

Auf dem Weg zur Verkehrswende im Wrangelkiez

Statusbericht

Der Wrangelkiez erhält seinen einzigartigen Charakter durch die Menschen, die in ihm wohnen und arbeiten. Im öffentlichen Raum, in dem Menschen mit den verschiedensten Bedürfnissen aufeinandertreffen, findet dieses Miteinander seinen Ausdruck. Obwohl der öffentliche Raum die Vielfalt der Menschen, die im Kiez wohnen und arbeiten widerspiegeln könnte, ist dessen Gestaltung und Aufteilung einseitig auf das Auto ausgerichtet. Dadurch bleibt das große Potential, das der ohnehin knappe Raum in der Stadt haben könnte, ungenutzt und die gesellschaftliche Teilhabe im Kiez stark eingeschränkt. In einem von der Bürgerschaft initiierten Prozess wird daher – gemäß dem Leitbild eines inklusiven, gesunden, nachhaltigen und bunten Wrangelkiez – eine Neuverhandlung der Nutzung des öffentlichen Raums angestrebt.

Ziel ist es, ein Lebensumfeld zu gestalten, das den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen im Kiez entspricht und allen die Chance gibt, den öffentlichen Raum nach den eigenen Bedürfnissen zu nutzen – auf Plätzen zu verweilen, zu spielen, mit Nachbar*innen in Kontakt zu treten oder schlicht die alltäglichen Erledigungen gefahrenlos und in entspannter Atmosphäre verrichten zu können. Diese Ziele sind nicht mit der seit Jahrzehnten vorherrschenden Präsenz des Autos im öffentlichen Raum zu vereinbaren und provozieren eine kontroverse Diskussion.

Die Verkehrssituation im Wrangelkiez

Der PKW ist das Verkehrsmittel, das im Wrangelkiez den meisten Raum einnimmt, Verkehrslärm verursacht, Emissionen ausstößt und für überfüllte Straßen sorgt – und das obwohl die Zahl der PKW-Besitzer*innen verhältnismäßig gering ist. Nur etwa 40 Prozent der Haushalte verfügen über einen PKW, sie belegen damit aber rund 60 Prozent des öffentlichen Stadtraums.

Bei der Wahl des Fortbewegungsmittels dominieren hingegen das Zufußgehen, das Fahrradfahren und die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Hinzu kommt, dass ein Großteil der PKW-Besitzer*innen im Kiez das eigene Auto nur sehr selten benötigt. Indem das Fahrzeug durchschnittlich 23 Stunden am Tag im öffentlichen Raum geparkt wird, wandelt es sich zum Stehzeug und beansprucht Raum, der für andere Nutzungen fehlt.

Im Wrangelkiez kommen 169 PKW auf 1.000 Einwohner*innen. Berlinweit sind es 335 und deutschlandweit 574.

(1,2,3)

Machbarkeitsuntersuchung „Verkehrswende Wrangelkiez“

Um ein genaues Bild vom Kiez und der Verkehrssituation zu erhalten, wurden die Ingenieurbüros GRUPPE PLANWERK und HOFFMANN LEICHTER vom Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg beauftragt. Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung „Verkehrswende Wrangelkiez“ wurde von den Planer*innen neben einer Verkehrszählung, einer Unfallanalyse sowie der Auswertung der Parkplatzsituation auch eine repräsentative Umfrage durchgeführt, um belastbare Aussagen zum Mobilitätsverhalten der Einwohner*innen zu erhalten. Auch die Gewerbetreibenden wurden in einer umfassenden Befragung mit einbezogen. Darüber hinaus wurden Spaziergänge mit verschiedenen Akteur*innen im Kiez durchgeführt und erste Erkenntnisse an einem Info- und Dialogstand mit Anwohner*innen diskutiert.

Mehr als jede zweite Person empfindet den Verkehrslärm im Kiez als Belastung. ⁽³⁾

Zur Spitzenstunde am Nachmittag überwiegt an allen Kreuzungsbereichen des Wrangelkiez die Anzahl der Radfahrenden deutlich. ⁽⁴⁾

Nutzung von Verkehrsmitteln mehrmals in der Woche:

92% zu Fuß
74% Fahrrad
33% ÖPNV
25% PKW ⁽¹⁾

Obwohl der PKW für die individuelle Mobilität weniger Bedeutung hat, als andere Fortbewegungsmittel, dominiert er das Straßengeschehen. Die Überfüllung des öffentlichen Raums durch parkende Autos, verstopfte Straßen durch Zweite-Reihe-Parker und Lieferverkehr sowie oftmals aggressives Fahrverhalten auf bereits verkehrsberuhigten Straßen, sind nur einige der Problemfelder. Hinzu kommen ein Mangel an Radwegen, enge Gehwegsituationen an zentralen Achsen des Kiezes und fehlender Platz für das Verweilen im öffentlichen Raum. Wegen der oft unübersichtlichen Situation auf den Straßen und aufgrund unebener Straßenbeläge weichen Radfahrende auf Gehwege aus, wodurch es zu Konfliktsituationen mit Fußgänger*innen kommt. Auch Fahrradfahrende können durch überhöhte Geschwindigkeiten eine Gefahr für andere und sich selbst darstellen. Dieser Umstand ist bei der Planung einer bedarfsgerechten Fahrradinfrastruktur zu bedenken.

Das Gewerbe im Kiez ist auf die An- bzw. Auslieferung seiner Ware angewiesen. Gleichzeitig stellt der Lieferverkehr eine erhebliche Belastung für den Kiez dar. Es müssen Lösungen gefunden werden, um die Belastung des Kiezes durch Lieferverkehr mit den Bedarfen für eine gute Gewerbebelieferung in Einklang zu bringen. Die vorhandene Verkehrsinfrastruktur hinkt den Bedarfen der Menschen hinterher. Oftmals werden die Dominanz des Autos und damit einhergehend unzumutbare Verhältnisse für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen stillschweigend hingenommen – aus dem schlichten Grund, weil man es nicht anders kennt.

Was denken die Menschen?

64% der Einwohner*innen befürworten die Weiterentwicklung des Wrangelkiez zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen. ⁽¹⁾

Nach eigenen Schätzungen der Gewerbetreibenden kommen lediglich 19,5% ihrer Kund*innen häufig mit dem PKW. Ein Großteil kommt zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV. ⁽⁵⁾

Bei Eingriffen in den Stadtraum muss eng mit den Anwohnenden kooperiert werden. Wichtig ist nicht nur das Wissen der Bevölkerung in die Planungen einfließen zu lassen, sondern auch Einwände und Befürchtungen ernst zu nehmen und gemeinsam nach entsprechenden Lösungen zu suchen. Neben der Analyse der Verkehrssituation, wurde auch ein Stimmungsbild erhoben. Mit einem Eingriff in den öffentlichen Raum geht bei manchen Anwohner*innen und Gewerbetreibenden die Sorge vor steigenden Mieten und Verdrängung einher. Es werden Bedenken geäußert, dass eine Aufwertung des öffentlichen Raums zu einer Attraktivitätssteigerung führe, was eine Zunahme an Touristen, Feiernden und Drogenkonsumenten zur Folge habe. Manche Gewerbetreibende befürchten ein Ausbleiben der Kundschaft. Auch die Instandsetzung und Pflege von Freiflächen ist ein zentrales Anliegen der Anwohner*innen. Diese und weitere Themen werden im weiteren Prozess im Dialog mit Anwohner*innen, Gewerbetreibenden, Politik, Verwaltung, Planer*innen und Wissenschaft thematisiert.

57% der Befragten bewerten die generellen Bedingungen für Fahrradfahrer*innen als schlecht oder sehr schlecht. ⁽¹⁾

Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wird von mehr als der Hälfte der Anwohner*innen als schlecht oder sehr schlecht beurteilt. 78% der Befragten wünschen sich mehr attraktive Frei- und Grünflächen im Kiez. ⁽¹⁾

43% der Gewerbetreibenden geben an, gegen eine Weiterentwicklung des Kiezes zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen zu sein. 25% sind nicht ausreichend informiert oder unsicher. ⁽¹⁾

Welche Schritte kommen als nächstes?

Auf Grundlage der vorliegenden Informationen aus der Machbarkeitsuntersuchung werden konkrete Maßnahmen für den Wrangelkiez erarbeitet. Auch in der weiteren Prozessgestaltung findet eine enge Einbindung der Anwohner*innen statt. Das partizipative Vorgehen wird anhand der ermittelten Einstellungen und Interessenslagen der Menschen im Kiez entwickelt.

Ein interdisziplinäres Team vom Fachgebiet der Integrierten Verkehrsplanung der TU Berlin wird den weiteren Prozess wissenschaftlich begleiten, partizipative Maßnahmen umsetzen und ein Nahmobilitätskonzept für den Wrangelkiez erarbeiten.

Kontakt

Möchten Sie sich am weiteren Prozess beteiligen oder haben Sie Fragen?
Wir freuen uns über Ihre Kontaktaufnahme!

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung, TU Berlin

Projektleitung: Prof. Dr. Oliver Schwedes (oliver.schwedes@tu-berlin.de)

Projektmitarbeit: Johannes Roderer (j.roderer@tu-berlin.de)
Martha Vobruba (martha.vobruba@tu-berlin.de)

Weitere Informationen zu den Ergebnissen der Bestandsanalyse und den Befragungen finden Sie unter www.stadtteilausschuss-kreuzberg.de und auf der Beteiligungsplattform mein.berlin.de.

Der Statusbericht wurde im März 2021 auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung „Verkehrswende Wrangelkiez“ erstellt.

Projektträger

Das Projekt „Nahmobilitätskonzept Wrangelkiez“ wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) gefördert.

Nahmobilitätskonzept

Das Nahmobilitätskonzept führt die Ergebnisse aus der Machbarkeitsuntersuchung mit ergänzenden Analysebausteinen zusammen. Mittels wissenschaftlicher Methoden werden konkrete räumliche Maßnahmen für die verkehrliche Weiterentwicklung entworfen und bis zur Umsetzung begleitet. Dabei liegt der Fokus auf der integrierten Betrachtung von Fuß- und Radverkehr. Der gesamte Prozess wird kontinuierlich evaluiert und dynamisch weiterentwickelt.

Das Forschungsprojekt wird in Kooperation mit dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg umgesetzt

Bezirksamt
Friedrichshain-Kreuzberg
von Berlin



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Quellen

1)

Asum GmbH, Gruppe Planwerk GmbH, Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH. „Repräsentative Anwohner*innenbefragung zur Machbarkeitsuntersuchung „Verkehrswende Wrangelkiez“. 2020

2)

Statistisches Bundesamt. Pressemitteilung Nr. N 055 vom 11. September 2020 "Pkw-Dichte in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren um 12 % gestiegen". 2020.
https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/09/PD20_N055_461.html (Zugriff am 26. Januar 2021)

3)

Umweltbundesamt. "Mobilität privater Haushalte". 2020.
<https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/mobilitaet-privater-haushalte#-hoher-motorisierungsgrad> (Zugriff am 26. Januar 2021)

4)

Gruppe Planwerk GmbH, Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH. „Machbarkeitsuntersuchung ‚Verkehrswende Wrangelkiez‘ – Arbeitsstand 12/2020“. 2020.

5)

Asum GmbH, Gruppe Planwerk GmbH, Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH.
„Machbarkeitsuntersuchung ‚Verkehrswende Wrangelkiez‘ – Ergebnisse der Gewerbebefragung“. 2020