

Erörterungsveranstaltung zur „Vorstudie Weichselstraße“

## Ergebnisprotokoll

<b>Datum:</b>	Mittwoch, den 22. November 2023
<b>Ort:</b>	Mehrzweckgebäude Elbeschule, Elbestr. 11, 12045 Berlin
<b>Teilnehmende:</b>	ca. 35 Gäste
<b>Fachliche Begleitung:</b>	Herr Biedermann (Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr), Herr Voskamp, Herr Rouart, Herr Jenisch, Herr Fellhölter (Straßen- und Grünflächenamt), Herr Tölle, Herr Kasat (Stadtentwicklungsamt), Frau von Welck, Herr Blume, Herr Perner (Ramboll / Henning Larsen Landscape), Herr Fritz, Herr Hoppenstedt (BSG Brandenburgische Stadterneuerungsgesellschaft mbH)
<b>Protokoll:</b>	Stephanie Otto (raumscripT, Öffentlichkeitsarbeit für das Lebendige Zentrum und Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße / Sonnenallee)

Herr Fritz und Herr Biedermann begrüßten die Anwesenden und führten in die Veranstaltung ein. Dabei gingen sie auf die Rahmenbedingungen zur Erstellung der Studie und den Kontext des Vorhabens im Sanierungsgebiet ein.

Anschließend übernahmen Herr Perner, Frau von Welck und Herr Blume vom beauftragten Planungsbüro Ramboll mit Henning Larsen Landscape die Vorstellung der Inhalte der Vorstudie Weichselstraße.

Diese Studie entwickelt eine neue Vision für die Weichselstraße anhand von drei Varianten. Ziele sind hierbei die Verbesserung des Radverkehrs, der Klimaanpassung und des Umweltschutzes, eine bessere Aufenthaltsqualität und die Förderung des Fußverkehrs - verbunden mit dem Bestreben, den Verkehr vor Ort zu beruhigen. In der Bestandsanalyse wurden u.a. die Themen Umweltgerechtigkeit, vorhandene Funktionen, Grünräume, das Rad- und Straßenverkehrsnetz sowie die Verkehrsführung näher betrachtet. In die Erarbeitung der Varianten floss die (interne) Beteiligung verschiedener Fachämter und Organisationseinheiten wie bspw. Feuerwehr, Polizei und Müllentsorgungsunternehmen ein.

Die Variantenentwicklung erfolgte nach drei Prinzipien für die verschiedenen Abschnitte der Straße: Fahrradstraße, Fußgängerzone sowie Verkehrsberuhigter Bereich. Die Darstellung der Varianten lässt sich anhand der Präsentation des Abends nachvollziehen. Sie kann unter [www.kms-sonne.de/projekte/weichselstrasse](http://www.kms-sonne.de/projekte/weichselstrasse) eingesehen und heruntergeladen werden.

Im Anschluss bestand für das Publikum im Plenum die Möglichkeit, Fragen zu stellen und Hinweise zu den vorgestellten Varianten einzubringen (siehe unten).

Zum Abschluss der gemeinsamen Erörterung dankten Herr Fritz und Herr Biedermann für das Interesse und die Anregungen. Herr Fritz verwies noch einmal auf die weiteren Schritte des Verfahrens und die Möglichkeit, sich online auf der Berliner Beteiligungsplattform [mein.berlin.de](https://mein.berlin.de) informieren und bis zum 7.12.23 beteiligen zu können. Alle eingegangenen Hinweise werden gesammelt, ausgewertet und in Form einer Abwägungstabelle voraussichtlich im Februar 2024 auf der Internetseite des Sanierungsgebiets veröffentlicht. Basierend auf den Ergebnissen der Vorstudie und der Abwägung der im Beteiligungsverfahren abgegebenen Hinweise und Kommentare soll eine Vorzugsvariante ausgewählt werden, die im anschließenden Planungsverfahren weiterentwickelt und konkretisiert wird. Auf Grundlage der Studie werden 2024 Fördermittel für die weitere Planung und Umsetzung beantragt. Sofern der Förderantrag bewilligt wird, könnten die konkreten Planunterlagen (Bauplanungsunterlage BPU) im Jahr 2025 beauftragt werden. Hierzu wird eine weitere öffentliche Beteiligung stattfinden. Voraussichtlich ab 2026 könnte mit der baulichen Umsetzung begonnen werden.

**Im Folgenden sind die vom Publikum thematisierten Aspekte (Fragen und Hinweise) sowie die erfolgten Antworten der Planenden tabellarisch zusammengefasst.**

Nr.	Anregung / Frage aus dem Publikum	Antwort der Fachplanung / Verwaltung
1	Es besteht die <b>Sorge</b> , dass durch <b>neugestaltete Aufenthaltsflächen</b> im öffentlichen Raum (u.a. auch durch die Aufstellung von neuen Sitzbänken) die Weichselstraße noch mehr zur <b>„Partymeile“</b> werden könnte und die <b>Lärmbelastung</b> für die Anwohnerschaft steigt.	Bestehende Konflikte müssen erkannt und ruhestörendes und ordnungswidriges Verhalten stärker kontrolliert werden – dazu gehören Lärmbelästigungen durch Außengastronomie ebenso wie das Falschparken oder die Ablagerung von Müll. Bei ordnungswidrigem Verhalten können auch Sondernutzungsgenehmigungen (z.B. für die Außengastronomie) entzogen werden.
2	Daran knüpft sich die Frage an, ob eine solche <b>Planung</b> angesichts der <b>zahlreichen Verstöße</b> (z.B. Parken in der zweiten Reihe) in der Weichselstraße nicht etwas <b>naiv</b> ist, auch wenn der grundsätzliche planerische Ansatz zum Umbau der Straße sehr begrüßt wird.	Siehe hierzu auch Nr. 1.  Laut Bezirksstadtrat Biedermann kann der Straßenumbau nicht alle gesellschaftlichen Probleme lösen, aber es sei keine Option, den Umbau deshalb nicht zu forcieren. Er hofft, dass durch mehr Akzeptanz auch die bestehenden Regeln eingehalten werden. Dies gehöre zu einem lebenswerten Umfeld dazu.  Durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung in Nord-Neukölln (Beginn im Reuter- und Flughafenkiez voraussichtlich im Februar 2024) wird sich die Frequenz der Kontrollen in den Gebieten durch das Ordnungsamt deutlich erhöhen.

		Darüber hinaus muss der Durchgangsverkehr verstärkt unterbunden werden.
3	Wie kann die <b>Pflege</b> der neuen <b>Grünflächen</b> sichergestellt werden?	<p>Die Pflege der kleinflächigen neuen Grünanlagen stellt derzeit noch eine große Herausforderung dar. Es braucht hierzu eine bessere personelle Ausstattung des Straßen- und Grünflächenamts.</p> <p>Für die Pflege der Regenwasserversickerungsflächen (z.B. Mulden) sind die Berliner Wasserbetriebe zuständig.</p> <p>Die Sorge vor unzureichender Pflege darf im Umkehrschluss nicht dazu führen, dass auf einen Umbau der Straßen und mehr Grün verzichtet werden sollte. Die Auswirkungen des Klimawandels führen zu einem Paradigmenwechsel und verändern die Stadt- und Straßenplanung. Dies wird durch eine passende Straßenausstattung unterstützt.</p>
3	<b>Verschwenkung der Fahrbahn (Variante 2 / Fußgängerzone)</b> : es wird die Vermutung geäußert, dass Radfahrende den kürzesten (geraden) Weg über den Gehweg nehmen, anstatt auf der Fahrbahn zu bleiben. Die Verschwenkung könnte demnach zu <b>Gefahrensituationen</b> führen.	Erfahrungsgemäß ist das vorhandene Kopfsteinpflaster auf der Fahrbahn der Hauptgrund dafür, dass Menschen auf dem Gehweg fahren. Dem kann durch die Schaffung glatter Oberflächen entgegengewirkt werden.
4	Wenn kaum mehr Parkflächen zur Verfügung stehen, <b>wo können</b> dann die <b>Autos geparkt werden</b> ?	<p>Die Entwicklung der innerstädtischen Quartiere hin zu Räumen mit weniger motorisiertem Verkehr bedeutet aller Voraussicht nach, dass sich zunehmend um private Abstellmöglichkeiten gekümmert werden muss. Vorbild ist hier z.B. die Stadt Barcelona mit ihren Superblocks.</p> <p>Außerdem wird es weniger schwierig sein, einen Parkplatz im Kiez zu finden, wenn das Anwohnerparken eingeführt wird.</p>
5	<b>Variante 1</b> benötigt eine <b>Verpollerung</b> an der <b>Kreuzung Donaustraße</b> .	Die Vorstudie verweist auf einen Handlungsbedarf an dieser Stelle. Denkbar sind z.B. die Einrichtung gegenläufiger Einbahnstraßen oder eine weitere Diagonalsperre. Das ist im Gesamtkontext

		und in der weiteren Ausarbeitung der Planungen zu prüfen.
6	Wie ist die weitere <b>Anlieferung der Bio Company</b> (Ecke Weichselstraße / Sonnenallee) geregelt (mögliche Konflikte Liefer- / Fahrradverkehr)?	Grundsätzlich würden mit der Umgestaltung deutlich mehr Lieferzonen geschaffen als bisher. Das Konzept funktioniert allerdings nur, wenn die Durchsetzung gewährleistet werden kann.
7	Können Anwohnende weiterhin ihre <b>Garagenstellplätze</b> in der Weichselstraße erreichen?	Vorhandene Gehwegüberfahrten werden grundsätzlich freigehalten. Die Berechtigung zum Erreichen der Grundstücke lässt sich unterschiedlich organisieren. Auch in Fußgängerzonen ist es grundsätzlich möglich, individuelle Ausnahmegenehmigungen auszustellen.
8	Jede der Varianten hat Potenzial. Die neue <b>Diagonalsperre Weser- / Weichselstraße</b> wirkt sich schon jetzt <b>positiv</b> auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität in der Weichselstraße aus und reduziert den Verkehr. Insbesondere der südliche Teil der Straße ist aber von <b>Vermüllung</b> und <b>Lärmbelästigung</b> betroffen. Die Frage ist, ob Verschönerungen bzw. Verbesserungen tatsächlich zu <b>Veränderungen im Sozialverhalten</b> vor Ort führen können. Die <b>Pflege</b> der Flächen wird <b>für</b> die <b>Akzeptanz</b> und den Erhalt der Flächen <b>elementar</b> sein. Bsp. Weserstraße: bereits nach kurzer Zeit sind die neu angelegten Baumscheiben wieder vermüllt. Dennoch ist der Ansicht zuzustimmen, dass das Verhalten der Menschen nicht dazu führen darf, dass nicht mehr in die Verbesserung des öffentlichen Raums investiert wird.	Siehe Nr. 1 bis 3.
9	Anregung, die Bevölkerung bzw. bestehende Einrichtungen und Ladengeschäfte stärker in die Pflege und nachhaltige Bewirtschaftung der Flächen einzubeziehen. Dadurch kann die Akzeptanz erhöht werden.	

---

10	Geplante Aufpflasterungen werden als interessant eingestuft. Hierzu wird angeregt, dies verstärkt an den Einfahrten aus den Hauptstraßen (z.B. nach dem Abbiegen von der Sonnenallee) umzusetzen. Damit könnte deutlich gemacht werden, dass man sich nun in einer Wohnnebenstraße mit entsprechenden Regelungen befindet.	Interessante Anregung, soweit Straßenbereiche sich in der Zuständigkeit des Bezirks befinden. Aufpflasterungen sind in der weiteren Planung konkret auszuarbeiten. Aufpflasterungen sind sinnvoll an Gefahrenstellen und Kreuzungen, um die Geschwindigkeit zu verringern und um das Überqueren für Zufußgehende zu erleichtern.
----	--	--