

# Erneuerung der Krausenstraße zwischen Friedrichstraße und Axel-Springer-Straße

## Auswertung der Beteiligung auf mein.Berlin.de

Hiermit bedanken wir uns für die Beteiligung auf mein.Berlin.de. Den regen Diskussionen konnten hilfreiche Kritikpunkte entnommen werden. Themenfelder, die nicht im Verantwortungsbereich der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz liegen, wurden den verantwortlichen Bereichen mitgeteilt.

Kommentare/Meinung der Bürger\*innen auf der Beteiligungsplattform zur Maßnahme „Erneuerung der Krausenstraße zwischen Friedrichstraße und Axel-Springer-Straße“ wurden gesammelt und in 7 Themenfelder sortiert:

- Parkraum
- Aufenthaltsqualität
- Verkehrssicherheit
- Verkehrsberuhigung
- Ideen zur Gestaltung allgemein und zu Seitenräumen
- Alternativen im Vorfeld
- Sonstiges

Gerade im Hinblick auf das Thema Parkraum, welches die Menschen stark bewegt, wurde versucht, auf die Sorgen und Anregungen jedes Beitrags einzugehen.

Aufgrund der Vielzahl der Beiträge, die sowohl dem einem als auch dem anderen Beteiligungsformat (Kommentar zum Vorhaben & Ideensammlung – Nutzung von Mosaikflächen und Parkbuchten) zugeordnet werden konnten, erfolgt die Auswertung in einem Paket. Die geplante Auswertung nach verschiedenen Kriterien der Ideen im Beteiligungsformat „Ideensammlung – Nutzung von Mosaikflächen und Parkbuchten“ erfolgte aufgrund weniger Vorschläge nur in begrenzter Form.

Bei der Auswertung wurden die Kommentare auf der Plattform mein.berlin.de, als auch die gesammelten Beiträge durch die Interessengemeinschaft Leipziger Straße e.V., eingegangene E-Mails und Briefe berücksichtigt.

## 1 Parkraum

Mit dem Berliner Mobilitätsgesetz wurde die Grundlage geschaffen die Reduktion des privaten Pkw-Verkehrs zu Gunsten alternativer Fortbewegungsmittel voranzutreiben. Die aktuelle Flächeninanspruchnahme privater Pkws ist keine effiziente Nutzungsart<sup>1</sup> und entspricht nicht dem Gedanken der Mobilitätswende, die der Senat nach Verhandlungen zwischen den Koalitionspartnern mit dem „Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2030“ beschlossen hat. Die wertvollen Flächen, die heute noch für parkende Autos genutzt werden, werden zukünftig zur Umwandlung zur klimafreundlicheren Stadt beitragen.

---

<sup>1</sup> Durchschnittlich sitzt kaum mehr als eine Person in einem Pkw, der im Schnitt 23 Stunden am Tag am Straßenrand steht und mehr als 150 Stunden pro Jahr im Stau. Mit Bussen und Bahnen sowie mit dem Fahrrad kommt man schon heute häufig schneller und preiswerter durch Berlin. (Quelle: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/mobilitaetswende/verkehr-888873.php>, 03.08.21)

Natürlich wird es immer Menschen geben, die nicht auf ein Fahrzeug verzichten können, so bleiben zum Beispiel Lade- /Lieferzonen und Schwerbehindertenstellplätze im Straßenraum erhalten. Außerdem wird, bis ausreichend Alternativen durch beispielsweise den Ausbau des ÖPNV geschaffen wurde, **das Parkangebot für Anlieger\*innen der Parkzone 2 nicht, wie bisher geplant, vollständig entfallen**. Die Anmerkungen und Anregungen der Bürger\*innen haben eine großräumigere Betrachtung des Parkbedarfs durch die gebündelte Wohnbebauung im Regierungsviertel an der Krausenstraße hervorgehoben. Die geplanten Buchten am Straßenrand sollen für das private Parken weiterhin in Längsaufstellen genutzt werden.

- **Fremdparken verbieten und dafür nur Anwohnerparken erlauben**
  - o Anwohnerparken ist nur durch Anordnung einer Anliegerstraße möglich. Die Krausenstraße mit Z 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) und dem Zusatz Z 1020-30 (Anlieger frei) ist grundsätzlich möglich. Jedoch steht nach Rechtsprechung sowohl Menschen, die an der Straße wohnen und sie für eine Erledigung aufsuchen, sowie Besucher die Straße zur Nutzung offen. Ein Nachweis, ob es sich wirklich um Besucherverkehr handelt, ist schwierig und eine regelmäßige Kontrolle durch Ordnungskräfte kann nicht sichergestellt werden. Es muss daher davon ausgegangen werden, dass durch die Verkehrszeichen Z 250 + Z 1020-30 die Schleich- und Durchgangsverkehre nicht deutlich reduziert würden. Darüber hinaus ist eine derartige Anordnung für eine Straße in zentraler Lage Berlins nicht darstellbar.
- **Sammelparkplätze für Gäste/Besucher am Stadtrand mit Anbindung an ÖPNV (Gesamtkonzept Stadt)**
  - o Bereits heute gibt es am Stadtrand an vielen Regional-S-Bahn und U-Bahnstationen gekennzeichnete Parkplätze, um die Innenstadt vom Pendlerverkehr zu entlasten. Leider nutzen dennoch viele Menschen, zum Teil aus Bequemlichkeit, weiterhin die Möglichkeit mit dem eigenen Fahrzeug bis an das jeweilige Ziel zu fahren. Um genau dies unter anderem zu unterbinden, sieht die Berliner Verkehrspolitik vor, das Parken in der Innenstadt unattraktiver zu gestalten und den gewonnen Raum für andere Zwecke, wie beispielsweise Fahrradabstellplätze oder Grünflächen zu nutzen.
  - o Am Ausbau zusätzlicher Park- & Ride- und Bike- & Ride-Standorten an wichtigen Pendlerbahnhöfen wird in Zusammenarbeit mit den Umlandgemeinden gearbeitet (Verstärkte Maßnahmen Berlin in Anerkennung der Klimanotlage, 08.06.2021). Letztlich liegt es aber ausschließlich in der Kompetenz der Umlandgemeinden, ob sie auf ihrem Gemeindegebiet Flächen für Parkplätze zur Verfügung stellen.
- **Carsharing-Angebote vor Ort mit kostenlosen Parkplätzen für feste Carsharing Stationen anbieten**
  - o Carsharing-Angebote werden für die Krausenstraße angestrebt. Das Abstellen in Gebieten mit Parkraumbewirtschaftung wird von den meisten Anbietern bereits heute kostenlos angeboten.
  - o Stationsgebundenes Carsharing ist unternehmensabhängig und Bedarf einer separaten Ausschreibung durch das Bezirksamt Mitte.
  - o Carsharing bietet gegenüber den klassischen Stellplätzen für Anwohner\*innen den Vorteil, dass der Zeitraum der ungenutzten Fahrzeuge im Straßenraum deutlich reduziert wird. Mit Stellplätzen für Elektromobilität und Abstellanlagen für Fahrräder sollen andere Mobilitätsformen als der normale Verbrennungsmotor gefördert werden.
- **Problem sind nicht die Anwohner\*innen, sondern die Pendler**
  - o Eine Differenzierung zwischen Anwohner\*innen und Pendler\*innen vorzunehmen ist nicht möglich. Ebenso wie Pendler, die in die Stadt fahren zum Arbeiten, gibt es Pendler, die aus der Stadt/Randbezirke zur Arbeit fahren. Beide Gruppen verursachen durch tägliche Fahrten schädliche Emissionen (Lärm, Feinstaub, Ruß, CO<sub>2</sub>), die es zu vermeiden gilt.

- **uneingeschränkter Erhalt der bestehenden Parkplätze**
  - o Ein uneingeschränkter Erhalt, in Form von Längsparker und Querparker, entspricht nicht den verkehrspolitischen Zielen Berlins, sondern den knappen Straßenraum fair zu verteilen, damit andere Verkehrsteilnehmer\*innen wie Fußgänger\*innen oder Fahrradfahrer\*innen ebenso berücksichtigt werden. Zudem braucht Berlin zusätzliche Grünflächen zur Versickerung von Niederschlägen bei Starkregenereignissen und zur Kühlung der Umgebung. Ein reduziertes Angebot zum Parken wird aber weiterhin bestehen.
- **Gewohnheitsrecht Parkraum**
  - o Für Parkplätze im öffentlichen Straßenland gibt es kein Gewohnheitsrecht.
  - o § 10 BerlStrG (2): *„Der Gebrauch der öffentlichen Straßen ist jedem im Rahmen der Widmung für den Verkehr (Gemeingebrauch) gestattet. Auf die Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs besteht kein Rechtsanspruch. Kein Gemeingebrauch liegt vor, wenn jemand die Straße nicht vorwiegend zum Verkehr, sondern zu anderen Zwecken benutzt.“*
- **Zusammenhang zwischen parkenden Autos und dem Klimawandel**
  - o Der Verzicht auf Stellplätze ist ein Instrument zur Lenkung des Verkehrs der Stadt Berlin. Mittelfristig sollen alle Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren auf fossiler Basis aus der Berliner Umweltzone ausgeschlossen werden. Das ist ein unverzichtbarer Beitrag zur Erreichung der Berliner Klimaschutzziele, denen wir uns verpflichtet haben. Weitere Instrumente sind die Verbesserungen der Angebote des ÖPNV, bessere Rahmenbedingungen für Radverkehr, Fußverkehr und Elektromobilität, um den Umstieg auf klimafreundlichere Fortbewegungsmethoden zu erzielen.
  - o Die Maßnahmen sollen die Erreichung der bestehenden Berliner Klimaschutzziele nach § 3 des Berliner Energiewendegesetzes (EWG Bln) unterstützen, einen weitergehenden Beitrag Berlins zur Umsetzung des Übereinkommens von Paris leisten und Weichen stellen für die Ausrichtung der zentralen Infrastrukturen der Stadt am langfristigen Ziel der Klimaneutralität. Berlin hat die Verantwortung, seinen Beitrag zum globalen Klimaschutz zu leisten.
- **Hotelgäste verpflichtet zur Tiefgaragennutzung**
  - o Die heute vorhandene Parkraumbewirtschaftung ist ein Instrument zur Steuerung des Verkehrs. Die Krausenstraße steht heute bereits nur für Bewohner mit Parkausweisen für die Zone 2 oder mit Ziehen eines Parkscheinens zur Verfügung. Dadurch ist es für Besuchern\*innen in der Krausenstraße schon ein deutlich höherer Kostenfaktor als Anwohnern\*innen in der Krausenstraße zu parken. Dem Land Berlin steht kein rechtliches Mittel zur Verfügung, Gewerbetreibenden und auch anderen Anliegern den Zwang zur Tiefgaragennutzung aufzuerlegen.
- **Geringe Gebühr für Falschparker\*innen**
  - o Der Bußgeldkatalog wird als Bundesrechtsverordnung von der Legislative der Bundesrepublik Deutschland, aufgrund der StVG §26a erlassen. Mit dem neuen Bußgeldkatalog 2021 sind höhere Bußgelder vorgesehen.
- **Gebühr für Anwohnerparkaus erhöhen**
  - o Mit dem Gesetzesbeschluss des Bundestages ist die Preiserhöhung für Bewohnerparkausweise möglich. Der Senat diskutiert zurzeit über die Kostenerhöhung für Bewohnerparkausweise.
- **Keine Anwohnerparkausweise für Anwohner\*innen mit Tiefgarage und Arbeitende**
  - o Einen Anspruch auf Erteilung eines Bewohnerparkausweises hat, wer innerhalb der Parkzone meldebehördlich registriert ist und dort tatsächlich wohnt.
  - o Bisher ist bei der Antragsstellung eines Parkausweises nicht nachzuweisen, dass weder ein privater Stellplatz noch eine Garage zur Verfügung steht.

- alle Parkplätze in der Krausenstraße mit Elektro-Anschlüssen auszurüsten und fest vermieten
  - o Die Vermietung von öffentlichen Straßenraum an einzelne Personen ist nicht Ziel der derzeitigen Verkehrspolitik. Zudem sollen einzelne Personen anderen nicht bevorzugt werden, Ausnahmen bilden spezielle Personengruppen, wie z.B. Personen mit gesundheitlichen Folgen einer Behinderung - die die Voraussetzung für die Inanspruchnahme von Rechten und Nachteilsausgleichen haben.
- Haltebuchten für Lieferdienste und Altenpflege einrichten (z.B. an der DHL Packstation Leipziger Str. 41 und den Büros Krausenhöfe), sowie Platz zum Be- und Entladen für ältere Menschen in der Nähe der Eingänge
  - o Die heute vorhanden Lade-/Lieferzonen werden in den neuen Straßenquerschnitt wieder integriert. Neue Lade- und Lieferzonen könnten vor Hauseingängen der vier Hochhauskomplexe zum Be- und Entladen vorgesehen werden. Die Anordnung erfolgt durch die untere Straßenverkehrsbehörde.
  - o Teilweise können die vorhandenen Lade-/Lieferzonen außerhalb der zeitlichen Beschränkung als Parkfläche genutzt werden. Die Regelung wird durch die untere Straßenverkehrsbehörde festgelegt.
  - o Ambulante Pflegedienste können im Rahmen der Ausübung ihrer Tätigkeit Ausnahmegenehmigungen für ihre Fahrzeuge beantragen. Auch für die private Pflege von Angehörigen können in Berlin Mitte Ausnahmegenehmigungen erteilt werden.
- Parkflächen für E-, Wasserstoffautos und Lastenräder
  - o Für Elektrofahrzeuge, Carsharing-Angebote und Fahrradabstellmöglichkeiten sollen Angebote in der Krausenstraße geschaffen werden.
- Tiefgaragenparkplatz
  - o In der Zimmerstraße befinden sich fünf Sammelanlagen für Kraftfahrzeuge mit mindestens 830 Stellplätzen. Im weiteren Untersuchungsgebiet sind zwei weitere Stellplatzanlagen (eine in der Schützen- und eine in der Krausenstraße) angesiedelt. Auch in der nördlich gelegenen Kronenstraße steht ein Parkhaus mit 400 Parkplätzen zur Verfügung. Zusätzlich bieten einige Vermieter\*innen private Tiefgaragen für Anwohner\*innen an. Die Preisspanne für Tiefgaragenparkplätze schwanken stark. Hohe Kosten einzelner Anbieter können nicht generalisiert werden.
  - o Alternativ zur Nutzung eines privaten Fahrzeuges sind die ÖPNV-Angebote eine kostengünstige und komfortable Alternative.
- Parkraum intelligenter gestalten
  - o Erste Pilotprojekte und Studien untersuchen die intelligente Parkraumnutzung und -bewirtschaftung bereits:
    - Den freien Parkraum intelligenter zu nutzen, wurde bereits in ersten Versuchen 2014 mit dem Pilotprojekt „City2.e 2.0 – Smart Parking Solutions für das Parken am Straßenrand und an Elektroladesäulen in der Stadt von morgen“ durchgeführt.
    - Mit dem Förderpaket für innovative Maßnahmen für den Klimaschutz und die Mobilitätswende soll unter anderem durch das Land Berlin Mittel für das Modellprojekt zur digitalen Parkraumbewirtschaftung zur Verfügung gestellt werden.

## 2 Aufenthaltsqualität

- **Verwahrlosung der Stadt, u. a. der Vermüllung der Parks, Pflege der Spiel- und Sportplätze, Anfütterung Tauben, Grünpflege**
  - o Die Straßen- und Grünflächenämter und die BSR sind täglich im Einsatz, um der Verwahrlosung der Stadt entgegenzuwirken.
  - o Sollten Gefahrenstellen in öffentlichen Parks festgestellt werden, z.B. Scherben auf Spielplätzen, sollten Sie sich bei der zuständigen Straßen- und Grünflächenamt melden.  
<https://www.berlin.de/ba-mitte/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/gruenflaechen/>  
Ebenso steht die App „Ordnungsamt-Online“ Bürger\*innen zur Verfügung, um Meldungen von Störungen im öffentlichen Raum vorzunehmen. Hier handelt es sich um Gefahr in Verzug und diese wird von den zuständigen Bereichen bei Meldung behoben.
- **Vermüllung um die Recyclingcontainer**
  - o Nach Angaben der Firma wird die Auslastung um die Container im Bereich der Krausenstraße als relativ schwach eingeschätzt. Ein zusätzlicher Bedarf wird nicht gesehen.
  - o Es sind zwei Standorte im Bereich der Krausenstraße vorhanden. In den angrenzenden Gebieten sind weitere Container vorhanden (flächendeckend in Abständen von 200 m -300 m). Die Leerung in der Krausenstraße erfolgt alle 5 Wochen.
  - o Die Firma hat ein Reklamationsmanagement. Beschwerden für den Bereich der Krausenstraße sind bisher nicht eingegangen. Sollte es erforderlich werden, könnte der Leerungsintervall zunächst erhöht werden.
- **Vorhandene Grünanlagen aufwerten (insbesondere Marion-Gräfin-von-Dönhoff-Platz), z.B. mehr Spielmöglichkeiten, Begrünung Kindergarten erhöhen**
  - o Der sogenannte „Jugendpark“ an der Ecke Charlottenstraße/Krausenstraße ist Eigentum der Wohnungsbaugesellschaft Berlin Mitte mbH (WBM) und liegt nicht in der Zuständigkeit des Landes Berlins.
  - o Für die Aufwertung der öffentlichen Grünanlagen sind die zuständigen Straßen- und Grünflächenämter der Bezirke zuständig.
- **Werden nach Abschluss der Pflanzungspflege zusätzliche Geldmittel für die Instandhaltung bereitgestellt?**
  - o In der Straßenbaumaßnahme, die durch die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz finanziert wird, sind Mittel für eine dreijährige Entwicklungspflege der Neupflanzungen enthalten. Danach geht die Unterhaltung an das zuständige Straßen- und Grünflächenamt des Bezirksamtes Mitte über.
- **Geld für Instandsetzung-/Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen (Spielplätze und Bestandsgrün)**
  - o Jeder Bezirk erhält zur Erfüllung seiner Aufgaben eine Globalsumme im Rahmen des vom Abgeordnetenhaus von Berlin beschlossenen Haushaltsgesetzes. Die Verteilung der Globalsumme auf die verschiedenen Abteilungen (z.B. Grünflächenunterhaltung, Bildungssektor, etc.) wird durch das Bezirksamt vorgenommen und in der Bezirksverordnetenversammlung beraten und schlussendlich beschlossen.
  - o Berlin sind die steigenden Kosten durch die Klimaanpassungen in Bezug auf das Straßen- und Stadtgrün bewusst. Zusätzliche Mittel für die Grünflächenämter hatte der Berliner Landeshaushalt für 2020/21 in Höhe von 50 Mio. € (für ganz Berlin) vorgesehen. Die Finanzmittel für die Pflege des Stadtgrüns sind im Vergleich zu früheren Jahren deutlich erhöht worden. Der neue Doppelhaushalt 2022/23 ist noch nicht beschlossen.

- Erweiterung Bürgersteige nicht nachvollziehbar, kaum Geschäfte und aktuell niedrige Fußgängerfrequenz
  - o Die Verbreiterung der Gehwege soll die Verkehrssicherheit für unterschiedliche Personengruppen erhöhen, beispielsweise wird das Fahren auf dem Gehweg für Kinder bis zehn Jahren erleichtert durch weniger Konflikte mit Zufußgehenden. Gerade im Hinblick auf eine fehlende separate Radverkehrsanlage in der Krausenstraße ist dies wichtig zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Zusätzlich soll der gewonnene Raum neue Aufenthaltsbereiche schaffen und das Leben und Arbeiten in der Krausenstraße verbessern.
  - o Ziel der Umgestaltung der Krausenstraße ist unter anderem durch die Erhöhung der Attraktivität neue Fußgänger\*innenverkehre in die Straße zu lenken.
- Gerechtere Straßenaufteilung, z.B. mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer.
  - o Zukünftig soll das öffentliche Straßenland neben der Erschließungsfunktion, Flächen für den Fuß-, Radverkehr sowie seinen Anteil zum Klimaschutz möglichst in gleichen Maßen zur Verfügung stellen.
  - o Der Verkehrsstärke entsprechend wird für den MIV und den Radverkehr eine ausreichend dimensionierte Verkehrsanlage sowie Parkflächen, jedoch in reduzierter Form, zur Verfügung gestellt, um die Erschließungsfunktion aufrecht zu erhalten.
  - o In gleichen Maßen sollen Flächen im Straßenland für den Klimaschutz entstehen: Die Verbreiterung der Gehwege erfolgt vor allem auch für die Unterbringung von Bäumen und zur Entsiegelung von Flächen (Grünstreifen mit Niedriggewächsen). Die Gehwegbreiten entsprechen i. d. R. den Breiten aus dem Bestand mit dem wesentlichen Unterschied, dass störendes Mobiliar in die Seitenbereiche verlagert werden kann (z.B. Container).
- Baumpflanzungen
  - o Bei den Planungen wurden alle Leitungsträger informiert und die Planung erfolgte unter Berücksichtigung der Bestandsleitungen im Untergrund. Aus diesem Grund ist auf der nördlichen Gehwegseite der Krausenstraße keine Neupflanzungen möglich. Abstände der Bäume zu Gebäuden und auch anderen Bepflanzungen werden in ausreichenden Abstand gewährleistet und teilweise durch Schutzeinrichtungen voneinander getrennt gehalten auch während des Wachstums. Abstimmungen mit dem ansässigen Bundesministerium sind erfolgt.
- Südlichen Gehweg breiter als nördlichen Gehweg ausbilden, da hier größere Nutzung
  - o Symmetrie des Friedrichstadtkonzeptes steht unterschiedlich breiten Gehwegen entgegen, Gestaltung der Straßenräume soll nutzungsorientiert erfolgen
  - o Im neu hergestellte Gehweg zwischen der Markgrafenstraße und der Jerusalemer Straße werden nur kleinere Anpassungen (in Form von Entsiegelung und Gehwegvorstreckungen) erfolgen. Baumstandorte, Plattenbahnen und Borde bleiben in ihrer Lage unverändert.

### 3 Verkehrssicherheit

- **Vorhandene Stolperkanten**
  - o Stolperkanten werden mit der Neugestaltung der Krausenstraße aus dem Straßenbild entfernt. Das betrifft auch die Höhenversätze im Gehwegbereich der Krausenstraße vor den Hochhäusern der Leipziger Straße.
- **Sicherbarkeit der Kinder in der Straße erhöhen.**
  - o Die Sichtbarkeit soll weiter erhöht werden, indem die parkenden Fahrzeuge zwischen Fahrbahn und Gehweg aus dem Straßenbild in ihrer ursprünglichen Form entfallen.
- **Sichere Übergänge, z.B. durch**
  - o **Lichtsignalanlagen (LSA)**
    - Lichtsignalanlagen sind gemäß StVO § 45 Absatz 1 c innerhalb einer Tempo 30 Zone nicht möglich.
  - o **Zebrastrifen (Fußgängerüberweg)**
    - Nach der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) sind Zebrastrifen in Tempo-30-Zonen in der Regel entbehrlich. Nur in begründeten Ausnahmefällen können sie eingerichtet werden.
  - o **Andere Maßnahmen**
    - Gemäß Mobilitätsgesetz soll das Queren der Straße an jedem Arm einer Kreuzung möglich sein. Hierfür werden vorgezogene Seitenräume, die sogenannten Gehwegvorstreckungen, in der Krausenstraße geplant.
    - Gemäß Berliner Mobilitätsgesetz im Abschnitt Fußverkehr sind in ausreichend geringen Abständen barrierefreie Querungsmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen. Aus diesem Grund wird mittig zwischen Markgrafenstraße und Jerusalemmer Straße eine weitere Überquerungsstelle in Form eines vorgezogenen Seitenraums angelegt. Zusätzlich wird in diesem Bereich eine Aufpflasterung (Teilaufpflasterung) vorgesehen. Die Aufpflasterung soll den MIV ausbremsen und den Komfort bei der Überquerbarkeit für Zufußgehende erhöhen. An den Vorfahrtsregelungen nach StVO ändert sich nichts.
- **Nördliche Verlängerung Markgrafenstraße**
  - o Die Verlängerung der Markgrafenstraße zwischen Krausenstraße und Jerusalemmer Straße steht nicht dem Fahrradverkehr zu Verfügung. Aus diesem Grund wurden Sperren errichtet, um Fahrradfahrer\*innen zum Absteigen zu bringen und Konflikte mit Anwohner\*innen zu vermeiden. Diese Durchwegung liegt auf einem privaten Grundstück und liegt nicht in der Zuständigkeit des Landes Berlins.
  - o Schon seit mehreren Jahren konnte zwischen Eigentümer und Land Berlin keine Einigung erzielt werden.
- **Radverkehrsanlage**
  - o Eine gesonderte Radverkehrsanlage ist nach der StVO § 45 Absatz 1 c nicht möglich. Auch in der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) wird darauf verwiesen, dass auf verkehrarmen Straßen und auf Straßen mit geringen Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr (z.B. Tempo 30) das Radfahren hinreichend sicher auf der Fahrbahn möglich ist.
  - o Die Zimmerstraße wird aber derzeit als Fahrradstraße für den Ost-West-Radverkehr geplant.

## 4 Verkehrsberuhigung

- **verkehrsberuhigte Zone**
  - o Mit einer verkehrsberuhigten Zone kann keine Unterbindung der Schleichverkehre erfolgen (keine Einbahnstraßenregelung möglich), denn in einem verkehrsberuhigten Bereich sind außer der Ausweisung mit Z 325 StVO keine weiteren Verkehrszeichen zugelassen (s. VwV zu § 42 zu Zeichen 325 Nr. V). In Verkehrsberuhigten Zonen herrscht generell Parkverbot. Lediglich an ausgewiesenen Stellen darf geparkt werden (§ 12 StVO).
- **Entschleunigung mittels Bodenschwellen**
  - o Bodenwelle sollen nur an Stellen entstehen, bei denen die Notwendigkeit nachgewiesen wurde. Neben der Entschleunigung verursachen Bodenschwellen oftmals eine hohe Lärmbelästigung, wenn keine weiteren Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung vorgesehen sind und erschweren zum Teil das Überfahren für Radfahrende. Aus diesem Grund unterliegt jede Bodenwelle einer intensiven Abwägung.
  - o Eine Teilaufpflasterung ist für die Fußgängerquerungstelle zwischen Markgrafenstraße und Jerusalemer Straße geplant.
- **kleine begrünte Kreisverkehre inkl. Fußgängerüberweg**
  - o Für Straßen mit einem höheren Verkehrsaufkommen und breiteren Querschnitten möglich. Für die Krausenstraße technisch nicht umsetzbar.
  - o Befahrbare Minikreisverkehre, ohne Begrünung, wären technisch umsetzbar, passen allerdings nicht zum Regelwerk und beinhalten auch Bodenschwellen, die bei Lkw-Verkehr zu Lärmemissionen führen.
- **Tempo 30, Tempo 20**
  - o Tempo 30 ist bereits heute vorhanden. Tempo 20 ist gemäß StVO § 45 Absatz 1 d nur in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion anordnungsfähig.
- **Straßen in der Region durch absenkbarer Poller nur für die Anwohner\*innen und Fahrzeuge mit erteilter Sondergenehmigung frei zu geben**
  - o In Berlin werden für Anliegerstraßen keine Poller eingebaut. Absenkbarer Poller zielen darauf, den Verkehr in Straßen vollständig zu unterbinden, wie in der Körtestraße in Kreuzberg (Ausnahme: z.B. Rettungsfahrzeuge). Für die Krausenstraße müssen notwendige Verkehrsverbindungen für den Busverkehr und die Anlieferung der Hochhäuser gewährleistet bleiben.
- **Krausenstr und Kronenstraße als Einbahnstraße**
  - o Die Einbahnstraßenregelung für die Krausenstraße wird eruiert. Die Kronenstraße liegt außerhalb des Vorhabens.
  - o Ziel der Einbahnstraße ist, den Schleichverkehr der Leipziger Straße mit Fahrtrichtung Ost zu unterbinden.
  - o Aufgrund der erforderlichen Straßenbreite von mindestens 5,50 m (unter anderem für Aufstellflächen der Feuerwehr und den Busverkehr) kann eine Einbahnstraße nicht auf der kompletten Krausenstraße angeordnet werden, da ein erhöhtes Risiko der Verletzung der Geschwindigkeitsbegrenzung besteht. Zusätzlich führt eine durchgehende Einbahnstraße durch die wenigen nördlichen Straßeneinmündungen und somit das fehlende Rechts-Vor-Links Gebot in Fahrtrichtung West zu erhöhten Geschwindigkeiten.
  - o Zwischen den Abschnitt Markgrafenstraße und Jerusalemer Straße ist eine Einbahnstraßenregelung geplant. Die Anordnung unterliegt der unteren Straßenverkehrsbehörde. Eine abschließende Beurteilung der Straßenverkehrsbehörde ist noch nicht erfolgt.

- Einbahnstraße mit separater Fahrradspur gestalten
  - o Eine separate Verkehrsanlage für den Radverkehr wird in einer 30-Zone nicht vorgesehen.
- Krausenstraße als Fahrradstraße einrichten
  - o Da aktuell für die zwei Parallelstraßen entfernte Zimmerstraße eine Fahrradstraße geplant ist, wird die Variante für die Krausenstraße nicht in Betracht gezogen.
- Querparkstände
  - o Das Anlegen der Parkstände quer zur Fahrbahn würde zu zusätzlichen Parkraum in der Krausenstraße führen. Dies widerspricht der aktuellen Verkehrspolitik und dem Mobilitätsgesetz.  
*„Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen soll konsequent reduziert werden, um den begrenzten öffentlichen Raum stadtverträglicher und effektiver zu nutzen. Der verbleibende motorisierte Individualverkehr soll zugleich stadtverträglicher werden. (§67, Abs. 2 MobG)“*
  - o Ein schmaleres Straßenbild wird zum einen durch die Reduzierung der heutigen Fahrbahnbreite auf 5,50 m erreicht. Zur Verkehrsberuhigung werden andere Maßnahmen angestrebt, wie z.B. Einbahnstraßenregelung und Bodenschwellen.

## 5 Ideen zur Gestaltung allgemein und zu Seitenräume

- **Parkmöglichkeiten, Abstellflächen für E-Roller, E-Mofas und Motorräder**
  - o Wie im Punkt eins beschrieben, werden Parkmöglichkeiten in den Buchten wieder vorgesehen.
- **Outdoor-Fitness-Geräte**
  - o Outdoor-Fitness-Geräte sind aufgrund der Anordnung von Parkflächen am Straßenrand nicht möglich. Konflikte zwischen aus- und einsteigenden Personen und Geräten sind zu vermeiden. In Kreuzungsbereichen sind Sichtbeziehungen zwischen den Fußverkehr und Fahrzeugführer\*innen aufrecht zu erhalten und von Straßenmobiliar freizuhalten.
- **Aufenthaltsqualität durch Bäume und Straßenrandbegrünung, insbesondere in Nähe der Gastronomie Jerusalemer Straße/ Charlottenstraße**
  - o Die Ergänzung mit neuen Baumpflanzungen und Niedriggewächsen ist geplant. Zwischen den Straßenbäumen werden versickerungsfähige Baumscheibenverbindungen geschaffen, die eine Bepflanzung mit unterschiedlichen standortgerechten Stauden erhalten sollen.
  - o Friedrichstadtkonzept: *„Da die Ansprüche an die Straßenräume der Innenstadt immer wieder Änderungen unterworfen sein können, soll ihre Gestaltung möglichst nutzungs offen und multifunktional sein. Eine bauliche Differenzierung von Teilbereichen unterschiedlicher Nutzungszuweisung - abgesehen von der Aufteilung in Fahrbahn und Gehwege und der Aufteilung der Gehwege in Gehbahn, Ober- und Unterstreifen - ist zu vermeiden.“*
- **Bänke**
  - o Werden im neuem Gehweg vorgesehen.
- **Nullabsenkungen an Behindertenstellplätzen**
  - o Absenkungen an einem Großteil der Behindertenstellplätze werden übernommen.
- **Abstellmöglichkeiten für Lastenräder und Fahrräder; Fahrradbügel an Wohnhäusern**
  - o Fahrradbügel an Wohnhäusern werden nach Möglichkeit umgesetzt
  - o Platz für Lastenräder soll geschaffen werden
- **Offene Entwässerung**
  - o Eine offene Entwässerung ist in der Krausenstraße nicht umsetzbar. Hierfür wurden verschiedene Varianten, z.B. Mulden einseitig oder zweiseitig, untersucht. Exponentiell steigende Kosten durch einen erforderlichen Baugrundaustausch, die Verlegung zahlreicher Ver- und Entsorgungseinrichtungen (unterirdischen Leitungen) und weiteren schwierigen Randbedingungen führen zum Ausschluss der offenen Entwässerung in der Krausenstraße. Versickerungsfähige Baumscheibenverbindungen tragen jedoch dazu bei, dass Regenwasser für die Bepflanzung genutzt werden kann.
- **Bushaltestelle auf Nordseite**
  - o Von der BVG aufgrund der Schleppkurven abgelehnt.
- **Sperrmüllsammelstellen, Alträderentsorgungcenter, Mülltonnenaufbereitungsstation BSR**
  - o Durch die Anordnung des privaten Parkens in den Seitenbereichen, wird kein Platz für Alternativen mit großer Platzinanspruchnahme möglich sein.
- **Kioske, Gastronomie (mit wetterfester Außenterrasse)**
  - o Kioske und Gastronomie werden nicht vom Land Berlin geführt. Aus diesem Grund kann an dieser Stelle keine Aussage getroffen werden.
- **E-Roller Abwurfpoints**
  - o Abstellmöglichkeiten für Elektrokleinstfahrzeuge sollen in der Krausenstraße möglichst geschaffen werden. Die Anordnung erfolgt durch die untere Straßenverkehrsbehörde.
  - o Das Parkverbot von E-Rollern auf Gehwege soll in Berlin ausgeweitet werden.

## 6 Alternativen im Vorfeld:

Im Rahmen der Unterhaltungspflicht des Bezirksamtes Mitte wurde die Krausenstraße immer wieder punktuell instandgesetzt. Dieses Mittel ist auf lange Sicht keine wirtschaftliche Methode. Wegen des sehr schlechten Zustandes und dem fortschreitenden Substanzverlust der Oberflächen hat diese Maßnahme erhöhte Priorität und kann nicht aufgeschoben werden. Eine Zustandserfassung zeigt weitgehend inhomogene und marode Oberflächeneigenschaften, insbesondere des nördlichen Gehwegs und Teile der Fahrbahn. Insgesamt zeugen zahlreiche Netzrisse, Verdrückungen des Asphalt „Spurrinnen“, Grundbrüche durch angrenzende Neubebauung und punktuelle Absackungen von Problemen im Untergrund. Eine umgehende grundlegende Erneuerung der Straße, im Zusammenhang mit dem Erhalt der Verkehrssicherheit, ist deshalb unabdingbar.

Mit der grundhaften Erneuerung der Krausenstraße geht die Anpassung der Straßenanlage an den neusten Stand der Technik (Mobilitätsgesetz) einher.

- Erweiterung der Unterirdischen Anlieferung, unter den Hochhäusern, für Parken
  - o Der Ausbau der Unterirdischen Anlieferung der Hochhäuser liegt in der Verantwortung der Eigentümer\*innen. Der öffentliche Straßenraum wird die Möglichkeiten für das private Parken nicht mehr vorsehen.
- Parkhaus auf Grundstück Ecke Charlottenstraße/Krausenstraße
  - o Das Grundstück befindet sich nicht im Eigentum des Landes Berlins. Der Eigentümer sieht perspektivisch die Errichtung zusätzlicher Gebäude vor.
- Ausbau ÖPNV
  - o Der Ausbau des ÖPNV ist vorgesehen. Weitere Informationen können Sie auf folgender Seite entnehmen: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/oeffentlicher-personennahverkehr/ausbau/>
  - o Neben den Alternativen im Straßenraum der Krausenstraße werden zusätzliche Maßnahmen im Umkreis geplant, wie beispielsweise der Ausbau der Straßenbahn in der Leipziger Straße.

## 7 Sonstiges

- **Wahl des Beteiligungsformates**
  - o Das Beteiligungsformat erfolgt pandemiebedingt nur digital. Informiert über die Beteiligung wurde durch
    - Internetauftritt: <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/infrastruktur/strassenbau/krausenstrasse/>
    - Twitter: <https://twitter.com/senuvkberlin?lang=de>
    - Flyerverteilung im Umkreis der Maßnahme
    - Pressemitteilung: <https://www.berlin.de/sen/uvk/presse/pressemitteilungen/2021/pressemitteilung.1109922.php>
  - o Fest steht jedoch auch, dass auch zukünftig Beteiligungen digital abgehalten werden. Auf diese Weise können Informationen über einen längeren Zeitraum den Bürger\*innen zur Verfügung gestellt werden und eine Beteiligung wird nicht auf einen Präsenztermin beschränkt. Natürlich wird es nach der Pandemie ergänzend auch vor Ort zu Veranstaltungen kommen können.
- **Leitlinien zur Bürgerbeteiligung** <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/leitlinien-buergerbeteiligung/download/Leitlinien-BuergerbeteiligungSTADT-Flyer.pdf>
  - o Gemäß Punkt 4 - Bürger frühzeitig einbeziehen, also schon, sobald das Ziel für das Vorhaben formuliert ist. Das Ziel der Berliner Verkehrspolitik ist neben der Erneuerung der Oberfläche, die Reduzierung des Verkehrs auf den Stadtstraßen. Um dieses Ziel zu erreichen, sind die Planungsgrundsätze und die Querschnittsaufteilung im Vorfeld festgelegt worden. Die Leitlinie zur Bürgerbeteiligung entbindet nicht von geltenden Vorschriften, Regelwerken und Gesetzen, insbesondere dem Berliner Mobilitätsgesetz und der Verpflichtungen Berlins beim Klimaschutz. Um Anregungen der Bürger\*innen für die Planung zu erhalten, wurden die Kommentarfunktionen auf mein.Berlin.de zur Verfügung gestellt.
  - o Die Querschnittsentscheidung erfolgte gemäß angestrebter Verkehrswende und unterlag deren Zielen. Dadurch stand der Querschnitt in der Bürgerbeteiligung bereits fest.
- **Werden die Baumaßnahmen in der Krausenstraße abgeschlossen sein, bevor selbige in der Leipziger Straße beginnen?**
  - o Ja. Die Krausenstraße soll von 2023-2024 gebaut werden. Der Bau der Leipziger Straße wird frühestens für das Jahr 2025 erwartet.
- **Gab es eigentlich ein Planfeststellungsverfahren mit Anhörung der Anwohner?**
  - o Für die Krausenstraße wird kein Planfeststellungsverfahren notwendig. Gemäß § 22 BerlStrG fallen Straßen der ersten und ggf. zweiten Ordnung in den Regelungsstatbestand. Die Krausenstraße wurde 2012 von der Verbindungsfunktionsstufe IV weiter auf Sonstige Straßen herabgesetzt.
- **veralteten Planungsgrundsätzen (Friedrichstadtkonzept) im Kontext der stadtklimatischen Vorteile**
  - o Mit dem Beschluss zum Berliner Mobilitätsgesetz wurde der Fokus auf den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV gerichtet. Damit einher geht, dass bisherigen Planungsansätze des Friedrichstadtkonzeptes überdacht werden mussten. Aus diesem Grund wird die Krausenstraße auch nicht eins zu eins, wie im Kapitel 4.3 dargestellten Regelquerschnitt, umgesetzt. Die Vergrößerung der entsiegelten Flächen (Baumscheibenverbindungen/Grünstreifen) und die Reduzierung der Parkflächen spielt eine wesentliche Rolle bei der Neuausrichtung des Friedrichstadtkonzeptes. In Abstimmung mit den Fachbereichen und unter Berücksichtigung der Randbedingungen in der Krausenstraße wurden die Belange einer klimafreundlicheren Stadt umgesetzt.

- **Zustand der Krausenstraße**
  - o Baugrundaufschlüsse und Untersuchungen der Straße verdeutlichen den hohen Bedarf an eine grundlegende Erneuerung. Durch die punktuellen Instandsetzungsarbeiten des Bezirksamtes sind die Folgen auf den ersten Blick nicht sofort erkennbar. Immer wieder durchgeführte punktuelle Instandsetzungen beheben jedoch nicht die Probleme im Untergrund und sind auf lange Sicht keine wirtschaftliche Variante. Der neu hergestellte Gehweg zwischen der Markgrafenstraße und Jerusalemmer Straße bleibt soweit wie möglich unberührt. Lediglich durch die Verbreiterung der Grünflächen kommt es zu Änderungen in diesem Bereich. Materialien, die in einem guten Zustand sind, werden für den Wiedereinbau vorgesehen.
- **Pfützen bei Starkregen (z.B. im Bereich am Jugendpark der WBM)**
  - o Wird geprüft und mit der neuen Höhenplanung der Krausenstraße behoben.
- **Vorschläge für andere Maßnahmen, insbesondere in umliegenden Straßenzügen**
  - o Mit der Erneuerung der Krausenstraße zwischen Friedrichstraße und Axel-Springer-Straße besteht für den Vorhabenträger, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, keine Möglichkeit, in andere Straßenzüge einzugreifen. Die Planungen der Leipziger Straße betreffen aktuell einen anderen Fachbereich (ÖPNV). Anmerkungen und Ideen wurde an den zuständigen Bereich übergeben.
- **Förderung der Digitalisierung und den damit verbundenen Internetausbau - DSL 16.000 in Krausenstraße**
  - o Die Leitungsbetriebe sind über die Maßnahme informiert. Ein Ausbau der DSL Netzes wurde im Zuge der Straßenbaumaßnahme bei SenUVK nicht angemeldet.