



Protokoll

Projekt:	Sanierungsgebiet Südliche Friedrichstadt 7. Sanierungsbeiratssitzung 2019
Besprechung:	22.08.2019, 18:00 – 21:00, Kiezstube, Mehringplatz 7
Tagesordnung:	Siehe Einladung
Verteiler:	Ständige Mitglieder des Sanierungsbeirats Herr Schmidt Herr Peckskamp Herr Sommer Homepage: www.sanierung-suedliche-friedrichstadt.de

Inhalt	Zuständig/ Termin
<ol style="list-style-type: none"> 1. Anmerkung zum Protokoll der letzten Sanierungsbeiratssitzung 2. Hinweise zum Tagesordnungspunkt „Sonstiges“ 3. Konstituierung des Sanierungsbeirats 2019-2022 4. Verkehrsuntersuchung Hallesches Tor 5. BV Neuenburger Straße 5-8 Sanierungszieländerung 6. BV Besselpark – Beteiligung Wunschbrunnen 7. Sonstiges 	
<p>1. Anmerkungen zum Protokoll</p> <ul style="list-style-type: none"> - Keine Anmerkungen 	
<p>2. Hinweise zum Tagesordnungspunkt „Sonstiges“</p> <ul style="list-style-type: none"> - Situation Wilhelmstraße 2-6 (Keller) - Standortentwicklung Gewerbe (Edeka) - ZLB-Dialogverfahren - Ergebnisse Aufbruch Mehringplatz - Vergabe Moderationsleistungen Sanierungsbeirat Südliche Friedrichstadt 	
<p>3. Konstituierung des Sanierungsbeirats 2019-2022</p> <p>Nach der Wahl der Gebietsvertretung im Juni/Juli 2019 wird der neue Sanierungsbeirat konstituiert und nimmt damit seine Arbeit auf.</p> <p>Der Sanierungsbeirat wird bis 2022 in dieser Zusammensetzung bestehen. Die neuen Stellvertreter der Gebietsvertreter haben in Sitzungen ein Stimmrecht, sofern ihnen vor der Sitzung das Stimmrecht von einem anderen Gebietsvertreter übertragen wurde. Es wird darum gebeten, dass der Gebietsvertreter rechtzeitig kommuniziert, durch wen er sich vertreten lässt (ca. eine Woche vor einer Sitzung). Alle Sitzungen des Sanierungsbeirats sind nach wie vor öffentlich.</p> <p>Seitens des Stadtplanungsamtes wird die Zusammensetzung und Arbeitsweise des Sanierungsbeirats erläutert und seine Mitglieder vorgestellt. Zudem wird auf die Aufgaben der Beauftragten und die aktuell im Sanierungsgebiet in Vorbereitung und Durchführung befindlichen Projekte eingegangen.</p> <p>Bei der Wahl zur Gebietsvertretung wurden 264 gültige Stimmen abgegeben, 33 Wahlscheine oder Stimmzettel waren ungültig. Die Wahlunterlagen werden nach der konstituierenden Sitzung aus Gründen des Datenschutzes vernichtet.</p>	

4. Verkehrsuntersuchung Hallesches Tor

Das Büro VCDB stellt die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Hallesches Tor vor. Hierbei liegt ein Schwerpunkt auf dem Maßnahmenkonzept sowie der Umgestaltung der Halleschen-Tor-Brücke.

Die Nettobaukosten für die vorgestellte Variante 4 würden sich auf 1,45 Mio. € belaufen.

Die Kosten des Umbaus werden von der Gebietsvertretung als zu hoch kritisiert, da die stadträumliche Verbesserung nicht im Verhältnis zu den Kosten steht. Zudem solle nicht noch eine weitere Baustelle im Gebiet entstehen.

Es wird eine stärkere Reduzierung des Verkehrs gewünscht, die im Okra-Plan vorgeschlagene Verkehrsberuhigung solle weiterverfolgt werden. Weiterhin wird gefordert, den SEV nicht auf der Brücke halten zu lassen, da diese Umsteigebeziehung zu mehr Konflikten mit Passanten führe, als die regulären Umstiege. Es wird erwidert, dass durch den verkürzten Umsteigeweg die Konflikte minimiert würden. Andere Gebietsvertreter heben die Vorteile der Variante 4 für den Radverkehr hervor und betonen die Dringlichkeit, dort etwas zeitnah umzusetzen.

Seitens des Stadtplanungsamts wird betont, dass die Vorzugsvariante 4 ein Kompromiss aus den verschiedenen lokalen und gesamtstädtischen Anforderungen und der Zielsetzung der Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV; Rad- und Fußverkehr) ist. Zudem wird durch den Neubau der ZLB zum Ende der nächsten Dekade wiederum eine städtebauliche Veränderung der Gesamtsituation erwartet, die gegebenenfalls langfristige Folgen für die Gestaltung der Brücke haben wird. Die aktuelle Zielsetzung ist daher auf einen Zeitraum von 10 Jahren ausgerichtet, um zeitnah eine Verbesserung der genannten Verkehrsarten herbeizuführen. Daher wird die Aktivierung und Nutzbarmachung der östlichen Brückenbereiche insbesondere für den Radverkehr verfolgt.

Seitens des Stadtplanungsamts wird ein Kompromissvorschlag skizziert, der die vorhandenen Busspuren belässt und dabei gleichzeitig die östlichen Brückenbereiche öffnet. VCDB wird für diese Variante 5 bis zur nächsten Sitzung der GV am 04.09.2019 eine Planskizze und Kostenberechnung entwickeln.

Die Gebietsvertretung wird sich am 04.09.2019 zu den Varianten 4 und 5 austauschen und dem Stadtplanungsamt eine Empfehlung zur baulichen Umsetzung geben. Das Projekt soll Ende September im Programm Städtebaulicher Denkmalschutz im Programmjahr 2020 beantragt werden.

Für die weiteren vorgestellten Maßnahmen Johanniterstraße und Linden-/Alte Jakobstraße wird eine zeitnahe Verbesserung gewünscht.

Die Radfahrstreifen entlang der Uferstreifen werden unabhängig von den Maßnahmen im Sanierungsgebiet kurz- und mittelfristig umgesetzt. Die vorhandenen Parkplätze werden hierfür entfallen.

Ein Eingriff in die grundsätzliche Gestaltung der Uferstraßen kann auf diesem Teilstück jedoch nicht erfolgen, da dies Auswirkungen auf das Gesamtnetz habe, die weit über das Sanierungsgebiet hinaus reichen. Es soll jedoch eine Verbesserung des Radverkehrs und eine Reduzierung der dortigen Unfälle erreicht werden.

Seitens der Gebietsvertretung wird eine Verbesserung im Bereich der Mehring-

VCDB

GV

<p>brücke bis zur Stresemannstraße gefordert. Dies sei ein Unfallschwerpunkt mit hohem Gefahrenpotenzial.</p> <p>Seitens der Gebietsvertretung wird in diesem Rahmen zudem der Wunsch geäußert mit Herrn Schmidt zu den Entwicklungen im Sanierungsgebiet zu sprechen und ihre Anliegen vorzutragen.</p>	
<p>5. BV Neuenburger Straße 5-8 Sanierungszieländerung</p> <p>Die Gebietsvertretung teilt mit, dass sie in der Sitzung am 07.08.2019 einstimmig beschloss habe, den Sanierungszieländerungen zum Vorhaben Neuenburger Straße 5-8 nicht zuzustimmen.</p> <p>Auch hierzu bittet Sie um Rücksprache mit Herrn Schmidt.</p> <p>Das Stadtplanungsamt nimmt die Entscheidung zur Kenntnis und teilt mit, dass dies in die BA-Vorlage eingearbeitet werden wird. Bis Ende Oktober ist über den Antrag auf sanierungsrechtliche Genehmigung zu entscheiden.</p>	
<p>6. BV Besselpark – Beteiligung Wunschbrunnen</p> <p>Im Besselpark wird ein Brunnen errichtet, in dessen Oberfläche Begriffe eingearbeitet werden sollen, welche die Wünsche der Bevölkerung wiedergeben. Die Begriffe sollen auch die kulturelle und ethnische Vielfalt der Nachbarschaft widerspiegeln. Daher können diese auch in unterschiedlichen Sprachen/Schriften eingearbeitet werden.</p> <p>Für die Ermittlung der Begriffe wird am Vormittag des 13.09.2019 ein Workshop mit Schülern der Kurt-Schumacher-Grundschule unter Leitung der Kinder- und Jugendbibliothek der Amerika-Gedenkbibliothek durchgeführt. Die Ergebnisse dieses Workshops werden nachmittags im südwestlichen Bereich des Parks präsentiert. In diesem Rahmen haben ab 14:00 Uhr alle Nachbarn, Passanten und Interessierte die Möglichkeit ihre Begriffe beizusteuern und sich über das Projekt zu informieren.</p> <p>Es wird auch die Möglichkeit geben die Begriffe per Mail und online einzureichen.</p>	
<p>7. Sonstiges</p> <p><u>Dialogverfahren ZLB</u></p> <p>Um eine städtebauliche Machbarkeitsstudie zum ZLB-Neubau vorzubereiten, wird es ab Mitte September ein Dialogverfahren geben. Hierfür wurde das Büro Luchterhandt beauftragt, welches am 23.09.2019 auf einer Auftaktveranstaltung durchführen wird. Alle Interessierten sind aufgerufen sich zu beteiligen. Die Gebietsvertretung ist der SenStadtWohn als Bürger- und Interessenvertretung des Sanierungsgebietes benannt. Im Rahmen des Dialogverfahrens sollen Szenarien entwickelt werden, die für das Bauvorhaben der Zentral- und Landesbibliothek am Standort Blücherplatz städtebauliche Lösungen aufzeigen. Die Ergebnisse sind Grundlage des folgenden architektonischen Wettbewerbs.</p> <p>Durch dieses Verfahren soll eine maximale Transparenz und Beteiligung der Öffentlichkeit erreicht werden.</p> <p><u>Aufbruch Mehringplatz</u></p> <p>Informationen zum Verfahren Aufbruch Mehringplatz können unter folgendem Link abgerufen werden. https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/service-und-organisationseinheiten/bezirkliche-planung-und-koordination/sozialraumorientierte-planungskoordination/aktuelles/aufbruch-mehringplatz-838774.php</p> <p><u>Situation Wilhelmstraße 2-6 (Keller)</u></p>	

Eine Mieterin berichtet, dass Ende August eine Entrümpelung des Kellers, der von Ratten befallen ist, erfolgen sollte. Aufgrund eines Wassereinbruchs wurde diese jedoch abgesagt, da vom Betreten des Kellers derzeit abgeraten wird. Es wird gefordert, dass eine Entrümpelung und Rattenbekämpfung in dem Keller zeitnah umgesetzt wird.

Die Asum erläutert, dass der entstandene Versicherungsschaden vor der Entrümpelung erst dokumentiert werden müsse. Zudem muss das Eigentum der Mieter erst offiziell aufgegeben werden, bevor es vom Vermieter entsorgt werden darf.

Es wird empfohlen sich an die Mietberatung der Asum zu wenden, um Informationen zu der Möglichkeit von Mietminderungen zu erhalten. Eine pauschale Vorlage zu Mietminderungen wird nicht verfasst, da der jeweilige Einzelfall zu betrachten ist und viele Mieter über keine Rechtsschutzversicherung verfügen.

Standortentwicklung Gewerbe (Edeka)

Die Wirtschaftsförderung hat mitgeteilt, dass Edeka weiterhin in Verhandlungen mit der Eigentümerin der Immobilie stehe. Derzeit besteht ein gültiger Pachtvertrag bis zum 31.03.2019.

Das Thema Gewerbe wird im Rahmen des Prozesses „Aufbruch Mehringplatz“ weiterverfolgt.

Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass sich Verhandlungen mit privaten Eigentümern schwierig gestalten können und kein rechtlicher Anspruch auf Vermietung der Gewerbeeinheiten bestehe. Daher könne ein Gewerbekonzept keine Ansiedlungen garantieren.

Vergabegespräch Moderation Sanierungsbeirat

Eine Vertreterin der Gebietsvertretung wird in der Jury zur Auswahl der Moderationsleistungen gegeben sein.

Sanierungsbeirat September

Die nächste Sitzung des Sanierungsbeirats wird am 18.09.2019 stattfinden.

Anhang:

- Präsentation VCDB

Stadtkontor GmbH

Editorische Notiz zur Schreibweise männlich/weiblich: Wir bitten um Verständnis, dass aus Gründen der Lesbarkeit auf eine durchgängige Nennung der männlichen und weiblichen Bezeichnung verzichtet wurde. Selbstverständlich beziehen sich alle Texte in gleicher Weise auf Männer und Frauen.

Verkehrsuntersuchung Hallesches Tor

Maßnahmenkonzept

Sanierungsbeirat

Berlin, 22.08.2019



Agenda

- 0 Einleitung (Aufgabenstellung, Organisation, Allgemeine Abhängigkeiten)
- 1 Übersicht Maßnahmenkonzept
- 2 Hallesche-Tor-Brücke
- 3 KP Mehringdamm / Blücherstraße
- 4 Fuß- und Radverkehr
- 5 Ausblick

0

Einleitung (Aufgabenstellung, Organisation, Allgemeine Abhängigkeiten)

Sanierungsgebiet

Sanierungsgebiet Südliche Friedrichstadt

Rahmenplan

Gebäude- und Flächennutzungskonzept

M 1 : 2.500 (DIN A1)

Stand: 25.07.2017

Legende

Gebäudenutzung

- Wohnen
- Gewerbe
- Mischnutzung
- Kerngebietsnutzung
- Gemeinbedarf

Freiflächen

- öffentliche Freiflächen, Friedhöfe
- Spielplatz
- private Freiflächen
- Stellplätze auf privaten Freiflächen
- gemeinbedarfsbezogene Freiflächen

Verkehrsflächen

- Straßenverkehrsflächen
- Straßenverkehrsflächen mit hohem Grünanteil
- verkehrsberuhigter Bereich / Stadtplatz

Besondere Zweckbestimmungen

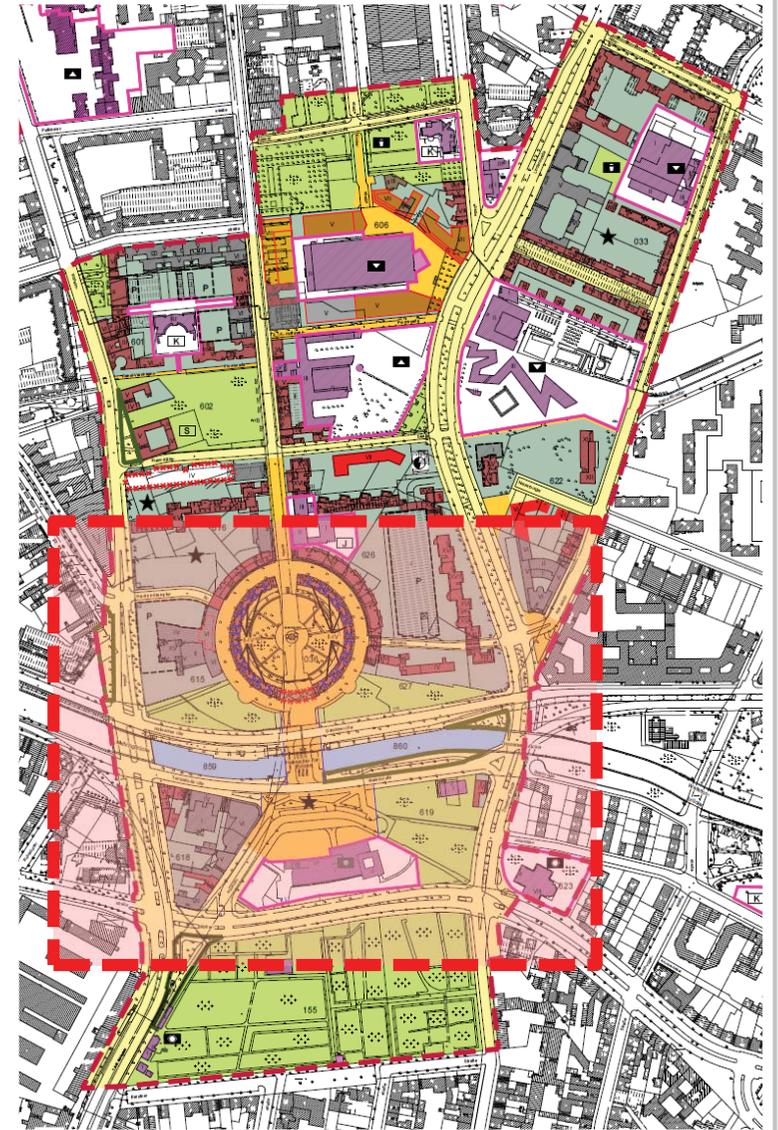
- | | |
|--|--|
| K Kindertagesstätte | J Jugendeinrichtung |
| ■ Schule | ◼ Kultureinrichtung |
| ◼ Bildungseinrichtung | ⦿ kirchliche Einrichtung |
| S Sportfläche / -einrichtung | ⦿ Versorgungseinrichtung |

Sonstige Darstellungen

- Sanierungsgebietsgrenze
- 036 Blocknummern
- VI Vollgeschosse
- xxx Abriss (Sanierungsziel, § 147 BauGB)
- ★ Konkretisierung der Sanierungsziele
- Wasserflächen

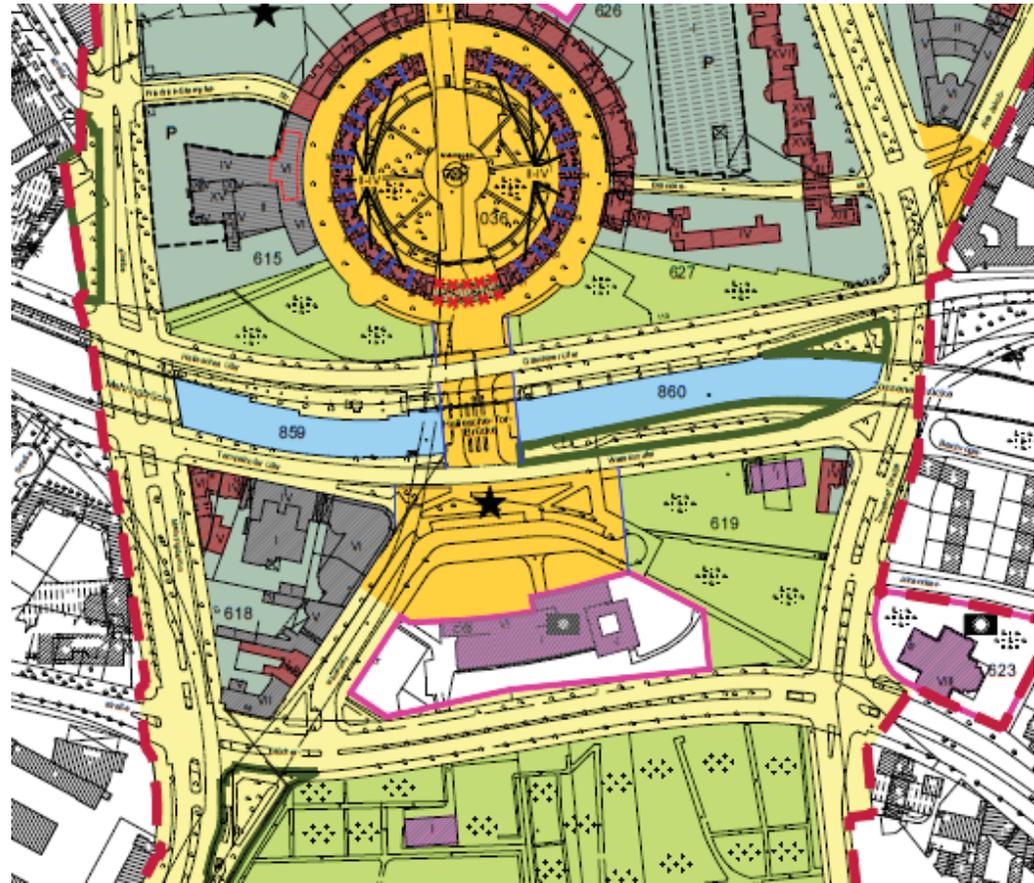
Planunterlage

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin
Abteilung Stadtentwicklung, Personal und Gleichstellung
Fachbereich Vermessung
ALK-Datensatz vom 25.01.2012



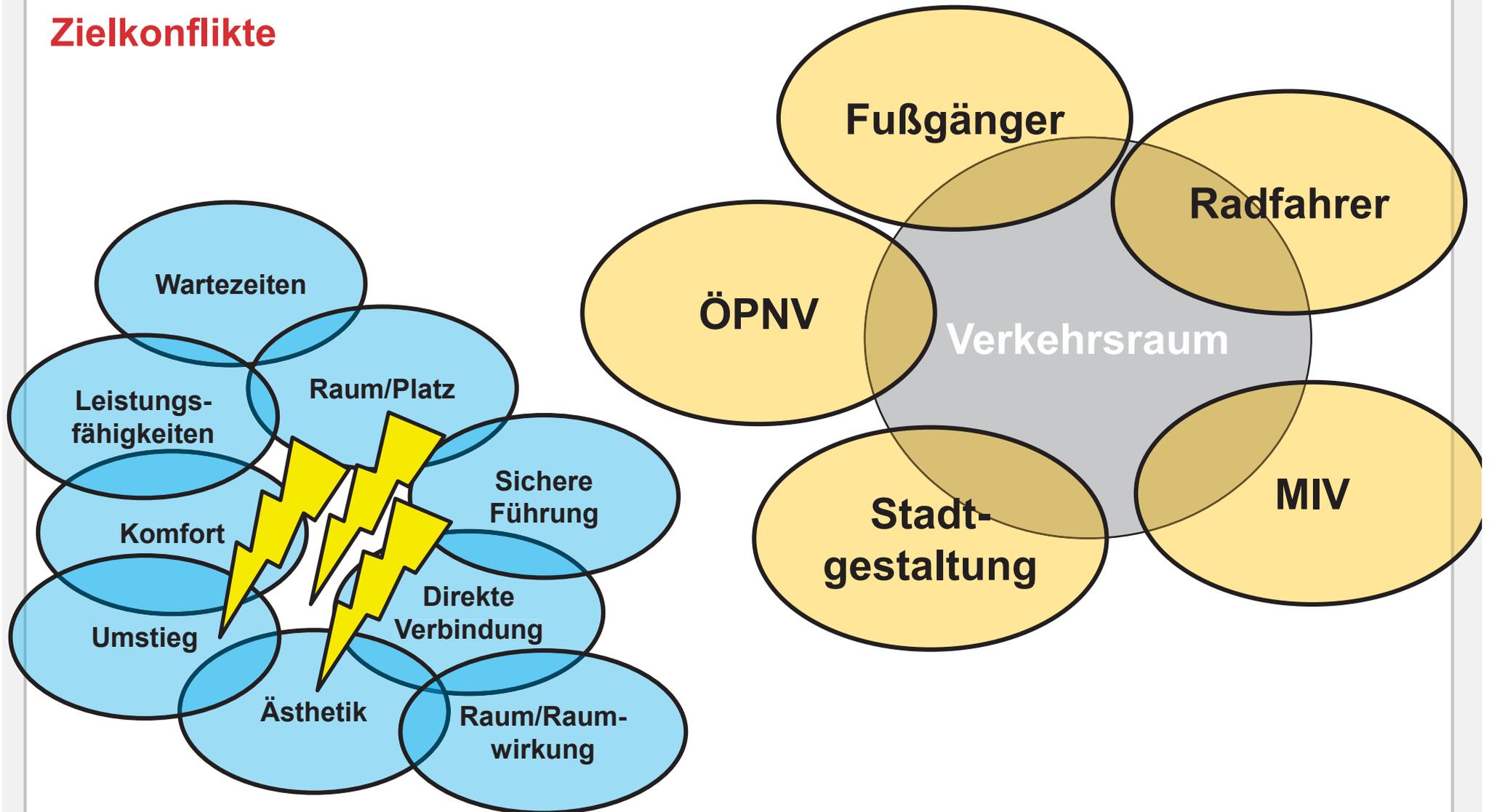
Aufgabenstellung

- Verkehrliche Begleitung der Sanierungsziele
- Umgestaltung Hallesche-Tor-Brücke
- Allgemeine Verbesserung Fuß- und Radwegenetz, auch im Sinne der Barrierefreiheit
- Stärkung Umweltverbund
- Rückbau Blücherstraße?
- Prüfung Straßenbahn
- Zusätzlich: Umgestaltung Knotenpunkt Mehringdamm / Blücherstraße



Planunterlage
 Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin
 Abteilung Stadtentwicklung, Personal und Gleichstellung
 Fachbereich Vermessung
 ALK-Datensatz vom 25.01.2012

Zielkonflikte



Projektorganisation

- Bearbeitung der Aufgabenstellung innerhalb einer Fachgruppe, bestehend aus Vertretern des **Bezirksamtes**, der **Senatsverwaltung (SenSW, SenUVK)**, der **Verkehrslenkung** Berlin, der **BVG**, dem **Büro Stadtkontor** und VCDB
- Parallel dazu: Information des Sanierungsbeirates, Diskussion
- Termine im Sanierungsbeirat
 - 23.05.2018 Vorstellung der Aufgabenstellung im Sanierungsbeirat
 - 12.12.2018, Analyse, erste Vorschläge allgemein, erste Vorschläge HTB
 - 27.03.2019, Hallesche-Tor-Brücke, Straßenbahn
 - 22.05.2019, KP Mehringdamm / Blücherstraße, Prognose, Konzept
 - 22.08.2019, Konzept

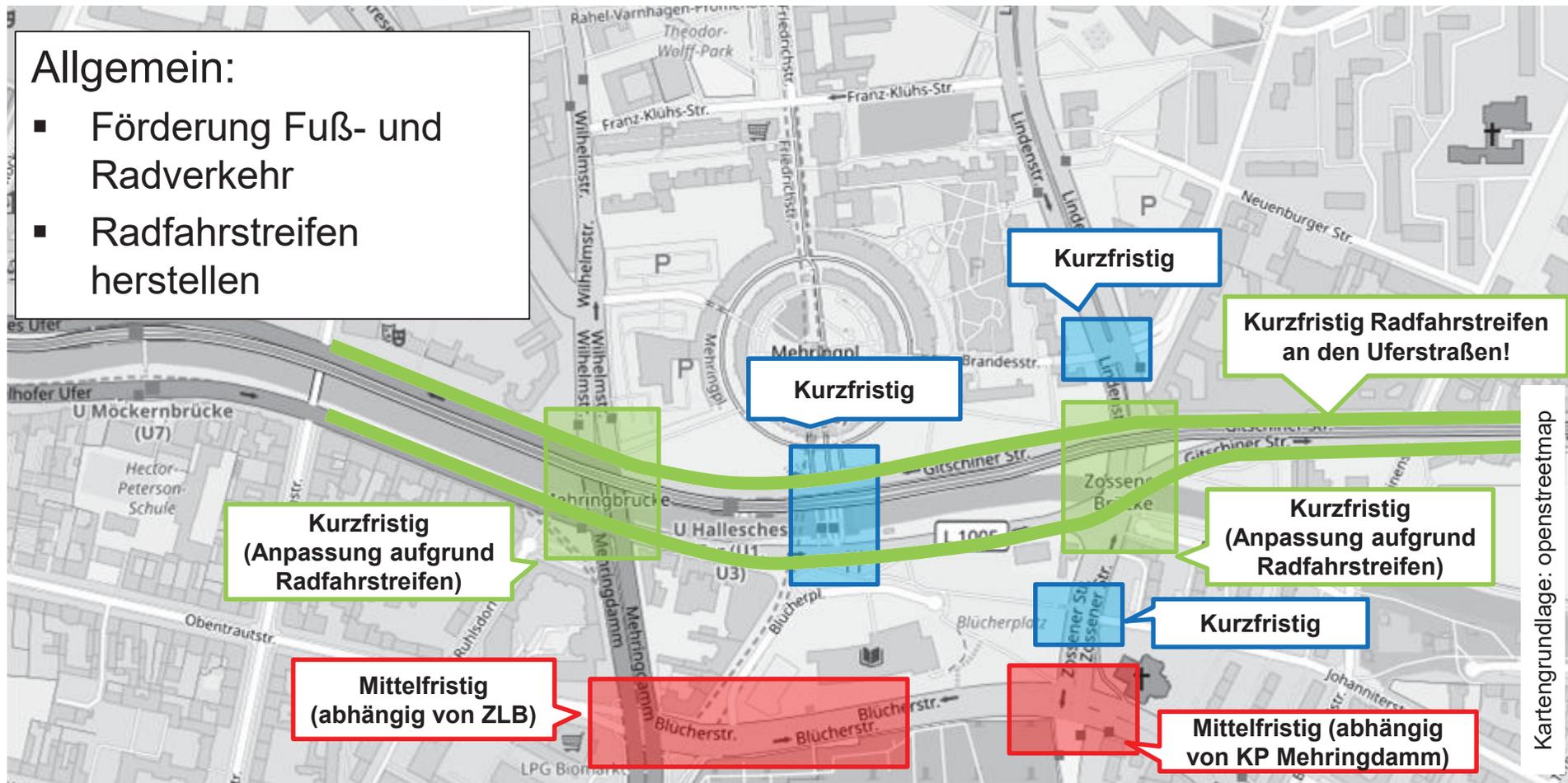
1 Übersicht Maßnahmenkonzept

Übersicht

Langfristig: Erschließung des Gebietes durch Straßenbahn

Allgemein:

- Förderung Fuß- und Radverkehr
- Radfahrstreifen herstellen



Kartengrundlage: openstreetmap

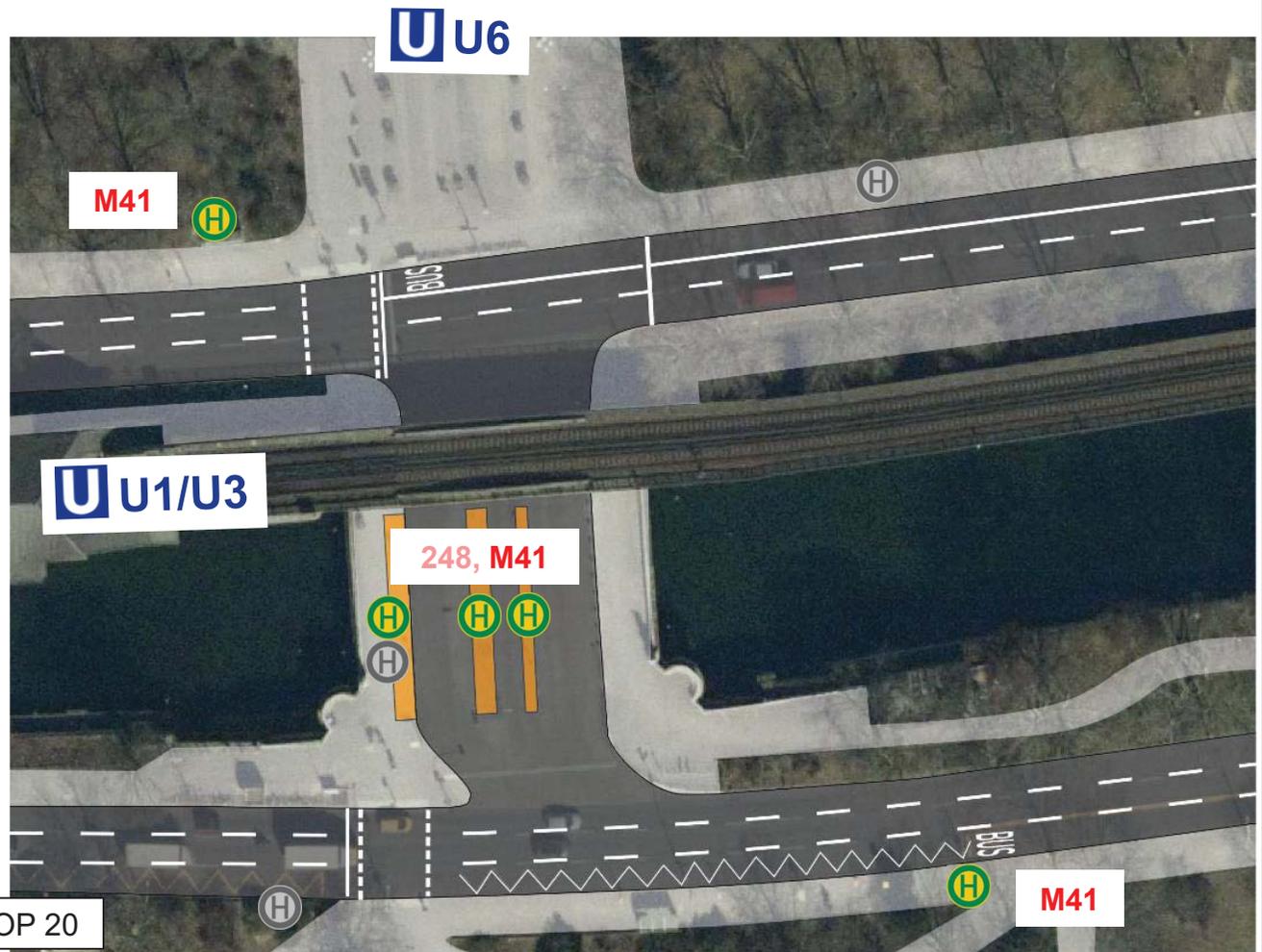
2 Hallesche-Tor-Brücke

Bestand

- Umstiegshaltestelle U1/U3 mit M41 / 248
- Verkürzte Fahrten M41 mit Halt auf der Brücke
- Brücke als „Wendeelement“
- Auch für SEV (Schienenersatzverkehr) strategisch wichtig

 Reguläre Bushaltestelle

 Bushaltestelle SEV



Prinzipskizze; Quelle Luftbild: Fis-Broker, DOP 20

Vergleich der Varianten (Konzeptskizzen)



Prinzipskizzen; Quelle Luftbild: Fis-Broker, DOP 20

Vorzugsvariante: Variante 4

Variante 1: Bestand

- Führung Radfahrstreifen auf den Uferstraßen (gilt für alle Varianten)
- Freigabe für Radfahrer über die Brücke



Reguläre Bushaltestelle

Bushaltestelle SEV

Prinzipskizze; Quelle Luftbild: Fis-Broker, DOP 20

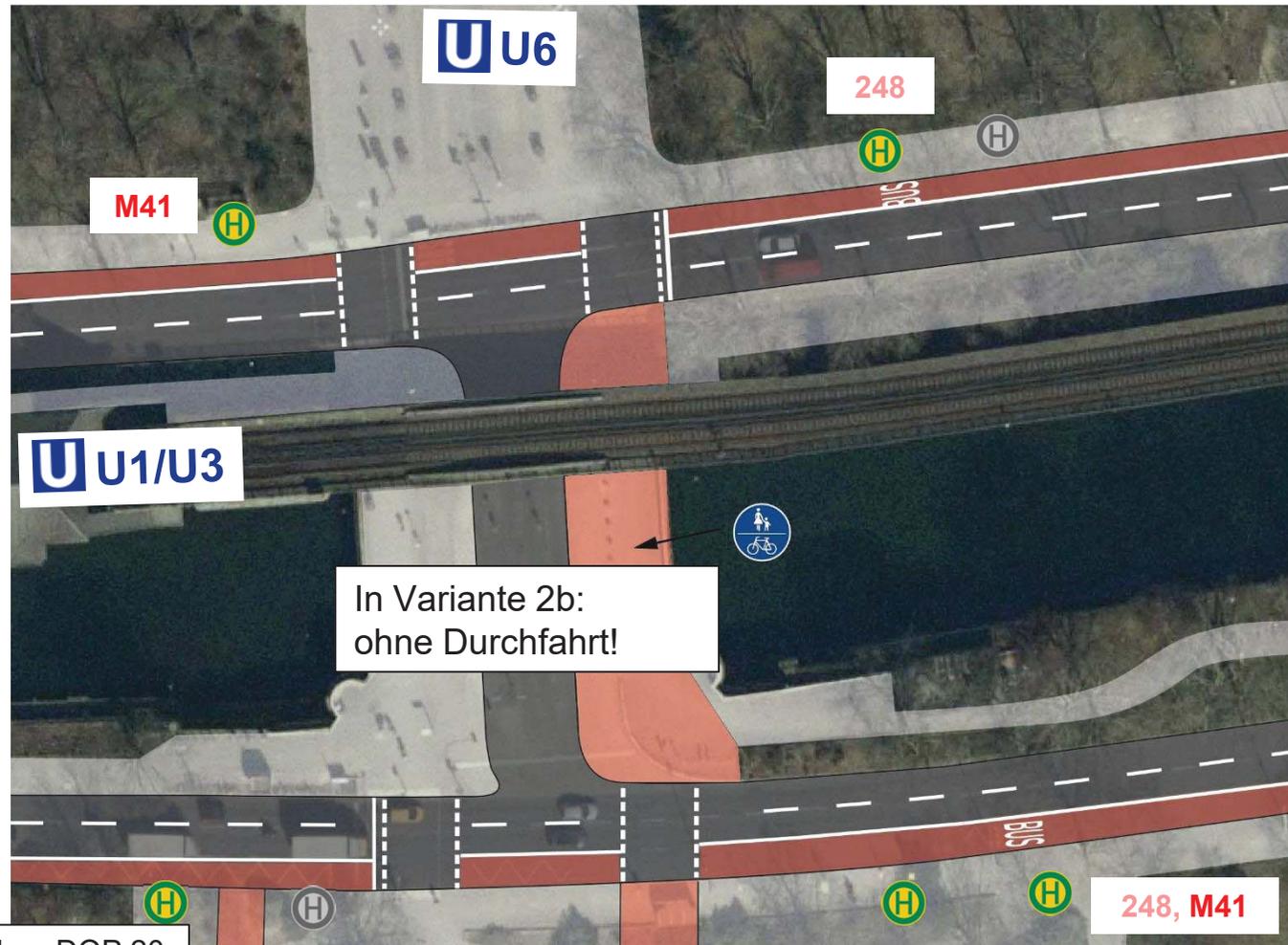
Variante 2a: nur Durchfahrt für den Bus (Variante 2b: komplett busfrei)

- Busse in Randlage (Warteflächen, längere Umsteigewege)
- Trennung Fußgänger und Radfahrer
- Deutlicher Raumgewinn durch Nutzung der Ostfläche

 Reguläre Bushaltestelle

 Bushaltestelle SEV

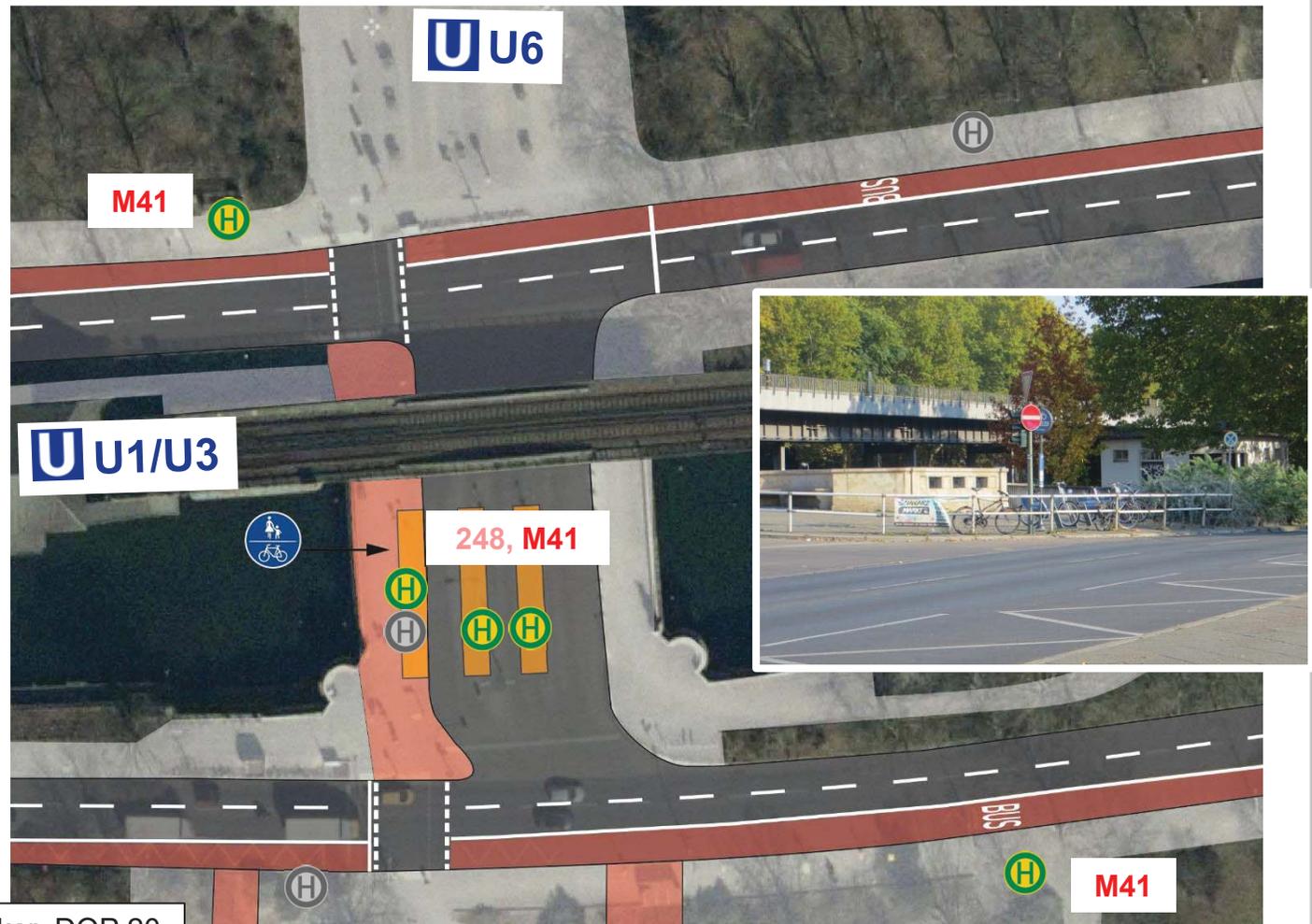
Prinzipskizze; Quelle Luftbild: Fis-Broker, DOP 20



248, M41

Variante 3a: Entfall einer Busspur

- Eine Spur für einen Bus weniger, aber kein Raumgewinn, da Verbreiterung der Warteflächen
- Etwas Raumgewinn für Fußgänger (und Radfahrer)



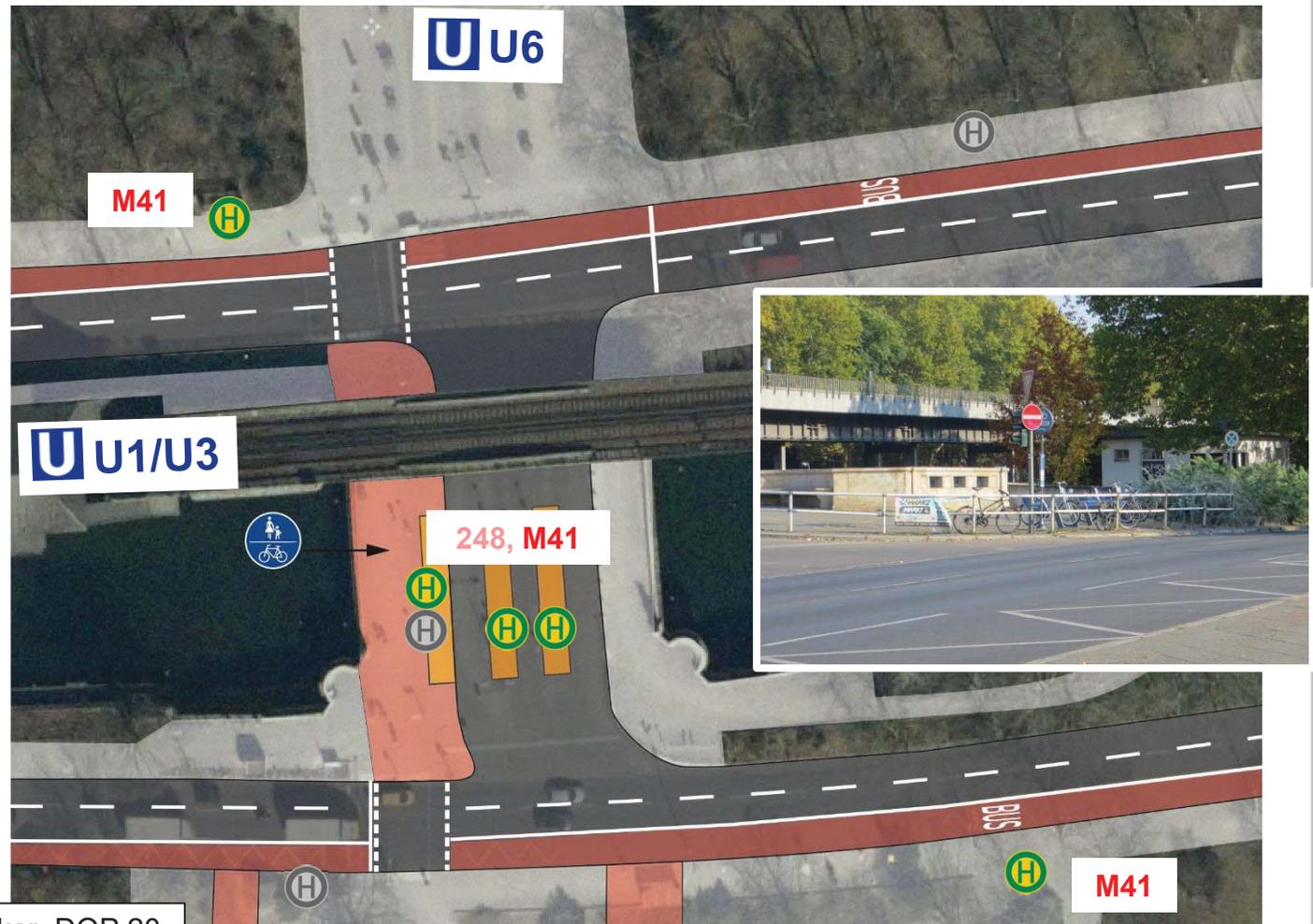
Reguläre Bushaltestelle

Bushaltestelle SEV

Prinzipskizze; Quelle Luftbild: Fis-Broker, DOP 20

Variante 3b: Entfall zweier Busspuren

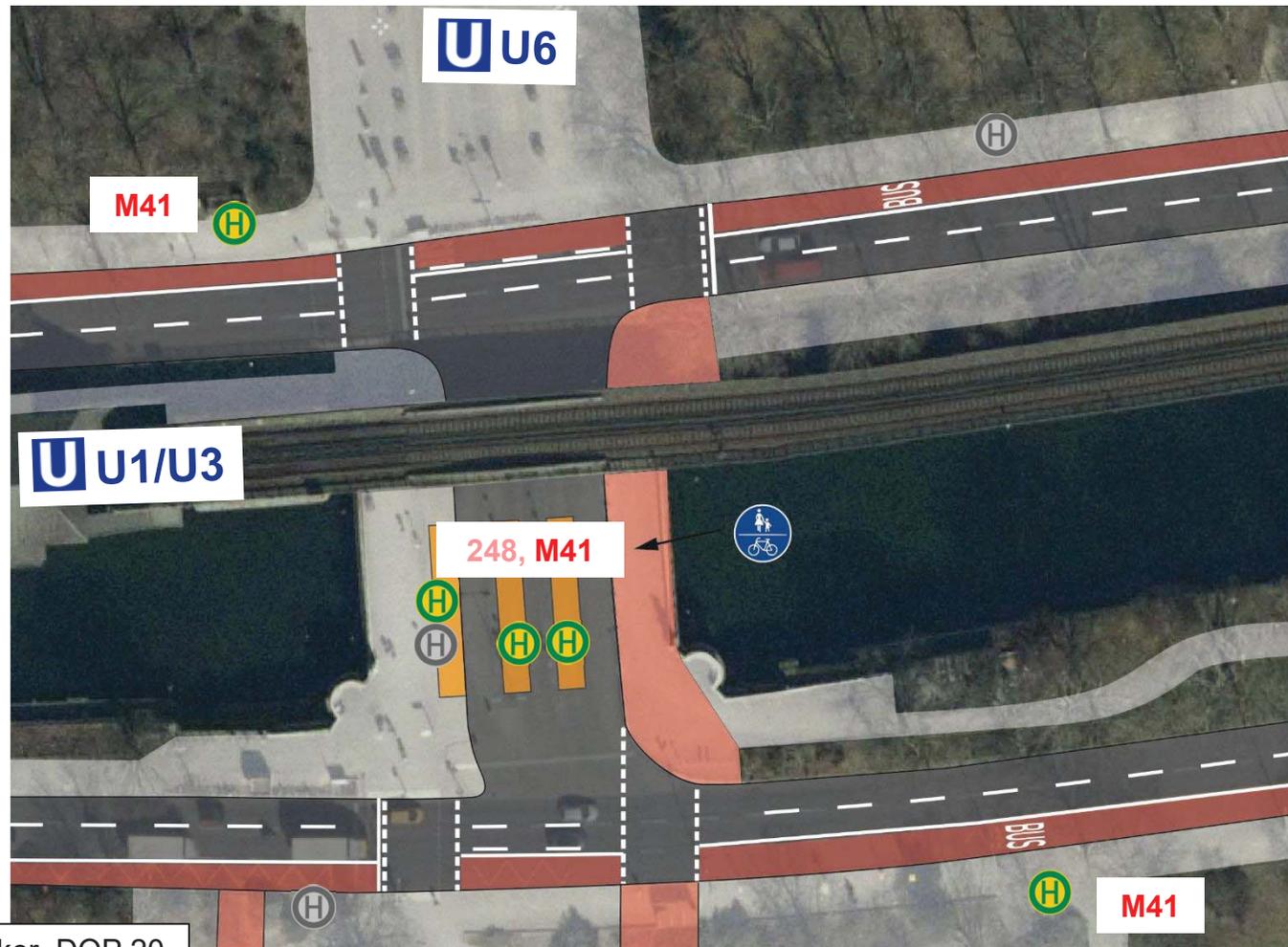
- Zwei Spuren für Busse weniger
- Etwas Raumgewinn für Fußgänger (und Radfahrer)



Prinzipskizze; Quelle Luftbild: Fis-Broker, DOP 20

Variante 4: Entfall zweier Busspuren, Nutzung der Ostseite für Radfahrer

- Zwei Spuren für Busse weniger
- Trennung Fußgänger und Radfahrer
- Deutlicher Raumgewinn durch Nutzung der Ostfläche



 Reguläre Bushaltestelle

 Bushaltestelle SEV

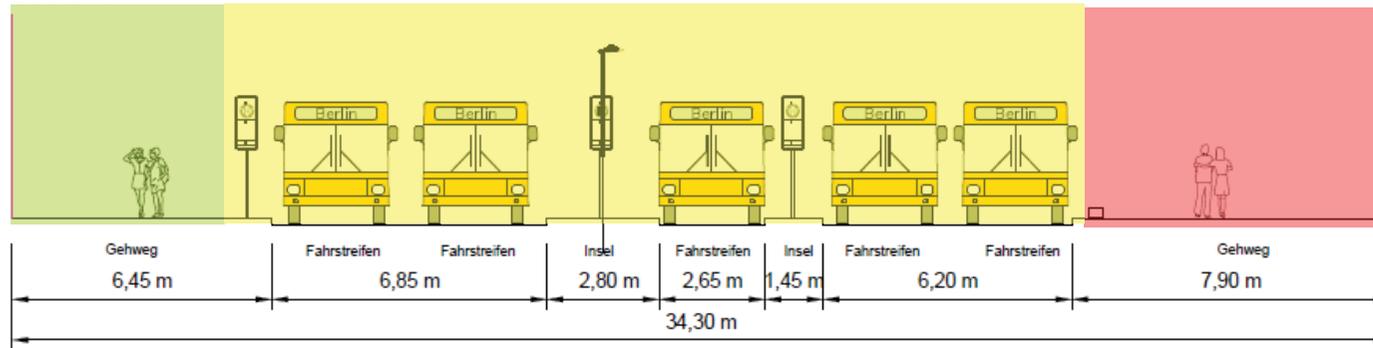
Prinzipskizze; Quelle Luftbild: Fis-Broker, DOP 20

Variante 4: Entfall zweier Bussteige, Nutzung der Ostseite für Radfahrer

West

Ost

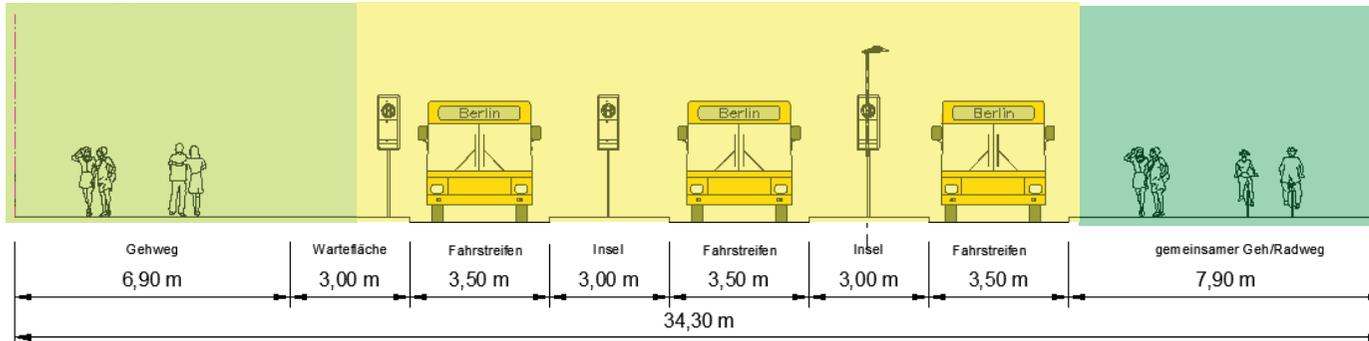
Bestand



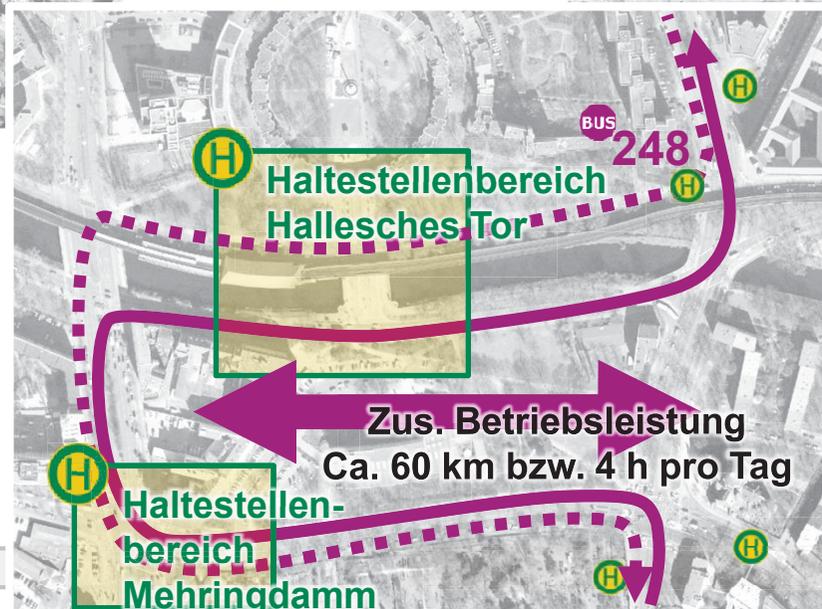
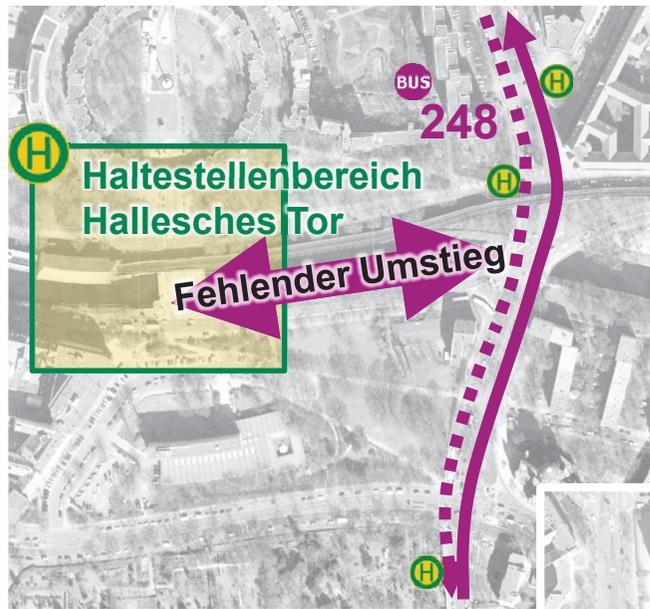
West

Ost

Variante 4

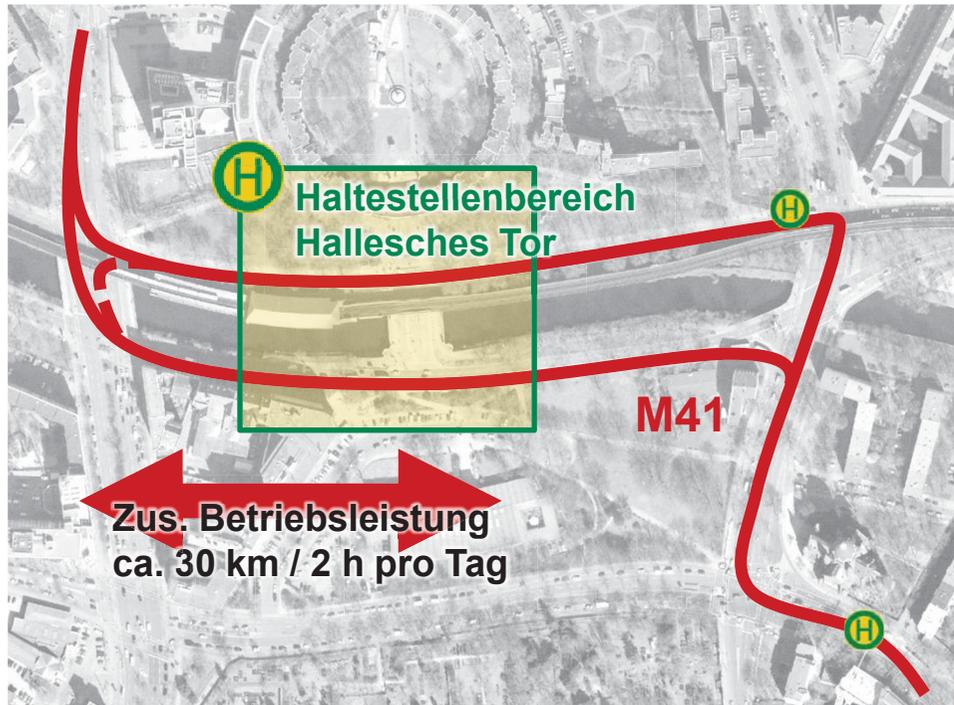


Verlagerungen von Buslinien , Optionen Linie 248

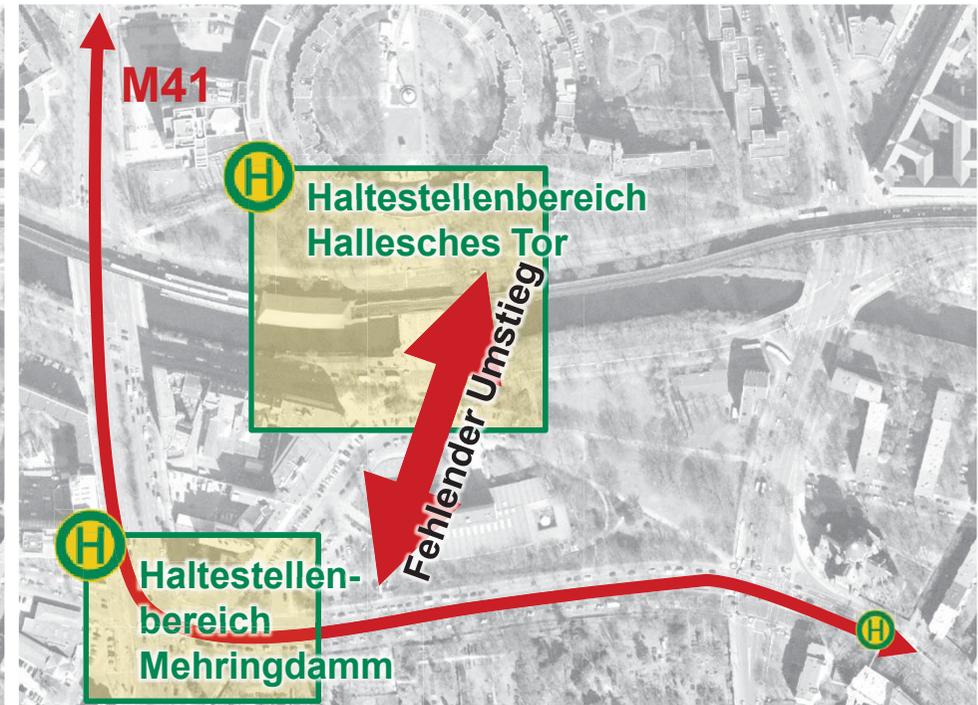


Quelle Luftbild: Geoportal Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2018

Verlagerungen von Buslinien , Optionen Linie M41



Gilt für verkürzte Fahrten
von / ab Tor-Brücke



Wartefläche / Route für
verkürzte Fahrten?

Quelle Luftbild: Geoportal Berlin / Digitale
farbige Orthophotos 2018

Hallesche-Tor-Brücke – Bewertung

Kriterium	Unterkriterium
Fußgänger und Radfahrer (ohne ÖPNV-Nutzer!)	Nutzbare Breite auf der Brücke
	Konflikte Fußgänger – Radfahrer
ÖPNV (bewertet wird nur der Busverkehr, da sich im Betrieb der U-Bahnen nichts ändert)	Flexibilität in der Bedienung
	Anfahrbarkeit/Befahrbarkeit der Haltestellen; Behinderungen der Busse untereinander
	Betriebsleistung
	Umsteigeweg und -zeit (bewertet wird nur der Umstieg von der U1/U3 auf den Bus)
	Konflikte Fahrgäste / Querende
	Schienenersatzverkehr
weitere Auswirkungen	Leistungsfähigkeit an der Tor-Brücke
	Bedingungen Längsverkehr auf den Uferstraßen
	Leistungsfähigkeit an benachbarten Knotenpunkten
Städtebau	Städtebauliche Öffnung des historischen Südeingangs der Friedrichstadt
	Aufenthaltsqualität
	Verknüpfung mit den Uferbereichen des Landwehrkanals

Hallesche-Tor-Brücke – Bewertung

Bereich	Kriterium	Kurzbeschreibung / Untersuchungsgegenstand	Bewertung														
			-2	-1	0	1	2										
Fußgänger und Radfahrer (ohne ÖPNV-Nutzer)	Nutzbare Breite auf den Furten zum Queren der Uferstraße und nutzbare Breite auf der Brücke	bewertet wird die Gesamtbreite der Furten) in Kombination mit ihrer räumlichen Lage sowie die nutzbare Breite für Fußgänger und Radfahrer auf der Tor-Brücke	deutlich geringere Furt als im Bestand	geringere Furt als im Bestand	wie Bestand (keine Furt mit Bestandsbreite und Brücke nur in Randbereichen nutzbar)	Randbereiche der Brücke nutzbar; mehrere Furten oder eine deutlich vergrößerte Furt	volle Brückenbreite nutzbar; Furtbreite wie Brückenbreite										
	Konflikte Fußgänger – Radfahrer	abhängig von der Art der Führung (räumlich getrennte oder gemeinsame Wege) und der zur Verfügung stehenden Breite (Minimum aus Breite auf der Brücke und Breite zum Queren der Uferstraßen)	Breite deutlich geringer als im Bestand	Breite geringer als im Bestand	wie Bestand (Bestandsbreite mit gemeinsamer Führung auf einer Furt)	gemeinsame Führung bei deutlich erhöhter Breite	gemeinsame Führung bei voller Brückenbreite oder räumlich getrennte Führung										
	Konflikte Fußgänger – Radfahrer – Umsteiger	dieses Kriterium wird im Bereich ÖPNV beim Kriterium "Konflikte Fahrgäste / Querende" untersucht															
ÖPNV (bewertet wird nur der Busbetrieb, da sich im Betrieb der U-Bahnen nichts ändert)	Flexibilität in der Bedienung	eine hohe Anzahl an Bushaltestellen/Wartepunkten für Pausen erhöht die Flexibilität des Busbetriebes	Anzahl verringert sich stark	Anzahl verringert													
	Anfahrbarkeit/Befahrbarkeit der Haltestellen; Behinderungen der Busse untereinander	Liegen die Haltestellen parallel, sind sie besser bedienbar, als wenn sie hintereinander liegen. Behinderungen der Busse untereinander im Haltestellenbereich werden damit vermieden.	Anfahrbarkeit deutlich geringer als im Bestand	Anfahrbarkeit gering													
	Betriebsleistung	zurückliegende Wegstrecke bzw. Fahrzeit	verlängert sich für mehr als eine Linie	verlängert sich für													
	Umsteigeweg und -zeit (bewertet wird nur der Umstieg von der U1/U3 auf den Bus)	Wegstrecke und Zeit zwischen den Haltestellen (Zeitbedarf abhängig von der Wegstrecke und von möglichen Wartezeiten an Furt)	verlängert sich stark	verlängert sich													
	Konflikte Fahrgäste / Querende (Querende sind Fußgänger und Radfahrer, die keinen Bezug zur Haltestelle der U1/U3 haben)	Wenn Umsteiger sich quer zur Bewegungsrichtung der die Tor-Brücke-Querenden bewegen (mit und/oder ohne für Wartende an den Haltestellen nur wenig Platz zum Aufsteigen vorhanden ist (oder dieser Platz in Bewegungsrichtung der Querenden liegt), wird dies negativ bewertet	deutlich mehr Konflikte als im Bestand	mehr Konflikte als													
	Schiennersatzverkehr	Der SEV ist kein Regelbetrieb, jedoch befinden sich an dieser Stelle sehr günstige Voraussetzungen, einen SEV beginnen oder enden zu lassen. Bewertet wird ein Mischkriterium aus Flexibilität (SEV benötigt zwei Haltestellen mehr als Regelbetrieb), Betriebsleistung (im Bestand Wendefahrten möglich) und dem Umsteigevorgang (Weg/Zeit).	In Summe ergibt sich bei den genannten Punkten ein deutliche Verschlechterung	In Summe ergibt sich bei den genannten Punkten ein leichte Verschlechterung													
	weitere Auswirkungen (nicht genau einem Verkehrsträger zuzuordnen)	Leistungsfähigkeit an der Tor-Brücke	Im Bestand können Fußgänger/Radfahrer und Busse gleichzeitig die Uferstraßen queren, um die Tor-Brücke zu erreichen/verlassen. Ist dies nicht mehr möglich (Furt auch im Osten der Brücke), so muss eine Umverteilung der Fahrgästen erfolgen. Dies kann theoretisch zu Lasten jedes Verkehrsträgers gehen (Querende, Bus, Kfz auf den Uferstraßen). Welcher Verkehrsträger letztendlich betroffen ist, ist für die Bewertung unerheblich.	Leistungsfähigkeit sinkt tendenziell stark ab	Leistungsfähigkeit tendenziell ab												
		Bedingungen im Längsverkehr auf den Uferstraßen	Bewertet werden die Bedingungen für den Verkehr, welcher die Tor-Brücke in Längsrichtung passiert. Durch haltende Busse auf dem rechten Fahrbahnen kann es hier zu Einschränkungen in der Befahrbarkeit kommen. Dies gilt vor allem dann, wenn dieser Fahrbahnen zukünftig als Radfahrbahnen genutzt werden soll.	starke Verschlechterung für den Längsverkehr	leichte Verschlechterung des Längsverkehr												
		Leistungsfähigkeit an benachbarten Knotenpunkten	Wenn die Busse der Linie 248 (und verkürzte Linienführung M41) nicht über die Torbrücke fahren, müssen sie eine Umfahrung über die Knotenpunkte des Mehrzweckkanals mit den Uferstraßen nehmen. Dort müssen sie links abbiegen, werden vermutlich bevorrechtigt behandelt und greifen somit in das Signalprogramm ein. Es sind längere Wartezeiten für die übrigen Verkehrsteilnehmer auf Richtungen zu erwarten, über die der Bus nicht fährt.	Leistungsfähigkeit sinkt tendenziell stark ab	Leistungsfähigkeit tendenziell ab												
		Mittelwert ÖPNV		0,00	-0,83	-1,17	0,00	0,00	0,17								
Städtebau	weitere Auswirkungen	Leistungsfähigkeit an der Tor-Brücke	Busse und Querende zeitgleich	0	keine Änderung	0	keine Änderung	0	keine Änderung	0	keine Änderung	0	keine Änderung	0	tendenziell geringer	-1	
	Bedingungen im Längsverkehr auf den Uferstraßen	M41 hält in der regulären Linienfahrt am Fahrbahnrand (besonders negativ für den Radverkehr)	0	alle Buslinien halten am rechten Fahrbahnrand (besonders negativ für den Radverkehr)	-2	alle Buslinien halten am rechten Fahrbahnrand (besonders negativ für den Radverkehr)	-2	keine Änderung	-2	keine Änderung	0	keine Änderung	0	keine Änderung	0	keine Änderung	0
	Leistungsfähigkeit an benachbarten Knotenpunkten	Linienweg 248 und verkürzter M41 nicht über Mehrzweckkanal	0	keine Änderung	0	tendenziell geringer	-1	keine Änderung	0	keine Änderung	0	keine Änderung	0	keine Änderung	0	keine Änderung	0
	Mittelwert weitere Auswirkungen		0,000	-0,887	-1,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	-0,333
	Städtebau	Städtebauliche Öffnung des historischen Südeingangs der Friedrichstadt	Öffnung nicht gegeben, da der Bus während der Fahrgastwechsel in Erscheinung tritt	0	leichte Verbesserung, da der Bus nur noch in der Durchfahrt in Erscheinung tritt	1	starke Verbesserung, da der Bus die Brücke nicht mehr befährt	2	keine Änderung (Bus befährt Tor-Brücke und hält auf ihr)	0	leichte Verbesserung durch Verengung der Busspuren	1	leichte Verbesserung durch Verengung der Busspuren	1	leichte Verbesserung durch breitere Wege und zweite Querung	1	leichte Verbesserung durch zweite Querung über Uferstraßen
Aufenthaltsqualität	Stadtraum sehr stark durch verkehrsfunktionale Dominanz geprägt (ÖPNV)	0	leichte Verbesserung, da Infrastrukturen der Haltestellen entfallen	1	starke Verbesserung, da Infrastrukturen der Haltestellen und der Durchfahrt entfallen	2	keine Änderung	0	leichte Verbesserung durch breitere Wege	1	leichte Verbesserung durch breitere Wege	1	leichte Verbesserung durch zweite Querung über Uferstraßen	1	leichte Verbesserung durch zweite Querung über Uferstraßen	1	
Verknüpfung mit Uferbereichen des Landwehrkanals (quer und längs)	Verknüpfungen kaum gegeben (weder quer noch längs)	0	leichte Verbesserung, aber durch Busdurchfahrt weiterhin eingeschränkt	1	starke Verbesserung quer und längs	2	keine Änderung	0	keine Änderung	0	keine Änderung	0	leichte Verbesserung durch zweite Querung über Uferstraßen	1	leichte Verbesserung durch zweite Querung über Uferstraßen	1	
Mittelwert Städtebau		0,000	1,000	2,000	0,000	0,887	1,000	1,167	0,000	0,887	1,000	1,167	1,000	1,167	1,000	1,000	
ungewichtete Summe aller Bereiche			0,000	0,500	1,333	0,000	1,167	2,333									

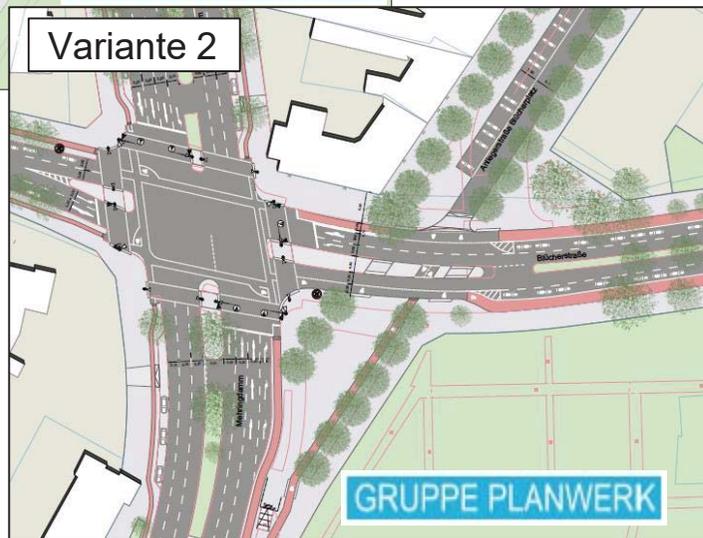
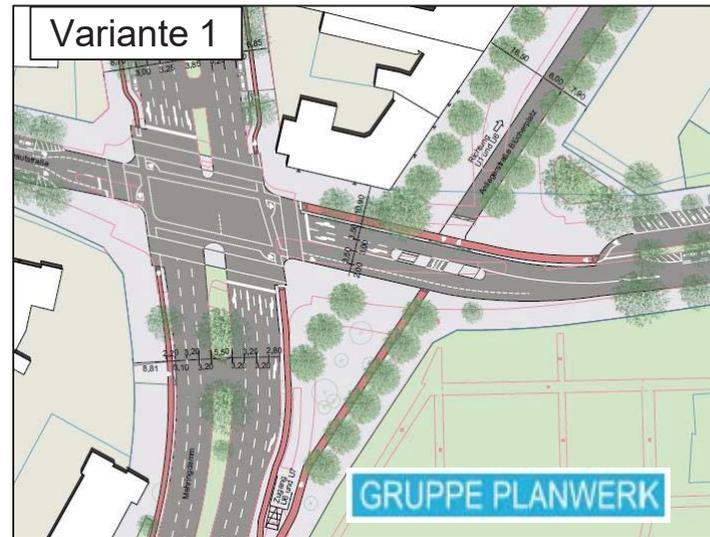
Hallesche-Tor-Brücke – Bewertung (Ergebnis)

Variante / Kriterium	Variante 1	Variante 2a	Variante 2b	Variante 3a	Variante 3b	Variante 4
FG/Rad	0	1,00	1,50	0	0,50	1,50
ÖPNV	0	-0,83	-1,17	0	0	0,17
Weitere	0	-0,67	-1,00	0	0	-0,33
Städtebau	0	1,00	2,00	0	0,67	1,00
Summe	0	0,50	1,33	0	1,17	2,33

Durchschnittswerte der Einzelkriterien
Es wurde keine Wichtung durchgeführt.

3 KP Mehringdamm / Blücherstraße

Variantenbetrachtung



Verkehrliche Bewertung der Varianten

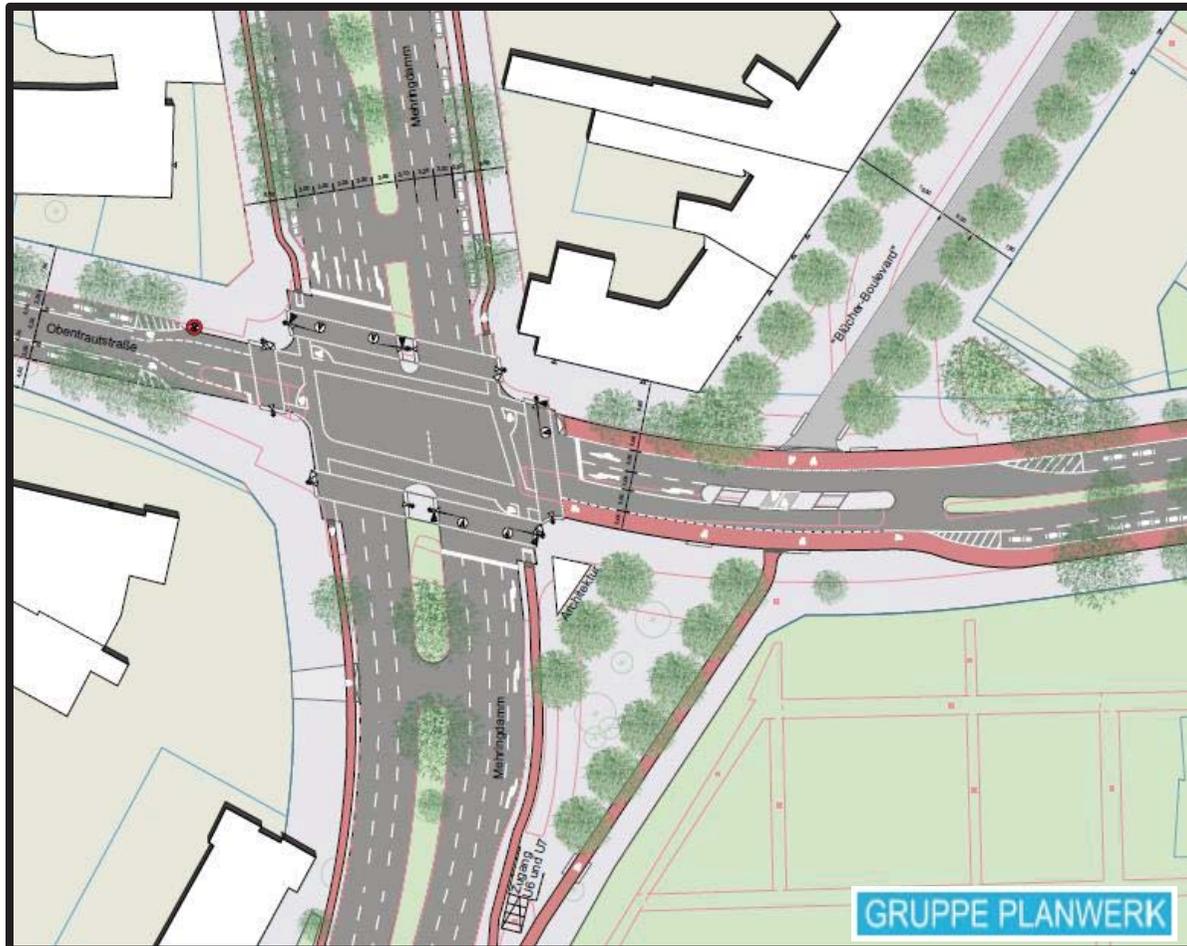
- Der Variantenvergleich erfolgt nach der gleichen Methodik wie die Bewertung der Halleschen-Tor-Brücke.
- Die Bewertungsskala ist fünfstufig, die Bewertung erfolgt jeweils im Vergleich zum Bestand, der neutral bewertet wird.

-2 = starke Verschlechterung	-1 = leichte Verschlechterung	0 = neutral	1 = leichte Verbesserung	2 = starke Verbesserung
------------------------------	-------------------------------	-------------	--------------------------	-------------------------

Variante / Kriterium	Bestand	Variante 1	Variante 2	Variante 3
FG/Rad	0	1,0	1,0	2,0
ÖPNV	0	-0,5	-0,5	-1,5
MIV	0	-0,1	0,1	-0,6

Durchschnittswerte der Einzelkriterien
Es wurde keine Wichtung durchgeführt.

Mögliche Zielvariante (Kombinationen Varianten 1 und 2)



Vorteil aus Variante 1

- Boulevard in der Anliegerstraße Blücherstraße

Vorteil aus Variante 2

- Geschützter Radfahrstreifen

Vorteil aus Variante 3

- Verfügungsfläche Ausstattung Dreiecksplatz

Vorteil aus Varianten 1 und 3

- Boulevard in der Anliegerstraße Blücherstraße

Abstimmungsbedarfe

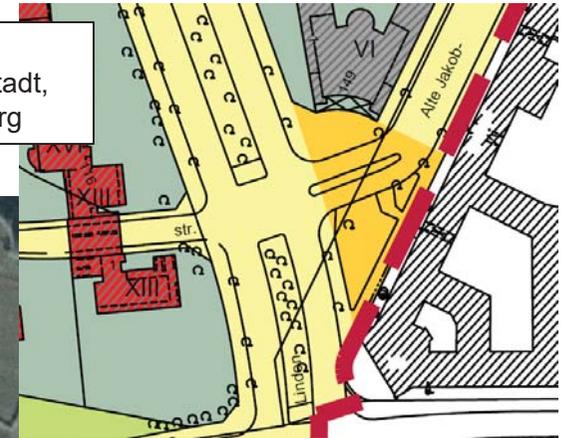
- Gestaltung Obentrautstraße
- Linksabbiegestreifen Blücherstraße
- Querung Blücherstraße

4 Fuß- und Radverkehr

Alte Jakobstraße

Gehwegvorziehung
Option Fußgänger-
LSA (FLSA)

Kartengrundlage: Rahmenplan
Sanierungsgebiet südliche Friedrichstadt,
Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg



ca. 60 m bis
zur LSA

Kartengrundlage: DOP20, FIS_Broker Berlin

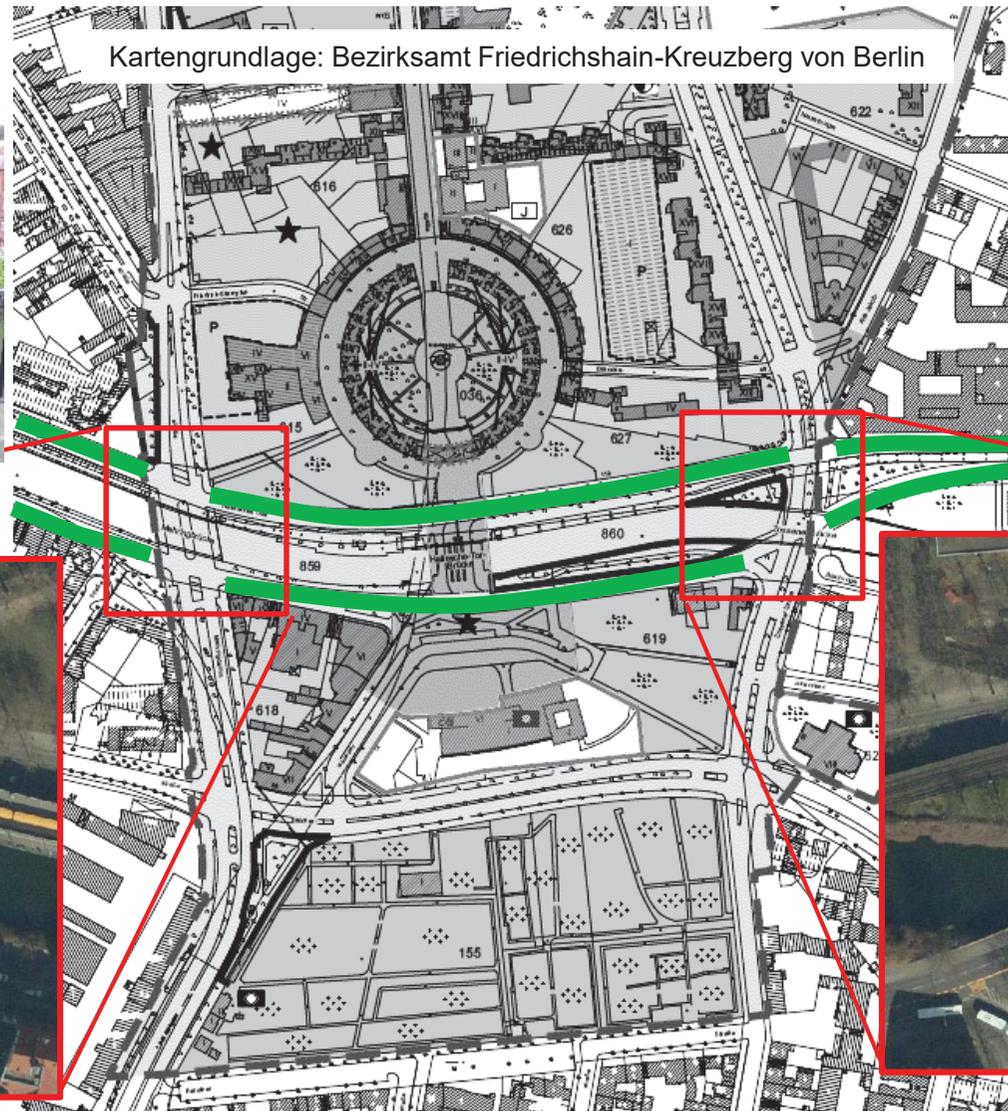


Johanniterstraße

Rampe zur
Parkanlage
Borde absenken
Option FLSA prüfen



Uferstraßen



Kartengrundlage: Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin

↔ Fußgängerfurt prüfen

- Aufstellbereiche für linksabbiegende Radfahrer schaffen!
- Anpassung Fahrstreifenaufteilung (Trennung Rechtsabbieger?)

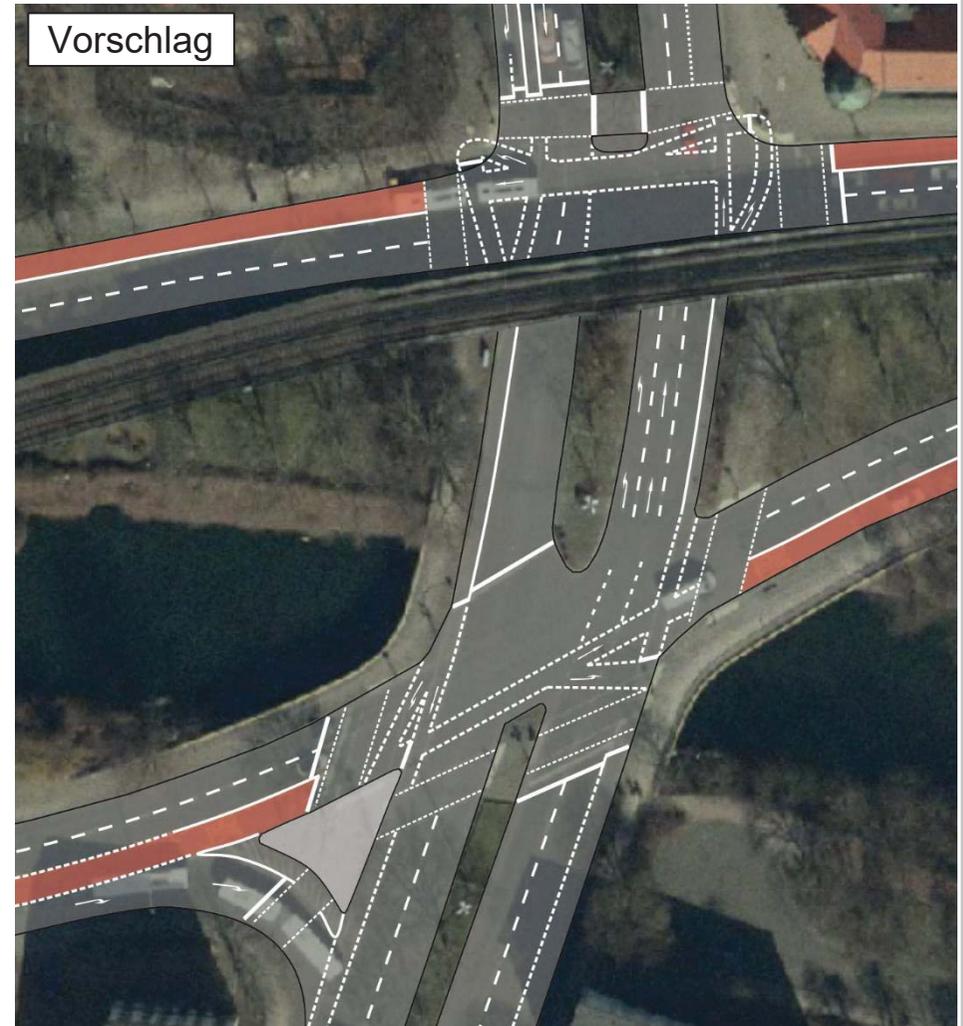


Kartengrundlage: DOP20, FIS_Broker Berlin



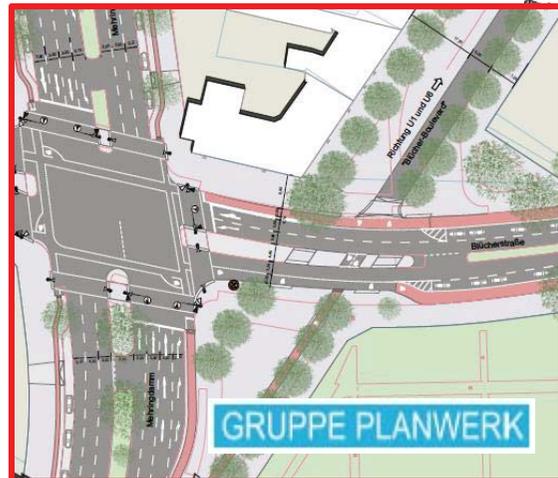
Kartengrundlage: DOP20, FIS_Broker Berlin

Knotenpunkt Radwegführung indirektes Linksabbiegen (Beispiel Zossener Brücke)



Blücherstraße

Kartengrundlage: Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin



Netzgedanken weiterführen (Radwege/Radfahrstreifen)

5 Ausblick

Ausblick

- Aufnahme Anmerkungen Sanierungsbeirat
- Abstimmung einiger Details innerhalb der Fachgruppe
- Berichterstellung