



Ortsteilgespräch Schöneweide

Auswertungsbericht des Online-Dialogs vom
14.02. – 14.03.2018

Verfasst durch:

Zebralog GmbH & Co. KG
Chausseestr. 8
10115 Berlin

Tel.: 030 200540260
Fax: 030 2005402699
www.zebralog.de

Ansprechpartnerin:

Katja Fitschen
fitschen@zebralog.de

Inhalt

<u>1</u>	<u>EINLEITUNG UND HINTERGRUND</u>	<u>3</u>
<u>2</u>	<u>VORSTELLUNG DES ONLINE-DIALOGS</u>	<u>4</u>
<u>3</u>	<u>DER DIALOG IN ZAHLEN</u>	<u>5</u>
<u>4</u>	<u>INHALTLICHE AUSWERTUNG</u>	<u>5</u>
4.1	STRAßENRAUM ALLGEMEIN	6
4.2	VERKEHRSBERUHIGUNG	6
4.3	FUßGÄNGER	8
4.4	RADFAHRER	8
4.5	ÖPNV	9
4.6	PARKEN	11
4.7	PLANUNGSZEIT	11
4.8	STRAßENZÜGE	11
4.8.1	EDISONSTRASSE	11
4.8.2	SIEMENSTRASSE	12
4.8.3	SPREESTRASSE	13
4.8.4	ANDERE	13
<u>5</u>	<u>MEIST BEWERTETE BEITRÄGE</u>	<u>14</u>
<u>6</u>	<u>ZUSAMMENFASSUNG</u>	<u>15</u>

1. Einleitung und Hintergrund

Im Südosten Berlins gibt es eine neue Brücke über die Spree: die Minna-Todenhagen-Brücke. Sie wurde im Dezember eingeweiht und verbindet die beiden Ortsteile Ober- und Niederschöneweide und entlastet die Ortsteile vom Durchgangsverkehr.

Durch die Eröffnung der Brücke bietet sich die Chance, die Edison-, Spree- und Siemensstraße neu zu gestalten. In diesen Straßenzügen kann der Verkehr jetzt sicherer geführt, die Lärmbelastung verringert und die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Die erste Gelegenheit sich über die möglichen Entwicklungen zu informieren, mit den Fachplanenden ins Gespräch zu kommen und erste Anmerkungen und Ideen zu diskutieren, bot das Ortsteilgespräch am 13. Februar 2018 in der Grundschule An der Wuhlheide.

Nach dem Ortsteilgespräch, an dem ca. 90 Leute teilnahmen, startete am 14. Februar 2018 der vierwöchige Online-Dialog auf der Beteiligungsplattform mein.berlin.de.

The screenshot shows the website interface for the online participation platform. At the top, there is a navigation bar with the Berlin logo and various menu items like 'Politik, Verwaltung, Bürger', 'Kultur & Ausgehen', 'Tourismus', 'Wirtschaft', 'Themen', 'BerlinFinder', and 'Stadtplan'. Below this, the 'mein.berlin.de' logo is visible, along with 'Beteiligungsprojekte' and 'Hilfe' links. A red circular logo for 'Mein BERLIN' is also present. A blue arrow points to a dropdown menu labeled 'Anmelden/Registrieren'. The main content area features a large image of a meeting room with the title 'Ortsteilgespräch Schöneweide' and a subtitle: 'Ortsteilgespräch Schöneweide - Die Minna-Todenhagen-Brücke ist da: Ihre Ideen für die Edison-, Siemens- und Spreestraße sind gefragt!'. Below the image, there are tabs for 'Information', 'Beteiligung', and 'Ergebnis'. A progress indicator shows 'Ortsteilgespräch' as completed and 'Onlinebeteiligung' as the current step. The 'Onlinebeteiligung' section contains the following text: 'Die Beteiligung ist aktuell nicht möglich. Sie hat am 14. März 2018 00:00 geendet. Von der Planergemeinschaft vmz, ARCADIS und stadtraum wurden bereits mehrere Vorschläge für die Straßenzüge erarbeitet und zur Diskussion gestellt (diese finden Sie unter "Information"). Kommentieren Sie diese Varianten und sagen Sie uns, welchen Mehrwert der Vorschlag haben könnte oder was daran noch fehlt. Setzen Sie einen Pin auf der Karte und weisen Sie Ihren Beitrag einem der Vorschläge zu. Wenn Sie eine ganz eigene Idee haben, erklären Sie diese gerne in kurzen, prägnanten Worten!'. A link 'Phasen anzeigen' is provided at the bottom of this section.

Abbildung 1: Startseite des Online-Dialogs (mein.berlin.de) (Screenshot von zebralog)

2. Vorstellung des Online-Dialogs

Das Ziel des Online-Dialogs war es, die Informationen aus dem Ortsteilgespräch noch breiter zu streuen und noch mehr Menschen in die Diskussion über die zukünftige Straßengestaltung in Schönevide einzubeziehen.

Um dieses Ziel zu erreichen, wurden die von der Planergemeinschaft vmz, ARCADIS und Stadtraum erarbeiteten Straßenquerschnittsvorschläge für die drei Straßenzüge als Information online gestellt. Die Bürger*innen waren aufgerufen entweder diese Varianten zu kommentieren oder eigene Vorschläge und Hinweise zu geben. Anhand einer Karte konnten die Teilnehmenden ihre Anmerkungen und Kommentare konkret verorten:

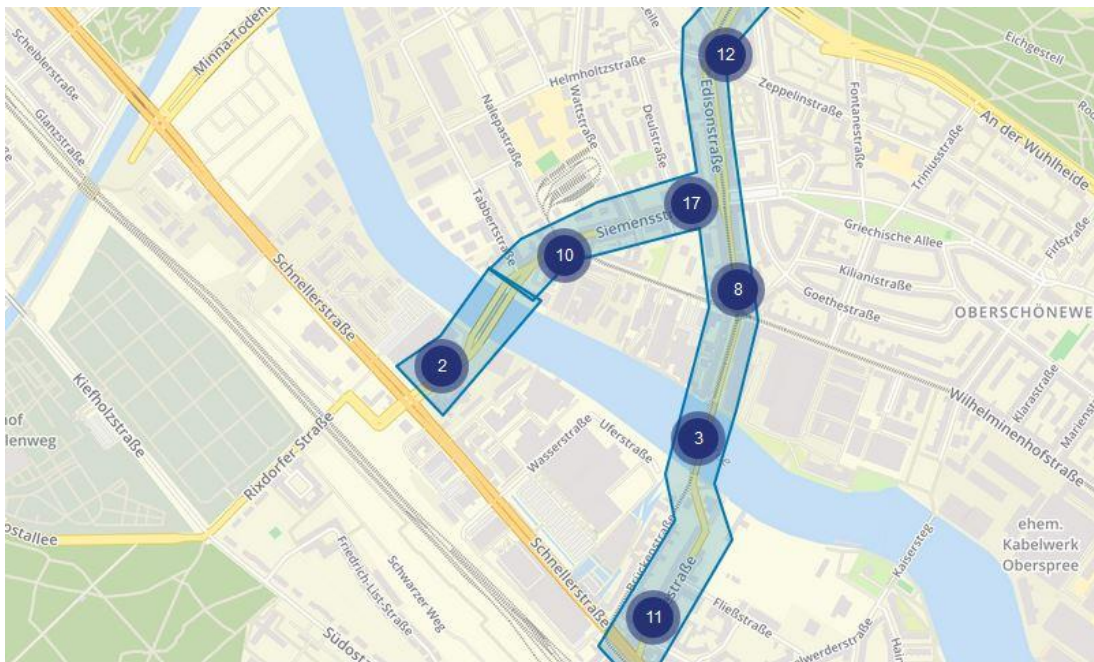


Abbildung 2: Kartendialog – Übersicht
(die Zahlen stehen für die einzelnen Beiträge im jeweiligen Straßenraum)

(Screenshot von zebraLog)

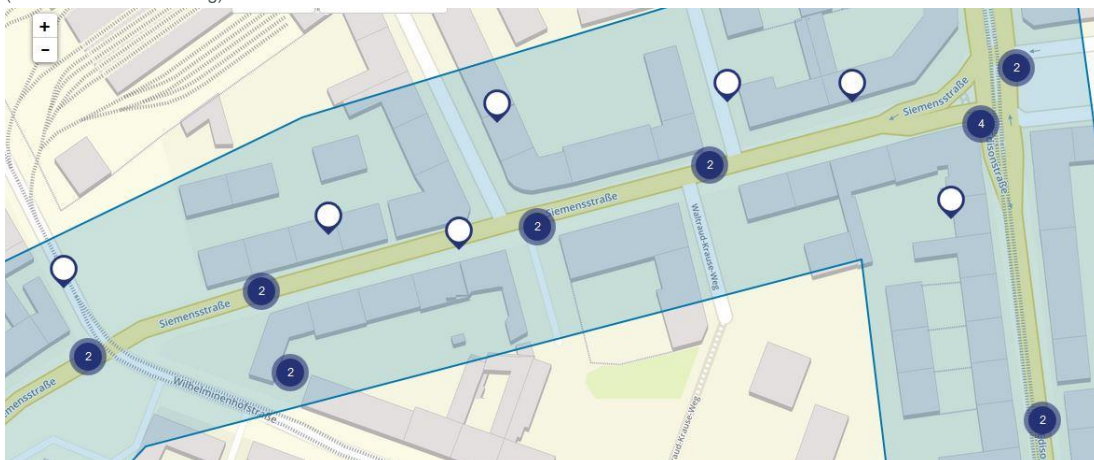


Abbildung 3: Kartendialog – Ausschnitt Siemensstraße mit Verortung der Onlinebeiträge (Screenshot von zebraLog)

3. Der Dialog in Zahlen

In dem folgendem Kapitel werden die statistischen Daten der Internetplattform sowie die Beteiligungszahlen ausgewertet und zusammenfassend dargestellt.

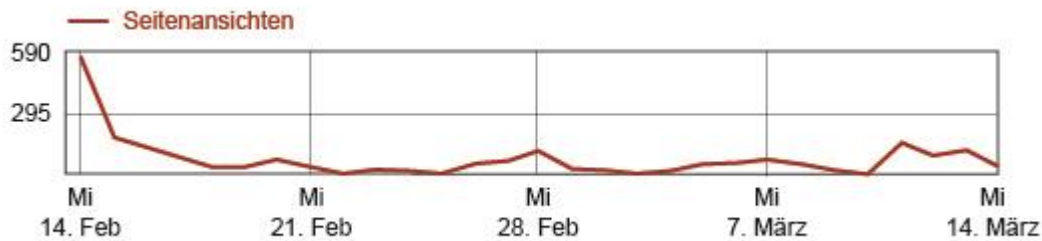


Abbildung 4:

Seitenansichten im zeitlichen Verlauf des Online-Dialogs pro Tag Quelle: ZebraLog

Vom 14. Februar bis 14. März wurde die Plattform insgesamt 1.858 mal aufgesucht. Abbildung 4 stellt die Besuche der Webseite im zeitlichen Verlauf des Online-Dialogs dar. An dem Online-Dialog haben sich insgesamt 32 User beteiligt, die 52 Beiträge und 34 Kommentare online gestellt haben. Die Mehrheit der Teilnehmenden beteiligte sich mit einem Diskussionsbeitrag pro Person, wobei es einen sehr aktiven Teilnehmer im Dialog gab, der insgesamt 8 sehr ausführliche Kommentare und Beiträge zur Diskussion beisteuerte. Die Verteilung der Beiträge und Kommentare auf die drei Straßenzüge zeigt

Tabelle 1. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass diese Zahlen nicht mit einer inhaltlichen Verteilung gleichzusetzen sind. Obwohl die Beiträge anhand der Karte einem bestimmten Straßenzug zugeordnet wurden, war der Inhalt doch mehrheitlich auf den gesamten Stadtteil Schöneweide bzw. auf alle drei Straßenzüge bezogen. Daher sind die Ergebnisse des Online-Dialogs unter Kapitel 4 auch nicht nur den einzelnen Straßenzügen zugeordnet, sondern vornehmlich den thematischen Schwerpunkten des Dialogs (s. Kapitel 4 Inhaltliche Auswertung).

	Beiträge	Kommentare	Gesamt
Edisonstraße	24	16	40
Siemensstraße	16	14	30
Spreestraße	12	4	16

Tabelle 1: Verteilung der Beiträge und Kommentare der Online-Beteiligung auf die drei Straßenzüge Edison-, Siemens- und Spresstraße

4. Inhaltliche Auswertung

Im nachfolgenden Kapitel werden alle Kommentare inhaltlich ausgewertet und zusammenfassend dargestellt. Auch wenn an dieser Stelle nicht jeder eingegangene Vorschlag in seiner Gänze dargestellt und erläutert werden kann, wurden die Hauptdiskussionsstränge bestmöglich abgebildet. Zur besseren Lesbarkeit wurden die Kommentare während der Zusammenfassung nach verschiedenen Oberthemen gegliedert: Straßenraum allgemein, Verkehrsberuhigung, Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV, Parken und Planungszeit. Die Kommentare, die explizit zu den vorgeschlagenen Planungsvarianten oder einzelnen Straßenzügen Stellung beziehen, sind unter dem Kapitel 4.8 Straßenzüge zu finden.

4.1 Straßenraum allgemein

Das Kapitel "Straßenraum allgemein" beinhaltet eine Zusammenfassung von folgenden Themen: Verkehrsfluss für Anwohner*innen, Ampelschaltungen, Hinweise zum Platz an der Griechischen Allee und zu besonderen Ausstattungselementen.

Verkehrsfluss für Anwohner*innen

Einige Teilnehmenden nutzen den Online-Dialog, um Beobachtungen zu Störungen im Verkehrsfluss für Anwohner*innen mitzuteilen und machten zugleich konkrete Lösungsvorschläge. Zum Beispiel kam der Hinweis, dass eine Öffnung der Treskowbrücke in beide Fahrtrichtungen für den Anwohnerverkehr wünschenswert wäre. Außerdem könnte eine veränderte Spurführung (rechte Spur mit Rechtsabbiegerpfeil, mittlere Spur mit Geradeaus- und Rechtsabbiegerpfeil, linke Spur wie bisher Linksabbiegerpfeil) an der Treskowallee Richtung Edisonstraße dazu führen, die häufigen Staubildungen vor der Ampel zu reduzieren, vor allem indem frühzeitig (ca. 80m vor der Ampel) auf die Spurführung hingewiesen wird.

Ampelschaltungen

Zum Thema Ampelschaltungen in Schöneweide kamen folgende Hinweise:

- Die Ampelanlage im Kreuzungsbereich der Siemensstrasse zur Edisonstrasse ist so geschaltet, dass sie gegensätzlich rot/grün haben.
- Die Ampel auf Höhe Helmholtzstraße/Zepelinstraße wird als überflüssig erachtet.
- Durch eine längere Ampelschaltung für Fußgänger und Radfahrer beim Platz an der Griechischen Allee, würde die Attraktivität für den Pkw-Durchgangsverkehr kleiner.
- Speziell für die Edisonstraße wurden verlängerte Grünphasen für Fußgänger an allen Ampeln gewünscht.

Platz an der Griechischen Allee

Ein*e Teilnehmende*r wünscht sich die Umwandlung des Platzes an der griechischen Allee zu einem sozialen Zentrum für Schöneweide. Aus ihrer/seiner Sicht müsste sich der Platz dafür u.a. baulich in Richtung Siemens- und Edisonstraße ausdehnen. Durch Ansiedlung eines Wochenmarkts samstags und eines Flohmarkts sonntags solle das soziale Kiezleben aktiviert werden.

Besondere Ausstattungselemente

Es wurde der Wunsch nach besonderen Ausstattungselementen für die Edisonstraße und die Treskowbrücke formuliert: Als einzige Edisonstraße von Berlin sei diese Straße ein guter Standort, um mit repräsentativen Laternen die ehemalige Lampenfabrik in den Spreehöfen und den Status als Elektropolis zu würdigen. Für die gewünschte Neuerichtung einer leuchtturmartigen Laterne an der Treskowbrücke hingegen spricht, dass dort bereits früher diese 10m hohe Landmarke mit einer Wendeltreppe zum Ufer stand.

4.2 Verkehrsberuhigung

Das Thema der Verkehrsberuhigung von Schöneweide war in den meisten Beiträgen der Teilnehmenden präsent. Hauptsächlich ging es dabei um die Forderung den Lkw-Verkehr komplett aus dem Betrachtungsraum heraus über die Minna-Todenhagen-Brücke abzuleiten. Konkrete Vorschläge waren hier z.B.

- die Sperrung/Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Schneller Straße/Spreestraße bzw. der Brückenstraße für den Lkw-Verkehr von der B96a,
- der Rückbau der Karlshorster Straße auf einen Fahrstreifen pro Richtung,
- Erhöhung des Abbiegewinkels auf ca. 90° bei der Einmündung aus der Michael-Brückner-Straße
- die Sperrung der Edisonstraße zwischen Siemensstraße und Wilhelminenhofstraße oder/und der Siemensstraße zwischen Edisonstraße und Wattstraße für den Durchgangsverkehr bis hin zur Entwicklung von reinen Fußgängerzonen z.B. im Bereich Königsplatz (die Kreuzung Wilhelminenhofstraße, Edisonstraße) mit den angrenzenden Straßen (Wilhelminenhofstraße bis Schillerpromenade und Edisonstraße bis Siemenststraße),
- Straßenverengung, Ampelschaltung, Verkehrsbeschilderung, an dem Kreuzungsbereich Treskowallee/Rummelsburgerstraße/An der Wuhlheide, so dass Lkw-Fahrer nicht mehr in die Edisonstraße einfahren
- bauliche Höhenbegrenzung bei der Einfahrt in die Edisonstraße von der Trewkowstraße aus und an der Stubenrauchbrücke.

Die Teilnehmenden versprechen sich von einer Reduzierung des Lkw-Verkehrs nicht nur mehr Sicherheit im Straßenverkehr, sondern auch eine Reduktion des Verkehrslärms und des Feinstaubes. So würde ein großer Mehrwert an Lebensqualität für Schöneweide erzielt. Aus Sicht einiger Teilnehmenden könnten IT-/Internet-gestützte Möglichkeiten der flexiblen Verkehrslenkung und der Parkraumanzeige/bewirtschaftung dazu führen, zusätzlich den Suchverkehr zu reduzieren.

Mehrmals wurde der Wunsch geäußert, dass die vorhandenen Geschwindigkeitsbegrenzungen überprüft und auch durch bauliche Maßnahmen (z.B. Blitzer, Temposchwellen, Zebrastreifen, wechselnde Parkbuchten und Verkehrsinseln bis hin zum Rückbau von Verkehrsflächen etc.) ergänzt werden sollten. Insbesondere zur Siemensstraße kamen mehrere Hinweise, dass diese gerade Strecke zu Beschleunigungsrennen einlädt. Ein Teilnehmender schlug in diesem Zusammenhang vor die Kreuzung Siemensstraße / Wilhelminenhofstraße zu einem Kreisverkehr umzuwandeln.

4.3 Fußgänger

Vor dem Hintergrund, dass nach wie vor sehr viele Lkws durch Schöneweide fahren und diese wie auch der Pkw-Verkehr sich nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten (s. auch 4.2 Verkehrsberuhigung), wurde zur Optimierung der Fußgängerfreundlichkeit von Schöneweide angemerkt, dass es neben breiteren Fußwegen vermehrt Querungshilfen über die einzelnen Straßen geben sollte, z.B. "An den Sophienhöfen" in der Nähe der Deulstraße oder an der Verkehrsinsel in der Siemensstraße, damit die Schulkinder ohne Gefahr zur Edison-Grundschule gehen können (s. auch 4.8 Straßenzüge). Zudem könnte/sollte der Vorplatz des Bahnhofs Schöneweide so umgestaltet werden, dass kurze Fußwege aus dem Quartier nördlich der Michael-Brückner-Straße zum Bahnhof Schöneweide, sowie kurze Umsteigewege zwischen Bus und Bahn möglich sind.

4.4 Radfahrer

Immer wieder gaben die Teilnehmenden den Hinweis, dass die Radwege besser zwischen Bürgersteig und Parkstreifen angeordnet sein sollten, als zwischen Fahrbahn und Parkstreifen. Hierfür werden u.a. drei Gründe genannt:

1. Die Gefahr bei einem Dooring-Unfall in den fließenden Verkehr zu stürzen oder auszuweichen, ist nicht mehr gegeben.
2. Die Radwege würden nicht mehr für das Halten von Lieferfahrzeugen von Postdienstleistern genutzt.
3. Bei einer höhengleichen Anlage der Radwege mit dem Gehweg entsteht ein großzügigeres Trottoire-Gefühl.

Dabei ist den Teilnehmenden bewusst, dass in diesem Fall die Kreuzungen umgestaltet werden müssten. Um die Gefahr zu minimieren, dass rechts abbiegende Fahrzeuge in einen Konflikt mit Radfahrern kommen könnten, die hinter den parkenden Autos fahren und ebenfalls die Kreuzung überqueren wollen, wurden mehrere Vorschläge unterbreitet:

1. Das Parken muss in einem gewissen Abstand vor der Kreuzung verhindert werden.
2. Große, dem Autoverkehr vorgelagerte Wartezonen für Fahrradfahrer.
3. Die dritte Methode betrifft die Signale der Ampeln. Man könnte Grünphasen von Radfahrern und Autofahrern konsequent trennen.
4. Den Bau eines Kreisverkehrs anstatt der Ampelkreuzungen.

Gefahrenstellen für Radfahrer

Desweiteren kamen konkrete Hinweise zu verschiedenen Gefahrenstellen für Radfahrer in Schöneweide:

- Der fehlende Anschluss des Rad- und Fußwegs an der Rummelsburger Landstraße stadteinwärts auf der rechten Seite zwischen Kreuzung Rummelsburger Bucht/Auffahrt Minna-Todenhagen-Brücke und Blockdammweg
- Der Auffahrtsbereich zum Baumarkt südlich der Behelfs-Stubenrauchbrücke.

Vorschläge zum Radwegneubau

Zu guter letzt wurden von einigen Teilnehmenden noch Vorschläge für den weiteren Ausbau von Fahrradwegen in Schöneweide formuliert:

- Sowohl in der Rummelsburger Straße als auch im Kreuzungsbereich Rummelsburger Str/ Edison Str./ An der Wuhlheide/ Treskowallee sollten Radverkehrsanlagen in verkehrssicheren Dimensionen hergestellt werden. Dabei ist die Hauptverkehrsrichtung für den Radverkehr Rummelsburger Str. - Treskowallee ausreichend zu berücksichtigen.
- Es wurde diskutiert, ob die Behelfsbrücke der Stubenrauchbrücke als reine Rad- und Fußgängerbrücke weitergenutzt werden könnte.
- Ein Teilnehmer machte den Vorschlag, dass auf der Treskowbrücke (Edisonstraße) Fahrradwege in beide Richtungen gebaut werden sollten, indem der Autoverkehr auf die Fahrbahn der Tram verlegt wird. Die Fahrradwege sollten etwas hochgesetzt gebaut werden, damit die Radfahrer über die sehr hohen Stahlbrüstungen der Brücke auf die Spree blicken können und auch Schutz vor dem Autoverkehr bekommen.

4.5 ÖPNV

Neben den Hinweisen, dass die Gleise der Straßenbahn in der Edisonstraße zu laut seien und sich die Teilnehmenden eine deutliche Gräuschreduktion durch ein begrüntes Gleisbett erhoffen (siehe dazu auch Punkt 5 des Berichtes die TOP 5 der meist bewerteten Beiträge), gab es diverse Anregungen zu verschiedenen Haltestellen des ÖPNV-Verkehrs:

Haltestelle Edisonstraße/Wilhelminenhofstraße

- Der nördliche Haltestellenbereich ist für wartende und vorbeigehende Fußgänger äußerst knapp gestaltet und nicht barrierefrei. Es wurde vorgeschlagen eine Autospur zu reduzieren und auf Kosten des Radwegs im Haltestellenbereich den Fußweg zu verbreitern und auf das Einstiegsniveau der Straßenbahn anzuheben.
- An der Haltestelle Wilhelminenhofstraße/Edisonstraße sollten die Haltestellen in allen vier Richtungen hinter die Kreuzung gelegt werden. Damit würden alle Fahrten in eine Richtung von der selben Haltestelle stattfinden. Zum Bahnhof Schöneweide ist dies bereits der Fall und wird von den Fahrgästen gut angenommen. Richtung Karlshorst und Köpenick finden die Abfahrten der Linie 27 dagegen von einer anderen Haltestelle als die Fahrten der anderen Linien statt.

Haltestelle Griechische Allee

Mehrere Teilnehmende wünschten sich eine Haltestelle an der Kreuzung Griechische Allee/Edisonstraße zur besseren Erschließung der umgebenden Wohnbebauung. So wäre eine direkte Umsteigemöglichkeit zwischen der Straßenbahn (M17, 21, 27, 37) und der neuen Buslinie (365) geschaffen. Zudem würde der Markt eine Aufwertung als neues Zentrum von Schöneweide erfahren.

Neue Trassenführungen

Desweiteren wurden Hinweise zu bestehenden oder neuen Trassenführungen des ÖPNV-Verkehrs gegeben:

- Die derzeit durch Bauarbeiten der Wasserbetriebe unterbrochene Strecke zum Betriebshof Schöneweide sollte auch langfristig erhalten bleiben, um hier eine Wendemöglichkeit für Bauarbeiten und Betriebsstörungen zu erhalten, sowie einen Anschluss an künftige Netzerweiterungen in Richtung Baumschulenweg und Sonnenallee zu ermöglichen.
- Nach Ansicht eines Dialogteilnehmers fungieren die Haltestellen Bahnhof Schöneweide und Wilhelminenhofstraße/Edisonstraße ("Königsplatz") als Doppelknoten. Daher sollten Fahrten von Adlershof und Johannisthal kommend nicht am Bahnhof enden, sondern bis zum Königsplatz weiter geführt werden. Sie können dann über die heutige Betriebsstrecke wenden und somit auch die Nalepastraße mit der Haltestelle Siemensstraße/Nalepastraße an den Bahnhof Schöneweide anbinden.
- Das Gebiet zwischen Wilhelminenhofstraße und An der Wuhlheide ist bisher nur schlecht durch den ÖPNV erschlossen. Dies betrifft insbesondere den Waldfriedhof Oberschöneweide. Zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung wird daher die Verlängerung der Buslinie 365 durch die Griechische

Allee und Straße an der Wuhlheide mindestens bis zur Kreuzung An der Wuhlheide/Rathenaustraße angeregt.

4.6 Parken

Ein Teilnehmender des Online- Dialogs schlug generell zum Thema Parken vor, dass mit einer Parkraumbewirtschaftung im gesamten Bezirk begonnen werden sollte. Die Kosten für das Parken im öffentlichen Raum sollte teurer sein als auf privaten Stellplätzen. So könnte der Bau von alternativen/privaten Parkmöglichkeiten gefördert werden (vgl. Tiefgarage im MFH Spreestraße/Fließstraße, Parkflächen im EG der MFH an der Dora-Benjamin-Park). Seiner Meinung nach sollte das Anwohnerparken monatlich mindestens den Kosten einer Berlin-ABC Monatskarte entsprechen. Für nicht-Anwohner sollte das Tageweise Parken mindestens einer Berlin ABC Tageskarte entsprechen.

Ein anderer Teilnehmer des Dialogs hat der Notwendigkeit zur Parkraumbewirtschaftung widersprochen.

4.7 Planungszeit

Mehreren Online-Dialogteilnehmern war es ein Anliegen, das bereits sehr kurzfristig mit konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in Schöneweide begonnen werden sollte. Die Gelbmarkierungen wurden dabei nicht als probates Mittel angesehen. Vielmehr stand der Wunsch nach deutlicheren Maßnahmen im Vordergrund. Vorgeschlagen wurde z.B. eine konsequente Umwidmung eines Kfz-Streifens in allen drei Straßen zu einem Fahrradweg. Dabei könnten temporäre Blumenkästen oder Betonkübel als Absperrung helfen. Desweiteren wurde auch das Ausprobieren von Einbahnstraßenregelungen in der Siemens- oder Edisonstraße angeregt.

4.8 Straßenzüge

4.8.1 Edisonstraße

Betrachtet man die Varianten 1-3, liegt ein sehr auffälliger Unterschied in der Frage, ob sich die Straßenbahn mit den Autos eine Fahrtrasse teilen sollte, oder nicht. Die Beiträge der Teilnehmenden weisen in dieser Frage in keine eindeutige Richtung.

Für den Erhalt eines eigenen Gleisbetts, siehe Variante 1, spricht die starke Auslastung durch die vier Straßenbahnlinien, die in ihrem Ablauf nicht gestört werden sollten. Aber noch viel wichtiger ist den Teilnehmenden bei der getrennten Verkehrsführung die Möglichkeit einer Gleisbettbegrünung, von der sie sich eine Reduzierung der Lärmbelastigung wünschen. (Siehe dazu auch Kapitel 4.5 ÖPNV.)

Andere Stimmen favorisieren die Variante mit einer gemeinsamen Verkehrsführung von Straßenbahn und Autoverkehr zugunsten breiterer Fuß- und Radwege. Mit moderner IT könnte die Taktung von Bahn und Autoverkehr

aufeinander abgestimmt werden, ohne das die Tram dadurch langsamer würde.

Neben der Thematik des Straßenbahngleisbetts fiel einigen Teilnehmenden an der Variante 3 besonders die Entkopplung von Fahrzeugtrasse und Radweg positiv ins Auge. Auch führe das Abrücken der Beleuchtung und Baumneupflanzungen von den Fassaden in Richtung Straßenmitte dazu, dass der Autoverkehr nicht mehr die Hauptrolle in der Edisonstraße übernimmt.

4.8.2 Siemensstraße

In den Beiträgen zur Siemensstraße ging es u.a. um eine mögliche Einbahnstraßenregelung, die Sicherheit im Straßenverlauf und eine Optimierung von Ausfahrtsituationen.

Darüber hinaus machte ein Teilnehmender einen konkreten Planungsvorschlag für einen neuen Straßenquerschnitt der Siemensstraße. So sollte analog zum Vorschlag der 3 bei der Edisonstraße der alte Baumbestand gefällt werden, so dass die neue Baumreihe und die Laternen näher zur Straßenmitte rücken. So wäre es möglich, den Fahrradweg dem Fußgängerweg zuzuordnen und den neuen Baumstreifen als Abtrennung zum Autoverkehr anzulegen.

Einbahnstraßenregelung

Wie auch beim Ortsgespräch wurde ebenfalls im Online-Dialog angeregt, ob man nicht die Siemensstraße zu einer Einbahnstraße machen könne, ggf. sogar einspurig. Zu lösen wäre dabei das Problem, wie die Feuerwehr und die neue Buslinie freie Fahrt erhalten könnten.

Sicherheit im Straßenverlauf

Mehrere Beiträge gaben Hinweise, wie die Sicherheit insbesondere für Fußgänger in der gesamten Siemensstraße verbessert werden könnte. So sollte die vorhandene Verkehrsinsel so optimiert werden, dass sie beide Straßenspuren verlangsamt und nicht nur die in Richtung Edisonstraße. Desweiteren könnte eine weitere Verkehrsinsel an dem Waltraud-Krause-Weg hin zur Wilhelminenhofstraße insbesondere älteren Menschen helfen, sicher zum Einkaufszentrum zu gelangen. Es wurden Querungshilfe wie z.B. Zebrastreifen an der Deulstraße und an der Wattstraße vorgeschlagen. Temposchwellen über die gesamte Straßenlänge könnten dazu beitragen, die Tempo 30 Zone wirklich einzuhalten.

Optimierung von Ausfahrtsituationen

Anwohner*innen aus den Wohnhäusern direkt im Kreuzungsbereich Siemensstraße/Edisonstraße haben sich über den Online-Dialog zu Wort gemeldet, dass sie Schwierigkeiten haben mit ihrem Pkw vom Hinterhof auf die Straße zu gelangen (s. hierzu auch 3.1 Straßenraum allgemein,

Ampelschaltung). Sie bitten darum, bei der Neugestaltung der Siemensstraße die Ausfahrtsituationen der Privatleute dahingehend mitzudenken, dass ihnen zum einen eine gute Einsehbarkeit in den Straßenverkehr durch z.B. Spiegel ermöglicht wird und zum anderen genügend Raum zur Verfügung steht, um gefahrlos Abwarten zu können, bis sich das Garagentor öffnet.

4.8.3 Spreestraße

Obwohl die meisten Beiträge sich nicht direkt auf die vorgeschlagenen Planungsvarianten bezogen, gab es doch einzelne Rückmeldungen zu Variante 2 der Spreestraßenplanung:

Es wurde vorgeschlagen, die Fahrradwege eher den Gehwegen zuzuordnen. So würde ein großzügiges "Trottoirgefühl" entstehen und die Fahrradfahrer wären durch den Parkstreifen von dem fahrenden Autoverkehr getrennt. Um die Radwege gegen missbräuliche Benutzung zu sichern, könnten sie höhengleich an den Gehweg angepasst und/oder durch Poller von den Parkstreifen getrennt werden.

Darüber hinaus lieferten mehrere Beiträge Hinweise, wie der unter 3.6 bereits beschriebene Wunsch nach einer Verkehrsberuhigung in Schöneweide konkret für die Spreestraße aussehen könnte:

- Ersetzen der Fußgängerampel in der Spreestraße Ecke Schnellerstraße durch einen beleuchteten Fußgängerüberweg.
- Schaffung eines zweiten Fußgängerüberweges am oberen Ende der Spreestraße (Spreestraße/NH Hotel) für die querenden Fußgänger des Spreeuferes.
- Ein Zebrastreifen im mittleren Teil der Spreestraße.
- Mehrere dauerhaft installierte Temposchwelle, um das Tempo 30 des KFZ-Verkehrs effektiver zu drosseln.

4.8.4 Andere

Neben den Hinweisen zur Spree, Siemens- und Edisonstraße wiesen einige Teilnehmenden auch auf andere Straßenräume in Schöneweide hin. So wurde darum gebeten, den Waltraud-Krause-Weg sinnvoll über die Wilheminenhof-Straße weiterzuführen. Ebenso kam ein Hinweis, dass bei allen Verbesserungsmöglichkeiten in Schöneweide der gestiegene Durchgangsverkehr in Baumschulenweg nicht vergessen werden sollte.

5. Meist bewertete Beiträge

Straße	Titel	Beitrag	Bewertungen
Edisonstraße	Pantoffeln für die Straßenbahn!	Ob in der Edison- oder der Wilhelminenhofstraße: Die Straßenbahn braucht dringend ein geräuschgedämmtes Gleisbett. Der jetzige Zustand ist eine Zumutung für Anwohner und Passanten, wenn eine Tram vorüberfährt, muss man jedes Gespräch unterbrechen, und der Lärm dringt noch mehrere Häuser in den Seitenstraßen durch die mehrfach verglasten Fenster.	12
Edisonstraße	Begrünte Gleise	Die Straßenbahngleise sollten begrünt werden, wie es auch in Karlshorst der Fall ist und auch in Adlershof geplant ist. Das ist optisch ansprechender und auch Lärmmindernd.	11
Siemensstraße	Lkw-Verbot	Der Lkw-Verkehr sollte möglichst stark heruntergeschraubt werden, indem ein generelles Verbot sowie eine deutlich sichtbare Umleitung über die neue Brücke umgesetzt wird. Anlieger wie Lieferanten für die Gegend sind natürlich ausgenommen.	11
Alle	Erstmal schnelle Lösung in 2018 ohne bauliche Veränderungen ...	also einfach im gesamten Gebiet (alle drei Strassen) einen KFZ Streifen durch Radstreifen ersetzen. Dann kann in Ruhe geplant und gebaut werden, was ja leider einige Jahre dauert.	11

Edison- straße	Tram-Haltestelle Marktplatz Grie- chische Allee	Es sollte eine Tram-Haltestelle Markt- platz Griechische Allee vorgesehen werden. Da der Verkehr aus der Edi- son und Siemensstraße herausge- nommen wird entwickelt sich der Markt als neues Zentrum in Schöne- weide.	11
---------------------------	---	---	----

Tabelle 2: Top 5 der meistbewerteten Beiträge

6. Zusammenfassung

Der Online-Dialog zur Neugestaltung von drei Straßenzügen in Schöneweide bot den Bürgerinnen und Bürgern über das im Februar durchgeführte Ortsgespräch hinaus eine Plattform zum Austausch über die verschiedenen Planungsvarianten zur Edisonstraße, Siemensstraße und Spreestraße. Die Teilnahme war durchgehend von sachlichen Beiträgen mit konstruktiven Ideen und Änderungshinweisen bestimmt, wenn auch nicht unbedingt zu den Planungs-Varianten. Nicht wenige Teilnehmer*innen hatten sehr konkrete Änderungsvorschläge.

Die Diskussion war geprägt von stadtteilbezogenen Hinweisen und Wünschen, zum Teil gepaart mit sehr detaillierten Anregungen zu den einzelnen Straßenzügen bzw. konkreten Teilräumen. Das größte Anliegen der Teilnehmenden war der Wunsch nach verschiedensten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen. Zwar wird eine verkehrliche Entlastung des Stadtteils durch die Fertigstellung der Minna-Todenhagen-Brücke wahrgenommen, doch reiche diese bei weitem nicht aus. Insbesondere der Lkw-Verkehr wird als sehr lärmend, staubend und gefährlich wahrgenommen. Insgesamt wäre eine Umgestaltung der Straßenzüge zugunsten von Fahrradfahrern und Fußgängern wünschenswert. Wobei die Fahrradwege bevorzugt auf Höhe der Fußwege hinter den Parkstreifen angeordnet sein sollten.

Beim Thema ÖPNV stand die Diskussion über die geräuschintensive Straßenbahn im Vordergrund. Viele Teilnehmende versprechen sich durch eine Begrünung der Gleise eine deutliche Lärmreduktion.

Mit einigen konkreten Handlungsempfehlungen zur Verkehrsberuhigung empfahlen einige Teilnehmenden die langen Planungszeiten zu überbrücken und zeitnah eine verkehrliche Verbesserung für Schöneweide zu erreichen.