

## Abwägung und Priorisierung der Varianten für den Umbau der Weichselstraße

Vermerk der Abschlussbewertung der Vorstudie Weichselstraße und der frühzeitigen Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung durch das Straßen- und Grünflächenamt sowie den Fachbereich Stadtplanung / BSG.

### Grundlage

Im Rahmen der vom Bezirk beauftragten Vorstudie wurden drei Gestaltungsvarianten entwickelt, die anhand einer Bewertungsmatrix untereinander bewertet wurden. Hierbei hat die Variante 1 (6,89 von 10 Pkt.) die beste Bewertung erhalten. Variante 3 (6,28 Pkt.) und Variante 2 (6,20 Pkt.) folgten mit leichtem Abstand. Im Beteiligungsverfahren gab es die meiste Resonanz zu den Varianten 2 und 3. Hier wurde jeweils die Einrichtung einer Fußgängerzone überwiegend positiv betrachtet. Aber es wurden auch Nachteile bei der Führung des Fahrradverkehrs durch eine verkehrsberuhigte Zone gesehen.

Das Ergebnis der Vorstudie wurde mit Bitte um Stellungnahme an die Polizei Berlin weitergeleitet. In ihrer Stellungnahme äußert die Polizei Berlin verkehrliche Bedenken. Die Bedenken betreffen u.a. die mögliche Ausweisung als nur für Anlieger-Kfz freigegebene Fahrradstraße und die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs. Beide Maßnahmen würden zu Umwegen für Anlieger und für Verkehrsteilnehmende, die den Wohnbereich durchfahren wollen, führen und andere Straßen des Quartiers mehr belasten. Auch gegen die Verlagerung des Parkdrucks auf die umliegenden Straßen durch die starke Reduzierung der Kfz-Stellplätze wurden Bedenken geäußert.

### Abwägung

Die an der Planung beteiligten Fachämter des Bezirks Neukölln stimmten sich vor diesem Hintergrund über eine Grundkonzeption ab, welche die Grundlage für die weitere Planung bilden soll. Dabei haben die übergeordneten Planungen der Radverkehrsinfrastruktur, die Verbesserung des Fußverkehrs und Maßnahmen gegen die mehrfache Belastung bei der Umweltgerechtigkeit, die der Berliner Umweltatlas für den Bereich zwischen Sonnenallee und Karl-Marx-Straße ausweist, ein besonderes Gewicht erhalten.

Die Weichselstraße ist zwischen Donaustraße und Weichselplatz Teil des Ergänzungsnetzes Radverkehr, sodass eine Umgestaltung in diesem Bereich entsprechend der Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes erfolgen muss. Die Planung als verkehrsberuhigter Bereich oder Fußgängerzone steht den Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes entgegen, da hier eine hohe Radverkehrsfrequenz erwartet wird. Zudem wären Konflikte zwischen den verschiedenen Nutzergruppen und Verkehrsteilnehmenden im Straßenraum zu erwarten. Anders als bei der Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs oder einer Fußgängerzone entfällt bei der fahrradgerechten Umgestaltung eine geringere Anzahl an Kfz-Stellplätzen. Dadurch fällt auch der Parkdruck auf umliegende Straßen geringer aus und es wird eine bessere Abwicklung des Erschließungsverkehrs ermöglicht. Im **Bereich zwischen Sonnenallee und Weichselplatz** wird vom Bezirk deshalb eine **fahrradfreundliche Gestaltung** präferiert, die den Vorgaben des Berliner Mobilitätsgesetzes entspricht und auch als Fahrradstraße ausgewiesen werden könnte.

Im Abschnitt zwischen Karl-Marx-Straße und Sonnenallee kann eine klimaangepasste Straßenraumgestaltung zu einer Minderung der mehrfachen Umweltbelastungen führen, die dort laut Umweltatlas bestehen. Durch eine Verringerung des motorisierten Verkehrs und den damit einhergehenden Emissionen werden Belastungen auf die Anwohnenden gemindert und der Zugang zu Grünräumen in der Stadt verbessert. Eine **Gestaltung als Fußgängerzone im Bereich zwischen Karl-Marx-Straße und Sonnenallee, ggf. zwischen Karl-Marx-Straße und Donaustraße**, bietet das Potenzial, in einem von hoher Dichte geprägten Stadtraum Flächen zu entsiegeln. Zusätzlich könnten so Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität entwickelt werden, die die Zentrumsfunktionen der Karl-Marx-Straße stärken. Die neugewonnenen Flächen für den Fußverkehr verbessern außerdem die Barrierefreiheit und die Verkehrssicherheit. Die Umgestaltung zugunsten des Fußverkehrs mit sehr großen Aufenthaltsflächen ist aber abzuwägen mit dem Ziel einer guten Anbindung des Fahrradverkehrs an die Karl-Marx-Straße und mit dem Erfordernis, eine einfache und schnelle Erschließung für den Liefer- und Kundenverkehr im Zentrumsbereich der Karl-Marx-Straße zu gewährleisten. Insbesondere die Belange des Wirtschaftsverkehrs müssen in diesem Bereich weiter untersucht und in die Ausarbeitung der Neukonzeption dieses Abschnitts der Weichselstraße einfließen.

#### Priorisierung

Die Beteiligten der Fachämter und der Prozesssteuerung im Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße / Sonnenallee sprechen sich für die Grundkonzeption der **Variante 2** als Ausgangspunkt für die weitere Planung aus. Die Variante lässt den größten Spielraum für eine Vertiefung und Weiterentwicklung der Konzeption, sodass für die unterschiedlichen Belange des Fuß- und Radverkehrs, der Umweltentlastung und der Erschließungsbedürfnisse eine optimale Lösung gefunden werden kann.

In der weiteren Vertiefung der Konzeption und der anschließenden Vorplanung soll untersucht werden, ob nördlich der Sonnenallee die Gestaltung und verkehrsrechtliche Anordnung als Fahrradstraße erforderlich oder ein radverkehrsgerechter Ausbau des Straßenraumes ausreichend ist. Auch die Priorisierung der klimaangepassten Fußgängerzone gegenüber der Radverkehrsplanung und der weiteren Belange soll geprüft werden. Dazu gehört ebenfalls die Untersuchung, in welchem Abschnitt bzw. bis zu welcher Ausdehnung zwischen Karl-Marx-Straße und Sonnenallee die Einrichtung einer grünen Fußgängerzone möglich und vorteilhaft ist.

#### Weiteres Verfahren

Der Bezirk strebt an, die Aufgabenbeschreibung für die weitere Bearbeitung und die Vorplanung Ende 2024 zu erstellen. Die Beauftragung der Planungsleistungen ist frühestens für 2025 vorgesehen. Voraussetzung ist die Sicherstellung der Finanzierung.

*BSG, 21.06.2024*