Verkehrsberuhigung im Samariterkiez

Evaluationsbericht

Straßen- und Grünflächenamt

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg

In Berlin

Inhaltsverzeichnis

Rückblick/Historie der Verkehrsberuhigung im Samariterkiez: 2

1. Einleitung 2
2. Zusammenfassung der Bürgerversammlung von Februar 2020 3
3. Auswertung Online-Beteiligung 4
   - Positive und Negative Effekte der Maßnahmen 6
   - Häufig genannte Problemstellen 10
4. Qualitative synoptische Darstellung der Positionspapiere 12
5. Verkehrsanalyse Samariterkiez 14
6. Beschlussfassung und abgeleitete Maßnahmenvorschläge 15

Rückblick/Historie der Verkehrsberuhigung im Samariterkiez:

12. Juli 2017:	BVV-Beschluss DS/0324/V zum Kinderschutz: Maßnahmen zur Verringerung des Durchgangsverkehrs im Samariterkiez
15. Januar 2018:	Offene Info- und Diskussionsveranstaltung (Einladung per Wurfsendung, Presse- und Medien), ca. 80 Anwohner*innen haben teilgenommen
13. August 2019:	Phase 1 der Verkehrsberuhigung, Anordnung durch das Bezirksamt FrKr. Installation von Diagonalsperren (Samariter-, Voigt- und Pettenkoferstraße). Anwohner*innen-Information durch Aushänge und Wurfsendungen.
September 2019:	Weitergehende Maßnahmen durch Tempo-10 und Schwellen in der östlichen Bänschstraße. Reaktion auf beobachtete Mehrbelastungen von Anwohner*innen durch wendende KFZ.
19. Februar 2020:	Offene Diskussionsveranstaltung des SGA in Zusammenarbeit mit dem Kiezbüro zum Thema "Verkehrsberuhigung im Samariterkiez – Effekte und Bedarfe". 250 Teilnehmer*innen in der Musikschule, dem größten verfügbaren Raum des Kiezes. Link zur Dokumentation: https://samariterkiez.de/dokumentationen/
10. August bis 30. September 2020:	Online-Beteiligung zur Verkehrsberuhigung als zusätzliche Evaluationsmaßnahme und als Veranstaltung für die Personen, die an der Veranstaltung am 19. Februar wegen Überfüllung nicht teilnehmen konnten.
Oktober 2020:	Auswertung Online-Beteiligung. Evaluation verkehrlicher Effekte, Verkehrsmengenzählung sowie planungsrelevanter Informationen und Anregungen durch das SGA. Weiterentwicklung der Maßnahmen.
Q4/2020:	BVV-Beschluss über Phase 2 der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Samariterkiez. Beginn der Umsetzung von Phase 2.

1. Einleitung

Nach einem Beschluss der Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg (BVV) im Juli 2017 zum Thema „Kinderschutz: Maßnahmen zu Verringerung des Durchgangsverkehrs im Samariterkiez" wurde das Bezirksamt tätig und veranlasste verkehrsberuhigende Maßnahmen, darunter die Ausweisung von Tempo 10-Bereichen, geschwindigkeitsreduzierenden Fahrbahnschwellen und Diagonalsperren auf den Fahrbahnen im Kiez, welche das Durchfahren durch den motorisiertem Individualverkehr (MIV) unterbinden, aktive Mobilitätsformen jedoch passieren lassen sollen. Diese Maßnahmen wurden im August und September des Jahres 2019 umgesetzt. Gleichzeitig begann eine einjährige Evaluationsphase, in der die Wirksamkeit und die Effekte der Maßnahmen überprüft werden. Nun, im Oktober 2020, ist diese Phase abgeschlossen und Sie halten den Evaluationsbericht der Maßnahmen in Ihren Händen. Sie finden nachfolgend die Auswertung der bisherigen Maßnahmen aus verschiedenen Blickwinkeln. Eingeflossen sind neben einer Kordon-Verkehrszählung, bei der die Fahrbewegungen routenhaft nachverfolgt wurden, auch die Auswertung der diversen und in überwiegenden Maße sehr konstruktiven Hinweise und hilfreichen Anregungen aus den erfolgten Beteiligungsformaten. Schließlich finden Sie die Schlussfolgerungen des Bezirksamts, auf deren Grundlage die Beschlussvorlage zum weiteren Vorgehen bei der Verkehrsberuhigung basieren wird.

2. Zusammenfassung der Bürgerversammlung von Februar 2020

Am 19.02.2020 fand eine kiezweite Diskussionsveranstaltung zum Thema „Verkehrsberuhigung im Samariterkiez – Effekte und Bedarfe“ statt.

Einerseits ging es dabei um die Frage nach den positiven und negativen Effekten der durchgeführten Maßnahmen. Zugleich sollten aber auch die Wünsche und konkreten Vorschläge der Anwohnenden gesammelt werden, wie sie sich die Nachbesserung der Maßnahmen und die weitere Beteiligung am Prozess vorstellen. Um diesen beiden Zielen – also der Evaluation und der Beteiligung der Anwohnenden – möglichst gerecht zu werden, wurde ein spezifisches Veranstaltungsformat entwickelt.

So diente der Input von Felix Weisbrich (Leiter des Straßen- und Grünflächenamts Friedrichshain-Kreuzberg) vor allem dazu, über den bisherigen Prozess der Verkehrsberuhigung zu informieren und somit eine Grundlage für die weitere Diskussion zu schaffen. Durch das Interview mit Vertreterinnen und Vertretern beider Anwohner*innen-Initiativen wurden unterschiedliche Positionen und Stimmungen pointiert in den Raum geholt. Zugleich diente dieses Interview als eine Art Überleitung zu der anschließenden Diskussion in Kleingruppen, indem es sowohl die Notwendigkeit als auch die Möglichkeit einer konstruktiven Auseinandersetzung verdeutlichte. Das dritte Element der Veranstaltung bestand schließlich in eben dieser Kleingruppendiskussion. Hier konnten sich die Anwohner*innen gezielt zu den wichtigen Fragen austauschen, worin für sie positive bzw. negative Effekte der Verkehrsberuhigung bestehen und welche Nachbesserungsbedarfe bzw. Wünsche sich für sie hieraus ergeben. Auch wurden zentrale Aspekte der schriftlich zugegangenen Stellungnahmen beider Initiativen dokumentiert.

Die Veranstaltung gab 250 Personen aus dem Samariterkiez die Möglichkeit, kontrovers, aber zielorientiert miteinander ins Gespräch zu kommen – sowohl über positive und negative Effekte der Verkehrsberuhigung als auch über Nachbesserungsvorschläge. Aus Platzgründen konnten ca. 70 Personen nicht mehr eingelassen werden, obwohl in der Vorbereitung der Veranstaltung bereits ein besonders großer Raum ausgewählt wurde. Die Gelegenheit zur Kommunikation und Diskussion hat viel positives Feedback gebracht und eröffnete die Möglichkeit, direkt miteinander ins Gespräch zu kommen.

Die **wichtigsten Erkenntnisse der Diskussionen** lauteten:

- *Eine **gute Information** der Anwohnenden ist sehr wichtig.*
- *Die bisherige **Verkehrsberuhigung** wurde als **überwiegend positiv** eingeschätzt, bestehende Schlupflöcher bzw. Umwegungsverkehre (z.B. „U-Turn Bänschstraße“) müssten geschlossen werden.*
- *Die **Sicherheit auf Hauptstraßen** muss unterstützt und gewährleistet werden.*
- *Der **Durchgangsverkehr** soll für alle Bewohner*innen effektiv verhindert werden. Einseitige positive Effekte für die Einen zu Lasten negativer Effekte für andere sind nach Möglichkeit zu vermeiden.*
- *Es ist zu prüfen, ob nicht **auch mildere Mittel** statt der verwendeten Diagonalsperren zum gewünschten Effekt beitragen können.*

Die **Dokumentation der Veranstaltung** im Februar finden Sie hier:
https://samariterkiez.de/templates/across/docs/documentations/Dokumentation_der_Veranstaltung_Verkehrsberuhigung_im_Samariterkiez_homepage.pdf

3. Auswertung Online-Beteiligung

Schon bei der ersten Veranstaltung, bei der ca. 70 Personen wegen ausgeschöpfter Raumkapazität keinen Eintritt mehr bekamen wurde angedacht, die weitere Beteiligung um eine Online-Komponente zu erweitern. Da die geplante zweite Präsensveranstaltung dann CoViD-19-bedingt nicht stattfinden konnte, wurde das geplante Online-Verfahren durch die Stiftung SPI (Sozialpädagogisches Institut Berlin „Walter May“) bzw. das Kiezbüro in Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt so weiterentwickelt, dass die zugesagte Evaluation der Maßnahmen ein Jahr nach Einrichtung eingehalten werden konnte.

Die Teilnahme am **internetbasierten Beteiligungsverfahren** war dabei ausschließlich Anwohner*innen und Anlieger*innen (Schule, Gewerbe) des Samariterkiezes vorbehalten. Dies wurde durch eine personen- und adressgebundene Autorisierung und Freischaltung durch das Kiezbüro sichergestellt.

Anmeldung und Registrierung

Die Nutzung der Online-Plattform ist auf Personen beschränkt, die im Samariterkiez leben und/oder arbeiten. Von daher ist eine Anmeldung über das Kiezbüro notwendig. Hierzu senden Sie bitte eine kurze E-Mail, die Ihren Namen und Anschrift enthält, an samariterkiez@stiftung-spi.de. Am 10.08.2020 erhalten Sie eine Einladung zu den verschiedenen Beteiligungsprojekten. Um die Online-Plattform nutzen zu können, müssen Sie sich dann nur noch bei adhocracy+ mit Ihrer E-Mail-Adresse und einem Nutzernamen registrieren. Weitere Informationen zur Registrierung finden Sie in der Bedienungsanleitung.

Bei der Auswahl des internetbasierten Verfahrens wurden die Leitlinien für Bürgerbeteiligung des Berliner Senats zur Grundlage genommen. Technisch wurde sich für die Nutzung der Beteiligungsplattform adhocracy+ bzw. **kibo | Kiezbeteiligung online** des Anbieters Liquid Democracy e.V. mit Sitz in Berlin entschieden. Diese basiert auf der gleichen technischen und methodischen Basis wie die offizielle Beteiligungsplattform des Landes Berlin (mein.berlin.de) und ist nach den Leitlinien der Berliner Bürgerbeteiligung ausgerichtet.

Link zur Online-Beteiligung mit allen Beiträgen: https://adhocracy.plus/stiftung-spi/

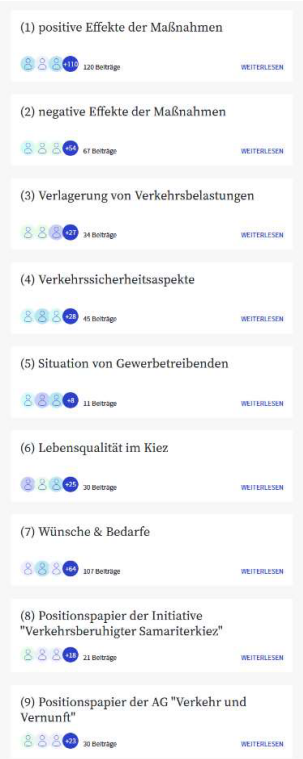
Die Möglichkeit zur Online-Beteiligung wurde durch Presse- und Öffentlichkeitsarbeit auf diversen Kanälen angekündigt und beworben. Neben Aushängen an allen Hauseingängen im Kiez wurde durch die Pressestelle des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg, per Pressemitteilung an die auflagenstärksten Tageszeitungen Berlins (Tagesspiegel, Morgenpost, Berliner Woche, Berliner Abendblatt) sowie den rbb und über das Nachbarschaftsportal nebenan.de aufmerksam gemacht. Dazu wurde offline im Kiezbüro sowie per Newsletter und Website auf das Verfahren und die Möglichkeit zur Teilnahme hingewiesen.

Über die gesamte Zeit des Verfahrens stand mit dem Kiezbüro ein mit dem Planungsgebiet vertrauter **Ansprechpartner** zur Verfügung, sowohl zur Beantwortung inhaltlicher Rückfragen und zur technischen Unterstützung bei der Online-Beteiligung. Für Nutzer*innen ohne eigenen Computer oder mit Bedarf an individueller Unterstützung wurde im Kiezbüro zudem ein Computer zur Teilnahme an der Online-

Beteiligung zur Verfügung, falls gewünscht auch mit Hilfestellung vor Ort. Eine Inanspruchnahme des technischen Angebots fand nicht statt, jedoch konnten Verständnisfragen niedrigschwellig geklärt werden. Weiterhin wurden eine Bedienungsanleitung und eine Netikette erstellt, um eine möglichst einfache und konstruktive Nutzung zu ermöglichen.

Insgesamt haben sich 410 Anwohner*innen für das Verfahren angemeldet, von denen 76% tatsächlich am Verfahren teilgenommen haben (312), mit 132 Nutzer*innen, die lediglich Beiträge gelesen bzw. sich informiert haben und 180 Nutzer*innen, die sich aktiv an der Kommentierung beteiligt haben. Das Bezirksamt Friedrichshain bedankt sich an dieser Stelle für die ausgesprochen rege und in weiten Teilen konstruktive Beteiligung am Online-Verfahren.

Insgesamt wurden 1411 Beiträge zu **9 Oberkategorien** abgegeben, zzgl. 10 Kommentare der Moderation und 5 wegen persönlichen Beleidigungen anderer Nutzer*innen gelöschten Beiträge:



- (1) Positive Effekte: 120 Beiträge, 23 Kommentare. (143 insg.)
- (2) Negative Effekte: 67 Beiträge, 204 Kommentare. (373 insg.)
- (3) Verkehrsverlagerung: 34 Beiträge, 98 Kommentare. (132 insg.)
- (4) Verkehrssicherheit: 45 Beiträge, 76 Kommentare. (121 insg.)
- (5) Gewerbe: 11 Beiträge, 19 Kommentare. (30 insg.)
- (6) Lebensqualität: 30 Beiträge, 48 Kommentare. (78 insg.)
- (7) Wünsche & Bedarfe: 107 Beiträge, 262 Kommentare (369 insg.)
- (8) Stellungnahme Initiativen „Verkehrsberuhigter Samariterkiez“:
- 21 Beiträge, 67 Kommentare. (88 insg.)
- (9) Stellungnahme der AG „Verkehr und Vernunft“:
  30 Beiträge, 57 Kommentare. (87 insg.)

Das Ziel der Online-Umfrage war es, nach einem Jahr die Erfahrungen und Erlebnisse der unmittelbar anwohnenden Bürger*innen und Anlieger*innen im Kiez (Gewerbe, Schule) bei der täglichen Nutzung des Straßenraums zu erfragen, damit diese bei einer Revision, Anpassung und weiterer Entwicklung der Maßnahmen berücksichtigt werden können.

Von besonderem Interesse ist dabei die Erfassung von positiven und negativen Effekten bzw. Auswirkungen der bisher getroffenen Maßnahmen, die im Verlauf eines Jahres von Anwohner*innen beobachtet bzw. erlebt wurden. Anders als bei der reinen Verkehrszählung (Abschnitt 4) wurden hier auch Effekte erfasst, die über eine rein verkehrstechnische Betrachtung hinaus gehen und auch Fragen der Lebensqualität und Beobachtungen aus dem alltäglichen Leben miteinbeziehen. Auch Hinweise darauf, ob und wohin sich Verkehre ggf. verlagert haben und inwieweit sich ein Gewöhnungseffekt eingestellt hat, sind dabei wertvoll, um für die Planung von Phase 2 der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zielgerichtet nachsteuern zu können und geäußerte Hinweise dabei soweit bzw. wo möglich zu berücksichtigen.

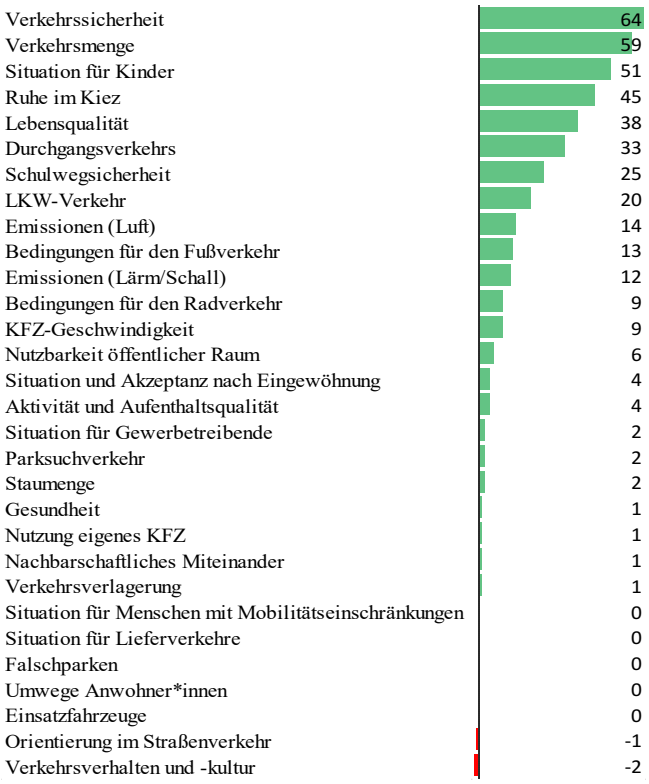
Die Datenauswertung wurde dabei nach wissenschaftlichen Kriterien durchgeführt und durch die Studiengruppe der AKöR (Anlauf- und Koordinationsstelle öffentliche Räume) i.A. des Bezirksamts fachlich und durch Hinzuziehung wissenschaftlicher Expertise unterstützt. Dies ermöglicht nicht nur die methodisch fundierte Abbildung der Vielzahl und Vielfältigkeit der Beiträge, sondern unterstützt auch die Übergabe planungsrelevanter Daten in den Prozess der Umsetzungsplanung.

Positive und Negative Effekte der Maßnahmen

Auffällig bei der Auswertung war, dass die Beiträge aus den Kategorien 1 und 2 (*„Positive und Negative Effekte der Maßnahmen“*) bereits weitestgehend die Beiträge der nachfolgenden Kategorien 3 bis 6 widerspiegelten bzw. ähnliche Inhalte enthielten, während in den spezifischeren Kategorien das bereits bekannte Phänomen oft nur noch einmal in einem etwas stärkeren Detailgrad aufgeführt wurde. Eine ähnliche Beobachtung konnte bzgl. der Kategorie 7 (*„Wünsche und Bedarfe“)* gemacht werden. Bereits in den Kategorien 1 bis 6 wurden von Nutzer*innen konkrete Vorschläge für Verbesserungen durch Nutzer*innen beigetragen, welche in der Auswertung berücksichtigt wurden. Diese bezogen sich häufig direkt auf genannte Defizite, während Beiträge in Kategorie 7 eher allgemeineren Charakter hatten.

Positive Effekte der Maßnahmen:

Anzahl Beiträge (n) = 143



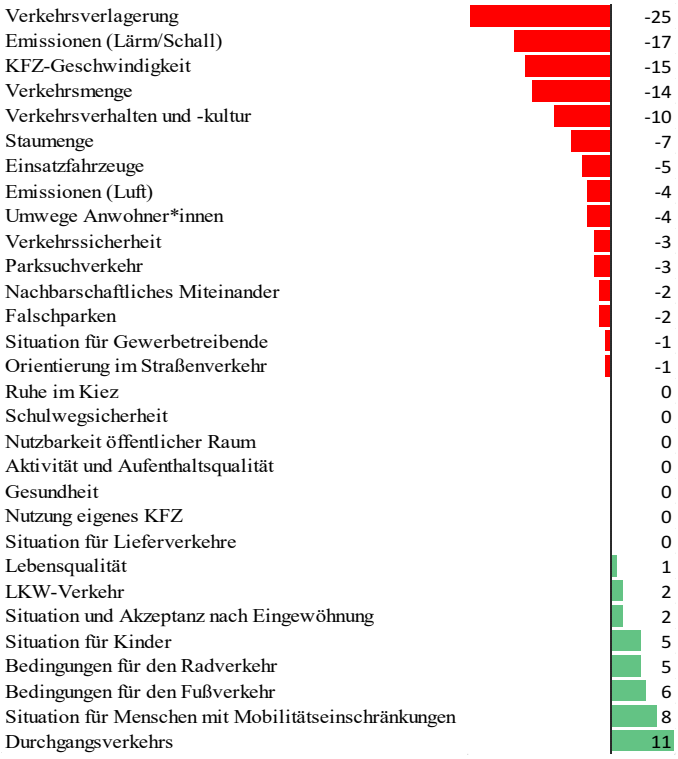
Kategorie 1 stellte die Frage, welche gewünschten Effekte durch die Verkehrsberuhigung eingetreten sind. Hierzu wurden 143 Beiträge verfasst, von denen 116 die Maßnahmen befürworten und 37 Vorschläge für weitergehende Maßnahmen enthielten.

Am häufigsten genannt wurde eine verbesserte **Verkehrssicherheit** (64 Nennungen), gefolgt von der Abnahme von **Verkehr** im Kiez (59 Nennungen). Eine deutliche Verbesserung der **Situation für Kinder** (51 Nennungen) wird genannt. Mehr **Ruhe** im Kiez (45 Nennungen) und eine Steigerung der **Lebensqualität** (38 Nennungen) auf der einen Seite, eine Reduktion des **Durchgangsverkehr** (33 Nennungen) und vor allem des **Schwerverkehrs** (20 Nennungen) auf der anderen Seite bestätigen die vorgesehene Wirkung der Maßnahmen. Auch die **Schulwegsicherheit** der Kinder (25 Nennungen), die **Bedingungen für den Fuß-** (13 Nennungen) und **Radverkehr** (9 Nennungen) scheinen sich verbessert zu haben, ebenso wie gefühlte **Emissionen** bzgl. Luft (14 Nennungen) und Lärm/ Schall (12 Nennungen). Auch eine Minderung der **KFZ-Geschwindigkeiten** (9 Nennungen) wird genannt.

Positiv wird auch eine stärkere **Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes** (10 Nennungen) durch die Verkehrsberuhigung hervorgehoben. Als negative Begleiteffekte der Maßnahmen erwähnt wurden eine Abnahme der **Orientierung** für KFZ-Fahrende (Irritation über Straßenführung, 1 Nennungen) sowie eine Verschlechterung des **Verkehrsverhaltens** der Autofahrer (2 Nennungen).

Negative Effekte der Maßnahmen:

Anzahl Beiträge (n) = 374



In Kategorie 2 wurden mögliche *„Negative Effekte der Maßnahmen“* abgefragt. In dieser Kategorie wurden nahezu doppelt so viele Beiträge (374) verfasst, wie in Kategorie 1.

Dabei sprachen sich 46 Beiträge gegen Teile der Verkehrsberuhigung oder die Maßnahmen in der Summe aus. 96 weitere Beiträge sprechen sich zwar generell für die Umsetzung der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen aus, heben in ihren Beiträgen jedoch **konkrete Schwachstellen** und Verbesserungsvorschläge (71 Nennungen) hervor, während sich 19 Beiträge klar für eine Reduktion der Maßnahmen aussprechen.

Am häufigsten genannt als negativer Effekt wurden **Verkehrsverlagerungen** in umliegende Straßen (25 Nennungen).

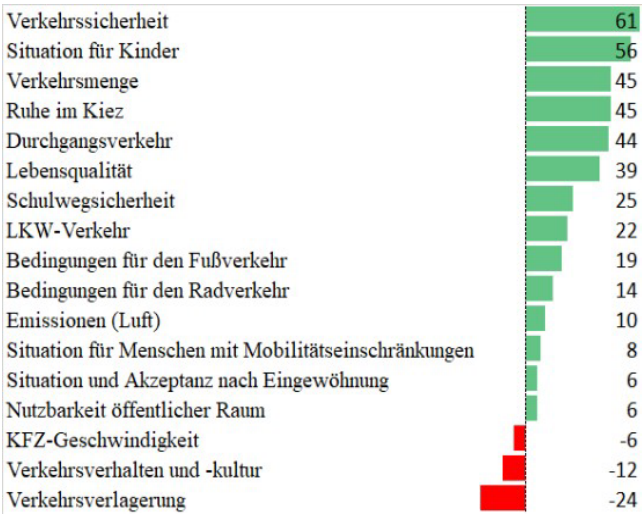
Durch Umfahrungen auf gepflasterten Straßen wurde eine Zunahme von **Lärm/Schall-Emissionen** (17 Nennungen), der **KFZ-Geschwindigkeit** (15 Nennungen) und **Verkehrsmenge** (14 Nennungen) beobachtet. Ebenfalls genannt wurde, dass sich das Verhalten von KFZ-Führenden verschlechtert habe (10 Nennungen) und es vereinzelt zu stärkeren **Stauungen, Parksuchverkehr** (10 Nennungen) und Minderung der **Verkehrssicherheit** kommt (3 Nennungen).

Trotz kontroverser Meinungen zur Umsetzung der Maßnahmen wurde eine Verschlechterung des nachbarschaftlichen Miteinanders (2 Nennungen) oder die Situation für Gewerbetriebende und den Lieferverkehr (1 Nennung) kaum genannt.

Dass es sich bei der überwiegenden Zahl der Beiträge um konstruktive Kritik handelte, zeigt auch die für diese Kategorie (*„Negative Effekte“*) **unerwartet hohe Zahl positiver Begleiteffekte**. Viele Teilnehmer*innen bedankten sich für die positiven Veränderungen, z.B. der Verbesserung der **Situation für Kinder** (5 Nennungen), im **Radverkehr** (5 Nennungen) und für den **Fußverkehr** (insb. auch für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen). Außerdem wird auch in dieser Kategorie die Abnahme des **Durchgangsverkehrs** im Kiez deutlich betont (11 Nennungen).

Summe der Positiven/Negativen Wirkungen:

Anzahl Beiträge (n) = 517



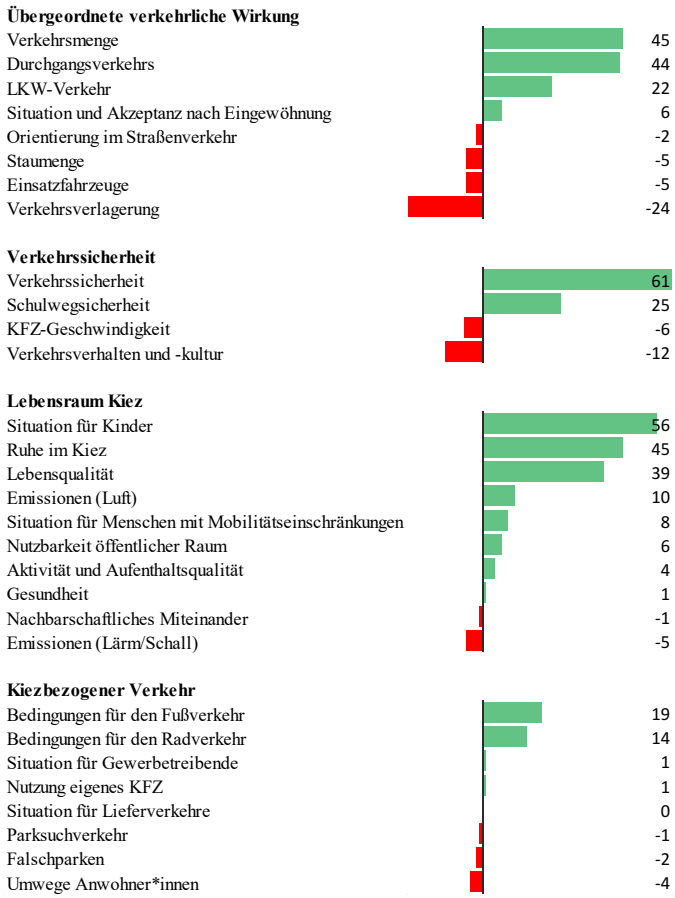
Die kombinierte Darstellung beider Kategorien verdeutlicht die zuvor beschriebenen Trends des Datensatzes.

Es ist jedoch zu beachten, dass die Anzahl der Beiträge sich nach Kategorie unterschied (Positive: 143 / Negative: 374).

Hervorzuheben bleibt, dass bei den vorrangig negativ genannten Effekten wie Verkehrsverlagerung, Geschwindigkeit und Verkehrsverhalten eine Nachsteuerung dringlich angeraten ist, während die generellen Ziele der Maßnahmen als in weiten Teilen erfüllt bewertet wurden.

Summe der Effekte nach Themenblöcken:

Anzahl Beiträge (n) = 517



Nach Themenfeldern geordnet wird deutlich, dass eine deutliche Zunahme der Qualität im **Lebensraum Kiez** von den Anwohner*innen beschrieben wird. Obwohl es sporadisch Straßen gibt, in denen in Folge der Maßnahmen z.B. der Lärm zugenommen hat, lässt sich ablesen, dass es insgesamt eine eindeutige Verbesserung in diesem Bereich gegeben hat.

Bei dem **übergeordneten Verkehr** und der **Verkehrssicherheit** lässt sich erkennen, dass auch in diesem Feld die grundlegenden Ziele (Reduktion Durchgangsverkehr, LKW, und Menge des Verkehrs) erfüllt, gleichzeitig aber weitere Nachsteuerungen angemahnt werden, insbesondere dort, wo es zu Verkehrsverlagerungen, Abnahme der Orientierung von Autofahrenden und höherer Kfz-Geschwindigkeit kommt.

Im **kiezbezogenen Verkehr** profitieren vor allem Fußgänger und Radfahrer von den Maßnahmen. Kaum problematisiert wurden die Umwege für Anwohnende.

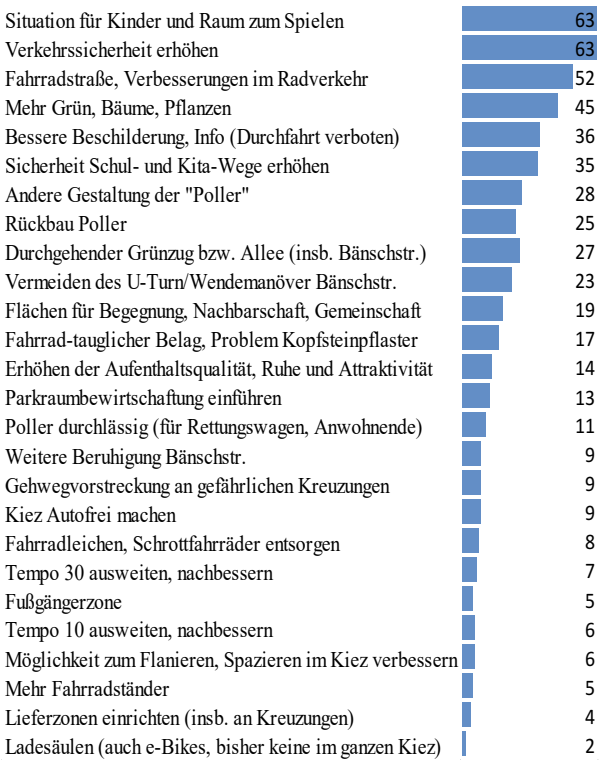
Vorschläge und Ideen aus den Kategorien 1 bis 6:

Anzahl Beiträge (n) = 517

Neben Hinweisen zu Schwachpunkten lieferten diverse Beiträge auch Vorschläge zur Nachsteuerung. Um den Durchgangsverkehr durch weitere Maßnahmen zu reduzieren (27 Nennungen) wird vor allem eine klarere und **eindeutige Ausschilderung** genannt (26 Nennungen), um durch den Kiez abkürzen wollende Autofahrer davon abzuhalten, ihn zu durchqueren. Eine weitere Maßnahme ist der **Einbau weiterer Schwellen** (18 Nennungen) um die KFZ-Geschwindigkeit zu verringern. Viele Vorschläge bezogen sich auch auf die **Poller**. Es gab die Idee die **Gestaltung** dieser Elemente zu verbessern (15 Nennungen) oder sie für Sonderverkehre und z.T. auch Anwohner*innen durchlässig zu machen (13 Nennungen). Des Weiteren gab es Forderungen nach weiterer **Geschwindigkeitsbegrenzung** im Kiez und einer stärkeren Kontrolle dieser (11 Nennungen). Zudem werden mehr Fahrradstraßen gewünscht (11 Nennungen) und die Umleitung des Verkehrs auf die Hauptstraßen (10 Nennungen).

Wünsche und Ideen:

Anzahl Beiträge (n) = 369



Neben verkehrsbezogenen Vorschlägen und negativen bzw. positiven Wertungen aus den Kommentaren zu den Kategorien 1 bis 6 konnten in der Kategorie 7 noch einmal dezidiert weitergehende „Wünsche und Ideen“ mitgeteilt werden. Hiervon wurde mit 369 Beiträgen rege Gebrauch gemacht.

Die meisten Verbesserungswünsche bezogen sich auf eine noch konsequentere Erhöhung der allgemeinen **Verkehrssicherheit** (63 Nennungen), insb. für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen. Dabei geht es auch darum, **Kita- und Schulwege** noch sicherer zu gestalten und Kindern zu ermöglichen, sich eigenständig im Kiez zu bewegen (35 Nennungen). Allgemein scheint die **Situation für Kinder** und die Möglichkeit zum Spielen im öffentlichen Raum ein besonders großes Anliegen zu sein (63 Nennungen).

Ein Thema, das außerdem im Mittelpunkt der Diskussion stand, waren die **Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr** im Kiez. Gewünscht wurde der Ausbau von Fahrradstraßen (52 Nennungen) und die Ertüchtigung (Asphaltierung) mit Kopfsteinpflaster belegter Straßen (17 Nennungen). Auch Defizite bei der Abstellmöglichkeit von Fahrrädern wurden benannt bzw. mehr Fahrradständer gewünscht (5 Nennungen) sowie das Entfernen von Fahrradleichen (8 Nennungen). Bisher gibt es keine E-Ladesäulen im Kiez, diese werden aber – auch mit Lademöglichkeit für E-Bikes – gewünscht.

Die Ausweitung (inklusive konsequenterer Durchsetzung) von Tempo 10 oder die Ausweisung von Tempo 30 im gesamten Kiez wurden mit insgesamt 13 mal genannte, wobei diese Maßnahmen dann in den Kommentaren mit einer erhöhten Kontrolltätigkeit flankiert in Verbindung gebracht wurden.

Die **Orientierung im Kiez** wurde ebenfalls stark kommentiert. Viele Teilnehmer*innen äußerten den Wunsch nach einer besseren, größeren und klareren Be- und Ausschilderung (36 Nennungen), um kiezfremden Autoverkehr schon an den Hauptstraßen aus dem Kiez zu halten. Vereinzelt gab es auch Forderungen, den Kiez gänzlich autofrei umzugestalten (9 Nennungen). Handlungsbedarf besteht nach den Kommentaren besonders in der Bänschstraße. Hier führen den Kommentaren zufolge unkoordinierte Wendemanöver („U-Turn“) immer wieder zu gefährlichen Situationen, u.a. durch das Befahren der Einbahnstraße in falscher Richtung (23 Nennungen). Eine weitere Beruhigung dieser Straße scheint daher vielen Teilnehmenden nötig (9 Nennungen).

Das Themenfeld „**Poller**“ sticht als weiterer Schwerpunkt heraus. Während sich etwa 7% der Beiträge in der Kategorie Wünsche und Ideen für den vollständigen Rückbau der Poller aussprechen (25 Nennungen), wünscht sich eine etwa gleich hohe Zahl zwar eine Beibehaltung als Verkehrselement, jedoch in einer anderen Form oder Gestaltung (28 Nennungen). Als Idee wurde z.B. genannt, diese durch Bäume oder Blumenkübel zu ersetzen, welche dann gemeinschaftlich bepflanzt werden. Auch auf umklappbare Poller wurde hingewiesen, um Krankenwagen- und Feuerwehrzufahrten zu ermöglichen (11 Nennungen), ggf. auch für Anwohner*innen, z.B. mit Schlüssel bei lokalen Einzelhändlern o.ä.

Abschließend war der Wunsch nach weiterer Verbesserung der **Lebensqualität und der Belebung** des öffentlichen Raums im Kiez kommentarseitig stark vertreten. Aufenthaltsqualität, Ruhe und Attraktivität des Kiezes sollen steigen (14 Nennungen). Viele Beiträge wünschen sich eine intensivere **Begrünung des Kiezes** (45 Nennungen), um den Aufenthalt insb. auch im Sommer und für Ältere und Kinder zu erleichtern, die Luftqualität und Biodiversität zu erhöhen. Als Ideen wurden ein Grünzug bzw. -streifen in der Bänschstraße vorgeschlagen, mehr Bäume bzw. die Anlage von Alleen (27 Nennungen). Der Wunsch nach einem stärkeren Austausch in der Nachbarschaft und Begegnungsorten für die Kiez-Bewohner*innen wurde klar artikuliert (19 Nennungen), als Idee wurde z.B. ein Markt an der Samariterkirche vorgeschlagen.

Häufig genannte Problemstellen

Nachfolgend wird noch einmal dezidiert auf häufig genannte oder in der Auswertung als besonders kritisch aufgefallene Straßenabschnitte eingegangen, welche in der nachfolgenden Weiterentwicklung und Revision der Maßnahmen für Phase 2 der Verkehrsberuhigung besondere Beachtung finden sollten.

1) Die **südliche Samariterstraße** wird über Rigaer zur Umfahrung der stauanfälligen **Ampelkreuzung Frankfurter Allee /Proskauer Straße** genutzt. Die südliche Samariterstraße lädt zudem aufgrund ihrer Breite zum „Rasen“ ein (viele Autofahrer wollen schnell noch die Ampel erwischen) und ist aufgrund des verbauten Kopfsteinpflasters sehr laut.

⇨ Möglicher Lösungsvorschlag: Ergänzende verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Samariterstraße.

2) Die **Dolziger** Straße (Ecke Eldenaer Straße) wird seit den Sperren vermehrt zur Ein-/Ausfahrt aus dem Kiez genutzt.

⇨ Möglicher Lösungsvorschlag: Schließen der Aus-/Einfahrt für KFZ aus Richtung Eldenaer Straße. Wendebereich für Müllfahrzeuge und Potential für Lieferzone an Kreuzung vorhanden.

3) In der **Bänschstraße** (westlich Samariterkirche, südlich des Grünstreifens) ist laut Anwohner*innen ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu beobachten (Einfahrt aus Proskauer Straße). Schon heute ist die Bänschstraße durch gefährliche Wendemanöver „verirrter“ KFZ belastet (**U-Turn**). Hier wird dringend Nachsteuerung gefordert, aber ohne Verlagerung des Verkehrs in die Schreinerstraße.

⇨ Möglicher Lösungsvorschlag: Heraushaltung des Durchgangsverkehrs aus dem gesamten Kiez ggf. durch geeignete Beschilderung („Durchfahrt verboten – Anlieger frei“).

4) Wenn Diagonalsperre **Schreinerstraße/Voigtstraße** aufgelöst und Rigaer zur Fahrradstraße wird, bietet sich die Schreinerstraße als Ost-West-Verbindung (zur Umfahrung Frankfurter Allee) an.

⇨ Möglicher Lösungsvorschlag: Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches in dem Abschnitt vor dem Drachenspielplatz, zzgl. infrastrukturelle Maßnahmen (Blumenkübel etc.) und Beschilderung, um die Durchfahrt zu unterbinden.

5) Besonders oft als problematisch genannt wurde der **Fußgängerüberweg Proskauer Straße**: Dieser wird von Schulkindern sowohl auf dem Weg zur Grundschule als auch zum Spielplatz genutzt. Für Fußgänger*innen und Autofahrende ist der Überweg u.a. wegen wild abgestellter KFZ sehr schlecht einsehbar. Gleichzeitig wird von einer Zunahme des Verkehrs auf der Proskauer Straße berichtet, was die Situation weiter verschärft.

⇨ Möglicher Lösungsvorschlag: Sicherheit des Zebrastreifens durch Aufpflasterung oder Tempo 30 erhöhen. Licht- und Sichtverhältnisse verbessern, vermehrte Schwerpunktkontrollen.

⇨ Hinweis: Die Umsetzung obliegt der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.

6) Der **Parksuchverkehr** bleibt problematisch.

⇨ Möglicher Lösungsvorschlag: Ausweitung Parkraumbewirtschaftung im gesamten Kiez. Ausweisung zwei getrennter Zonen nördlich/südlich der Bänschstraße, um zusätzlichen Parksuchverkehr (zum anderen Bereich) zu vermeiden.

4. Qualitative synoptische Darstellung der Positionspapiere

Oberthema	Initiative Verkehr und Vernunft: Positionspapier und Einwohnerantrag	Initiative verkehrsberuhigter Samariterkiez	Einschätzung des Bezirksamts
Verkehrs-aufkommen motorisierter Fahrzeuge	Die Poller führten zu unnötigen Verkehrsverlagerungen von Kfz-Verkehr, insbesondere für Anwohnende und Liefernde. Mit dem Auto zurückgelegte Wege verlängerten sich. **Vorschläge der Initiative**: Forderung nach einem erneuten Beteiligungsverfahren und dem Rückbau der drei Diagonalsperren. **Kommentare zum Positionspapier aus dem Beteiligungsprozess**: Die durch das Bezirksamt getroffenen Maßnahmen werden überwiegend positiv bewertet, die Einschätzungen der AG VuV werden aufgenommen, jedoch mangelt es teils an Verständnis. Vereinzelt haben Anwohnende darauf hingewiesen, dass sich Umwege ergäben. Insgesamt ist jedoch keine bedeutende Beeinträchtigung aus den Beiträgen ablesebar. Gleiches gilt für den Lieferverkehr. Anders als von VuV befürchtet, wurde häufig kommentiert, dass der Verkehr deutlich abgenommen habe und auch vermehrter Parksuchverkehr nicht beobachtet wird. Es wird bedauert, dass VuV wenige bis keine eigenen Vorschläge zur Verbesserung der Situation, jenseits des Abbaus der Poller beitragen möchte.	Nach der Gewöhnungsphase hätten der Kfz-Durchgangsverkehr nun deutlich und der Schwerlastverkehr fast vollständig abgenommen. Der verbleibende Anteil läge an den noch existierenden „Schlupflöchern“. Weiterhin würde die Rigaer Straße von Kfz-Führenden zur Umfahrung der Frankfurter Allee genutzt. **Vorschläge der Initiative**: Unterbindung des Nord-Süd-Kfz-Verkehrs entlang der gesamten Bänschstraße. Dazu Versetzen der Sperre Schreinerstraße / Voigtstraße um einen Block nach Norden (Ausrichtung der Pollerreihe in Ost-West Richtung entlang des Mittelstreifens) und neue Sperre gleicher Ausrichtung östlich der Kirche. Möglichst Einsatz versenkbarer Poller. Rigaer Straße sollte Fahrradstraße werden. **Kommentare zum Positionspapier aus dem Beteiligungsprozess**: Überwiegende Zustimmung zu den Vorschlägen, teils Wunsch nach noch weitergehenden Maßnahmen (Fußgängerzonen, Rückbau von Parkplätzen, etc.).	Um im Samariterkiez die Ziele des BVV-Beschlusses – *Erhöhen der Verkehrssicherheit, Reduzierung des Lärms, Förderung aktiver Mobilität, Gesundheitsförderung und mehr Klimaschutz* – zu erreichen, ist die Unterbindung von Durchgangsverkehr ein geeignetes und notwendiges Mittel, das insb. den im Kiez ansässigen Bürger*innen und Gewerbetreibenden zu Gute kommt. Der Durchgangsverkehr und auch der Gesamtverkehr haben objektiv abgenommen (vgl. Verkehrsuntersuchung, Abschnitt 5). Die getroffenen Maßnahmen sind daher zielführend und werden weiterentwickelt. Eine weitere Reduktion des ortsfremden Kfz-Aufkommens trägt hierzu bei. Dies würde kurzfristig durch die Anordnung „Verbot für mehrspurige Kfz und Motorräder – Anlieger frei“ an allen Eingängen des Kiezes mit Schildern als mildestes Mittel erreicht. Dies böte den Vorteil, dass beobachtet werden kann, ob sich diese Maßnahmen als ausreichend bewähren. Reicht diese Maßnahme nicht aus, könnten im nächsten Frühjahr zusätzliche Maßnahmen folgen. Hinweise zur Verlagerung von Verkehren in andere Straße werden weiter beobachtet.
Verkehrssicherheit	Die neue Verkehrsführung führe zu erhöhtem Kfz-Verkehr entlang von Kindereinrichtungen und Spielplätzen. Die Verkehrslage wäre unklar, es gäbe eine Zunahme von Verkehrsverstößen und daraus resultierende Gefahrensituationen, insbesondere für Kinder. Weiterhin wären Rettungswege eingeschränkt, so dass die allgemeine Sicherheit beeinträchtigt würde. **Vorschläge der Initiative**: s.o. **Kommentare zum Positionspapier aus dem Beteiligungsprozess**: Schulwegsicherheit hat deutlich zugenommen, die Lebensqualität sei stark gestiegen. Es wurden jedoch einzelne Straßenabschnitte benannt, wie z.B. die	Schulwegsicherheit erhöhe sich durch getroffene Maßnahmen bereits deutlich. Missachtung der Verkehrsregeln (Tempo, Fahren gegen die Einbahnstraßenrichtung) führe allerdings noch zu Gefahrensituationen. Zebrastreifen Proskauer Straße wäre schlecht sichtbar und es bestünde hohes Sicherheitsrisiko für Zu-Fuß-Gehende. **Vorschläge der Initiative**: Weiterentwicklung der Maßnahmen. Schreinerstraße sollte beim Drachenspielplatz in einen verkehrsberuhigten Bereich umgewandelt werden. Sichtbarkeit des Zebrastreifens beim Forckenbeckplatz erhöhen. Östliche Bänschstraße in warmer Jahreshälfte zur temporären	Die Verkehrssicherheit für alle im Kiez zu erhöhen, ist primärer Zweck der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Samariterkiez gewesen. Ziel bleibt es daher, den Durchgangsverkehr vollständig aus dem Kiez herauszuhalten, um schwächeren Verkehrsteilnehmenden mehr Sicherheit zu bieten. Die Maßnahmen werden weiterentwickelt, bis dieses Ziel erreicht ist. Wie die Situation des Zebrastreifens am Forckenbeckplatz verbessert werden kann, prüft das BA in Zusammenarbeit mit SenUVK. Die temporären Spielstraßen in diesem Jahr werden seitens des BA positiv bewertet und sollen

	SchreinerStraße am Drachenspielplatz, die in der Tat weitere Maßnahmen erfordern (vgl. Abschnitt 4: Häufig genannte Problemstellen).	Spielstraße wandeln. Selbiges für Liebigstraße im Bereich zwischen Rigaer- und Bänschstraße. **Kommentare zum Positionspapier aus dem Beteiligungsprozess**: Überwiegend Zustimmung, evtl. noch weitere verkehrsberuhigte Bereiche ausweisen.	2021 weiterentwickelt werden. Ausreichende Zugänglichkeit für Rettungs- und Versorgungsfahrzeuge wird mit den TöB (Trägern öffentl. Belange) grundsätzlich abgestimmt und wird vor Ausführung jeder Maßnahme stets sichergestellt.
Geschwindigkeit	Zu den Auswirkungen der Maßnahmen auf die nun gefahrene Geschwindigkeit wird sich nicht geäußert. **Vorschläge der Initiative:** keine **Kommentare zum Positionspapier aus dem Beteiligungsprozess**: Es werden physische Maßnahmen wie Poller eher begrüßt, da in Berlin ein milderes Mittel nicht wirke. Es wird vereinzelt auf erhöhten Lärm durch Schwellen hingewiesen, überwiegend werden aber zusätzliche Schwellen gefordert. Mehr Kontrollen und mehr Tempo 10 bzw. Tempo 30-Bereiche werden genannt.	Die Mehrheit der Kfz-Fahrenden ignorierte die angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 10 km/h auf der Schreinerstraße **Vorschläge der Initiative**: Bremsschwellen für Tempo 10 in geeigneter Höhe und Regelmäßigkeit verwenden. Evtl. Blumenkübel, etc. aufstellen. Schreinerstraße zwischen Samariter- und Voigtstraße zum verkehrsberuhigten Bereich machen. **Kommentare zum Positionspapier aus dem Beteiligungsprozess**: Es wurde schon viel erreicht, aber noch immer fahren viele zu schnell, Wunsch nach weiteren Maßnahmen (Schwellen, Einengungen, etc.)	Das BA teilt die Einschätzung, dass die Tempo 10 Bereiche von Kfz-Führenden häufig zu schnell überfahren werden. Es wird daher prüfen, inwieweit weitere Maßnahmen zu treffen sind. Diese können bspw. im Einsatz höherer Schwellen mit dichterer Wiederholungsfrequenz, dem Errichten von Versätzen bspw. durch Installation von Radbügeln auf der Fahrbahn und weiteren geeigneten baulichen Maßnahmen bestehen. Dabei gilt unter Auswertung des Beteiligungsverfahrens stets: Das mildere Mittel wird solange vor dem stärkeren Mittel gewählt, wie es sich als unter Abwägung aller Interessen als ausreichend bewährt.
Lärm	Die Maßnahmen führten zu mehr statt weniger Kfz-Verkehr, woraus mehr Lärm und Schmutz entstünde. **Vorschläge der Initiative**: s.o. **Kommentare zum Positionspapier aus dem Beteiligungsprozess**: Vereinzelt kommt es zu Verkehrs-verlagerungen. Hier gibt es noch Optimierungsbedarf. Insg. hätten Lärm, Emissionen und Verkehrsmenge jedoch stark abgenommen.	Zu den Auswirkungen der Maßnahmen auf den Lärmpegel wird sich im Vorschlagspapier nicht geäußert. **Vorschläge der Initiative:** keine **Kommentare zum Positionspapier aus dem Beteiligungsprozess**: Insgesamt starke Abnahme des Lärms, hingewiesen wird auf Optimierungspotential (z.B. Dolziger Straße besonders nachts)	Die bisherigen Maßnahmen waren geeignet, den von Durchgangsverkehr erzeugten Lärm deutlich zu reduzieren. An einzelnen Orten reichen die Maßnahmen jedoch noch nicht aus. Das Bezirksamt strebt an, den Durchgangsverkehr vollständig aus dem Samariterkiez heraus zu halten. Dies wird den Faktor Lärm weiter reduzieren.

Gesamteinschätzung durch das Bezirksamt:

Die bereits umgesetzten Maßnahmen werden überwiegend begrüßt und ihre Wirksamkeit wird in Summe bestätigt. Diese Gesamteinschätzung geht aber mit der Kritik an Verlagerungsverkehren einher. Im Beteiligungsverfahren wird somit ein Optimierungspotential hinsichtlich der Unterbindung des Durchgangsverkehrs offenbar. Aus den Kommentaren lässt sich ablesen, dass viele Menschen sich eine noch konsequentere Verkehrsberuhigung wünschen. Die Hinweise aus der Bevölkerung werden aufgenommen und in die weitere Planung einbezogen. Das Bezirksamt betrachtet den aktuellen Zustand als Zwischenschritt hin zu einer vollständigen Unterbindung des Durchgangsverkehrs im Sinne des Beschlusses DS/0324/V der Bezirksverordnetenversammlung Friedrichshain-Kreuzberg.

5. Verkehrsanalyse Samariterkiez

Durchgeführt wurde eine Verkehrsanalyse als Kordonzählung im September 2020. Mit dieser Zählanalyse können Fahrzeugbewegungen durch ein bestimmtes Gebiet, hier der Samariterkiez erfasst werden. Diese Ergebnisse wurden mit den Werten aus der Zählung im Jahr 2018 verglichen. Mithin ergibt sich ein empirisches Bild zur verkehrlichen Bewertung der getroffenen Maßnahmen im August 2019. Die Ergebnisse sind in den folgenden Abbildungen zusammengefasst.

Nach Analyse der Zähldaten von September 2020 (Siehe Abbildung) wird deutlich, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs während der Spitzenstunden je nach Querschnitt zwischen 0 % und 22 % liegt. Im Jahr 2018 reichte dieser Anteil von 11 % bis 48 %.

Die Verkehrsanalyse zeigt somit, dass an allen Querschnitten der Anteil des Durchgangsverkehrs um ca. 10 % bis 40 % abgenommen hat. Einzige Ausnahme ist hier die Samariterstraße (Nord) in Fahrtrichtung Eldenaer Straße, wo der Durchgangsverkehr während der Spätspitzenstunde um 6 % zugenommen hat.

Auch bei der Betrachtung der absoluten Zahlen wird erkennbar, dass sowohl das Gesamtverkehrsaufkommen als auch der Durchgangsverkehr abgenommen haben. Verzerrung der Daten auf Grundlage der Pandemie-Situation können weitestgehend ausgeschlossen werden. In der Gänze hat sich der Verkehr über diese Zeit vom ÖPNV neben den Fuß- und Radverkehr insbesondere auf den Verkehrsträger Auto bzw. KFZ verlagert und die Verkehrsmenge im September 2020 bereits wieder Normalmaß erreicht, dies ergibt sich übereinstimmend aus Daten des Verkehrsinformationszentrums (VIZ) und dem Wissenschaftszentrum Berlin (WZB). Die Gesamtanzahl an Autobewegungen hat sich im September also im Stadtgebiet erhöht – im Samariterkiez hingegen rückläufig. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass es sich bei den Werten zum Durchgangsverkehr um Prozentwerte handelt und die absoluten Zahlen (allg. Verkehrsmenge) bei dieser Betrachtung prinzipiell in den Hintergrund treten.

Kordonzählung Samariterkiez
Friedrichshain Kreuzberg
1 5400 2007 0009

stadtraum

Auswertung Übersicht - Früh

Querschnitt	Fahrtrichtung	2018			2020			Vergleich 2018 <-> 2020		
		Gesamt-verkehr	Durchgangs-verkehr	%	Gesamt-verkehr	Durchgangs-verkehr	%	Gesamt-verkehr	Durchgangs-verkehr	%
Samariterstr. (Nord)	einfahrend	112	45	40%	40	4	10%	-72	-41	-30%
	ausfahrend	70	12	17%	51	5	10%	-19	-7	-7%
Samariterstr. (Süd)	einfahrend	59	12	20%	78	6	8%	19	-6	-13%
	ausfahrend	136	45	33%	81	0	0%	-55	-45	-33%
Voigtstr.	einfahrend	121	13	11%	83	0	0%	-38	-13	-11%
Pettenkoferstr. (Nord)	einfahrend	142	63	44%	78	17	22%	-64	-46	-23%
	ausfahrend	144	46	32%	41	2	5%	-103	-44	-27%
Pettenkoferstr. (Süd)	einfahrend	138	46	33%	72	1	1%	-66	-45	-32%
	ausfahrend	166	63	38%	124	18	15%	-42	-45	-23%

Auswertung Übersicht - Spät

Querschnitt	Fahrtrichtung	2018			2020			Vergleich 2018 <-> 2020		
		Gesamt-verkehr	Durchgangs-verkehr	%	Gesamt-verkehr	Durchgangs-verkehr	%	Gesamt-verkehr	Durchgangs-verkehr	%
Samariterstr. (Nord)	einfahrend	106	38	36%	45	4	9%	-61	-34	-27%
	ausfahrend	103	16	16%	55	12	22%	-48	-4	6%
Samariterstr. (Süd)	einfahrend	86	16	19%	98	14	14%	12	-2	-4%
	ausfahrend	130	38	29%	107	0	0%	-23	-38	-29%
Voigtstr.	einfahrend	172	29	17%	82	1	1%	-90	-28	-16%
Pettenkoferstr. (Nord)	einfahrend	180	86	48%	115	17	15%	-65	-69	-33%
	ausfahrend	219	69	32%	25	3	12%	-194	-66	-20%
Pettenkoferstr. (Süd)	einfahrend	176	69	39%	89	0	0%	-87	-69	-39%
	ausfahrend	210	86	41%	161	20	12%	-49	-66	-29%

6. Beschlussfassung und abgeleitete Maßnahmenvorschläge

Nach Sichtung und Analyse der vorliegenden Evaluation der bereits erfolgten Schritte zur Verkehrsberuhigung im Samariterkiez wird das Bezirksamt die Maßnahmen unter Beachtung der Hinweise aus der Anwohner*innenschaft in einem mehrstufigen Prozess weiterentwickeln. Um die Ziele (gemäß BVV-Beschluss DS/0324/V) der Erhöhung von Verkehrssicherheit, Reduzierung des Lärms, Förderung aktiver Mobilität, Gesundheitsförderung und Klimaschutz bzw. -anpassung zu erreichen, ist die weitergehende Unterbindung von Durchgangsverkehren ein geeignetes und notwendiges Mittel.

Die installierten Diagonalsperren leisten einen wichtigen und wirkungsvollen Beitrag für das von der Bezirksverordnetenversammlung formulierte Ziel. Die vergleichende Verkehrszählung (Abschnitt 5) sowie die Analyse der Beiträge der Anwohner*innen (Abschnitte 2 bis 4) belegen, dass die Effekte der Verkehrsberuhigung und Unterbindung von Durchgangsverkehr in Summe eingetreten sind. Allerdings sind an einzelnen Straßenabschnitten leichte Verkehrszunahmen durch Verlagerungsverkehre zu beobachten. Hier weisen die getroffenen Maßnahmen des Bezirksamtes noch Optimierungsbedarfe auf.

Die technischen Sperren („Poller“) waren das subjektiv am kontroversesten und emotionalsten diskutierte Thema. Neben vielfacher Zustimmung wurden diese mithin auch als ungewohnt drastische Maßnahme kommentiert. Dies wird zur Kenntnis und zur weiteren Beobachtung aufgenommen. Aufgrund der bestehenden Verkehrssituation und -kultur in Berlin kommt ein Rückbau der Sperren zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht infrage. Dies begründet sich schon darin, dass die beschriebenen und aus der Evaluation klar hervorgehenden positiven Effekte auf das Gesamtverkehrsgeschehen mit den in der Zielstellung angestrebten und erzielten Begleiteffekten wieder zunichte und der bestehenden Beschlusslage der BVV widersprechen würde. Auch den überwiegenden Ergebnissen der Evaluation könnte damit nicht entsprochen werden. Das Straßen- und Grünflächenamt hat die ästhetischen Hinweise der Anwohner*innen bzgl. der Gestaltung der „Poller“ aber zur Kenntnis genommen, kann diese Einschätzung nachvollziehen und strebt mittelfristig eine stadtbildverträglichere Lösung an.

Ein wichtiges Thema und eine Schnittmenge der Beiträge im vorliegenden Beteiligungsverfahren wurde in der Forderung nach einer weiteren Gesamtreduktion der Verkehrsmenge, auch durch bessere Orientierung bzw. Lenkung für KFZ-Führende identifiziert. Dabei wurde auch genannt, dass „mildere“ Formen der Verkehrsführung erstrebenswert wären. Unter diesem Eindruck prüft das Bezirksamt zusätzliche Maßnahmen mit dem Ziel einer weitergehenden Verkehrsberuhigung und Reduktion der negativen Folgen wie den momentan noch stattfindenden Verlagerungsverkehren.

So wären zur weiteren Beruhigung des Verkehrs und zur besseren Information von KFZ-Führenden an allen Eingängen des Kiezes die Schilder „Verbot für mehrspurige Kfz und Motorräder – Anlieger frei“ denkbar. Ein Einfahren von Kraftfahrzeugen in den Kiez ohne konkretes, örtliches Anliegen wäre damit verboten und kann durch die Polizeibehörde überwacht und geahndet werden. Auch die reine Durchfahrt durch den Kiez via „U-Turn” wäre damit verbotswidrig. Diese Art der verkehrsrechtlichen Anordnung würde mithin eine defensive bzw. milde Form der Verkehrslenkung bedeuten. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen und die Entscheidung über dann ggf. weitergehende Schritte zur Heraushaltung des Durchgangsverkehrs könnten dann in der Folge bewertet werden.

Weiterhin wird auf Grundlage der vorliegenden Evaluation geprüft und darauf hingewirkt, eine dauerhaft geltende Geschwindigkeitsbegrenzung der Proskauer Straße auf 30 Km/h einzurichten.

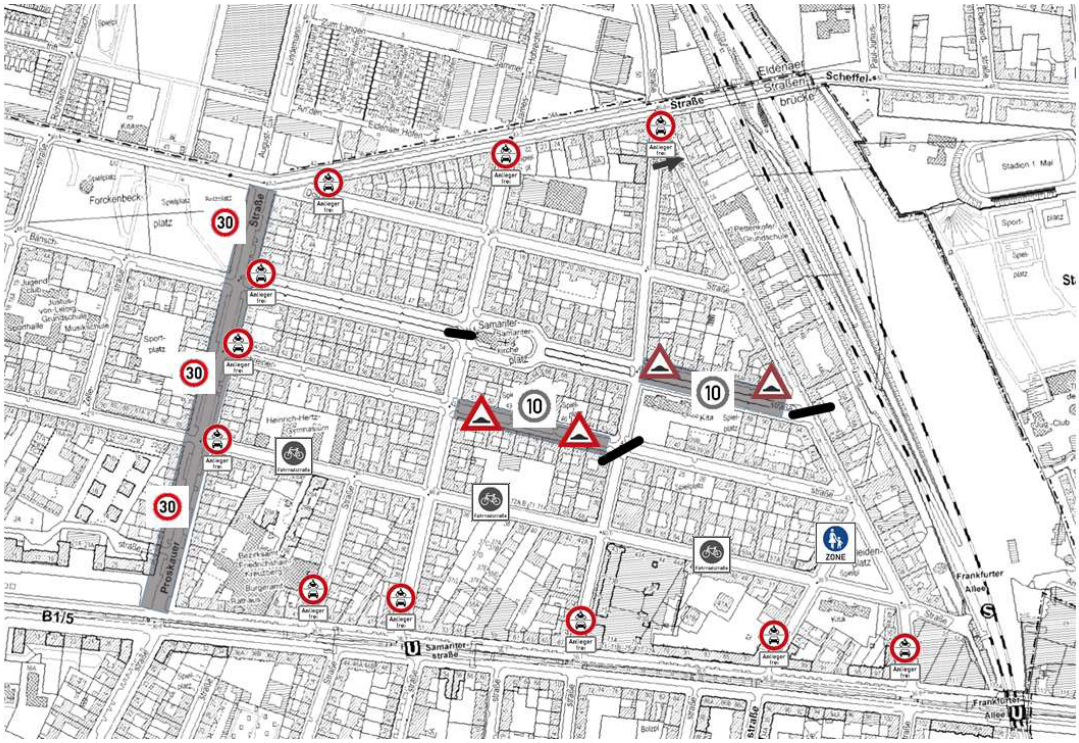


Abbildung: Geplante Maßnahmen (in Farbe) und bereits umgesetzte Maßnahmen (in schwarz-weiß).

Auf den Nebenstraßen im Kiez ist anhand der eingegangenen Hinweise zu prüfen, ob die bestehenden Abschnitte mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 10 Km/h durch höhere und ggf. in einer dichteren Wiederholungsfrequenz installiere Schwellen weiter beruhigt werden können.

Zu Förderung des barrierefreien Fußverkehrs und zur Unterstützung der Durchfahrtsverbotsanordnung können weiterhin Einmündungsbereiche der umliegenden Hauptstraßen mit Gehwegvorstreckungen versehen werden, sofern dies am jeweiligen Ort noch nicht geschehen ist.

Das beschriebene, aus dieser Evaluation abgeleitete Vorgehen böte mithin den Vorteil, dass bei weiteren Schritten zunächst mildere verkehrslenkende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung erwogen würden. Falls diese nicht ausreichend zur weiteren Reduktion des Durchgangsverkehrs führen, könnte - zur Erreichung des Ziels einer umfassenden Verkehrsberuhigung ohne Verlagerungsverkehre - dann in der Folge eine Nachsteuerung erfolgen, bei der die vielfach kritisierten Umwegungsverkehre dann technisch unterbunden würden.

Friedrichshain-Kreuzberg im Oktober 2020

Herausgeber:
Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin
Straßen- und Grünflächenamt

Yorckstraße 4-11
10965 Berlin

Postfach 35 07 01
10216 Berlin

Kontakt:
tiefgruen@ba-fk.berlin.de

Bezirksamt
Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin

Koordination Evaluationsbericht:
Straßen- und Grünflächenamt, Fachbereich Straßen
Immo Janssen (AKöR)

Autoren:
Straßen- und Grünflächenamt, Fachbereich Straßen
Immo Janssen, Sebastian Kraus (AKöR FrKr)
Gerd Schmitt, Konstanze Fritsch (SPI, Kiezbüro)

Datenauswertung:
Bezirksamt FrKr in Zusammenarbeit mit IASS Potsdam und AKöR
Katharina Hoffmann, Alina Lebherz (IASS)
Immo Janssen (AKöR)

Berlin Oktober 2020