestaltung (v.a. Ostkreuz-Vorplatz) z.B. mit Möglichkeiten zum Verweilen und Verbindung der beiden Plätze gewünscht; Zugewinn: schöner Platz Richtung Spielplatz	Platzfläche ist ausreichend, Maßnahme nicht notwendig; FuZo könnte zu mehr Lärm und Müll führen; Lärm durch Spielstraße sowie Parklet kritisch für ältere Anwohner*innen (Beispiel Simplonstr. zw. Matkowsky- und Helmerdingstr.), Lieferzonen und -zeiten: bei Anlieferung Nachtruhe beachten wg. Lärm; Rettungswege müssen gegeben sein Mitarbeiter*innen von Gastronomie- und Schankbetrieben kommen mit dem PKW zur Arbeit, Wegfall von Parkplätzen wird kritisch gesehen; Vorbehalte aufgrund des Wegfalls an Parkplätzen (Ältere benötigen sie) und der geplanten Umgestaltung als Tramhaltestelle Eher auf die Sonntagstraße verlegen, da hier viel Durchgangsverkehr ist; alternativ FuZo nördlich des Platzes einrichten Straßenabschnitt ist aktuell sehr unansehnlich (Wildpinkeln, zugeparkt)
DF9	Wismarplatz zw. Boxhagener Straße und Grünberger Straße	Gute Maßnahme zur Erweiterung des Spielplatzes	qualitätvolle Gestaltung gewünscht z.B. mit Aufenthalts- und Bewegungsflächen, Vegetation; Ansiedlung eines Cafés; Platz bis an die Gebäude zur anderen Straßenseite niveaugleich ohne Bordsteine erweitern
	Zusätzlich genannte Orte		
	Boxhagener Straße/Gryphiusstraße		Krossener und Gryphiusstr. in dem Bereich als FuZo; kleiner Park und Aufenthalts- und Bewegungsflächen könnten entstehen; Verkehrsinsel wird sinnvoll genutzter Stadtraum (Beispiel Caroline-Herschel-Platz); Westseite der Verkehrsinsel bis an die Gebäude niveaugleich heranführen
	Döringstraße und Haasestraße (bestehende Spielstraßen)		Spielstraßen sind nicht effektiv, Autos fahren noch zu schnell, aktuell Sackgassensituation durch Baustelle bringt Verbesserung, Sackgassen wären gut
	Gabriel-Max-Straße		zw. Simplon- und Wühlischstr., alternativ auch Westende der Simplonstr.
	Müggelstraße		alternativ auch Spielstraße, bei Beruhigung Flächen entsiegeln
	Simon-Dach-Straße zw. Revaler und Kopernikusstraße/Wühlischstraße		Vorbehalte/Ablehnung wegen Wegfall an Parkplätzen, Zunahme von Lärm durch Feiertourismus, Erreichbarkeit für Handwerker*innen etc. wird schlechter/unmöglich alternativ Abschnitt zwischen Kopernikus und Grünberger Str. als FuZo, wo mehr Gastronomie ist; Beruhigung für Entsiegelung nutzen; alternativ: auf schmalen Straßenabschnitt Einbahnstraße einrichten
	Weserstraße		Einrichtung einer FuZo wäre besser als eine Einbahnstraße
	Wismarplatz		Bessere Markierung des bestehenden Fußgängerüberwegs für Autofahrer*innen
S	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Asphaltkissen/Temporeduktion am wichtigsten für die Erhöhung der Sicherheit gute Maßnahmen, um Sichtbarkeit zu erhöhen und für eine eigenständige Mobilität von Kindern; alle Kreuzungen für Fußgänger:innen (insb. Kinder) durch Abpollerung (Parken verhindern) sicherer machen	Zweite-Reihe-Parken als allgemeines Problem (Verkehrsfluss, Verkehrssicherheit für Radfahrer*innen); Problem, dass vorhandene Regeln nicht beachtet werden; es gibt nicht genug Platz für z.B. Kinder, Rentner*innen; Kombination aus Tram und parkenden Autos (z.B. Boxhagener Str.) sehr gefährlich; zu viele parkende Autos insb. an Kreuzungen, dadurch fehlende Einsichtbarkeit und Gefahr Verbot von E-Rollern

SQ	Sichere Querung* (*waren nicht auf der Maßnahmenkarte eingezeichnet, Nennungen bestimmter Ecken unterstützen Notwendigkeit der sicheren Querung)		<p>Überquerungen der Hauptstraßen sind das zentrale Problem (Boxhagener, Revaler, Grünberger, Wühlischstr.); Sicherheit Fußgänger*innen wichtig > Überwege gerade für Rentner*innen problematisch; Sichere, gute Übergänge ohne Ampel favorisiert (Verkehrsfluss, Wartezeiten); Zebrastreifen an allen Kreuzungen; Sichere Querungen vor allem in der Nähe von Schulen (z.B. durch Zebrastreifen); Zebrastreifen werden oft ignoriert, daher sollten diese auch mit kleinen Bremshügeln ausgestattet werden oder noch deutlicher markiert werden; Kein Parken vor Hauseingängen oder nah an Kreuzungsbereichen für gute Quermöglichkeiten (Vorbild Wien: Kreuzungen rundum Sichtbeziehungen); Einsehbarkeit in Kreuzungsbereichen verbessern durch Entfernung von Stellplätzen</p> <p>Sichere Querung bedeutet Vorrang für Fußgänger*innen insb. für Menschen mit Behinderungen. Nur Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) machen Kreuzungen sicher. Diese fehlen bei Fahrradstraßen bisher und teilweise auch bei Fahrradstreifen, wenn diese nach holländischem Modell über den Fußweg geführt werden, sind aber dringend notwendig. Dies ist auch eine Haftungsfrage, da bei Unfällen auf Zebrastreifen die Fußgänger keine Schuld tragen können, da sie Vorrang hatten.</p> <p>Wenn Querungen/Gehwegvorstreckungen nur durch Bodenmarkierungen angezeigt werden, sind diese für blinde und sehbeeinträchtigte Menschen kaum erkennbar, sie sollten taktil-visuell kontrastreich wahrnehmbar sein, z.B. durch Bodenindikatoren, differenzierte Bordhöhen (Doppelquerungen), damit erkennbar ist, wann der Autoverkehr beginnt. Auch Zebrastreifen sollten haptisch bzw. erhöht sein, um diese ertastbar zu machen. Dies hat auch auf Fahrradfahrende den Effekt, dass sie stärker das Tempo drosseln. DIN 18040-3, 5.3.2.1 i. V. m. DIN 32984, 5.3.2.2: Anforderungen zur Gestaltung von getrennten Querungsstellen mit differenzierten Bordhöhen (sog. „Doppelquerungen“), damit Querungen sowohl für Menschen mit radgebundenen Hilfsmitteln als auch für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen eindeutig auffindbar, barrierefrei zugänglich und selbstständig nutzbar sind.</p> <p>Barrierefreiheit auf Gehwegen verbessern (Defizite insb. für Rollstuhlfahrer*innen)</p>
SQ1	Boxhagener Straße/Glatzer Straße	Dringende Maßnahme, Erhöhung der Schulwegsicherheit	Bedarf für eine Schulzone
SQ2	Boxhagener Straße/Gryphiusstraße	Gute und notwendige Maßnahme, Verbesserung der Einsehbarkeit (Sicht durch parkende Autos vermindert, v.a. nachts und wenn Autos abbiegen), Erhöhung der Schulwegsicherheit (Kinder haben Angst über die Kreuzung zu gehen)	wichtige und viel genutzte Kreuzung, u.a. für den Schulweg zusätzlich Krossener- und Gryphiusstr. in dem Bereich als FuZo
SQ3	Boxhagener Straße/Krossener Straße	Gute Maßnahme zur Erhöhung der Schulwegsicherheit	wichtige und viel genutzte Kreuzung, u.a. für den Schulweg; Kreuzung ist durch den Winkel der Einmündung schlecht einsehbar zusätzlich östlicher Abschnitt der Krossener Str. als FuZo oder als Sackgasse, um Durchfahrt zu verhindern
SQ4	Boxhagener Straße/Wühlischstraße	Gute Maßnahme, Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden	Wichtige und viel genutzte Kreuzung, u.a. für den Schulweg, von Tourist*innen und zum Einkaufen; Gefährliche Querung für Fußgänger- und Radfahrer*innen durch schnellen und mehrspurigen Autoverkehr; Tempo 30 wird nicht eingehalten und muss durchgesetzt werden; Abbiegende Autos missachten Vorfahrt Bestehende Mittelinsel in der Wühlischstr. ist nicht ausreichend; Vorstreckungen oder eine Mittelinsel in die Boxhagener Str. werden gebraucht; Querung an der Ecke von Sparkasse und Lidl wünschenswert; Vorstreckungen und Mittelinseln nicht ausreichend, es braucht Ampeln und Zebrastreifen oder einen Kreisverkehr mit Fußgängervorrang; Wunsch nach einem kompletten Parkverbot
SQ5	Jessnerstraße/Travestraße	Gute und dringende Maßnahme zur Erhöhung der Schulwegsicherheit	Wichtige Kreuzung, u.a. für den Schulweg sichere Querungen (Zebrastreifen) vor Schule und Kita einrichten alternativ zur FuZo
SQ6	Oderstraße/Finowstraße		
SQ7	Oderstraße/Jessnerstraße		wichtige Kreuzung, u.a. für den Schulweg, Weg zum Spielplatz und zum Einkaufen
SQ8	Revaler Straße/Niemannstraße	Gute Maßnahme, Erhöhung der Sicherheit	Sichere Querung hier nicht notwendig, da Ampel in der Nähe; Querung weiter östlich sinnvoller (zwischen Döring- und Simplonstr.) weitere sichere Quermöglichkeit schaffen Bedauerlich, dass dies die einzige Maßnahme auf der gesamten Revaler Str. ist; Ostteil der Revaler Str. ist bei den Maßnahmen unterrepräsentiert; Minderung des Durchgangsverkehrs in dem Bereich notwendig z.B. durch Ostteil nur befahrbar durch Anlieger*innen; Westteil: Lösung für die Gefahrenstelle Libauer/Revaler Str.
SQ9	Scharnweberstraße/Colberstraße	Gute Maßnahme	wichtige Querung in Richtung FamoX und Kitas; sichere Querung an jeder Kreuzung der Scharnweberstr. gewünscht
SQ10	Scharnweberstraße/Finowstraße		
SQ11	Scharnweberstraße/Mainzer Straße		Zusätzliche/ sichere Querungshilfe gewünscht; viel Lärm durch Kopfsteinpflaster; bei Auswahl der Querung beachten, dass Mainzer Str. ggf. zur Fahrradstraße umgewandelt wird
SQ12	Simplonstr. /Gryphiusstraße	Gute und wichtige Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit für Kita-Kinder	zusätzlich sichere Querung vom Helenehof zur Kita schaffen
SQ13	Simplonstr. /Haasestraße		Haasestr. als Spielstraße als Sackgasse ausgestalten, ohne Durchgang, Verkehr zw. Simplon- und Haasestr. komplett raushalten, damit Spielstraße ihre Funktion erfüllt
SQ14	Simplonstr. /Niemannstraße/Seumestraße		
SQ15	Weserstraße 45	Gute Maßnahme, Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden	Gehwegvorstreckung oder Mittelinsel empfohlen
SQ16	Weserstraße/Weichselstraße	Sichere Querung Weser-/Weichsel-/Holteistr.	Kreuzung ist eine Gefahrenstelle für Fahrradfahrer*innen durch schnellen und beidseitigem Autoverkehr; Weichsel- und Holteistr. stark von Durchgangsverkehr betroffen
	Zusätzlich genannte Orte		

	Boxhagener Platz		Überqueren der Kreuzungen am Platz ist insb. an Markttagen gefährlich, weil die Straße schlecht einsehbar ist; Schulkinder weisen darauf hin, dass eine sichere Querung wegen fehlender Einsehbarkeit durch die parkenden Autos nicht möglich ist Der bestehende Zebrastreifen Gärtner-/Grünberger Str. wird kaum beachtet von Autofahrer*innen, Kinder fühlen sich daher nicht sicher, diesen zu nutzen
	Boxhagener Straße		sichere Übergänge auf der gesamten Straße fehlen, Geschwindigkeitsbegrenzung wird nicht eingehalten Boxhagener/Colbestr.: bessere Querung nötig Boxhagener/Gärtner/Mainzer Str.: sicherer Übergang/Gehwegvorstreckung fehlt; Boxhagener/Mainzer Str.: Gefährliche Kreuzung, Übergang kaum möglich; wenig Einsicht wegen parkenden Autos, sicherere Querung nötig Boxhagener/Grünberger Str.: Ampelschaltung anpassen, Grünphase derzeit zu kurz Boxhagener/Neue Bahnhofstr.: Querungssituation ist sehr gefährlich, Stück bis zur Kynastbrücke ist nicht nachvollziehbar geregelt; Durchfahrtsverbot wird kaum eingehalten, eventuell Durchfahrt schließen oder Querung sicherer machen Boxhagener/Simon-Dach-/Niederbarnimstr.: sicherer Übergang fehlt; Zebrastreifen oder Ampel einrichten Boxhagener/Sonntagstr.: sichere Querung fehlt Boxhagener/Wühlischstr.: sichere Querung fehlt Boxhagener Str. (zw. Wismarplatz und Warschauer Str.): Zebrastreifen einrichten
	Gärtnerstraße/ Wühlischstraße		sicherer Übergang fehlt
	Grünbergerstraße		sichere Übergänge auf der gesamten Straße fehlen Grünberger/Seumestr.: sichere Querung schaffen
	Gryphiusstraße/ Wühlischstraße		Hier braucht es einen Übergang, viele Menschen nutzen diesen Übergang, der sehr gefährlich ist; möglich wäre auch ein Wegfall von Parkplätzen, um mehr Einsehbarkeit zu schaffen; Kreuzung ist für Senior*innen und Kinder schwer einsehbar und daher schwer zu überqueren und gefährlich; vor Kita gibt es immer wieder gefährliche Querungssituationen
	Gürtelstraße und Neue Bahnhofstraße		sichere Querung schaffen
	Gürtelstraße/ Oderstr. bzw. Oderstr./ Jessnerstr.		Abkürzungen von der Gürtelstr. kommend über Oder- und Jessnerstr. = Zebrastreifen wäre an dieser Kreuzung oder Ecke Jessnerstr. unabdingbar
	Gürtelstraße/ Weserstraße		es braucht für Fußgänger*innen eine Querungshilfe an dieser Kreuzung, z.B. Zebrastreifen Ampel erhalten, dauerhaft einrichten
	Jessnerstraße/ Oderstraße		zusätzlich sichere Querung schaffen vor geplantem Modalfilter
	Jungstraße		kurz vor Scharnweberstr. (bei Schule): Zebrastreifen und Temporeduktion z.B. durch Asphaltkissen einrichten (Autos rasen, Querung von Kindern auf dem Weg zur Schule); Jung-/Gürtelstr. sowie Gärtnerstr. sind gefährlich
	Lenbachstraße/ Wühlischstraße/ Boxhagener Straße		sicherer Übergang gebraucht (Lidl usw.); Ampel gebraucht
	Niederbarnimstraße	Dringende Maßnahme; Erhöhung der Sicherheit für Kinder, Fußgänger*innen	es gibt aktuell keine einzige sichere Querung in der Straße; Straße/Kreuzung ist sehr gefährlich; es fehlen sichere Übergänge/Zebrastreifen/Gehwegvorstreckungen z.B. zwischen Hausnummer 17 und 10/11, vor der Kita Hausnummer 20/7, vor der Bar "Luft und Liebe", an der Kreuzung Niederbarnim/Boxhagener Str.; eng geparkte Autos erschweren eine sichere Querung (mit dem Kinderwagen quasi unmöglich); zusätzlich beidseitige Gehwegvorstreckung bei bestehenden Querungen schaffen; Ampel an der Kreuzung Niederbarnim-/Boxhagener/Simon-Dach-Str. einrichten
	Revaler Straße		zw. Döring- und Simplonstr.: zusätzlich sichere Querung schaffen, z.B. Zebrastreifen Revaler/Libauer Str.: Querung kaum möglich auf Grund der parkenden Autos und eingeschränkter Einsehbarkeit; breite Einmündung in Libauer Str. führt dazu, dass Autos mit überhöhter Geschwindigkeit abbiegen und Fußgänger*innen gefährden > Verkleinerung der Straße; Gehweg sollte vorgestreckt werden, z.B. durch Poller; durch Gehwegvorstreckung oder Libauer Str. als Sackgasse könnte ein kleiner Stadtplatz entstehen, das würde die Aufenthaltsqualität verbessern
	Scharnweber Straße		sichere Querungen (Zebrastreifen) an allen Kreuzungen im Bereich der Jane-Goodall-Grundschule schaffen, Straße muss als Ganzes gedacht werden, weil sich auf 2 Kitas in der Straße befinden; Scharnweber/Weichselstr.: Kurvensituation sehr unübersichtlich (kein sicherer Weg zur Schule), PKWs überschreiten oft das Tempo, zusätzlich Tramlärm baulich reduzieren
	Simon-Dach-Straße	Verkürzung der Wartezeit von Fußgänger*innen für Überquerung	Simon-Dach-/Kopernikusstr.: sicherer Übergang fehlt, Kreuzung ist gefährlich Simon-Dach-/Wühlischstr.: aufgemalte Vorstreckung reicht nicht, muss baulich verbessert werden
	Sonntagstraße		vor dem S-Bahnhof: sichere Querung fehlt
	Traveplatz		Neue Tramhaltestelle > mit Fahrrad geradeaus zur Weichselstr. > häufig Konfliktsituationen mit Autos, die der Vorfahrt folgen, gefährliche Stelle
	Weserstraße/ Jessnerstraße		Weser-/Jessnerstr.: mit Pollern gesicherten Fußweg einrichten; sicherere Querung bei der neuen Einbahnstraße einrichten Weser-/Müggelstr.: mit Pollern gesicherten Fußweg einrichten

	Wismarplatz		aktuelle Ampelschaltung ist in Kombination mit der Straßenbahndurchfahrt sehr ungünstig und sorgt für lange Wartezeiten; Autos haben deutlich mehr Zeit, die Grünphase für Fußgänger*innen ist sehr kurz; Schulkinder müssen sich sehr beeilen, um über die Straße zu kommen
	Wühlischstraße	Wühlisch-/Sonntagstr.: Verbesserung der aktuell sehr unübersichtlichen Situation Wühlisch-/Simon-Dach-Str.: bestehende neu installierte Poller und Fahrradbügel helfen bereits bei der Einsehbarkeit und beim Überqueren	auf der gesamten Wühlischstr. fehlen sichere Übergänge, sichere Überwege nötig, insb. für Menschen mit Kindern; bessere Querung nötig, da durch die geplanten Maßnahmen dort viel mehr Verkehr entsteht Wühlisch-/Seumestr.: sicherer Übergang fehlt; Wühlisch-/Sonntagstr.: Zebrastreifen oder Mittelinsel würden helfen; Wühlisch-/Simon-Dach-Str.: sicherer Übergang fehlt (Weg zur Kita), Zebrastreifen würde helfen; konträre Meinung: Kitakinder sollen nahegelegene Ampel nutzen, es gab in den letzten Jahren dort keine Unfälle; aufgemalte Gehwegvorstreckungen baulich umsetzen
ST	Temporeduktion	weniger Unfälle und Abgase; mehr Raum und Schutz für Fußgänger*innen	flächendeckende Geschwindigkeitsbegrenzung (30 km/h) als wichtigste Maßnahme; Temporeduktion auf weniger als 30 km/h bzw. Schrittgeschwindigkeit; Temporeduktion auf 30 km/h in den Nebenstraßen ist ausreichend es gibt keine Kontrollen; Fahrgeschwindigkeit, Lärm in Wohngebieten reduzieren und (nachts) kontrollieren, z.B. durch Blitzer/Polizei; auch bei Radfahrenden Geschwindigkeit kontrollieren Erfahrung Döring/Hasenstr.: aufgesetzte "Billighuckel" sind effektiver als schonende Asphaltänderungen
ST1	Niederbarnimstraße	Gute Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Stress-, Lärm- und Abgasreduzierung, Verbesserung der Einsehbarkeit und Lebensqualität	Tempeschwellen sind notwendig, sonst wird Tempo 30 nicht eingehalten (v.a. Tagesrandzeiten und nachts); möglichst geringe Abstände zwischen Schwellen/Kissen empfohlen; umfassendes Konzept mit Parkbucht, Fahrbahnverengung, Radweg, Schwellen ist gewünscht, kurzfristig Verengung durch temporäre Kübel und Schwellen schaffen; Einbahnstraße in Kombination mit zusätzlichen Querungen und Fahrbahnverengung schaffen es wird aktuell gerast; es ist laut und gefährlich; gefährlich mit Fahrrad in der Straße zu fahren, da es keinen Radweg gibt; Autos überholen ohne Sicherheitsabstand; gerne mehr verkehrsberuhigte Kissen in der Straße; Messungen zeigen, dass im Durchschnitt jeden Tag ca. 10 Fahrzeuge mit über 70 km/h in der Straße unterwegs sind, ggf. Blitzer einsetzen oder andere Kontrollen durchführen; Niederbarnimstr./Frankfurter Allee und Niederbarnim-/ Boxhagener Str. (gefährlichste Kreuzung im gesamten Kiez): Die Temposchilder sind aktuell sehr schwer einsehbar und werden daher von Autofahrenden ignoriert. Parkplätze reduzieren bei der Umsetzung der Maßnahme darauf achten, dass Niederbarnimstr. Teil des Radvorrangnetzes ist, Platz für 2 Fahrradspuren lassen
ST2	Mainzer Straße		Geschwindigkeitsbegrenzung z.B. durch Asphaltkissen wäre gut; Kopfsteinpflaster Mainzer/Scharnweber Str. senkt bisher nicht Geschwindigkeit, schafft aber Lärm; besser Tempeschwellen in geringen Abständen einrichten
	(Zusätzlich) genannte Orte		
	Boxhagener Straße		mehr Maßnahmen zur Temporeduktion, ganztägig Tempo 30; Autos rasen und halten keinen Abstand zu Radfahrenden; Straße ist gefährlich
	Dirschauer Straße		Dirschauer Str. verbindet am Wochenende RAW und Boxi, es gibt viel Verkehr; Einbahnstraße und Temporeduktion prüfen
	Döringstraße/Haasestraße		Zusätzliche "Billighuckel" zu den bestehenden Asphaltkissen, Huckel nur am Anfang der Straßen führt zu Beschleunigung in der Mitte der Straße; Spielstraßenschild ist nicht ausreichend zur Angabe der Geschwindigkeitsbegrenzung, zusätzliches Schild mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 8 km/h notwendig; elektronischen Geschwindigkeitsmesser einsetzen Sackgassen fehlen; Haasestr. ist durch die Baustelle temporär eine Sackgasse und dadurch eine echte Spielstraße, die Kinder auch wirklich nutzen (und Eltern sich keine Sorgen mehr machen)
	Gürtelstraße		Temporeduktion nötig; 50km/h für Straße zu viel, 30km/h-Zone und Flüsterasphalt wird gewünscht, zudem mehrere Verkehrsinseln; Straße ist einspurig und kann den Verkehr nicht tragen, Stau entsteht häufig Gürtel-/Oderstr.: Temporeduktion z.B. durch Asphaltkissen nötig
	Helmerdingstraße und Holteistraße/Sonntagstraße		aktuelle Temporeduktion zeigt zu wenig Wirkung
	Jessnerstraße		Tempokissen höher ausgestalten, mit Anwohner*innenparkplätzen kombinieren
	Jungstraße		Temporeduktion z.B. durch Asphaltkissen nötig
	Kopernikusstraße		Temporeduktion nötig
	Libauer Straße	Reduktion von Tempo und Verkehrsaufkommen	Temporeduktion nötig z.B. durch Asphaltkissen; Straße wird oft als Abkürzung genutzt (auch von Transportern und LKW), dabei wird rücksichtslos beschleunigt; Maximalgeschwindigkeit wird nicht eingehalten; bei Gegenverkehr oder Konflikt um die Vorfahrt wird oft gehupt und es ist sehr laut zusätzlich Durchfahrtsverbote und Einbahnstraße einrichten
	Modersohnstraße		Temporeduktion z.B. durch Asphaltkissen
	Neue Bahnhofstraße		hohes Tempo und illegales Rechtsabbiegen als Problem (von der Sonntagstr. kommend) > Temporeduktion nötig
	Revaler Straße		hohes Tempo/Raser als Problem; online kontrovers diskutiert, u.a. wegen Parplatzverlust durch aktuellen Umbau
	Scharnweberstraße	Verbesserung der Lebensqualität	Autos fahren mit 50 km/h durch das Wohngebiet; Straße wird als Abkürzung zur Frankfurter Allee genutzt, u.a. von LKW, zusätzlich gibt es viel Durchgangsverkehr durch Tram, Radfahrende; Tempo 30 Zone einrichten (Kitas und Schulen in der Straße)
	Simplonstr. (Schulweg)		Mehr Sicherheit und Temporeduktion auf der ganzen Simplonstr. (Schulweg); Beruhigung in der Simplonstr. ist dringend notwendig, z.B. durch Berliner Kissen
	Sonntagstraße		Temporeduktion nötig, aktuell sehr gefährlich

	Travestraße		zwischen Jessner- und Weichselstr.: Temporeduktion notwendig, wenn Oderstr. zur FuZo wird
	Weserstraße		zusätzlich mehrere Verkehrsinseln und Einbahnstraße
	Wismarplatz		Temporeduktion nötig
	Wühlichstraße		Temporeduktion nötig
SZ	Schulzonen	Grundsätzliche Zustimmung mit Nachfragen zur Gestaltung	echte Schulzonen wären autofrei; vor der Zille-Grundschule braucht es auch eine Schulzone, da die Straße sehr groß und gefährlich ist Schulzonen vor Kitas einrichten, z.B. Jungstr.; sichere Zonen analog zu Schulzonen auch vor sozialen Einrichtungen schaffen Aus Gründen der Inklusion sollten vor Schulen unbedingt Halte- und Parkzonen für Autos vorgehalten werden, damit Kinder mit Behinderungen z.B. von Fahrdiensten gebracht werden können. Dies wurde bei der Umsetzung der FuZo am Lausitzer Platz vergessen und hat dort Inklusion erschwert. Haltezonen sollten nicht mit Fahrradbügeln oder anderen Bauten vollgestellt werden, damit es genügend Platz für die Fahrdienste und Kinder mit Rollstuhl gibt, um aus dem Auto zu gelangen.
SZ1	Scharnweberstraße	Wichtige Maßnahme	Straße muss als ganzes gedacht werden, weil sich auf 2 Kitas in der Straße befinden, Schulzone vor der Schule ist nicht ausreichend, auch der Weg zur Schule muss sicher sein; zusätzlich mit Tempokissen arbeiten; zusätzlich sichere Querungen (Zebrastreifen) an allen Kreuzungen im Bereich der Schule schaffen hohes Verkehrsaufkommen wegen der "Elterntaxis"
SZ2	Jessnerstraße	Wichtige Maßnahme	Parktasche vor Schule zum "Be- und Entladen" und Zebrastreifen einrichten; Lücke zwischen Schul- und Fußgänger*innenzone schließen; PKW Stellplätze reduzieren und Kiss & Ride auf der ganzen Jessnerstr. verteilt anbieten; dafür mehr Sitzplätze, Grün und Bewegungsfläche Einrichtung einer FuZo wäre besser
SZ3	Simplonstraße	Gute Maßnahme, Platzgewinn (auf dem Gehweg) zu Stoßzeiten	mehr Sicherheit und Temporeduktion auf der gesamten Simplonstr. (Schulweg) Ergänzung um Einbahnstraße Richtung Modersohnstr.; Fußweg vor der Modersohnschule ist zu schmal
	Zusätzlich genannte Orte		
	Boxhagener Straße/Glatzer Straße/ Zille Grundschule		Eindruck, dass die Zille-Grundschule vergessen wurde; es gibt einen großen Bedarf für eine Schulzone Tempo 30 wird nicht eingehalten
	Beteiligungsprozess		Informationen zur Maßnahme direkt am Ort verbreiten; Information war mangelhaft, Information zu geplanten Maßnahmen durch schriftliches Anschreiben aller Anwohner*innen und Geschäftsinhaber*innen Einbeziehung aller Anwohner*innen bei Entscheidung durch eine Abstimmung Teilnahme von Politiker*innen bei Veranstaltungen gewünscht

Anlage 4: Ideenspeicher

<p>Radverkehr</p>	<p>Allgemein/ Verkehrssicherheit Radverkehr im Konzept zur Verkehrsberuhigung mitdenken (v.a. Thema Verkehrssicherheit); mehr Verkehrssicherheit für Radfahrer:innen notwendig, insb. auch für Kinder Die Schüler:innen, die mit dem Fahrrad zur Schule fahren werden oft von anderen Radfahrer:innen überholt, das mindert ihr Sicherheitsgefühl. Unterführung Boxhagener Richtung Neue Bahnhofstr. ist eng und dunkel und daher gefährlich für Radfahrende Radfahrende werden im Bereich des Boxhagener Platzes kaum beachtet. Ihnen wird keine Vorfahrt gewährt.</p>	<p>Verbindungen Keine gute Ost-West-Verbindung für den Radverkehr im Kiez; Mainzer Str.: angekündigte Nord-Süd-Verbindung bis zur Stralauer Allee gewünscht; Querverbindungen durch den Kiez sowie Nord-Durchquerung für den Radverkehr schaffen Wechselstr.: Fahrradverkehr in beide Richtungen erlauben Keine Abbiegemöglichkeit mit dem Rad aus der Revaler in die Dirschauer Str.</p>	<p>Fahrradstraßen es sollte mehr Fahrradstraßen im Bezirk geben; mehr Fahrradzonen schaffen, barrierefreie Fahrradstraßen schaffen Fahrradstraßen schaffen: Gärtnerstr., Wiesenweg Umsetzung des BVV-Beschlusses zur Fahrradstraße Revaler Straße Wenn die Modersohn/ Gärtnerstr zur Fahrradstr wird, sollte über Straßenkissen, Verengungen die Attraktivität der Durchfahrt für Autos reduziert werden</p>	<p>Radwege/ Fahrradstreifen Radwege mitplanen und vor dem Zuparken schützen, Parkende Autos blockieren Radwege auf der Boxhagener Str. (u.a. zwischen Gabriel-Max- und Simon-Dach-Str.), gleichzeitig fährt hier die Tram, Radfahrende fahren daher auf dem Gehweg (Parkende Autos als Problem); Parkende Autos als Gefährdung, wenn sie auf dem Fahrradstreifen parken (z.B. zw. Grünberger und Boxhagener Str.) Leider gibt es im Kiez außer an den Hauptstraßen fast keine Radwege. Kinder können so nicht altersgerecht am Leben teilhaben Wenn Fahrradwege auf Kopfsteinpflaster liegen, fahren Radfahrer:innen auf dem Gehweg, das erhöht die Unfallgefahr Abgetrennte Fahrradstreifen problematisch, lieber zusammen; Parkstreifen zu Radwegen machen Fehlende Radwege: Boxhagener Str., Kynastbrücke, Gärtnerstr. (Ausweichen auf Gehweg verhindern), Niederbarnimstr. (Markierte Radwege und mehr Freiraum für Radfahrende gewünscht, Platz für zwei Fahrradspuren), Simplonstr., Simon-Dach-Str., Wühlischstr., entlang der Revaler Str. von der Warschauer Str. bis zum Ostkreuz, beidseitiger Radweg auf der Scharnweberstr. mit Übergang in Mainzer Str. bis hin zur Modersohnstr.</p>	<p>Fahrrad-abstellmöglichkeiten mehr Fahrradabstellanlagen für Lastenräder und Lieferfahräder mehr Fahrradbügel: am Bahnhof Ostkeuz, vor Edeka (Jessnerstr.)</p>	
<p>Parken / ruhender Verkehr</p>	<p>Verkehrssicherheit Zweite-Reihe-Parken als Problem (Sicherheit, Verkehrsfluss) > verhindern Parkende Autos blockieren Radwege auf der Boxhagener Str. (u.a. zwischen Gabriel-Max- und Simon-Dach-Str.), gleichzeitig fährt hier die Tram, Radfahrende fahren daher auf dem Gehweg (Parkende Autos als Problem); Parkende Autos als Gefährdung, wenn sie auf dem Fahrradstreifen parken</p>	<p>Gebühren/ Parkraumbewirtschaftung Hohe Gebühren negativ, Vorschlag eine Vignette für soziale Einrichtungen einzuführen (analog zum Anwohnerparkausweis) Niedrige Kosten für Dauerparken sind unfair, z.B. im Vergleich zu BVG-Preisen Autos abzustellen muss teurer werden mit Ausnahmen für Menschen, die wirklich darauf angewiesen sind, z.B. Handwerker:innen, Schwerbehinderte Parkraumbewirtschaftung ausweiten, um Pkw-Nutzung unattraktiv zu machen. Seit Einführung der Parkraumbewirtschaftung sind mehr Stellplätze verfügbar. Mehr Mitarbeiter des Ordnungsamts, die Parken ohne Schein kontrollieren</p>	<p>Anwohnerparken Anwohnerparken ist wichtig, es ist ein Problem, dass viele Menschen aus anderen Stadtteilen im Kiez parken Anwohnerparken sollte nicht abgeschafft werden, wenn möglich in jedem Gebiet zentrale Parkhäuser/ Kiezparkhäuser v.a. für Anwohner:innen schaffen Parkhaus am Ostkreuz für Anwohner:innen, Kaufland-Parkhaus (Kaskel-Kiez) über Nacht als Anwohnerparken Kosten für Anwohnerparkausweis an Einkommen koppeln Kiezgarage bauen in der Modersohn/Revaler Straße Ausschließliches Anwohnerparken ermöglichen, z.B. Krossener Str. Dienstagsparkverbot in der Simon-Dach-Straße ist wenig sinnvoll</p>	<p>Parkplatzreduktion/ mehr Bedarf an Parkplätzen Parkplätze sollten großflächig wegfallen (Gerechtigkeit in der Platzaufteilung/ -nutzung); Reduktion von PKW-Stellplätzen: Umwidmung für Fahrradabstellplätze oder Begrünung; Entsiegelung und Sitzmöglichkeiten statt Parkplätze; mehr Raum für Verkehrsteilnehmer:innen schaffen, die nicht Auto fahren oder öffentlichen Raum zum Parken beanspruchen; Reduktion von Parkplätzen auch außerhalb von FuZo; Abschaffung von Parkplätzen auf Hauptstraßen würde Platzproblem lösen Höherer Bedarf an Parkplätzen als vorhanden (gemeldete Autos höher als angegeben) Revler Str.: Parkplätze fehlen, Verkehr verlagert sich in die Kieze; wegfallene Parkplätze sind nicht gut, Anwohner:innen leiden unter lauter Minderheit, die Abschaffung fordert Schwerbehindertenparkplätze sind bei der Einrichtung einer FuZo unbedingt zu erhalten oder zu schaffen.</p>	<p>Kurzzeitparken Kurzzeitparken vor Kitas ermöglichen, Scharnweberstr. (Ecke Müggel-/Jessnerstraße wurde zur Fahrradstraße): hier keine Parkplätze mehr, um Kinder bei der Kita abzugeben</p>	<p>Lieferverkehr Interessen aller bedenken, es fehlt Bündelungskonzept von Lieferzonen; Liefer- u. Lastenverkehr ordnen, Lieferzonen in allen Straßen, um Halten in 2. Reihe verhindern; Lieferzonen kenntlich machen u. kontrollieren, auch für Lastenräder, zum Halten für Paket- und Lieferservice Abstellmöglichkeiten für Lieferfahräder Nächtlicher Lieferverkehr der Gastronomie > Lärm durch laufende Motoren und Transport der Waren Lade- und Lieferzonen sind in der Gabriel-Max-Str. dringend notwendig, Parkplätze auf einer Seite dafür wegnehmen Kleine Kiosk-Läden mit einem Angebot an Obst und anderen Nahrungsmitteln sind für ältere Leute im Kiez elementar für die Nahversorgung. Der Lieferverkehr von diesen Läden sollte nicht beeinträchtigt werden, weil die Nahversorgung sich</p> <p>Carsharing/E-Mobilität Mehr Carsharing-Parkplätze schaffen; Flächen für Carsharing-Parkplätze konzentrieren > höhere Wahrscheinlichkeit, Parkplatz zu finden mehr Ladesäulen schaffen Abstellflächen für E-Scooter schaffen, um Barrierefreiheit zu verbessern; Abstellflächen sollten taktisch-visuell kontrastreich wahrnehmbar sein</p>
<p>Öffentlicher Raum/ Grün / Spielplätze</p>	<p>Pflege/ Instandhaltung Bessere Pflege des öffentlichen Raums (Müll, Laub, Hundekot), mehr Mülleimer aufstellen Grünfläche Dosse-/Scharnweberstr. und Spielplatz Jessnerstr. pflegen/ instandhalten Spielplatz an der Matkowskystr. instandsetzen (wichtiger als Spielstraßen oder FuZo) Baumscheiben sind vermüllt und es wird darauf uriniert > schlechter Geruch</p>	<p>Versorgung Unterversorgung im Ostkreuz-Kiez mit Spiel- und Grünflächen Mehr Bäume im Kiez Begrünung der Revaler Str. unzureichend > Lösung dringend notwendig</p>	<p>Aufenthaltsqualität Krossener / Libauer / Simon-Dach-Str.: kein Durchkommen für Fußgänger:innen wg. Außengastronomie; Außengastro auf Parkplätze anstatt auf dem Gehweg, damit mehr Platz für Fußgänger*innen ist Niederbarnimstr.: mehr Freiraum für Fußgänger*innen schaffen Mehr Platz und Aufenthaltsqualität sollte nicht primär an bereits bestehenden Plätzen geschaffen werden, sondern an anderen Orten im Gebiet. Wenn in FuZo Sitzmöglichkeiten geschaffen werden, sollte darauf geachtet werden, Bänke mit unterschiedlichen Sitzhöhen und mit Armlehnen aufzubauen (für Senior*innen). In FuZo sollte man zudem konsumfreie Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten schaffen.</p>	<p>Spiel- und Bewegungsangebote Abwechslungsreichere Spielplätze und Basketballplätze im Bezirk schaffen Am Ostkreuz gab es einen Spielplatz, den es angeblich wegen Fehlnutzung nicht mehr gibt. Dieser sollte wieder entstehen. Einige Bolzplätze im Kiez sind mit einem harten Bodenbelag ausgestattet. Bolzen macht darauf keinen Spaß und führt zu Verletzungen. Es sollte mehr Bolzplätze geben, auch größere und mit einem höheren Zaun versehen. Wismarplatz: (zusätzliche) Tischtennisplatten auf dem kleinen Teil des Platzes westl. der Boxhagener Str. aufstellen Schulhof Zille-Grundschule: ist mit einem niedrigen Zaun versehen, sodass sich viele Leute u.a. am Wochenende Zugang verschaffen. Die Lehrerin berichtete, dass zum nächsten Schuljahr ein höherer Zaun gebaut werden soll. Der Hof wird fremdgenutzt, u.a. zum Grillen. Nach dem Wochenende ist der Hof sehr vermüllt. Die Schüler*innen nehmen zudem das Graffiti negativ wahr.</p>	<p>Weiteres Toiletten im öffentlichen Raum fehlen Traveplatz: gesonderten Hundeauslauf schaffen; Zaun entfernen, Ostzugang schaffen Revaler Str.: bis zur Bahn fertigstellen und Beleuchtung einrichten</p>	

Bodenbeläge	<p>Austausch Kopfsteinpflaster Kopfsteinpflaster führt zum Ausweichen auf Gehwege > mindert Sicherheit für Fußgänger*innen, insb. für Menschen mit Behinderung</p> <p>Kopfsteinpflaster stellt eine Schwierigkeit für Personen mit Rollator oder Rollstuhl dar</p> <p>Austausch auf Straßen: Gärtnerstr., Niederbarnimstr., Revaler Str. (vor Ostkreuz min. letztes Stück asphaltieren und erneuern), Simplonstr.</p> <p>schlechter Zustand: Simon-Dach-Str.</p> <p>Fahrradfreundliches Pflaster statt neuen Asphalt verlegen (Ökologie)</p> <p>Lärmbeastung durch Kopfsteinpflaster u.a. in der: Jessnerstr.; Jungstr.; Scharnweberstr.</p>	<p>Gehwege/ Barrierefreiheit schlechter Zustand: Boxhagener und Kinzigstr. (Gehwege sehr uneben, breite Fugen), Kreuzziger Straße (Problem bestand vor längerer Zeit, sofern keine Ausbesserungen erfolgt sind, besteht Problem weiterhin), Warschauer Str. (Gehweg in der Mitte)</p> <p>Breitere Gehwege, sie sind größtenteils nicht für Menschen mit Behinderung oder Renter:innen geeignet</p> <p>Rampe für Mülltonnen ist auch für die Querung mit Rollstühlen geeignet und könnte an geeigneten Stellen im Gebiet umgesetzt werden.</p> <p>E-Roller und E-Scooter, die auf dem Gehweg fahren, sind für Menschen mit Sinnesbeeinträchtigungen nicht wahrnehmbar und daher gefährlich</p>				
ÖPNV	<p>Angebot Anreize durch guten ÖPNV-Ausbau/ Radverkehrsnetz schaffen und eher darüber Autoverkehr reduzieren als darüber, Autoverkehr unbequemer zu machen (positive statt negative Maßnahmen)</p> <p>Preisreduzierung als Anreiz, z.B. Wiedereinführung 29-Euro-Ticket für Berlin</p>	<p>Anschluss/Taktung Anschluss ans Ostkreuz ist ungenügend, Busanschluss bis zur Tram</p> <p>Engere Taktung der Straßenbahn 21 wäre wünschenswert</p> <p>Bus hat oft Verspätung</p>	<p>Lärmbelastung Lärm geht nicht nur von Autos, sondern insb. auch von der Tram aus. Tempo 30 für Tram sowie ausreichende Wartung (Schmierung) von Schienen gegen Quietschen in den Kruven</p>			
Sonstiges	<p>Kontrolle Umweltzonen werden nicht kontrolliert</p> <p>Allgemein fehlt es an der Durchsetzung von bestehenden Regeln (z.B. Tempo 30); wenn Regeln nicht durchgesetzt werden, sind zusätzliche Maßnahmen wenig wirkungsvoll</p> <p>Regeln sollten auch für Radfahrende gelten, hier könnte z.B. ein Kennzeichen für Fahrräder helfen</p>	<p>Gewerbe Markttreiben am Boxi verringern, z.B. Gabriel Max-Str., Problem/Konkurrenz Gewerbetreibende und Parken nicht möglich. Markt dient nicht mehr primär der Versorgung, sondern stellt eine Konkurrenz zu anderen gastronomischen Betrieben dar.</p>	<p>Ampeln Schlafampeln (Referenz Greifswald) wären sinnvoll</p> <p>Boxhagener/Kreutziger Str.: Ampel einrichten (Weg zum Supermarkt)</p>	<p>Allgemeine Hinweise zum Konzept Maßnahmen zusammendenken; ganzheitlicher Ansatz fehlt; mit Zielen/Vorteilen verknüpfen, schaffen, dass es nicht als Verbot, sondern als Mehrwert (Sicherheit, Klima, Wohlfühlen) gesehen wird; Realisierbarkeit der Maßnahmen ist wichtig; stärkere Einbindung von Hauptstraßen; Existenz als Handwerker ist durch Maßnahmen gefährdet</p> <p>Keine einseitige Betrachtung (nur Auto/Rad); extreme Einschränkungen durch STVO, diese ist veraltet und bevorzugt Autos; auf Hauptstraßen werden Spuren entfernt, aber der Verkehr wird nicht beruhigt, Verkehr sollte für alle attraktiv gestaltet werden, nicht nur für Radfahrer:innen und Fußgänger:innen</p> <p>gutes Konzept für ganzen Kiez, Problem, dass übergeordnete Straßen nicht mitgesteuert werden, es entstehen Lücken im Netz; schwierig, weil Geld für Umsetzung bereits beschlossen ist</p> <p>Nach AGG müssen alle Menschen gleichbehandelt werden. Diese Maßnahmen sollten für alle durchgeführt werden. Für Menschen mit Behinderung, Ältere und für alle ist keine Lösung gefunden. Ohne Mobilität sind diese Menschen sozial abgehoben.</p>		