

# Begleitantrag zum Einwohner\*innenantrag der Initiative Ostkreuz - Kiez für Alle

Das Bezirksamt wird aufgefordert, bis zum 31.5.2022 gemeinsam mit der Initiative Ostkreuz - Kiez für Alle einen Plan zur wirksamen und zeitnahen Unterbindung von Durchgangsverkehr im gesamten Kiez und zur Erhöhung der Verkehrs- und Schulwegsicherheit zu erstellen. Dabei sollen insbesondere kurzfristig und auch temporär umsetzbare Maßnahmen identifiziert und dann bis Jahresende 2022 angeordnet und umgesetzt werden.

## Unsere Forderungen

- **Tempo 30** ohne tageszeitliche Beschränkung im ganzen Kiez - bestehende Beschlusslage der BVV jetzt umsetzen
- **Unterbinden des Durchgangsverkehrs** durch Einbahnstraßenregelungen und Diagonal- oder Quersperren - als Baustelleneinrichtung temporär umsetzen
- Insbesondere um die **Stadtplätze** im Kiez **autofreie Bereiche** schaffen
- Autofreie **Schulstraßen** einrichten - mindestens eine Straße vor einer Schule soll kurzfristig autofrei werden, langfristig soll die Möglichkeit an jeder Schule umgesetzt werden
- **Sichere Querungsmöglichkeiten** durch Freihalten von Kreuzungen und Fahrbahnrändern durch Fahrradbügel, Poller oder Transportüberwege konsequent weiter umsetzen
- **Halteverbote** entlang Straßenbahnschienen, an denen keine Mindestbreite von 3m zum Radfahren oder geschützte Radstreifen vorhanden sind
- Konsequentes Verbot von **Gehwegparken**
- Verstärkt **Ladezonen** einrichten und deren Einhaltung überwachen

Wir fordern das Bezirksamt damit auf, Maßnahmen zu priorisieren, die den Zielen des Mobilitätsgesetzes entsprechen, den Umweltverbund stärken, deutliche Zeichen setzen, sowie kurzfristig und günstig umsetzbar sind. Dabei soll auch Straßenraum umverteilt werden, z.B. durch Umwidmung von Parkflächen.

**Marktstraßen**, wie sie zu Beginn der Pandemie am Boxhagener Platz eingerichtet wurden, sollen verstetigt und auf den Traveplatz und den Annemirl-Bauer-Platz angewendet werden, so dass autofreie Zonen entstehen. An der Schule am Traveplatz könnte die erste **Schulstraße** entstehen. Bei der Ausgestaltung von Pilotmaßnahmen soll das Bezirksamt eng mit **lokalen Initiativen** zusammenarbeiten, zum Beispiel in der Niederbarnimstraße, wo mit aktiver **Bürger\*innenbeteiligung** und der Unterstützung von Gewerbetreibenden bereits Vorschläge zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs erarbeitet wurden.

Diese Maßnahmen sollen durch das Bezirksamt bis **Jahresende 2022** angeordnet und umgesetzt werden.

Auf Basis einer **Evaluation** dieser Maßnahmen durch eine beauftragte Institution/ ein Planungsbüro soll das Bezirksamt im Anschluss ein qualifiziertes **Beteiligungsverfahren** zur Verstetigung, für weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz durchführen (bauliche Maßnahmen, Entsigelungsmaßnahmen etc.). Grundlage für diese Maßnahmen soll ein bis zum Jahresende 2022 in Zusammenarbeit mit der Initiative Ostkreuz - Kiez für Alle zu erstellender Verkehrsplan sein. Ende 2023 soll dieser Beteiligungs-Prozess abgeschlossen sein, so dass mit baulicher Umgestaltung begonnen werden kann. Ende 2024 könnte die bauliche Schaffung eines Kiezblocks abgeschlossen sein und die Entwicklung eines "sozialen Kiezblocks" sich weiter entfalten.

Alle Maßnahmen (temporär oder dauerhaft) sollen gut sichtbar angekündigt und kommunikativ begleitet werden. Die Initiative Ostkreuz - Kiez für Alle und andere Akteure (AKÖR, Stadtteilbüro, Changing Cities e.V., Initiative "Niederbarnimstraße für alle"... ) können hier unterstützen, die Einrichtung der Stelle einer\*s Kiezblock-Beauftragten für Information und Mediation ist wünschenswert.

## Begründung

Bereits in der Vergangenheit hat die BVV durch zahlreiche **Beschlüsse** das Bezirksamt aufgefordert, verkehrsreduzierende Maßnahmen im Friedrichshainer Südkiez umzusetzen. Zur Zeit passiert Einiges in dieser Richtung, aber es ist zu wenig, zu langsam und ein Gesamtkonzept zur Verringerung des Verkehrs ist - zumindest für die Anwohnerschaft - nicht erkennbar.

Mit dem Einwohner\*innenantrag der Initiative Ostkreuz - Kiez für Alle hat die **Zivilgesellschaft** nun noch einmal ein deutliches Signal gesetzt, dass im Kiez großer Bedarf an einem umfassenden **Verkehrskonzept**, aber auch an **kurzfristigen Maßnahmen** zur Verringerung des motorisierten Durchgangsverkehrs und zur Verbesserung der Schulwegssicherheit besteht.

Verdeutlicht wird dies durch Beobachtungen und Forderungen der **Initiative "Niederbarnimstraße für Alle"**. Unter Einbeziehung eines Großteils der Anwohner\*innen durch Umfragen und Gespräche wurde eine hohe subjektiv wahrgenommene Verkehrsbelastung in der Straße festgestellt. Diese Wahrnehmung konnte auch objektiv durch Messungen (Verkehrszählung, Geschwindigkeitsmessungen, Lärm- und Feinstaubbelastung) mit harten Fakten belegt werden (siehe Positionspapier).

Mit schnellen, teilweise temporären **Pilotmaßnahmen** kann der Bezirk dem Wunsch der Anwohner\*innen nach Verbesserungen nachkommen, evidenzbasiert Erfahrungen nutzen und für die längerfristigen Investitionen die beste Lösung finden. Gleichzeitig wird verhindert, dass es zu einer Mehrbelastung im Kiez in Verbindung mit den angekündigten verkehrsreduzierenden Maßnahmen auf der Warschauer Straße kommt.

Alle vorgeschlagenen Maßnahmen stehen im Einklang mit dem Mobilitätsgesetz und bedeuten **Verbesserungen für die große Mehrheit der Anwohnerschaft**. Der Initiative ist bewusst, dass es zu Anpassungsschwierigkeiten und Konflikten kommen wird, diese sollen durch **gute Kommunikation** der Dringlichkeit und transparente Ankündigungen, auch der Beteiligungsformate, minimiert werden.

## Präsentation Kiez für Alle

Wir freuen uns sehr über die positive Resonanz, die unser Einwohner\*innenantrag nicht nur in der Anwohnerschaft erfahren hat, sondern auch in der BVV.

Wir haben uns entschlossen, den ursprünglichen Antrag durch einen Begleitantrag zu konkretisieren, denn wir sehen die hohe Dringlichkeit, eine **Verkehrswende "von unten"** zu beschleunigen.

Viele weitere **Kiezblocks-Initiativen** stehen in den Startlöchern, auch in den Nachbarbezirken Lichtenberg, Treptow, Neukölln und Pankow bei gleichzeitig angespannter Haushaltslage. Der Senat unterstützt die Umsetzung von Kiezblocks prinzipiell, aber es ist nötig, mit begrenzten Mitteln die Richtung deutlich zu machen.

Es muss klar werden, dass eine Verkehrswende im Kiez jetzt kommt, und dass die Anwohner\*innen bei der Gestaltung beteiligt sind und sein werden. Verkehrswende bedeutet nicht nur Reduktion des motorisierten Verkehrs, sondern zielt auf die **Verbesserung der Lebensqualität** im Kiez insgesamt. Dazu gehört wesentlich eine Stärkung des sozialen Miteinanders. Wir wissen alle, dass in Friedrichshain-Kreuzberg im Vergleich zu anderen Bezirken viel passiert - aber das ist für uns auch Ansporn weiter voran zu gehen, denn es bleibt viel zu tun.

Alle im Begleitantrag geforderten Maßnahmen sind **Teil der vorhergehenden Diskussionen** und logische Konsequenz der Forderungen nach Verkehrsberuhigung. Wir hoffen, das Bezirksamt durch die konkretisierten Vorschläge bei der zügigen Umsetzung der Maßnahmen zu unterstützen.

Die **Problemlage** ist hinlänglich bekannt: Zunehmend viel Kfz- und Lkw-Verkehr, daraus folgend Lärm, Luftbelastung und Gefahren für ungeschützte Verkehrsteilnehmer\*innen - besonders Kinder und ältere Menschen. Stau und Verzögerungen für ÖPNV, Rettungs- und Lieferverkehr. Ein großer Teil dieser Verkehre ist **Durchgangs- bzw. Schleichverkehr**

Radfahren und zu Fuß gehen sind im Kiez vor allem etwas für gesunde, kräftige und mutige Menschen. Mutig sind Kinder, aber sie dürfen es allzu oft nicht sein, weil die Gefahren für sie nicht absehbar sind.

Aber auch Alte und mobilitätseingeschränkte Menschen werden im wahrsten Sinne des Wortes behindert, denn für sie ist ein Durchkommen noch schwieriger. Für sie fehlt es fast komplett an sicherer **Radinfrastruktur**. Menschen in prekären Beschäftigungsverhältnissen, Lieferant\*innen, Sharing-Dienste, Essen-Lieferdienste etc., sorgen durch ihr Verhalten dafür, dass andere gefährdet werden. Radfahrende - auch erwähnte Lieferdienste - nehmen zunehmend illegal den Gehweg, mal mehr mal weniger rücksichtsvoll, weil es auf der Fahrbahn, vor allem mit Kindern, zu gefährlich ist oder schlicht kein Durchkommen gibt.

Dicht an dicht (legal) geparkte Kfz, **auf dem Gehweg** abgestellte Mülltonnen, E-Roller, Fahrräder, falsch Parkende und manchmal einfach sehr viele Menschen auf einem Haufen machen es Anwohnenden schwer. Die Aggressivität steigt mit dem Platzmangel - und teilweise fühlen sich die Anordnungen auf der Straße wie eine Verhöhnung der sogenannten "vulnerablen Gruppen an" - Kinder ab 10 Jahren müssen auf der Straße fahren, Rollstuhlfahrende tun es aus Not - zumindest aber wie eine in Kauf genommene Benachteiligung der Menschen ohne Kfz. Auch deswegen haben wir den Begleitantrag bebildert:

# Einwohner\*innenantrag Ostkreuz - Kiez für Alle

## Beispiele für die Problemlage im Kiez

### Durchgangsverkehr



Bild 1: Stau durch Durchgangsverkehr, ÖPNV wird ausgebremst, Ungeschützte massiv gefährdet



Bild 2: Chaotische und gefährliche Situationen durch Kfz-Schleichverkehr im Wohnviertel ohne Radinfrastruktur, Luft- und Lärmbelastung steigt

## Lieferverkehr





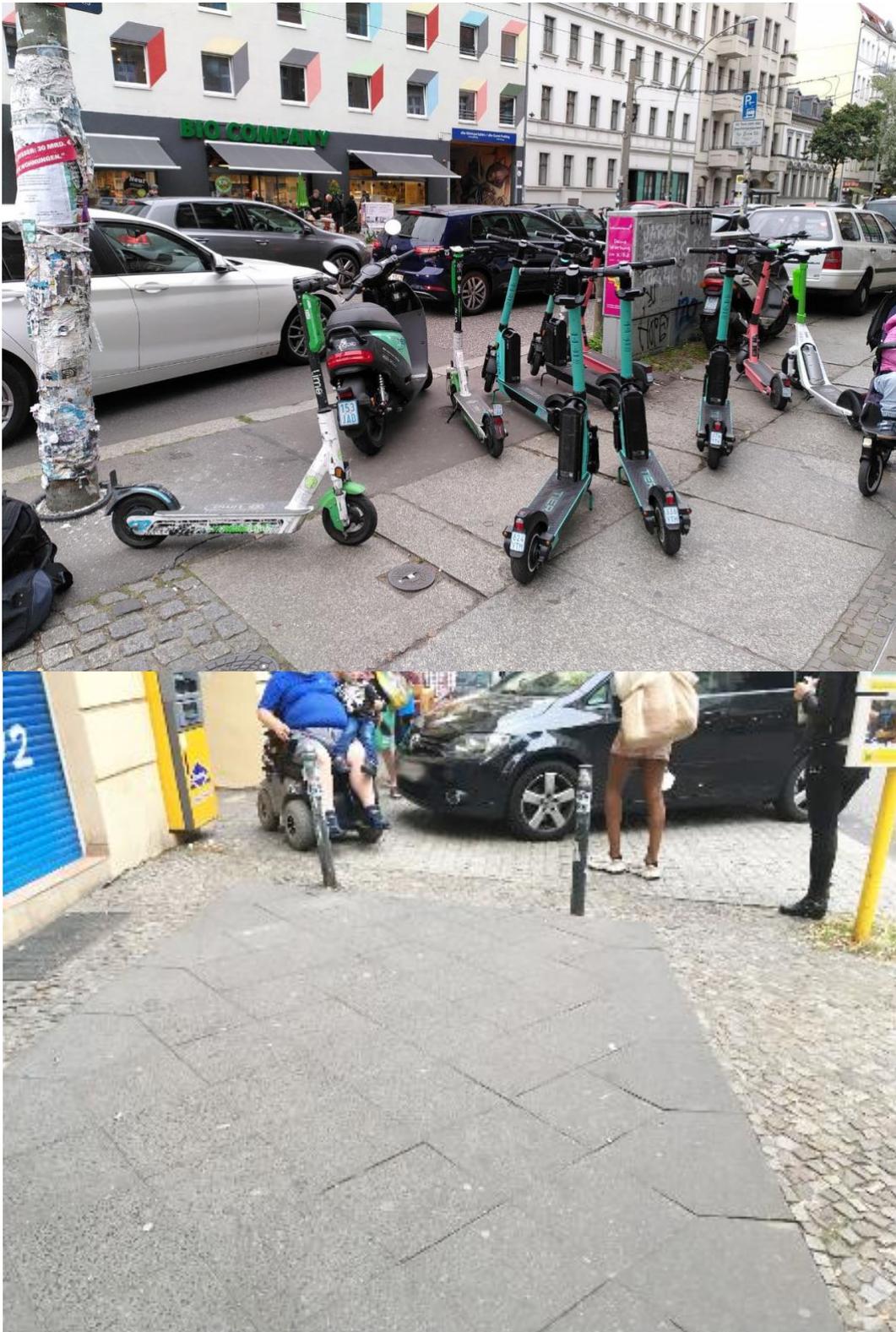
Bilder 3-5: Hohe Belastung durch Lieferverkehr - starke Gefährdung von Radfahrenden, zunehmend auch Fahrradlieferdiensten, durch LKW-Durchgangsverkehr.

## Schulwege



Bilder 6-7: Unsichere Schul- und Kitawege durch fehlende Radinfrastruktur, schlechte Gehwege, Falschparkende, blockierte und verengte Gehwege und Gehwegradler\*innen

## Barrierefreiheit



Bilder 8-9: Keine Überwege zwischen parkenden Kfz - geringe Barrierefreiheit gerade auch für Mobilitätseingeschränkte, Sehbehinderte, Menschen mit Kinderwagen - Gefahr für Kinder beim Queren von Straßen, mangelnde Kontrollen von Ordnungswidrigkeiten mit Gefährdung



Bild 10: Räume auf Fußwegen stark beengt.



Bild 11: Nicht vorgesehene Parkflächen werden oft genutzt und selten sanktioniert. Dies gefährdet Sicherheit und Passierbarkeit für Fußgängerinnen und Fußgänger.

## Fehlende Radinfrastruktur





Bilder 12-14: Fehlende bzw. plötzlich abbrechende Radwege, kein Platz zwischen Dooring-Zone und fließendem Verkehr bzw. Schienen, keine geschützten Radwege an Hauptstraßen, Kfz in zweiter Reihe

# Lösungen und Maßnahmen

## Marktstraßen



Bild 15: Beispiel für ein Modell - sehr erfolgreich, gut angenommenes Experiment

## Temporäre Einrichtung von Radstreifen



Bild 16: Hier mittlerweile verstetigt: sicheres Radfahren - fließender Kfz-Verkehr

## Gehwegparken beenden



Bild 17/18: Gehwegparken, Beispiele: Wenig Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger. Zum Teil kein Passieren mit Kinderwagen oder Rollator möglich.



Bild 19: Zeitlich befristete Lieferzonen einrichten, Gefährdungen von Fuß- und Radverkehr reduzieren durch physischen Schutz - Stellplätze für Lastenräder ausweisen.

## Sichere Überwege schaffen



Bilder 20-22: Überwege sind oft zugestellt und können durch geeignete bauliche (auch temporäre) Maßnahmen für Fußverkehr verbessert werden.

## Einbahnstraßen und Diagonalsperren





Bilder 23-26: Beispiele für wirksame Maßnahmen

## Spielstraßen, Terrassen für Viele(s), Parklets





Bilder 29-30: Weitere Förderung der Einrichtung von Spielstraßen um den Mangel an Grünflächen zu kompensieren. Weitere Unterstützung von Parklets, Baumscheiben und Hochbeet-Initiativen

## Information und Beteiligung



Bilder 31-33: Initiative Ostkreuz – Kiez für alle!