

Fraktion CDU  
Frau Bezirksverordnete Fabeck,

über das Büro der BVV

## Große Anfrage GA DS/1453/VI

### **Betr.: Ostkreuz-Verkehrsberuhigung: Ein Konzept ohne Rücksicht auf Anwohner und Gewerbe?**

- Frage 1: Derzeit läuft eine Online-Petition mit dem Titel „Ablehnung des geplanten Verkehrskonzepts rund um den Boxhagener Platz“ [1], die bereits 2153 Unterschriften gesammelt hat (Stand 21.01.25). Wie bewertet das Bezirksamt diese Petition, die eine umfassende schriftliche Umfrage aller Anwohner fordert und planen Sie in einen Austausch auf Augenhöhe mit den betroffenen Bürgern zu treten? ..... 3
- Frage 2: Wenn die Anwohner nicht über die geplanten Beruhigungsmaßnahmen informiert wurden (z.B. durch Briefeinladungen zu den Beteiligungstreffen), hatten sie auch keine Möglichkeit, sich daran zu beteiligen. Warum wurde keine ausreichende Information durch Briefwurfsendungen bereitgestellt? ..... 3
- Frage 3: Plant das Bezirksamt, das Informationsschreiben durch eine erneute Briefwurfsendung nachzuholen? ..... 3
- Frage 4: Die Fragebögen konnten nur von 200 Anwohnern ausgefüllt werden. Inwieweit ist eine Beteiligung von insgesamt 200 Anwohnern, die ggf. auch Besucher sein konnten, an drei Tagen von einem Ostkreuz-Kiez mit 42.261 Einwohnern repräsentativ? (Es fehlen 42.061 Einwohner) ..... 3
- Frage 5: Das Konzept beruft sich bei der Onlinebeteiligung auf 295 Beiträge zu den im Ursprungskonzept geplanten Maßnahmen und 808 weitere „Kommentare und Anregungen“, die sowohl positive als auch negative Rückmeldungen erhalten. Wie kann bei einer so geringen Beteiligung und gemischten Resonanz von einer „klaren Unterstützung“ gesprochen werden? ..... 3
- Frage 6: Beide Beteiligungen: Realbeteiligung und Online-Beteiligung bezogen sich auf das „Ursprungskonzept“[2]. Im Ursprungskonzept war im Bereich C: a) die Modersohn-/Gärtnerstraße zwar als Fahrradstraße markiert, aber nicht als gegenläufige Einbahnstraße b) Fußgängerzone Simplon (West)/Gabriel-Max war nicht geplant c) Einbahnstraßen Libauer/Simon-Dach waren nicht geplant Genau im Bereich C ist das Ergebniskonzept gegensätzlich zum Ursprungskonzept. D.h. der ganze Kiezverkehr aus den Bereichen A, B, C kann nicht mehr über die Modersohnbrücke Richtung Süden fahren - einzige Ausnahmen sind Revaler Straße (West) und Dirschauer Straße/westliche Simplon Straße. Zu diesen sehr radikalen Eingriffen in die Verkehrsplanung konnte sich somit KEIN Anwohner beteiligen. Nach Norden Bereich A, B, und östlicher Bereich C sollen alle durch die Dirschauer Straße/Simplon/Gärtnerstraße[3] fahren, da die unfallfreie Modersohnstraße in Richtung Norden gesperrt ist. Wie bewertet das Bezirksamt diese fehlende Kommunikation mit den betroffenen Kiezanwohnern? ..... 5
- Frage 7: Welche 80 Gewerbetreibenden in den Fußgängerzonen wurden über die geplanten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen informiert? (Auflistung bitte im Protokoll) ..... 6
- Frage 8: Wie viele Parkplätze werden insgesamt in den Teilbereichen A, B und C wegfallen? ..... 6
- Frage 9: Welche Gesamtkosten entstehen durch die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen rund um das Ostkreuz, einschließlich Planung und Bau, und aus welchen finanziellen Mitteln werden diese Maßnahmen in den drei Teilbereichen finanziert? ..... 6
- Frage 10: Die „unabhängige“ Firma namens Stadtraum mbH wurde für die Vorbereitung (z.B. Verkehrszählung), für die Planung/Konzepterstellung als auch zumindest für einen Teil, wenn nicht für die gesamte Umsetzung beauftragt. Wie unabhängig kann die Firma bei der Verkehrsmengenerhebung und der Durchführung der Durchgangsverkehrserhebung sein, wenn sie in ihrer zweiten Sparte Modalfilter anbietet und bei dem Betreiberkonzept zum Fahrradparkhaus[4] am Ostkreuz zuständig und Jelbi-Stationen „...weitere sieben Standorte werden aktuell durch stadtraum bearbeitet,“[5] und auch für Planung und Umsetzung der selbst entwickelten Maßnahmen beauftragt werden soll (z.B. Fahrradstraße Modersohnstraße-Gärtnerstraße) a) Wieviel Geld hat Stadtraum GmbH als Planungsbüro für die Planung / den Bau der „Fahradstraße Modersohnstraße-Gärtnerstraße“ erhalten? b) Wieviel Geld wäre dazu im Vergleich für die Planung / den Bau der Umsetzung der „Fahradstraße Modersohnstraße-Gärtnerstraße“ nach dem Ursprungskonzept (ohne gegenläufige Einbahnstraßen) nötig gewesen? c) In DS/0827/VI „Bezirkskonzept zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung“ steht auf Seite 7: Grundsätzlich ist der geringste

Eingriff mit der größten Wirkung zu wählen. Während der Durchgangsverkehr reduziert wird, wird es auch zu Umgehungsverkehren kommen. Diese sind jedoch möglichst gering zu halten.“ Wie stellt das Bezirksamt sicher, dass die Firma Stadtraum trotz Interessenkonflikt diese Vorgabe einhält? .....	7
Frage 11: Die Fahrradstraße wurde als Einbahnstraße installiert und ist nur noch in Richtung Süden von Anliegern befahrbar und durch Baumaßnahmen künstlich verengt. Links und rechts wurden versetzt Fahrradständer installiert, die in der Gärtnerstraße selten genutzt werden und in der Modersohnstraße gar nicht (Wagenburg). Diese fast gegenüberliegende Verengung ist an einer Stelle so eng, dass die Fahrradfahrer in die ihnen entgegenkommenden Autos hineinfahren. Die Lage ist nun für Fahrradfahrer viel gefährlicher, wie schätzt das Bezirksamt die neue Gefahrenlage ein? .....	7
Frage 12: Ist dem Bezirksamt bekannt, dass in der Modersohnstraße und der Gärtnerstraße nun vermehrt Geisterfahrer unterwegs sind? .....	7
Frage 13: Wie begründet das Bezirksamt, den Verkehr auf der Modersohnbrücke und in der Modersohnstraße pauschal als „Durchgangsverkehr“ zu klassifizieren, obwohl diese Verbindung aufgrund der wenigen Querungsmöglichkeiten der Bahntrasse eine essenzielle Erschließungsfunktion für das Oberbaumviertel und die Wohnlagen rund um den Boxhagener Platz erfüllt? .....	8
Frage 14: Wie begründet das Bezirksamt, den Verkehr auf der Modersohnbrücke und in der Modersohnstraße pauschal als „Durchgangsverkehr“ zu klassifizieren, obwohl sich in dem etwa 400 m langem Abschnitt keine Wohneinheiten befinden? .....	8
Frage 15: Die Kernaussage des Konzepts „Der Durchgangsverkehr wird in den Nebenstraßen reduziert“ ist nichtzutreffend, da zwar in einigen Nebenstraßen eine Reduzierung erfolgt, in anderen – wie beispielsweise in der Dirschauer Straße und Simplonstraße – die Verkehrsbelastung deutlich steigt. Welche konkreten Maßnahmen sind geplant, um die durch die Umleitung bedingte erhöhte Verkehrsbelastung in diesen Straßen (vor allem vor Kitas und Jugendeinrichtungen) zu verringern? .....	8
Frage 16: Warum wird der Durchgangsverkehr in der Modersohnstraße und Gärtnerstraße als problematisch eingestuft, während die Umfahrungsrouten wie die Dirschauer Straße und Simplonstraße nicht dieselbe Berücksichtigung finden? .....	8
Frage 17: Warum wurden in der Gärtnerstraße zwei neue unbefristete Ladezonen eingerichtet, obwohl sich dort nur Dienstleister (wie Friseursalons, Handygeschäft, Yogastudio) befinden, die nicht angeliefert werden? .....	8
Frage 18: Wurde im Rahmen der aktuellen Maßnahmen geprüft, ob auch mildere Alternativen, wie feste Blitzer oder Verkehrskissen, in Betracht gezogen werden könnten? .....	9
Frage 19: Wie tiefgreifend war die Kommunikation mit den betroffenen Einzelhandelsgeschäften wie Rewe, Aldi und Budni in der Revaler Straße, und wie schätzt das Bezirksamt die Auswirkungen der geplanten Umleitungen und Sperrungen auf deren Geschäftsbetrieb ein? .....	9
Frage 20: Wie wirken sich die geplanten Umleitungen und Sperrungen auf die Lieferdienste sowie auf die Zustellung durch die Deutsche Post aus? .....	9
<i>Frage 21: Gab es bereits Rückmeldungen oder Beschwerden seitens der Deutschen Post oder anderer Logistikunternehmen darüber, dass sich durch die Einführung von Einbahnstraßen und anderen Maßnahmen die Zustellwege verlängert haben? .....</i>	<i>9</i>
Frage 22: In der Drucksache DS/0075-01/VI zur Oranienstraße steht: „Die SenMVKU teilte dem Bezirk mit Schreiben vom 13.02.24 mit, dass für eine Herausnahme des Durchgangsverkehrs ein Nachweis für die Abwickelbarkeit und Verträglichkeit im umliegenden Straßenland benötigt wird, sodass andernfalls keine Bewertung erfolgen kann. Die Voraussetzungen dafür sah die SenMVKU als nicht gegeben an.“ Weder für die Oranienstraße noch für die Modersohnstraße wurden ein Nachweis „für die Abwickelbarkeit und Verträglichkeit im umliegenden Straßenland“ erbracht. Die Oranienstraße wurde nicht umgebaut. Warum wurde die Modersohnstraße trotzdem umgebaut? .....	9
Frage 23: Die getroffenen Maßnahmen könnten langfristig zu einem Verkehrskollaps auf der ohnehin stark belasteten Frankfurter Allee sowie der Warschauer Straße führen. Gibt es seitens des Bezirks Gespräche mit dem Senat, um hierfür geeignete Lösungen zu entwickeln? .....	10
Frage 24: Wie wird verhindert, dass die aktuellen Maßnahmen die bestehende Verkehrsproblematik in den betroffenen Nebenstraßen verschärft, wenn der Neubau der Autobahn A 100 eröffnet wird? .....	10

Sehr geehrte Frau Fabeck,

Ihre Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1: Derzeit läuft eine Online-Petition mit dem Titel „Ablehnung des geplanten Verkehrskonzepts rund um den Boxhagener Platz“ [1], die bereits 2153 Unterschriften gesammelt hat (Stand 21.01.25). Wie bewertet das Bezirksamt diese Petition, die eine umfassende schriftliche Umfrage aller Anwohner fordert und planen Sie in einen Austausch auf Augenhöhe mit den betroffenen Bürgern zu treten?

Frage 2: Wenn die Anwohner nicht über die geplanten Beruhigungsmaßnahmen informiert wurden (z.B. durch Briefeinladungen zu den Beteiligungstreffen), hatten sie auch keine Möglichkeit, sich daran zu beteiligen. Warum wurde keine ausreichende Information durch Briefwurfsendungen bereitgestellt?

Frage 3: Plant das Bezirksamt, das Informationsschreiben durch eine erneute Briefwurfsendung nachzuholen?

Frage 4: Die Fragebögen konnten nur von 200 Anwohnern ausgefüllt werden. Inwieweit ist eine Beteiligung von insgesamt 200 Anwohnern, die ggf. auch Besucher sein konnten, an drei Tagen von einem Ostkreuz-Kiez mit 42.261 Einwohnern repräsentativ? (Es fehlen 42.061 Einwohner)

Frage 5: Das Konzept beruft sich bei der Onlinebeteiligung auf 295 Beiträge zu den im Ursprungskonzept geplanten Maßnahmen und 808 weitere „Kommentare und Anregungen“, die sowohl positive als auch negative Rückmeldungen erhalten. Wie kann bei einer so geringen Beteiligung und gemischten Resonanz von einer „klaren Unterstützung“ gesprochen werden?

#### **Antwort Fragen 1-5**

Die Forderungen der Online-Petition werden vom Bezirksamt zur Kenntnis genommen. Die einzelnen, hier genannten Forderungen werden unterschiedlich bewertet. Eine erneute Beteiligung lehnt das Bezirksamt in Anbetracht der bereits umfangreich erfolgten Beteiligung, die das lokale Wissen der Einwohner\*innen und Nutzer\*innen einbezogen hat, und der Öffentlichkeitsarbeit auf verschiedenen Kanälen, ab. Die Beteiligung hat sich wie folgt dar:

An insgesamt drei Orten und Tagen wurden Informations- und Diskussionsveranstaltungen auf bzw. in der Nähe zu den zukünftig geplanten Fußgänger\*innenzonen, auf einem temporär gesperrten Straßenabschnitt organisiert:

- Sonntag, 12.11.2023, 12-16 Uhr, Jessnerstraße, Anwesenheit von ca. 70 Personen
- Samstag, 18.11.2023, 12-16 Uhr, Simplonstraße, Anwesenheit von ca. 50 Personen
- Sonntag, 19.11.2023, 12-16 Uhr, Simon-Dach-Straße, Anwesenheit von ca. 80 Personen

Im Fokus der jeweiligen 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 Mitarbeitenden 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 gesammelt und auf der Maßnahmenkarte verortet. Parallel konnten Interessierte an einem Infostand, sowie am Beteiligungsfahrrad des Raums für Beteiligung, weitere Materialien zum Konzept einsehen und einen Fragebogen (s.u.) ausfüllen und noch 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 zur Sichtbarkeit der Veranstaltung beitragen, die Aufenthaltsqualität erhöhen und zum längeren Verweilen einladen sollten. Diese Angebote haben sich bewährt und einen wertvollen Beitrag zur Belebung der Veranstaltung geleistet.

Die Einladung zu den Veranstaltungen erfolgte über Flyer, die ein bis zwei Wochen vor den jeweiligen 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* und die sozialen Medien. Die Berliner Morgenpost, die Berliner Woche und der rbb griffen das Thema in ihrer Berichterstattung auf. Der überwiegende Teil der Teilnehmer\*innen wohnt angrenzend zu den Veranstaltungen im Planungsgebiet, einige der Anwesenden betreiben ein Gewerbe im Ostkreuz-Kiez. Mit der Realbeteiligung konnten ca. 200 Personen erreicht werden.

Bestandteil dieses 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.

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. Die Schüler\*innen identifizierten gefährliche Kreuzungen auf dem Schulweg und gaben weitere Hinweise zum Verkehr im Gebiet.

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 Sehbehindertenvereins (ABSV) Berlin
- ein Vertreter des DRK-Mobilitätsdienstes und
- eine Anwohnende, die auch der BVV angehört

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. Für die Planungsgebiete besteht seit Ende Juni 2023 auf der Plattform *mein.berlin.de* die Möglichkeit, die Maßnahmen des Konzepts zur Verkehrsberuhigung zu kommentieren. 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. 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 im Ostkreuz-Kiez auf einer Karte eingetragen und kurz erläutert. 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.

Im Ergebnis zeigt sich, dass es eine hohe allgemeine Zustimmung zu verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Kiez gibt. In der Online-Beteiligung konnten die konkreten Maßnahmen in einer Karte bewertet werden. Dabei waren 94 % der Bewertungen positiv. Fußgänger\*innen-Zonen, Einbahnstraßen und Modalfilter

wurden mit ca. 90 % Zustimmung bewertet. Schulzonen, Querungen und Temporeduktion wurden fast von allen Antwortenden begrüßt.

Der aktuelle Stand der Planungen zur Verkehrsberuhigung im Ostkreuz-Kiez und die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden in der Sitzung des Ausschusses für Ordnung und Verkehr der BVV Friedrichshain-Kreuzberg am 06.12.2023 vorgestellt und dem Ausschuss wurde die Möglichkeit zur Stellungnahme gegeben.

Neben der Öffentlichkeitsbeteiligung fand eine umfangreiche Fachbeteiligung statt. Neben mehreren Gruppen des Straßen- und Grünflächenamts wurden das Ordnungsamt, das Stadtentwicklungsamt, die Wirtschaftsförderung, mehrere Referate der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU), die Polizeidirektion und der zuständige Polizeiabschnitt, die Berliner Feuerwehr, die Berliner Stadtreinigung, die Berliner Verkehrsbetriebe und die IHK Berlin zu den Maßnahmen beteiligt. Das finale Konzept wurde, nach Befassung in den Ausschüssen, im Juni 2024 durch das Bezirksamt beschlossen und anschließend auf einer Pressekonferenz und Informationsveranstaltung vorgestellt. Pressberichte dazu wurden anschließend unter anderem von der Berliner Woche, der Berliner Morgenpost, der Berliner Zeitung, der B.Z., dem RBB und dem Tagesspiegel veröffentlicht. Die voll besetzte Informationsveranstaltung wurde über die Beteiligungsplattform *mein.berlin.de*, die sozialen Medien sowie die Webseite des Bezirksamts beworben. Auf die Informationsveranstaltung wurde durch Flyer im Projektgebiet, in der Bibliothek und im Rathaus hingewiesen. Zusätzlich wurden Multiplikator\*innen (Initiativen, soziale Einrichtungen, Beauftragte des Bezirksamts) via E-Mail kontaktiert und für eine Weiterleitung der Einladung geworben. Seit Veröffentlichung ist das Konzept auf *xhain-beruhigt.berlin* einsehbar sowie unter „Ergebnis“ auf der Projektseite von *mein.Berlin*.

Seit Herbst 2024 gibt es zudem eine Informationswebseite des Bezirks, auf welchem über die aktuellen Schritte und die Umsetzung informiert wird: [www.berlin.de/ba-fk/vb-ostkreuz-kiez](http://www.berlin.de/ba-fk/vb-ostkreuz-kiez).

Das finale Konzept sieht eine Umsetzung der Maßnahmen in drei Teilgebieten vor. Gestartet wird im November 2024 mit Modalfiltern und Einbahnstraßenregelungen im Norden des Gebiets. Die Umsetzung der Fußgänger\*innenzonen folgt zu einem späteren Zeitpunkt. Zur konkreten Ausgestaltung dieser Zone werden die Anwohnenden und ansässigen Gewerbebetriebe erneut beteiligt.

**Die Forderung der Petition für eine zügige Durchfahrt von Notärzten, Polizei und Feuerwehr wird durch das Bezirksamt geteilt. Aufgrund dessen wurden zu den einzelnen Maßnahmen die Berliner Polizei, die Berliner Feuerwehr, die Entsorgungsbetriebe, die SenMVKU und die BVG angehört.** Die Maßnahmen wurden einzeln, anhand einer Schleppkurvenprüfung auf die Befahrbarkeit durch Einsatz- und Entsorgungsfahrzeuge, geprüft. Bei Modalfiltern oder Schulzonen fanden Abstimmungen zur Anzahl und Position der herausnehmbaren Steckpoller mit der Berliner Feuerwehr und den Entsorgungsbetrieben statt. Auch bei der Konzepterstellung wurde darauf geachtet, sowohl in Nord-Süd als auch in Ost-West-Richtung, Routen für Einsatzfahrzeuge im Nebennetz bereitzustellen, die ohne Herausnahme von Pollern befahren werden können. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass Einbahnstraßen von Rettungsfahrzeugen auch entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung genutzt werden können. Eine neue Verkehrsplanung für das Planungsgebiet Ostkreuz-Kiez ist in Anbetracht der bereits umfangreich erfolgten Planungen und Beteiligungen nicht zielführend. Eine Abwägung der Maßnahmen fand bereits im Rahmen der Konzepterstellung und Maßnahmenwahl statt.

Frage 6: Beide Beteiligungen: Realbeteiligung und Online-Beteiligung bezogen sich auf das „Ursprungskonzept“[2]. Im Ursprungskonzept war im Bereich C: a) die Modersohn-/Gärtnerstraße zwar als Fahrradstraße markiert, aber nicht als gegenläufige Einbahnstraße b) Fußgängerzone Simplon (West)/Gabriel-Max war nicht geplant c) Einbahnstraßen Libauer/Simon-Dach waren nicht geplant Genau im Bereich C ist das Ergebniskonzept gegensätzlich zum Ursprungskonzept. D.h. der ganze Kiezverkehr aus den Bereichen A, B, C kann nicht mehr über die Modersohnbrücke Richtung Süden fahren - einzige Ausnahmen sind Revaler Straße (West) und Dirschauer Straße/westliche Simplon Straße. Zu diesen sehr radikalen Eingriffen in die Verkehrsplanung konnte sich somit KEIN Anwohner beteiligen. Nach Norden Bereich A, B, und östlicher Bereich C sollen alle durch die Dirschauer Straße/Simplon/Gärtnerstraße[3]

fahren, da die unfallfreie Modersohnstraße in Richtung Norden gesperrt ist. Wie bewertet das Bezirksamt diese fehlende Kommunikation mit den betroffenen Kiezanwohnern?

#### **Antwort Frage 6**

Auch das Teilgebiet C war Gegenstand der umfangreichen Beteiligungen. Es gingen mehrere Anmerkungen zu den bereits im Ursprungskonzept vorgesehenen Maßnahmen, sowie weitere Kommentare, Anregungen und Vorschläge für zusätzliche Maßnahmen, wie z. B. in der Modersohnstraße, ein. Da sich hier im Rahmen der verkehrsplanerischen Analyse zudem Gefahrenlagen und Missstände ergaben, wurden im Ergebniskonzept Maßnahmen abgeändert und zum Teil neu ergänzt. So ergaben Verkehrszählungen in der Modersohnstraße einen Anteil des Durchgangsverkehrs am Kfz-Verkehr von 75% und mehr, welche die Ergreifung von weiteren Maßnahmen begründet. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Straße zum Radverkehrsnetz zählt und auf Nebenstraßen im Radverkehrsnetz der Durchgangsverkehr laut Mobilitätsgesetz unterbunden werden soll. Das Nebenstraßennetz ist straßenräumlich auf eine Erschließungsfunktion ausgelegt. , Für derart starke Durchgangsverkehre allerdings nicht., worunter unter anderem die Verkehrssicherheit leidet und wodurch es zu erhöhten Lärmemissionen kommt. Auch aufgrund der Belange und Stellungnahmen der in der Fachbeteiligung angehörten Träger öffentlicher Belange wurden Maßnahmen abgeändert. So wurde aufgrund von Stellungnahmen der BVG die Fußgänger\*innenzone in der Holteistraße verworfen. Die Maßnahmen erhöhten sich von 5 geplanten Maßnahmen in Teilgebiet C im Ursprungskonzept auf 8 geplante Maßnahmen. Mit der Änderung der Maßnahmen wird auch der häufig genannten Befürchtung von Anwohnenden bezüglich der Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf andere Nebenstraßen Rechnung getragen. Diese Verlagerung in andere Nebenstraßen wird hierdurch unterbunden.

Frage 7: Welche 80 Gewerbetreibenden in den Fußgängerzonen wurden über die geplanten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen informiert? (Auflistung bitte im Protokoll)

#### **Antwort Frage 7**

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. Aus Datenschutzgründen können wir keine näheren Angaben zu den Gesprächen machen.

Frage 8: Wie viele Parkplätze werden insgesamt in den Teilbereichen A, B und C wegfallen?

#### **Antwort Frage 8**

Die Umwidmung von Kfz-Parkplätzen ist nicht Ziel der flächendeckenden Verkehrsberuhigung. Im Rahmen der Schaffung der Fußgänger\*innenzonen und der hierfür notwendigen Teileinziehung werden allerdings Kfz-Parkplätze in Aufenthaltsraum umgewidmet. Auch im Rahmen der Entwurfsplanung werden einzelne Kfz-Parkplätze, auf Grund der Verkehrssicherheit oder für neue Ladezonen für Gewerbe, umgewidmet. Die genaue Zahl kann hierbei nicht genannt werden, da die Entwurfsplanung für sämtliche Maßnahmen noch nicht abgeschlossen ist. In der Niederbarnimstraße sind beispielsweise für die Schaffung des Modalfilters und des hierfür nötigen Wendehammers 10 Kfz-Parkplätze entfallen. Gleichzeitig wurden 10 Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen.

Frage 9: Welche Gesamtkosten entstehen durch die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen rund um das Ostkreuz, einschließlich Planung und Bau, und aus welchen finanziellen Mitteln werden diese Maßnahmen in den drei Teilbereichen finanziert?

#### **Antwort Frage 9**

Die Gesamtkosten lassen sich aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Entwurfsplanungen für die einzelnen Maßnahmen sowie die zeitlich versetzte Umsetzung der Maßnahmen noch nicht beziffern.

Frage 10: Die „unabhängige“ Firma namens Stadtraum mbH wurde für die Vorbereitung (z.B. Verkehrszählung), für die Planung/Konzepterstellung als auch zumindest für einen Teil, wenn nicht für die gesamte Umsetzung beauftragt. Wie unabhängig kann die Firma bei der Verkehrsmengenerhebung und der Durchführung der Durchgangsverkehrserhebung sein, wenn sie in ihrer zweiten Sparte Modalfilter anbietet und bei dem Betreiberkonzept zum Fahrradparkhaus[4] am Ostkreuz zuständig und Jelbi-Stationen „...weitere sieben Standorte werden aktuell durch stadtraum bearbeitet,“[5] und auch für Planung und Umsetzung der selbst entwickelten Maßnahmen beauftragt werden soll (z.B. Fahrradstraße Modersohnstraße)? a) Wieviel Geld hat Stadtraum GmbH als Planungsbüro für die Planung / den Bau der „Fahrradstraße Modersohnstraße-Gärtnerstraße“ erhalten? b) Wieviel Geld wäre dazu im Vergleich für die Planung / den Bau der Umsetzung der „Fahrradstraße Modersohnstraße-Gärtnerstraße“ nach dem Ursprungskonzept (ohne gegenläufige Einbahnstraßen) nötig gewesen? c) In DS/0827/VI „Bezirkskonzept zur flächendeckenden Verkehrsberuhigung“ steht auf Seite 7: Grundsätzlich ist der geringste Eingriff mit der größten Wirkung zu wählen. Während der Durchgangsverkehr reduziert wird, wird es auch zu Umgehungsverkehren kommen. Diese sind jedoch möglichst gering zu halten.“ Wie stellt das Bezirksamt sicher, dass die Firma Stadtraum trotz Interessenkonflikt diese Vorgabe einhält?

#### **Antwort Frage 10**

Das Planungsbüro Stadtraum GmbH hat sich im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung um die Durchführung der Planungsleistungen für das Verkehrsberuhigungskonzept im Ostkreuz-Kiez beworben und wurde auf Grundlage des formal und fachlich geprüften Angebots beauftragt. Die Anzahl oder Art der Maßnahmen im Verkehrsberuhigungskonzept hat keinen Einfluss auf die Summe, die die Stadtraum GmbH für die Durchführung der Planungsleistungen erhält. Aufträge werden gemäß fachlicher Anforderungen und nachgewiesener Qualifikationen vergeben, Leistungen nach fachlichen Kriterien vom Bezirksamt geprüft. Für die Erstellung des Verkehrsberuhigungskonzepts und der hierfür notwendigen Planungsleistungen, die für eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung der einzelnen Maßnahmen nach § 45 StVO nötig sind, hat die Stadtraum GmbH 143.370 € netto erhalten.

Frage 11: Die Fahrradstraße wurde als Einbahnstraße installiert und ist nur noch in Richtung Süden von Anliegern befahrbar und durch Baumaßnahmen künstlich verengt. Links und rechts wurden versetzt Fahrradständer installiert, die in der Gärtnerstraße selten genutzt werden und in der Modersohnstraße gar nicht (Wagenburg). Diese fast gegenüberliegende Verengung ist an einer Stelle so eng, dass die Fahrradfahrer in die ihnen entgegenkommenden Autos hineinfahren. Die Lage ist nun für Fahrradfahrer viel gefährlicher, wie schätzt das Bezirksamt die neue Gefahrenlage ein?

#### **Antwort Frage 11**

Die Verengungen in der Modersohnstraße weisen eine ausreichende Breite für die Begegnung von Kfz-Einrichtungsverkehr mit einer zulässigen Geschwindigkeit von max. 30 km/h sowie entgegenkommenden Fahrradverkehr auf. Die Verengung dient der Durchsetzung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit von max. 30 km/h. Da die Modersohnstraße nur von Anlieger\*innen befahren werden darf, ist ein Befahren durch Kfz in der Modersohnstraße, zwischen Revaler Straße und Simplonstraße, zudem nur in wenigen Fällen erlaubt, da sich hier, durch fehlende angrenzende Nutzungen, keine Quellen und Ziele befinden. Zudem müssen Kfz hier, durch den in der StVO vorgesehenen Vorrang des Radverkehrs in Fahrradstraßen, besondere Rücksicht auf den Radverkehr nehmen und in Engstellen ggf. warten, bis diese vom Radverkehr passiert wurden. Im Rahmen der geplanten Evaluation der Maßnahmen im Ostkreuz-Kiez wird die Wirkung dieser Maßnahmen evaluiert.

Frage 12: Ist dem Bezirksamt bekannt, dass in der Modersohnstraße und der Gärtnerstraße nun vermehrt Geisterfahrer unterwegs sind?

#### **Antwort Frage 12**

Die Polizei Berlin wurde über die Umsetzung der Fahrradstraße informiert und hat dem Bezirksamt zurückgemeldet, dass sie Maßnahmen zur Überwachung der Einhaltung der Einbahnstraßen und Anliegerregelung prüfen wird.

Frage 13: Wie begründet das Bezirksamt, den Verkehr auf der Modersohnbrücke und in der Modersohnstraße pauschal als „Durchgangsverkehr“ zu klassifizieren, obwohl diese Verbindung aufgrund der wenigen Querungsmöglichkeiten der Bahntrasse eine essenzielle Erschließungsfunktion für das Oberbaumviertel und die Wohnlagen rund um den Boxhagener Platz erfüllt?

Frage 14: Wie begründet das Bezirksamt, den Verkehr auf der Modersohnbrücke und in der Modersohnstraße pauschal als „Durchgangsverkehr“ zu klassifizieren, obwohl sich in dem etwa 400 m langem Abschnitt keine Wohneinheiten befinden?

#### **Antwort Frage 13 und 14**

Die Modersohnstraße/Modersohnbrücke ist südlich der Revaler Straße Teil des übergeordneten Straßennetzes und hat somit eine Verbindungsfunktion, die auch für den Kfz-Durchgangsverkehr ausgelegt ist. Die Modersohnstraße ist nördlich der Revaler Straße als Nebenstraße klassifiziert und besitzt daher keine Verbindungsfunktion und ist nicht für den Kfz-Durchgangsverkehr ausgelegt. Kfz-Verkehr, der in diesem als Nebenstraße klassifizierten Abschnitt der Modersohnstraße keine Quelle und kein Ziel hat, wird als Kfz-Durchgangsverkehr gewertet. Für die Klassifizierung der Straßen ist die SenMVKU zuständig.

Frage 15: Die Kernaussage des Konzepts „Der Durchgangsverkehr wird in den Nebenstraßen reduziert“ ist nichtzutreffend, da zwar in einigen Nebenstraßen eine Reduzierung erfolgt, in anderen – wie beispielsweise in der Dirschauer Straße und Simplonstraße – die Verkehrsbelastung deutlich steigt. Welche konkreten Maßnahmen sind geplant, um die durch die Umleitung bedingte erhöhte Verkehrsbelastung in diesen Straßen (vor allem vor Kitas und Jugendeinrichtungen) zu verringern?

Frage 16: Warum wird der Durchgangsverkehr in der Modersohnstraße und Gärtnerstraße als problematisch eingestuft, während die Umfahrungsrouten wie die Dirschauer Straße und Simplonstraße nicht dieselbe Berücksichtigung finden?

#### **Antwort Frage 15 und 16**

Kfz-Durchgangsverkehr wird in **allen** Nebenstraßen als problematisch eingestuft, weshalb bei der Konzepterstellung darauf geachtet wurde, dass keine Nebenstraße durch Verkehrsverlagerungen unzumutbar belastet wird. Durch die Wahl der Maßnahmen wird das Ziel verfolgt, dass der Kfz-Durchgangsverkehr auf das übergeordnete Straßennetz geleitet wird. Kfz-Durchgangsverkehr wird in Teilgebiet C, nach vollständiger Umsetzung des Verkehrsberuhigungskonzepts in den genannten Nebenstraßen von Nord nach Süd, nicht mehr möglich sein. Von Süd nach Nord wird der Kfz-Durchgangsverkehr durch die Modalfilter und gegenläufigen Einbahnstraßen im Planungsgebiet unattraktiv gestaltet.

Zentral ist die mengenmäßige Gesamtabnahme des Durchgangsverkehrs im beplanten Bereich. Eben diese Gesamtabnahme ist auch Gegenstand der Maßnahmenbewertung.

Frage 17: Warum wurden in der Gärtnerstraße zwei neue unbefristete Ladezonen eingerichtet, obwohl sich dort nur Dienstleister (wie Friseursalons, Handygeschäft, Yogastudio) befinden, die nicht angeliefert werden?

#### **Antwort Frage 17**

Das Bezirksamt verfolgt die Strategie, den geänderten Rahmenbedingungen im Mobilitätsverhalten gerecht zu werden. Daher werden im Straßenraum, bedarfs- und anlassgerecht, Fahrradabstellmöglichkeiten errichtet, Flächen für Mikromobilität geschaffen oder Kurzhalte-Bereiche

(Lieferrn, Taxis, Fahrdienste, Lieferverkehr) eingerichtet. Dies folgt im Bereich Wirtschaftsverkehr den Vorgaben aus § 63 des Berliner Mobilitätsgesetzes, nachdem der Einrichtung von Liefer- und Ladeverkehrsflächen Vorrang gegenüber der Einrichtung von Parkflächen für anderweitige Nutzungen gewährt werden soll. Hiervon profitieren u.a. die zahlreichen Gewerbebetriebe in der Gärtnerstraße (Spätkauf, Eisladen, Bar, Textiliengeschäft, etc.).

Frage 18: Wurde im Rahmen der aktuellen Maßnahmen geprüft, ob auch mildere Alternativen, wie feste Blitzer oder Verkehrskissen, in Betracht gezogen werden könnten?

**Antwort Frage 18**

Es wurden weitere Maßnahmenalternativen, die in Zuständigkeit des Bezirksamtes liegen, geprüft und abgewogen. Darunter fallen z.B. Temporeduktionen mittels Fahrbahnverengungen und Aufpflasterungen. Die Installation von Blitzern liegt in der Zuständigkeit auf Landesebene.

Frage 19: Wie tiefgreifend war die Kommunikation mit den betroffenen Einzelhandelsgeschäften wie Rewe, Aldi und Budni in der Revaler Straße, und wie schätzt das Bezirksamt die Auswirkungen der geplanten Umleitungen und Sperrungen auf deren Geschäftsbetrieb ein?

**Antwort Frage 19**

Die Einzelhändler in der Revaler Straße wurden kontaktiert und die Anlieferung bzw. die Lieferwege wurden bei der Maßnahmenwahl berücksichtigt. Die Geschäfte sind über das übergeordnete Straßennetz (Modersohnbrücke, Revaler Straße West) auf kurzem Weg erreichbar.

Frage 20: Wie wirken sich die geplanten Umleitungen und Sperrungen auf die Lieferdienste sowie auf die Zustellung durch die Deutsche Post aus?

**Antwort Frage 20**

Die Lieferdienste und die Post können weiterhin alle Ziele im Planungsgebiet mit Kfz beliefern. Post-Universaldienstleister haben gemäß StVO Sonderrechte.

*Frage 21: Gab es bereits Rückmeldungen oder Beschwerden seitens der Deutschen Post oder anderer Logistikunternehmen darüber, dass sich durch die Einführung von Einbahnstraßen und anderen Maßnahmen die Zustellwege verlängert haben?*

**Antwort Frage 21**

Nein.

Frage 22: In der Drucksache DS/0075-01/VI zur Oranienstraße steht: „Die SenMVKU teilte dem Bezirk mit Schreiben vom 13.02.24 mit, dass für eine Herausnahme des Durchgangsverkehrs ein Nachweis für die Abwickelbarkeit und Verträglichkeit im umliegenden Straßenland benötigt wird, sodass andernfalls keine Bewertung erfolgen kann. Die Voraussetzungen dafür sah die SenMVKU als nicht gegeben an.“ Weder für die Oranienstraße noch für die Modersohnstraße wurden ein Nachweis „für die Abwickelbarkeit und Verträglichkeit im umliegenden Straßenland“ erbracht. Die Oranienstraße wurde nicht umgebaut. Warum wurde die Modersohnstraße trotzdem umgebaut?

**Antwort Frage 22**

Die Modersohnstraße ist nördlich der Revaler Straße, im Gegensatz zur Oranienstraße, eine Nebenstraße. Sie liegt also nicht im übergeordneten Straßennetz, welches der Senat festlegt. Sie erfüllt keine Verbindungsfunktion für übergeordnete Kfz-Verkehre und ist für diese auch nicht ausgerichtet.

Frage 23: Die getroffenen Maßnahmen könnten langfristig zu einem Verkehrskollaps auf der ohnehin stark belasteten Frankfurter Allee sowie der Warschauer Straße führen. Gibt es seitens des Bezirks Gespräche mit dem Senat, um hierfür geeignete Lösungen zu entwickeln?

**Antwort Frage 23**

Die SenMVKU wurde im Rahmen der Fachbeteiligung bei der Konzepterstellung beteiligt. Die Kfz-Verkehrsmengen auf der Frankfurter Allee und der Warschauer Straße sind gemäß der letzten Erhebung, die die Senatsverwaltung vor kurzem stadtweit veröffentlicht hat, rückläufig.

<https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/>

Die Ziele Verkehrliche Entlastung und Reduzierung der Kfz-Verkehrsleistung sind gemäß Stadtentwicklungsplan Verkehr von der Senatsverwaltung festgelegt.

Frage 24: Wie wird verhindert, dass die aktuellen Maßnahmen die bestehende Verkehrsproblematik in den betroffenen Nebenstraßen verschärft, wenn der Neubau der Autobahn A 100 eröffnet wird?

**Antwort Frage 24**

Durch die Maßnahmen der Verkehrsberuhigung im Ostkreuz-Kiez wird das Befahren der Nebenstraßen durch den Kfz-Durchgangsverkehr verhindert oder unattraktiver. Dies ist umso wichtiger, wenn sich, in Folge der Eröffnung des 16. BA der A100, neue Verkehrsbeziehungen für gebietsfremde Kfz-Verkehre anbieten, die die Belastung der Nebenstraßen erhöhen und dadurch zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit führen würden.,

Vielen Dank!