

# Verkehrswende: Mobilität für alle in Xhain

Jahrzehntelang ging die Verkehrswende im Schnecken tempo voran. Jetzt sprießen in Friedrichshain-Kreuzberg an allen Ecken Parklets und Pop-Up-Radwege aus dem Boden. Viele Projekte sind schon umgesetzt oder werden gerade gebaut. Wir zeigen euch auf der Karte, wo was passiert.

Bewegung ist ein Bedürfnis, das wir alle haben. Ob von Kiez zu Kiez, zu Fuß, mit dem Rad oder Bus und Bahn, ob wir unsere Kinder zur Kita oder Schule bringen, zur Arbeit müssen oder nachts sicher nach Hause kommen wollen: wir alle sind auf sichere und bezahlbare Mobilität angewiesen. Und wir sind nicht allein unterwegs. Damit die nächsten Generationen sich genauso über unseren Planeten bewegen können wie wir, brauchen wir eine radikale Mobilitätswende – und damit fangen wir in unserem Bezirk an.

Xhain ist der am dichtesten besiedelte Bezirk Berlins. Öffentlicher Raum ist knapp und die Infrastruktur durch den Durchgangsverkehr stark ausgelastet. Dabei ist die beliebteste Art sich fortzubewegen der Fußverkehr. Und zusammen mit Rad, Bus und Bahn legen über 80% der Menschen ihre Wege ohne Auto zurück. Das spiegelt sich leider nicht in der Verteilung des Raums wider. Wir wollen den Menschen die Straße zurückgeben, Flächen entsiegeln und die Stadt wieder grün machen.

## Wir stellen den Menschen in den Mittelpunkt der Mobilitätswende.

Dafür arbeiten wir von vielen Seiten an der Umsetzung: Wir wollen mehr Sicherheit durch flächendeckendes Tempo 30. Wir wollen dauerhafte Schulstraßen und -zonen einrichten, damit die kleinsten Verkehrsteilnehmer:innen besonders geschützt werden. Wir wollen mehr Lebensqualität durch barrierearme Zugänge zu öffentlichem Nahverkehr, Parkraumbewirtschaftung und Mobilitätsstationen.

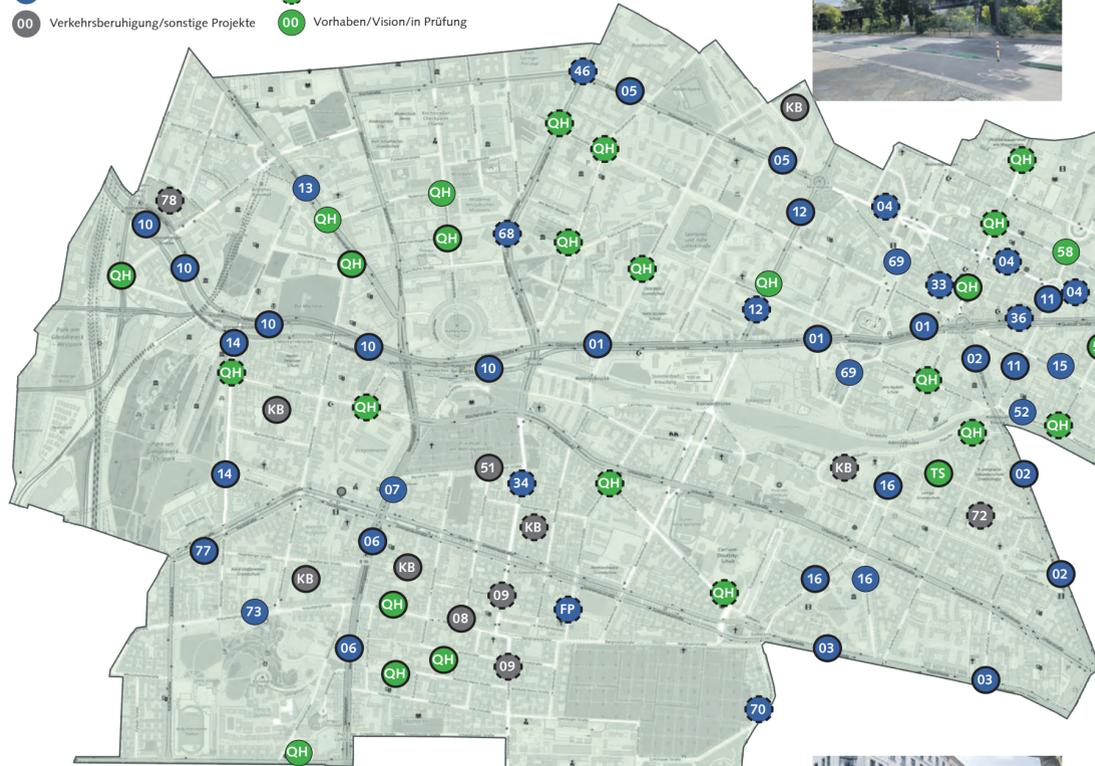
Welche Maßnahmen geplant sind, was schon umgesetzt wurde und wo gerade noch gebaut wird, findet ihr auf der Karte unseres wunderschönen Bezirks. Jeder Punkt steht für ein Projekt. Unten in der Liste seht ihr, ob es sich um Radwege, Modalfilter, neue Radabstellplätze, Gehwegvorstreckungen, Diagonalsperren, Poller, temporäre Spielstraßen, barrierefreie Haltestellen oder den Umbau gefährlicher Kreuzungen etc. handelt.

### Sebastian Sahn für die AG Mobilität

Geschützte, 3 m breite Radspur am Tempelhofer Ufer (gx)



- 00 Fußweg-Projekte
- 00 Fahrrad-Projekte
- 00 Verkehrsberuhigung/sonstige Projekte
- 00 (teilweise) fertiggestellt / in Bau
- 00 in Planung
- 00 Vorhaben/Vision/in Prüfung



- QH Querungshilfen: Gehwegvorstreckung, Zebrastreifen oder Mittelinsel
- TS Temporäre Spielstraße
- KB Kiezblock-Initiative (Kiezblocks.de), gestrichelt: Sammelpase; durchgezogene Umrandung: Einwohner:innenantrag in BVV/ beschlossen/Umsetzung gestartet
- FP Fahrradparken verbessert
- 1. Fahrradspur Gitschiner Straße von Lindenstraße bis Kottbusser Tor
- 2. Geschützter Radweg Kottbusser Damm / Straße
- 3. Hasenheide: Geschützter Radweg (Südseite)
- 4. Umbau Oranienstraße zwischen Moritzplatz und Görlitzer Bahnhof
- 5. Sanierung Radweg Nordseite Oranienstr.
- 6.-7. Sanierung Radweg Ostseite Mehringd.
- 8. Verkehrsberuhigung Bergmannstraße zw. Mehringdamm u. Friesenstr.
- 9. Sperrung der Achse Zossener Str./Friesenstraße f. Durchgangsverkehr
- 10. Geschützte Radspur Kanaluferstraßen
- 11. Fahrradstraße Mariannenstraße
- 12. Radweg-/sp-Prinzenstr.
- 13. Stresemannstr. Komplettumbau
- 14. Möckerstraße Radspuren/-wege
- 15. Reichenberger Str.: Asphaltierung Radstreifen
- 16. Fahrradstraßen, z.T. mit Modalfilter
- 17. Stralauer Allee, Südseite: Radweg/-spur Neubau
- 18. Stralauer Allee, Nordseite: Radweg/-spur Neubau/Sanierung
- 19. Friedrichsberger Straße: Radspuren
- 20. Boxhagener Str.: Radspuren
- 21. Rüdersdorfer/Wedekind-/Grünberger Str.: Radspuren
- 22. Fahrradspuren Revaler Str. (West)
- 23. Strausberger Platz: Verbesserung Ampelschaltung
- 24. Frankfurter A.: Geschützte Radspuren
- 25. Fahrradstraße mit Asphaltierung: Modersohn-, Gärtner- und Mainzer Str.
- 26. Straßenbahn zum Ostkreuz
- 27. Rigaer Str., Weidenweg, Palisadenstr.: Fahrradstraße
- 28. Umbau Petersburger Str. mit baulich getrennten Radwegen
- 29. Karl-Marx-Allee/Str. d. Parier Kommune: geschützte Radspuren (fertig), Markierungen (geplant)
- 30. Karl-Marx-Allee: Verbreiterung Radweg, z.T. auf 3 m
- 31. Querung Görlitzer Park bis Parkmitte
- 32. Jugendverkehrsschule Wiener Str. saniert
- 33. Radverbindung Kottbusser Tor-Dresdener Str.
- 34. Zossener Str.: Radspuren geplant
- 35. Mühlenstr.: Verbreiterung Fußweg und Radspuren
- 36. Radbahn U1 – Fahrradverkehr nördl. der U1, Autoverkehr südlich
- 37. Lichtenberger Str.: Geschützter Radweg
- 38. Grünberger Str.: Radspur
- 39. Ebertstraße Radspur geplant
- 40.-42. Verbreiterung Radspuren: Str. d. P. Kommune, Stralauer Platz, Holzmarktstr.
- 43. Tamara-Danz-Str., geschützte Radspur
- 44. Mobilitätskonzept Friedrichshain-West
- 45. Petersburger Str.: Radweg verbreitert (Ostseite)
- 46.-47. Pilotprojekte Geschützte Kreuzung (Oranienstr./Rudi-Dutschke; Platz der Vereinten Nationen)
- 48. Andreasstr.: Verbreiterung Radspuren
- 49. Fußgängerzone Görlitzer Ufer
- 50. Mantelfeulstr.: Schulstraße
- 51. Solims-/Baruther Str.: Verkehrsberuhigung durch Asphaltkissen und Gehwegvorstreckungen
- 52. Paul-Linke-Ufer: Asphaltierung, Regenwassermanagement
- 53. Schulstraße Hausburgstr.
- 54. Scharnweberstr. Radspuren i.V.M. neuen Tramhaltestellen
- 55. Verbreiterung Radspuren Gürtelstr.



Verkehrsberuhigung im Bergmannkiez. (gx)

- 56. Verkehrsberuhigung Samariterkiez mit Diagonalsperren u.a.
- 57. Friedenstr.: geschützte Radspuren
- 58. Mariannen-/ Ecke Naunyst.: Gehwegvorstreckung i.V.M. Fahrradstraße
- 59. Revaler Str. Ost: Asphaltierung und Fahrradstr.
- 60. Parkraumbewirtschaftung Arena Boxhagener Kiez
- 61. Pufendorferstr.: Schulstraße
- 62. Modersohnstr.: Fahrradstreifen
- 63. Lausitzer Platz: Verkehrsberuhigung, Entsigelung
- 64. Dannecker Str.: Fußgängerzone
- 65. Krautstr.: Fußgängerzone
- 66. Waldeyerstr.: Fußgängerzone
- 67. Niemann-, Haase-, Döring-, Matkowski-, Helmerdingstr.: Bodenschwellen zur Geschwindigkeitsreduktion
- 68. Lindenstr.: Radspurverbreiterung
- 69. Straßen entlang des ehemaligen Luisenstädtischen Kanals: Fahrradspuren
- 70. Lilienthalstr.: Fahrradstr.
- 71. Kreuzbergstr.: Schulstraße
- 72. Modellversuch autofreier Grafiekiez
- 73. Kreuzbergstr.: Fahrradstraße
- 74. Scharnweberstr.: Schulstraße
- 75. Simplonstr.: Schulstraße
- 76. Verkehrsberuhigung und Parkraumbewirtschaftung Wrangellkiez
- 77. Sanierung Radweg Yorkstr.
- 78. Entsigelung Hallesches Ufer



Weiterführende Links: grüne-xhain.de/verkehrswende-wo-finde-ich-was

- Helmerdingstr.: Bodenschwellen zur Geschwindigkeitsreduktion
- 68. Lindenstr.: Radspurverbreiterung
- 69. Straßen entlang des ehemaligen Luisenstädtischen Kanals: Fahrradspuren
- 70. Lilienthalstr.: Fahrradstr.
- 71. Pufendorferstr.: Schulstraße
- 72. Modellversuch autofreier Grafiekiez
- 73. Kreuzbergstr.: Fahrradstraße
- 74. Scharnweberstr.: Schulstraße
- 75. Simplonstr.: Schulstraße
- 76. Verkehrsberuhigung und Parkraumbewirtschaftung Wrangellkiez
- 77. Sanierung Radweg Yorkstr.
- 78. Entsigelung Hallesches Ufer

Die Eintragungen auf der Karte beruhen auf der Projektliste des Bezirksamtes vom 22.3.2022. Link hinter dem QR-Code. Fertigstellungszustände sind z.T. aktualisiert, weitere Planungen ergänzt (z.B. BVV-Beschlüsse). Ohne Gewähr. (C) Karte: Openstreetmap.org. Fotos: Berthe Jentzsch für grüne-xhain.de (gx), Inge Lechner, kilian-vitt.de

Andreas-M. Selignow



Temporäre Spielstraße in der Simplonstr. in F'hain (Foto: Inge Lechner)

# Maßnahmen zuerst dort, wo Belastungen am höchsten sind

Grüne Stadträtin Annika Gerold über Schulwegsicherheit, Umweltgerechtigkeit und Ressourcenengpässe



Annika Gerold (Foto: kilian-vitt.de)

Stachel: Die Erfolge unseres Bezirks bei der Umsetzung der Verkehrswende können sich sehen lassen. Warum geht es in unserem Bezirk schneller voran als in den meisten anderen Bezirken der Stadt?

Annika Gerold: Der politische Wille ist da! Seit mehreren Jahren verantworten wir Grüne die zuständigen Ressorts des Bezirksamtes. Aber das würde nicht reichen, wenn wir nicht auch engagierte und fachkundige Mitarbeiter:innen hätten, denen die Verkehrswende ein Herzensanliegen ist. Und natürlich müssen die Bürger:innen mitziehen. Das ist das tun, haben sie uns bei den vergangenen Wahlen gezeigt. Das beweisen aber auch die vielen zivilgesellschaftlichen Initiativen, zum Beispiel für Schulzonen und Kiezblocks.

Trotz aller Erfolge gibt es aber auch Unzufriedenheit und Ungeduld, weil die Umsetzung von Maßnahmen zu lange dauert. Was müsste sich ändern, damit es noch schneller vorangeht?

Annika Gerold: Ich verstehe die Ungeduld sehr gut. Im Moment stellen wir fast jede Woche eine Maßnahme fertig. Das reicht uns nicht. Und ich kann die Gründe dafür selbst schon kaum mehr hören, aber es ist leider so: Uns fehlen die Ressourcen, vor allem das Personal,

um die Projekte noch schneller voranzubringen. In einer Zeit, in der es kaum Verkehrsplaner:innen auf dem Arbeitsmarkt gibt, müssen wir aufholen, was durch jahrzehntelanges Kaputtsparen vermasselt wurde. Gleichzeitig mangelt es an Baufirmen, die unsere Projekte rasch ausführen könnten. Aber wir sind auf einem guten Weg: Zum Beispiel wurde im Fachbereich Straße eine neue Gruppe gegründet, die sich gezielt mit dem Thema Mobilitätswende befasst. Mit Hilfe von Daten aus dem Berliner Atlas für Umweltgerechtigkeit können wir zügig Bereiche mit erhöhtem Handlungsbedarf ermitteln. Wir wollen Maßnahmen und Projekte zuerst in den Bereichen umsetzen, in denen die Belastungen für die Anwohner:innen am höchsten sind.

Anfang Oktober haben die Verkehrsstadträt:innen aus allen Berliner Bezirken einen offenen Brief an Verkehrsminister Wissing (FDP) geschrieben, in dem sie eine Reform des Straßenrechts fordern. Inwiefern bremsst das Verkehrsrecht eine schnelle Umsetzung von Maßnahmen und Projekten?

Annika Gerold: Die Mehrheit der Bürger:innen wünscht sich mehr Raum und sichere Wege für Fußgänger:innen und den Radverkehr, besonders für Kinder und ältere Menschen. Dazu zählen zum Beispiel Zebrastreifen und Tempo-30-Zonen. Aber das Straßen- und Verkehrsrecht erschwert Bemühungen in dieser Richtung sehr – als wäre es gottgegeben, dass durch die Städte gerast werden darf. Nach jetzigem Recht können wir an vielen Stellen erst aktiv werden, wenn detailliert nachgewiesen ist, dass an genau dieser Stelle bereits Unfälle passieren oder eine Gefahrenlage besteht. Das frisst Ressourcen und ist kostspielig. Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung wurde vereinbart, die Ziele Gesundheits- und Klimaschutz in das Straßenverkehrsrecht aufzunehmen. Aber der FDP-Verkehrsminister tut bislang kaum etwas, um das umzusetzen.

Stachel: Eine Projektliste des Bezirksamtes umfasst neben den bereits erfolgten Maßnahmen dutzende weiterer Projekte in verschiedenen Planungstadien. Welche Maßnahmen liegen dir besonders am Herzen und sollten in dieser Wahlperiode umgesetzt werden?

Annika Gerold: Die Schulwegsicherheit und die Verkehrsberuhigung in den Kiezen liegen mir sehr am Herzen. Auch beim Radwegebau müssen wir weiter vorankommen, um dem Mobilitätsgesetz gerecht zu werden: Mit den Pop-up-Radspuren haben wir ein Instrument entwickelt, mit dem wir Vorhaben rasch umsetzen können. Die temporär errichteten Anlagen werden getestet – und in permanente Anlagen umgewandelt, wenn sie sich bewährt haben. Für mehr Flächengerechtigkeit und Verkehrssicherheit wird die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung sorgen. Ein anderes wichtiges Thema ist die Entsigelung: Die Klimanotlage zwingt uns, hier schnell voranzukommen, um widerstandsfähiger gegen Hitzewellen und Trockenheit zu werden. Weil wir dafür keine eigenen Mittel haben, haben wir zum Beispiel Bundesmittel eingeworben, um das Hallesche Ufer zu entsiegeln. Ein riesiges Projekt, denn der Tropfen auf den heißen Stein reicht hier – im wahrsten Sinne des Wortes – nicht aus.

Das Gespräch führte Gerd Thorns

## Glossar

**Kiezblocks:** Nach dem Vorbild der „Superblocks“ in Barcelona geforderte verkehrsberuhigte Wohnquartiere. Bislang wurden für 6 Xhainer Kiezblocks Einwohner:innenanträge von der BVV beschlossen, in denen neben Tempo 30 vor allem Poller und andere Sperren (s. Diagonalsperren) sowie Begrünungsmaßnahmen gefordert werden, um den Durchgangsverkehr und damit verbundene Luft- und Lärmbelastungen zu reduzieren. In zwei weiteren Quartieren – Wrangel- und Samariterkiez – wurden aufgrund von Anwohner-Initiativen bereits erste Maßnahmen umgesetzt.

**Diagonalsperren und Modalfilter** verhindern im Verbund mit gegenläufigen Einbahnstraßen den unerwünschten Durchgangsverkehr in Wohnvierteln (s. Kiezblocks). Diagonalsperren werden auf Kreuzungen errichtet, als Modalfilter bezeichnet man Sperren, die die

**Ideen und Visionen für die Mobilitätswende**

Insgesamt 180 Maßnahmen zur Mobilitätswende in Xhain sind in einer Projektliste des Bezirksamtes aufgeführt. Neben den bereits fertiggestellten bzw. im Bau befindlichen Projekten, die in der Karte zu finden sind, stehen viele weitere Ideen und Visionen für eine Mobilitätswende in unserem Bezirk. Dazu gehören z.B. Modellprojekte wie die geplante Radbahn unter bzw. entlang der Hochbahn zwischen Schlessischem Tor und Görlitzer Bahnhof, die mit 3 Mio Euro aus Bundesmitteln geförderte Entsigelung des Halleschen Ufers zwischen Möckern- und Köthener Straße oder der parkplatzfreie Grafiekiez. Hier sollen voraussichtlich ab dem kommenden Frühjahr ca. 600 Parkplätze zwischen Gräfe- und Diefenbachstraße vorerst für ein halbes Jahr für die Aufstellung von Spielgeräten, Sitzgelegenheiten und Stellplätzen z.B. für Lastenräder umgenutzt und begrünt werden. Die Erfahrungen und Ergebnisse sollen wissenschaftlich ausgewertet und für zukünftige Parkplatzzuordnungen genutzt werden. Noch wird allerdings geprüft, ob dies Projekt im Rahmen des bisherigen Straßenverkehrsrechts machbar ist.

Eines der wichtigsten Vorhaben des Bezirksamtes ist jedoch die geplante flächendeckende Verkehrsberuhigung des Bezirks. Bislang wurden für sechs Kiezblocks (s. Glossar) – vom Viktoriakiez im Westen bis zum Boxhagener Kiez im Osten – Einwohner:innenanträge gestellt und von der BVV verabschiedet. In einigen Quartieren – im Bergmann-, Wrangel- und Samariterkiez – hat das Bezirksam bereits erste Schritte zur Umsetzung eingeleitet. Nach Gesprächen mit den beteiligten Initiativen und gestützt auf die Auswertung von Daten über Bevölkerungsstruktur, Luft- und Lärmbelastung sowie Mangel an Grün- und Spielflächen will das Bezirksam nun diejenigen Viertel ermitteln, in denen besonders dringender Handlungsbedarf für verkehrslenkende und -beruhigende Maßnahmen besteht. Nach Vorlage und Beschluss eines entsprechenden Konzeptes im Frühjahr 2023 soll der Durchgangsverkehr durch schnelle und einfach umsetzbare Maßnahmen flächendeckend aus zahlreichen Wohnvierteln verbannt werden.