

**Protokoll 71**

- Anlass:** 7. Bewohnerinnen- und Bewohnerversammlung  
C 1.1 Verbesserungsmaßnahmen in den Straßenräume der Wrangelstraße und der Nebenstraßen
- Termin:** 02.07.2008, 18.00 bis 20.30 Uhr
- Ort:** Oberstufenzentrum Handel I, Wrangelstraße 98, 10997 Berlin
- Anwesende:** 60 Bewohnerinnen und Bewohner  
Jutta Kalepky, Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg,  
Bezirksstadträtin Abt. für Bauen, Wohnen und Immobilienservice  
Helmut Schulz-Herrmann,  
Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Leiter Tiefbauamt  
Beatrix Mohren,  
bgmr Becker Giseke Mohren Richard Landschaftsarchitekten  
Matthias Heinz, Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH  
Carl Herwarth v. Bittenfeld, Herwarth + Holz  
Stadtumbaumanagement / Moderation  
Thomas Fenske, Herwarth + Holz  
Stadtumbaumanagement / Protokoll

**1. Begrüßung und Einführung** (*Jutta Kalepky, Carl Herwarth v. Bittenfeld*)

Frau Kalepky und Herr Herwarth begrüßen die Bürgerinnen und Bürger sowie die Anwesenden auf dem Podium und erläutern den Hintergrund der am heutigen Abend vorgestellten Planung.

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg beabsichtigt, im Rahmen des Programms Stadtumbau West den westlichen Teil der Wrangelstraße (von der Skalitzer Straße bis zum Mariannenplatz), die Manteuffelstraße, die Pücklerstraße, die Eisenbahnstraße und die Zeughofstraße in den nördlich der Wrangelstraße befindlichen Abschnitten sowie das Umfeld der Markthalle in der Eisenbahnstraße funktional und gestalterisch aufzuwerten. Die geplanten Verbesserungen sollen der Erhöhung der Aufenthaltsqualität, der Aufwertung und Ergänzung des Straßengrüns, der Neuordnung des ruhenden Verkehrs und der Verbesserung der Verkehrssicherheit (u.a. verkehrsberuhigende Maßnahmen) dienen.

Die Umsetzung der Baumaßnahmen soll aus Gründen der Mittelbereitstellung in zwei Bauabschnitten erfolgen. Der erste Bauabschnitt umfasst die Abschnitte der westlichen Wrangelstraße, an denen wichtige öffentliche Einrichtungen liegen (Wrangelstraße zwischen Mariannenplatz und Manteuffelstraße / Wrangelstraße zwischen Eisenbahnstraße und Skalitzer Straße). Die Umsetzung des ersten Bauabschnittes soll möglichst noch im Jahr 2008 erfolgen. Hierfür stehen insgesamt rund 430.000 Euro zur Verfügung. Die Realisierung der weiteren Bauabschnitte, die in der Rangfolge mit den Anliegern und den zuständigen Ämtern festzulegen ist, ist von der weiteren Bereitstellung von Fördermitteln abhängig.

Im Rahmen der heutigen Bewohner/innenversammlung soll der Vorentwurf der Büros Hoffmann-Leichter und bgmr vorgestellt und diskutiert werden.

**2. Vorstellung des Vorentwurfs** (*Beatrix Mohren, Matthias Heinz*)

Frau Mohren und Herr Heinz erläutern anhand einer Powerpoint-Präsentation das Gesamtkonzept für den Planungsbereich und gehen anschließend auf die Entwurfselemente der einzelnen Straßenabschnitte ein.

### **Gesamtkonzept**

Das Gesamtkonzept verfolgt ein harmonisches Gesamtbild der Straßenräume, deren unterschiedliche Prägungen Beachtung finden. Dabei werden funktionale und gestalterische Anforderungen gleichermaßen berücksichtigt. Die Straßenräume zeigen sich mit mehr Aufenthaltsqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner. Die Maßnahmen haben eine insgesamt hohe verkehrsberuhigende Wirkung; den Stellplatzbelangen wird Rechnung getragen.

Es wird vorgeschlagen, die Stellplätze überwiegend in Form von Querstellplätzen anzuordnen (vorher überwiegend Längsstellplätze). Das Querparken ermöglicht die Anordnung von Bäumen und Gehwegvorstreckungen zur Gliederung und Gestaltung der Straßenräume. Durch die Querstellplätze wird der Straßenraum visuell verengt und damit eine verkehrsberuhigende Wirkung entfaltet. Die Bilanz der Stellplätze ergibt im Abgleich mit der heutigen Situation ein Plus von einem Stellplatz.

Ein wichtiges Gestaltungselement im Vorentwurf sind Gehwegvorstreckungen, das sind Vergrößerungen der seitlichen Bürgersteige in den Fahrbahnbereich hinein. Dabei soll die Pflasterung im Bereich der Gehwegvorstreckungen sich jeweils aus dem vorhandenen Belag der angrenzenden Bürgersteige entwickeln. Gehwegvorstreckungen finden in den Kreuzungsbereichen sowie vor wichtigen Einrichtungen (Schulen, Kitas, Theaterforum Kreuzberg) Anwendung. Die Flächen laden zum Verweilen, Warten, Sich-Treffen ein. Sie stehen als Bankstandorte oder für die Platzierung von Fahrradbügeln zur Verfügung. Positiv ist darüber hinaus, dass die Fahrbahn funktional und optisch eingeengt wird, womit eine deutliche Verkehrsberuhigung verbunden ist.

Im Planungsbereich werden umfangreiche Baumpflanzungen vorgeschlagen. Mit den Baumpflanzungen wird eine Aufwertung und Gliederung der bislang sehr monoton wirkenden, überwiegend baumlosen Straßenräume erreicht. Je nach Prägung des Straßenraums (geschlossener Blockrand oder offene Zeilenbebauung) sowie vorhandenem Baumbestand sind jeweils unterschiedliche Baumarten in den einzelnen Straßen vorgesehen. Um eine gestalterisch ansprechende Gliederung der Straßenräume zu erreichen, sind die Neupflanzungen im Regelfall symmetrisch, in jeweils paarweiser Anordnung geplant. Eine Verschiebung erfolgt ggf. aufgrund vorhandener Grundstückszufahrten. Die Kreuzungsbereiche werden durch Bäume auf den Gehwegvorstreckungen betont.

Insgesamt beträgt der Abstand der neu zupflanzenden Bäume außerhalb der Kreuzungsbereiche mindestens 20 Meter (Abstand von drei Längs- bzw. 8 Querstellplätzen). Ein geringerer Baumabstand wird nicht empfohlen, da damit eine Reduzierung der Stellplatzzahl verbunden sein würde. Um die vorhandene Straßenentwässerung zu erhalten, sind die Baumscheiben mit einem entsprechenden Abstand zum Gehweg angeordnet. Es ist vorgesehen, die Bäume durch Bügel zu schützen.

### **Wrangelstraße, Abschnitt zwischen Mariannenplatz und Manteuffelstraße**

Vor der Schule und dem Hort / der Kita Wrangelstraße 128 werden Gehwegvorstreckungen eingeordnet. Vor der Wrangelstraße 128 wird zusätzlich ein Absperrgeländer vorgeschlagen, um ein unkontrolliertes Betreten der Straße speziell von Kleinkindern (gegenüber befindet sich ein Spielplatz) zu vermeiden.

Als Baumart wird für die gesamte Wrangelstraße Spitzahorn vorgeschlagen. Auf der Südseite sind generell Querstellplätze, auf der Nordseite Längsstellplätze angeordnet.

### **Wrangelstraße, Abschnitt zwischen Manteuffelstraße und Eisenbahnstraße**

Auf der Nordseite prägt ein vielfältiger Bestand an Großbäumen auf den Grundstücken der offenen Zeilenbebauung das Bild. Die Bäume wirken in den Straßenraum hinein und werden in die Konzeption einbezogen (keine Neupflanzungen in diesem Bereich).

***Wrangelstraße, Abschnitt zwischen Eisenbahn- und Skalitzer Straße***

Vor der Kita Wrangelstraße 31 sowie im Gegenüber werden Gehwegvorstreckungen angeordnet. Im Bereich des Oberstufenzentrums ist zugunsten einer sicheren Straßenüberquerbarkeit (rege Fußgängerbewegungen zwischen OSZ und McDonalds) eine beidseitige Gehwegvorstreckung vorgesehen. Auf der Schulseite wird eine Reihe von Bänken vorgeschlagen.

Vor dem Oberstufenzentrum sind Großbäume (Linden) vorhanden, die um einen Baum ergänzt werden. Darüber hinaus soll der gesamte Gehwegbereich um ein Meter erweitert werden.

***Markthallenumfeld (südliche Abschnitte Pücklerstraße und Eisenbahnstraße)***

Der Vorentwurf im Bereich der Eisenbahnmarkthalle hat derzeit nur vorläufigen Charakter, da das Nachnutzungskonzept für die Halle noch nicht vorliegt. Derzeit werden seitens des Liegenschaftsfonds des Landes Berlin Investoren gesucht.

Auf der Westseite der Markthalle (Pücklerstraße) wird der vorhandene Baumbestand (Apfeldorn) ergänzt, auf der Ostseite (Eisenbahnstraße) sind beidseitig neue Bäume (Rotdorn oder Feldahorn) vorgesehen.

***Manteuffelstraße***

Für die Manteuffelstraße werden keine Umgestaltungsmaßnahmen vorgeschlagen. Die Manteuffelstraße ist bereits mit Bäumen (Feldahorn) und Gehwegvorstreckungen versehen. Ein prioritärer Handlungsbedarf besteht nicht.

***Pücklerstraße, nördlicher Abschnitt***

In der nördlichen Pücklerstraße sind beidseitige Neupflanzungen im Straßenraum vorgesehen (Apfeldorn oder Rotdorn).

Die Stellplätze werden auf der Westseite als Längsstellplätze, auf der Ostseite als Querstellplätze angeordnet.

Vor der Kita Pücklerstraße und im Gegenüber sind Gehwegvorstreckungen vorgesehen. Auch im Kreuzungsbereich mit der Köpenicker Straße werden Gehwegvorstreckungen vorgeschlagen. Sie signalisieren dem Autofahrer das Einmünden einer Wohnstraße.

***Eisenbahnstraße, nördlicher Abschnitt***

In der nördlichen Eisenbahnstraße sind beidseitige Neupflanzungen im Straßenraum vorgesehen (Rotdorn oder Feldahorn).

Die Stellplätze werden adäquat zur Pücklerstraße angeordnet.

Vor dem hochfrequentierten Forum Kreuzberg wird eine Gehwegvorstreckung angeordnet. Ausgehend von dieser Einrichtung werden weitere Gehwegvorstreckungen im regelmäßigen Abstand im Straßenraum eingeordnet.

***Zeughofstraße, nördlicher Abschnitt***

In der Zeughofstraße werden keine Umgestaltungsmaßnahmen vorgeschlagen. Hier besteht aufgrund der gewerblichen Nutzung auf der Westseite kein prioritärer Handlungsbedarf.

**3. Diskussion**

Im Rahmen der Erörterung des Konzeptes werden die im folgenden aufgeführten, zum Teil kontroversen Anmerkungen und Vorschläge formuliert und diskutiert.

***Stellplätze / Einschränkung des Autoverkehrs***

Es werden zu viele Stellplätze angeboten. Die verkehrsberuhigende Wirkung sollte nicht allein durch die Anordnung von Querparkplätzen erzielt werden. Es wird eine nicht-autobezogene Verkehrsberuhigung gewünscht.

Die Stellplätze im Gebiet sind alle belegt, man sollte die Stellplatzzahl nicht reduzieren.

*Antwort (Herr Heinz)*

Noch effektivere Verkehrsberuhigungsmaßnahmen können z.B. durch weiter in den Straßenraum hineinragende Gehwegvorstreckungen erzielt werden, sodass nur ein oder zwei Fahrzeuge in langsamem Tempo passieren können.

Die Stellplatzbilanz des Vorentwurfs gegenüber dem Bestand ist im gesamten Gebiet ausgeglichen. In einigen Straßen wird es weniger, in anderen mehr Stellplätze geben. Es ist zumutbar, dass nicht jeder unmittelbar vor der eigenen Adresse einen Stellplatz finden kann.

### **Radverkehrsführung**

Der Anteil der Radfahrer am Verkehrsgeschehen beträgt in der Wrangelstraße mindestens zwei Drittel. Häufig benutzen die Radfahrer die Gehwege, daher wird vorgeschlagen, Radwege im Straßenraum anzuordnen.

Es sollte geprüft werden, ob die Wrangelstraße als Fahrradstraße eingestuft werden kann.

*Antwort (Herr Heinz, Herr Schulz-Herrmann)*

Die Anordnung von benutzungspflichtigen Radwegen in einer Tempo 30-Zone ist gemäß Straßenverkehrsordnung unzulässig. Die Wrangelstraße erfährt durch die vorgeschlagenen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auch ohne Radweg eine deutliche Aufwertung für Radfahrer.

Die Ausweisung von Fahrradstraßen findet in Berlin nur selten Anwendung, da nach Straßenverkehrsordnung bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein müssen, so ist in einer Fahrradstraße kein Kfz-Durchgangsverkehr erlaubt, ausnahmsweise kann die Befahrung durch Anlieger gestattet sein. Fahrradstraßen sind im Zuge wichtiger Radverkehrsverbindungen gerechtfertigt; der Radverkehr muss vorherrschen. Das Einrichten von Fahrradstraßen sollte nur im Kontext überörtlicher Radverkehrsnetze erfolgen. Auf die Wrangelstraße treffen diese Bedingungen eher nicht zu. Die überörtliche Radverkehrsverbindung wird durch die Schlesische Straße und Köpenicker Straße geführt; für diese Funktion wurden dort Radstreifen angelegt.

*Moderation (Herr Herwarth)*

Die entsprechenden Regelungen werden Interessierten als Download unter Stadtumbau-Berlin.de (Projektdokumentation 'Verbesserungsmaßnahmen in den Straßenräumen der Wrangelstraße und der Nebenstraßen') zur Verfügung gestellt.

*Antwort (Frau Kalepky)*

Eine Führung des Autoverkehrs und des Radverkehrs auf getrennten Trassen ist hinsichtlich der Verkehrssicherheit problematisch, da es an Knotenpunkten vermehrt zu Unfällen kommt. Eine gemeinsame Führung im Straßenraum erhöht dagegen die gegenseitige Akzeptanz, man achtet aufeinander und fährt aufmerksamer, der Verkehr wird verlangsamt; der Straßenraum wird zu einem echten Lebensraum.

### **Baumstandorte**

Die Bäume sollten nicht paarweise platziert, sondern gegeneinander versetzt angeordnet werden; dies ergibt einen lebendigeren Rhythmus im Straßenraum. Damit verbunden steht mehr Lebensraum für die Bäume zur Verfügung.

Statt der Apfeldorn- oder Rotdorn-Bäume sollten große Laubbäume wie auf den Grundstücken der Wohnzeilen verwendet werden.

Vor dem Gebäude Wrangelstraße 109 wird eher ein kleiner Baum (Rotdorn) gewünscht, da die Belichtung ansonsten eingeschränkt wird.

Es wird eine Mischung aus verschiedenen Baumarten in den Straßenräumen gewünscht.

*Antwort (Herr Heinz)*

Der lange, gerade Straßenraum der Wrangelstraße ist aus verkehrlicher Sicht unfallträchtig. Vor diesem Hintergrund wurden die temporeduzierenden optischen und räumlichen Einengungen sowie die paarweise Anordnung von Bäumen vorgeschlagen. Diese wirkt sich verkehrsberuhigender aus als eine versetzte Anordnung.

*Antwort (Frau Mohren)*

Die Muskauer Straße zeigt, dass eine gleichmäßige Anordnung der Bäume ein harmonisches, rhythmisches Bild ergibt. Dies sollte auf die übrigen Straßen übertragen werden. Die Wirkung versetzter Bäume wird im Rahmen der Überarbeitung des Vorentwurfs geprüft.

Ggf. bietet sich die Verwendung von Spitzahorn statt Apfeldorn oder Rotdorn an, da dieser in der Größe zwischen Rotdorn und Linde liegen.

Die Anregung, verschiedene Baumarten einzusetzen, wird geprüft.

### **Anforderungen an die Wrangelstraße im Bereich der Grundschulen**

Der gesamte Bereich sollte deutlich verkehrsberuhigt werden, die im Vorentwurf vorgeschlagenen Maßnahmen erscheinen nicht umfangreich genug. Maßnahmen sind neben Gehwegweiterungen und Gehwegvorstreckungen z.B. Fahrradstreifen, Zebrastreifen an den Kreuzungen der Wrangelstraße mit der Manteuffelstraße und mit dem Mariannenplatz, Fahrbahnschwellen vor der Wrangelstraße 128. Hierzu wird auch auf die Stellungnahme der Eltern der Nürtingen-Grundschule zur Umgestaltung der Wrangelstraße vom 2.7.2008 verwiesen.

Der gesamte nördliche Gehweg zwischen dem Mariannenplatz und der Manteuffelstraße sollte verbreitert werden, da die Frequentierung aufgrund der Schulen und der Kita morgens und nachmittags sehr hoch ist. Insgesamt befinden sich 800 Schüler am Standort.

Die Wrangelstraße muss in der Überquerbarkeit sicherer werden, der Autoverkehr ist zu schnell. Die Kreuzungsbereiche Mariannenplatz und Manteuffelstraße sind Unfallschwerpunkte.

Der Spielplatz gegenüber der Wrangelstraße 128 bedarf einer Sanierung; der Zaun fehlt.

*Moderation (Herr Herwarth)*

Von Seiten der Elternschaft der Schulen und der Kita besteht ein hohes Interesse an weitreichenden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der westlichen Wrangelstraße. Seitens des Bezirksamtes ist angedacht, eine vertiefende Verkehrsuntersuchung zu beauftragen, mit dem Ziel, zusätzliche Maßnahmen aufzuzeigen. Die Umgestaltungswünsche der Elternschaft werden in die Untersuchung einfließen.

Der Spielplatz liegt außerhalb der Förderkulisse des Stadtumbaugebietes. Die Sanierungsnotwendigkeit wird an das Bezirksamt weitergegeben.

*Antwort (Herr Schulz-Hermann)*

Inwieweit die genannten Kreuzungsbereiche Unfallschwerpunkte sind bzw. welche zusätzlichen Maßnahmen zu ergreifen sind, wird u.a. auch in Auswertung der Unfallstatistik bzw. der Unfallberichte der Polizei geprüft.

### **Umfeld / Vernetzung des Planungsbereichs**

Es sollten auch die an das Stadtumbaugebiet angrenzenden Bereiche in die Planung einbezogen werden, so z.B. der Übergangsbereich zum Görlitzer Park über den Lausitzer Platz.

Die Ampelanlagen zur Überquerung der Skalitzer Straße sind fußgängerunfreundlich geschaltet.

Es sollte dargelegt werden, wie sich die Verkehrsströme verändern, wenn z.B. nur die Wrangelstraße verkehrsberuhigt wird. Ist dann mehr Verkehr z.B. in der Muskauer Straße zu erwarten?

### *Moderation (Herr Herwarth)*

Die Erforderlichkeit, bei der Verkehrsplanung im Gesamtnetz zu denken, besteht selbstverständlich. Allerdings sind die Eingriffe in den Straßenraum nach dem vorliegenden Vorentwurf nicht so gravierend, dass umfangreiche Verkehrsverlagerungen in die Muskauer Straße zu erwarten sind.

Bei der vorliegenden Planung besteht die Notwendigkeit der Einschränkung auf das Stadtumbaugebiet Kreuzberg-Spreeufer (Grenze an der Wrangelstraße). Auch innerhalb des Stadtumbaugebietes stehen Finanzmittel nur begrenzt zur Verfügung. Eine Einbeziehung von Bereichen außerhalb des Fördergebietes in die Planung aufgrund gebietsübergreifender Erfordernisse (s. auch südliche Lohmühleninsel) ist in Abstimmung mit dem Fördermittelgeber, d.h. der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung abzustimmen.

### *Antwort (Frau Kalepky)*

Die Wrangelstraße hat eine wichtige Bedeutung als zentrale Achse im Kiez. Sie sollte jedoch nicht nur als Verbindungsachse, sondern als öffentlicher Stadtraum für alle begriffen werden. Die hier geplante Umgestaltung kann ein Startsignal auch für die Aufwertung benachbarter Straßen sein.

Die fußgänger- und radfahrerfreundliche Verknüpfung der beiden Abschnitte der Wrangelstraße über die Skalitzer Straße wäre ein wichtiger Handlungsansatz für eine erweiterte Verkehrsplanung.

### *Antwort (Herr Schulz-Herrmann)*

Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg wird sich hinsichtlich der Ampelschaltung 'Skalitzer Straße' (überörtliche Hauptverkehrsstraße) mit der zuständigen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung abstimmen.

### **Gestaltung der Eisenbahnstraße**

Vor der Eisenbahnmarkthalle sollten weniger Stellplätze angeordnet werden. Viele Bewohner kommen zu Fuß zum Einkaufen.

Die Anordnung von Querstellplätzen in der Eisenbahnstraße wirkt sich negativ auf das Erscheinungsbild aus ('zuviel Blech'). Mehrere Bauminseln sollten den Straßenraum gliedern.

Vor dem Forum Kreuzberg e.V. in der Eisenbahnstraße 21 werden dringend Fahrradstellplätze benötigt. Der Hof ist mit durchschnittlich 30 parkenden Fahrrädern überlastet (in Spitzenzeiten bis zu 60 Fahrräder), für die Anwohner verbleibt kein Platz zum Abstellen ihrer Fahrräder. Auch für Fahrradanhänger sollten Abstellmöglichkeiten geschaffen werden. Eltern, die ihre Kinder in die Kita bringen, wollen ihre Anhänger bis nachmittags sicher abstellen können. Es wird vorgeschlagen, im Rahmen eines Vor-Ort-Termins mit den Planungsbüros und dem Bezirksamt die Anordnung von Fahrradstellplätzen abzustimmen.

Die Anordnung von 'sperrigen' Rotdorn-Bäumen vor den Gebäuden der 1950er Jahre ist ungünstig, hier sollten eher 'weich' erscheinende Bäume zum Einsatz kommen. Ziel ist das Fassadenbild aufzulockern.

Die Größe der Bäume sollte in Abhängigkeit von der Stellung des Gebäudes zur Straße gewählt werden. Bei den zurückgesetzten Gebäuden sind auch großkronige Bäume möglich.

Eine zusätzliche Aufpflasterung (Schwelle) im Bereich der Kreuzung Köpenicker Straße wäre wünschenswert. Die Eisenbahnstraße wird als Durchgangsstrecke für Lastwagen der Fa. Zapf genutzt.

Bei der Planung ist die Sicherung der Feuerwehzufahrten für die Wohnsiedlung der 1950er Jahre zu berücksichtigen (gilt auch für Manteuffel- und Pücklerstraße).

### *Antwort (Frau Mohren, Herr Heinz)*

Die Gehwegvorstreckung vor dem Eingang Eisenbahnstraße ist verhältnismäßig klein, hier

könnte nach Wegfall einiger Stellplätze eine Erweiterung vorgenommen werden.

Die Eisenbahnstraße soll durch mehrere Baumstandorte und Gehwegvorstreckungen aufgewertet werden.

*Moderation (Herr Herwarth)*

Die Anregung eines Vor-Ort-Termins wird aufgenommen.

*Antwort (Frau Mohren)*

Es werden andere Baumarten geprüft. Denkbar ist z.B. die Verwendung von Feldahorn.

*Antwort (Herr Heinz)*

Eine über die Gehwegvorstreckungen hinausgehende Aufpflasterung ist verkehrstechnisch machbar, würde aber zusätzliche Kosten verursachen. Die Notwendigkeit einer solchen Maßnahme ist im Kontext der im weiteren Straßenverlauf geplanten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zu sehen. Durch stellplatzbezogene Straßeneinengungen, Bäume, Gehwegvorstreckungen wird das Tempo des Kfz-Verkehrs bereits reduziert.

Die Zufahrten werden berücksichtigt.

### **Gestaltung der Pücklerstraße**

Bei der Planung für die Pücklerstraße wird deutlich, dass die gleichmäßige, paarweise Anordnung nicht zu einem harmonischen Rhythmus im Straßenbild führt. Die neuen Bäume stehen in Konkurrenz zu den bestehenden Bäumen auf den Grundstücken der Zeilenbebauung sowie im Bereich der Kita.

*Moderation (Herr Herwarth)*

Die Anregung wird geprüft.

### **Anordnung von Fahrradbügel**

Fahrradbügel sollte man im Straßenraum, nicht auf den Gehwegvorstreckungen einbauen (wie z.B. bei der Schokofabrik Mariannenplatz). Die Gehwegvorstreckungen sollten den Fußgängern als Aufenthaltsfläche vorbehalten werden.

Statt einfacher Baumbügel sollte man geeignete Fahrradbügel verwenden.

*Antwort (Frau Mohren)*

Fahrradbügel lassen sich nach Realisierung der sonstigen Maßnahmen einbauen. Die Standorte könnten z.B. im Rahmen einer Bewohnerbegehung festgelegt werden.

Baumscheiben dürfen nicht übermäßig verdichtet werden, daher sollte hier das Parken von Fahrrädern nicht unterstützt werden.

### **Befürchtung der Verdrängung von Bewohnern**

Es ist zu befürchten, dass mit den Aufwertungsmaßnahmen im Rahmen des Stadtumbaus West Verdrängungen angestammter Mieter einhergehen. Dies drückt sich auch in dem Stadtumbauziel der Förderung einer 'neuen Kreuzberger Mischung' aus. Bereits jetzt liegen die Mieten in Kreuzberg nach Untersuchungsergebnissen vielfach über dem Berliner Durchschnitt. Es sollten besser keine Maßnahmen erfolgen.

*Antwort (Herr Herwarth, Frau Kalepky)*

Das Ziel der neuen Kreuzberger Mischung knüpft an den vorhandenen Kreuzberger Milieus, an vielfältigen im Kiez gelebten Stilen an. Daher sollen keine monostrukturierten Wohn- oder Gewerbegebiete entstehen, die nichts mit den vorhandenen Quartieren zu tun haben. Falls keine Aufwertungsmaßnahmen durchgeführt werden, ist eine soziale Veränderung bzw. Verdrängung zu erwarten, da dann häufig nur Bewohner/innen mit geringem Einkommen zurückbleiben.

### ***Parken im Planungsbereich***

Durch die geplanten Brückenverbindungen wird Parksuchverkehr insbesondere der O2-Arena in das Quartier geführt. Daher sollte auch über die Einführung einer Anwohnerparkzone nachgedacht werden.

*Moderation (Herr Herwarth)*

Die Realisierung von Brückenverbindungen für den Pkw-Verkehr wird seitens des Bezirks derzeit nicht weiter verfolgt. Der Bezirk wird bei künftigen Planungen für Brücken berücksichtigen, dass diese nicht für Kraftfahrzeuge befahrbar sind (Ausnahme: Busse).

### ***Straßenausbaubeiträge***

Werden auf die Bewohner / Eigentümer Straßenausbaubeiträge zukommen?

*Antwort (Herr Schulz-Herrmann)*

Straßenausbaubeiträge müssen grundsätzlich von den Eigentümern, nicht von Mietern getragen werden. Im Bereich der Wrangelstraße und der Nebenstraßen werden diese voraussichtlich nur im geringen Umfang anfallen, da alle Maßnahmen, die ausschließlich der Verkehrsberuhigung und Verkehrsgestaltung dienen, nicht beitragspflichtig sind. Die umlagepflichtige Summe beträgt voraussichtlich insgesamt nur ca. 36.000 Euro; eine genaue Einschätzung hierzu kann jedoch erst im Rahmen der Ausführungsplanung getroffen werden.

## **4. Schlusswort**

Herr Herwarth v. Bittenfeld bedankt sich bei den Referenten und bei den Bürgerinnen und Bürgern für die intensive Diskussion und die Bereitschaft, am weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess für die westliche Wrangelstraße und die Nebenstraßen mitzuwirken.

Zusammenfassend wird festgehalten, dass von den Bewohnerinnen und Bewohnern eine insgesamt hohe Qualität im Erscheinungsbild und in der Nutzbarkeit der Straßenräume gewünscht wird; d.h. die Straßenräume sollen weniger autodominiert sein. Zur Umgestaltung der Abschnitte der Wrangelstraße vom Mariannenplatz bis zur Manteuffelstraße sowie von der Skalitzer Straße bis zur Eisenbahnstraße besteht Konsens. D.h., dass der 1. Bauabschnitt noch in diesem Jahr realisiert werden kann. Deutlich wurde, dass im 2. Bauabschnitt die Umgestaltung der Eisenbahnstraße gewünscht wird.

Alle Anregungen werden aufgenommen und im weiteren Entwurfsprozess geprüft. Weitere Planungsschritte werden im Rahmen von Wohnerversammlungen vorgestellt und diskutiert bzw. in Kiezspaziergängen erläutert.

Der im Rahmen der Wohnerversammlung vorgestellte Vorentwurf kann in Abschnitten gegliedert in der Internetpräsentation Stadtumbau-Berlin.de unter der Projektbezeichnung 'Verbesserungsmaßnahmen in den Straßenräumen der Wrangelstraße und der Nebenstraßen' eingesehen werden. Hier werden auch die Vorschriften-Texte zu Fahrradwegen in Tempo 30-Zonen und zu Fahrradstraßen eingestellt. Weitere Anregungen zur Planung werden gerne entgegengenommen. Als Ansprechpartner stehen zur Verfügung:

Frank Müller, Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Tiefbauamt, Tel: 030 - 90298 80 89,  
Fax: 030 - 90298 80 15, frank.mueller@ba-fk.verwalt-berlin.de

Matthias Peckskamp, Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, Fachbereich Stadtplanung,  
Tel: 030 - 90298 22 34, Fax: 030 - 90298 33 52, matthias.peckskamp@ba-fk.verwalt-berlin.de

Carl Herwarth v. Bittenfeld, Stadtumbaumanagement c/o Herwarth + Holz, Planung und Architektur, Tel: 030 - 611 10 21, Fax: 030 - 618 87 16, carl.herwarth@herwarth-holz.de.

Berlin, den 10.07.2008

Herwarth + Holz, gez. Thomas Fenske