



**Verkehrskonzept für  
das Brunnenviertel**



# *Verkehrskonzept für das Brunnenviertel*

## *aus Sicht der Anwohnerinnen und Anwohner*

### **EINLEITUNG**

Die vom motorisierten Verkehr ausgehenden Schadstoff-, Lärm- und sonstigen Belastungen sind eine der größten Beeinträchtigungen der innerstädtischen Lebensqualität und zugleich eine der wesentlichen Ursachen für die wachsenden ökologischen Probleme. Im Rahmen der Lokalen Agenda 21 ist das Verkehrsforum daher seit seiner Gründung 1997 damit befasst, Impulse für eine nachhaltige, partizipative Verkehrspolitik zu geben und Projekte durchzuführen.

Ausgelöst durch eine für die Anwohner/innen enttäuschend verlaufene Diskussionsrunde mit Kommunalpolitikern zu den Verkehrsproblemen im Gebiet, begann das Verkehrsforum nach Bewilligung der Mittel durch die „Projektagentur Zukunftsfähiges Berlin“ im Herbst 2000 mit der Arbeit an einem *integrierten, quartiersbezogenen Verkehrskonzept für das Brunnenviertel*. Das in einjähriger Arbeit mit den Anwohnern/innen erstellte Konzept liegt jetzt vor. Damit ist das Projekt jedoch nicht abgeschlossen. Vielmehr muss jetzt mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen begonnen werden.

#### **Was ist ein integriertes, quartiersbezogenes Verkehrskonzept?**

Anstatt die Verkehrs- und Umweltprobleme (über-) regional und isoliert nach einzelnen Verkehrsträgern anzugehen, wird in diesem Projekt der umgekehrte Ansatz verfolgt: In einem kleinen, überschaubaren Gebiet werden alle Verkehrsträger (Fuß, Rad, ÖPNV, motorisierter Verkehr) zusammen betrachtet.

Quartiersbezogen bedeutet aber auch, dass das Fachwissen der örtlichen Bevölkerung einbezogen wird. Aus Sicht des Verkehrsforums sind die Bewohner/innen des Brunnenviertels selbst Fachleute für ihren Kiez, deren „Alltagswissen“ bei der Konzepterstellung ergänzt wurde durch das „professionelle Wissen“ von Mitarbeitern/innen der Senats- und Bezirksverwaltungen, der BVG, der DB AG, der verkehrspolitischen Verbände (z.B. ADFC) sowie von

Bezirksverordneten. Somit ist das vorliegende Konzept vor allem das Ergebnis der Arbeit der Akteure vor Ort.

#### **Warum haben wir das Brunnenviertel für dieses Projekt gewählt?**

Zum einen hat sich die Verkehrssituation im Brunnenviertel seit dem Fall der Mauer sehr verändert. Ehemals durch Mauer und S-Bahn-Trasse fast „abgeriegelt“ ist es nun in die „Mitte“ gerückt – verbunden mit einer enormen Erhöhung des Verkehrsaufkommens, mit Durchgangsverkehr und einem Anstieg von Lärm- und Schadstoffemissionen. Zum anderen ist die Bevölkerungsstruktur des Quartiers besonders prekär: Das einst größte zusammenhängende Sanierungsgebiet Europas weist den höchsten Anteil an Sozialhilfeempfängern/innen im ehemaligen Bezirk Wedding auf. Zudem fanden wir im Brunnenviertel mit dem Stadtteilmanagement der DeGeWo und dem Stadtteilverein Brunnenviertel e.V. Kooperationspartner, die die Breitenwirkung des Projekts wesentlich unterstützen konnten.

Bedanken möchten wir uns bei allen, die zu der Erstellung des Konzepts beigetragen haben: Bei den engagierten Anwohnern/innen, den Vertretern/innen aus Politik, Verwaltung und anderen Institutionen, dem Stadtteilmanagement der DeGeWo, dem Stadtteilverein Brunnenviertel e.V., der Kirchengemeinde Frieden und Himmelfahrt, die uns für alle Veranstaltungen ihre Räume zur Verfügung stellte sowie bei der „Projektagentur Zukunftsfähiges Berlin“ und der debis AG für die finanzielle Unterstützung des Vorhabens.

Wir hoffen, mit dieser Dokumentation zur „Nachahmung“ des Projekts mit anderen Themen oder in anderen Quartieren anzuregen und möchten dazu ausdrücklich ermutigen, denn es hat neben aller Arbeit und allem Stress auch viel Spaß gemacht.

# **INHALTSVERZEICHNIS**

---

<b>EINLEITUNG .....</b>	1
<b>TEIL 1 DAS VERKEHRSKONZEPT .....</b>	3
Problemfeld motorisierter Verkehr .....	3
Problemfeld Fußverkehr .....	6
Problemfeld Radverkehr .....	8
Problemfeld ÖPNV .....	10
<b>TEIL 2 DAS PROJEKT .....</b>	13
Ziele des Projekts .....	13
Methodisches Vorgehen .....	13
Umsetzung der Vorschläge .....	16
Bewertung des Projekts aus Sicht des Verkehrsforums .....	17
<b>TEIL 3 DIE VERKEHRSSITUATION .....</b>	18
Verkehrsbelastung durch den KFZ-Verkehr .....	18
Ruhender KFZ-Verkehr .....	19
Fußverkehr .....	20
Gleimtunnel .....	20
Fahrradverkehr .....	21
ÖPNV .....	21
Fazit .....	22
<b>TEIL 4 ANHANG .....</b>	23
Teilnehmerinnen und Teilnehmer an den Workshops .....	23
Pressestimmen .....	24
Verkehrsforum e.V. – Forum für zukunftsfähigen Verkehr in der Mitte Berlins .....	28

## **Hinweis zum Lesen**

Die Dokumentation gliedert sich in vier Teile: Im Teil 1 finden Sie vorab das Projektergebnis - das erarbeitete Verkehrskonzept. Der zweite Teil dokumentiert den gesamten Verlauf des Projekts, von den Projektzielen über das methodische Vorgehen und die Umsetzung der Maßnahmen bis hin zu einer Bewertung des Projekts. Teil 3 schildert die vorgefundene Verkehrssituation im Gebiet als Ausgangslage für das Projekt. In Teil 4 haben wir ergänzende Informationen über das Projekt wie z.B. eine Auswahl der Pressestimmen dargestellt.

Hg.: Verkehrsforum – Forum für zukunftsfähigen Verkehr in der Mitte Berlins e.V.  
© Berlin, September 2001

Redaktion: Anke Stopperich, Tim Rössle, Cornelia Rövekamp  
Layout: Anke Stopperich

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat uns freundlicherweise die Karten auf den Seiten 12 und 22 zur Verfügung gestellt.  
Das Projekt wurde von der „Projektagentur Zukunftsfähiges Berlin“ mit Mitteln der Deutschen Klassenlotterie gefördert sowie von der debis AG finanziell unterstützt.

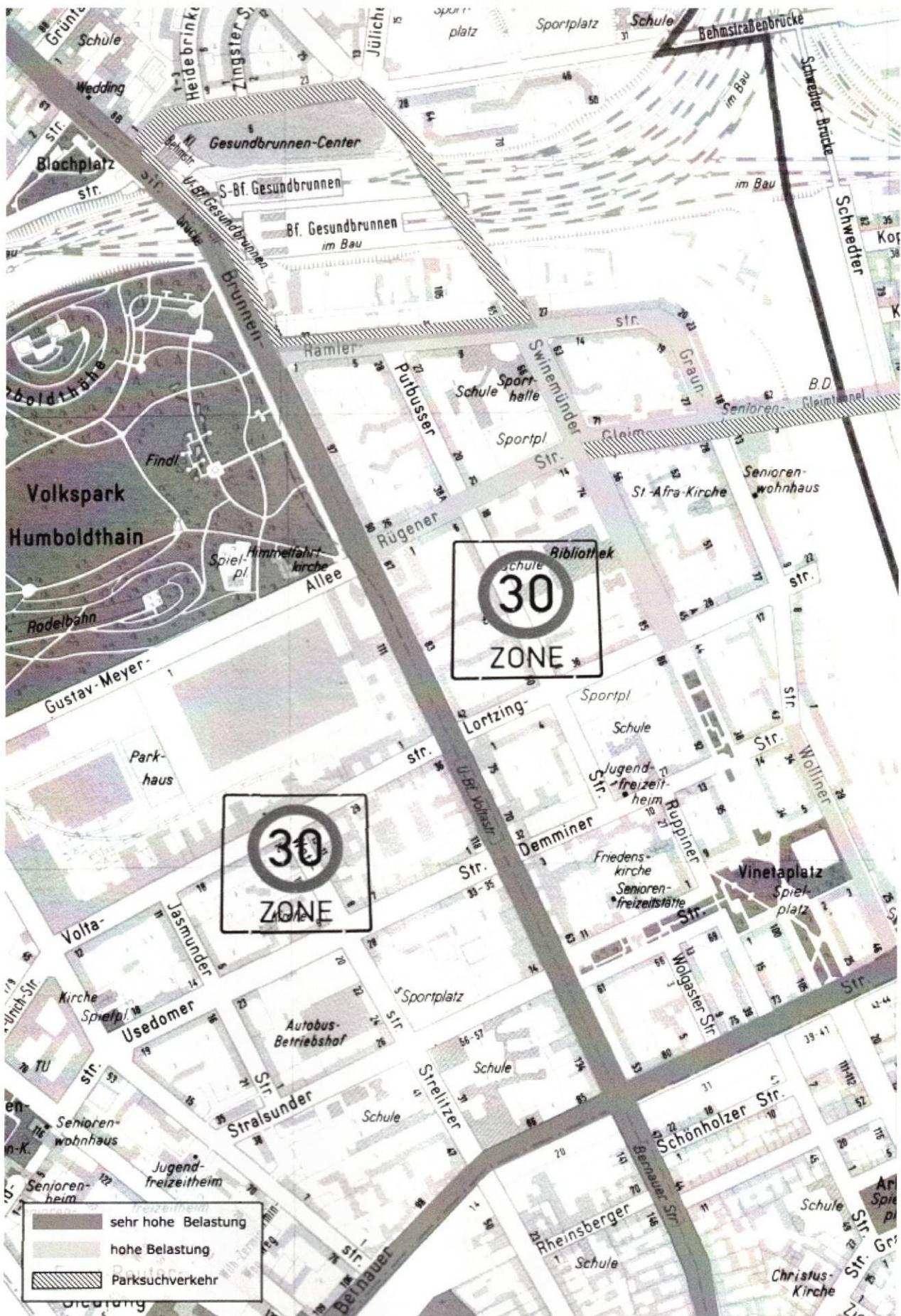
# TEIL 1 DAS VERKEHRSKONZEPT

## Problemfeld motorisierter Verkehr

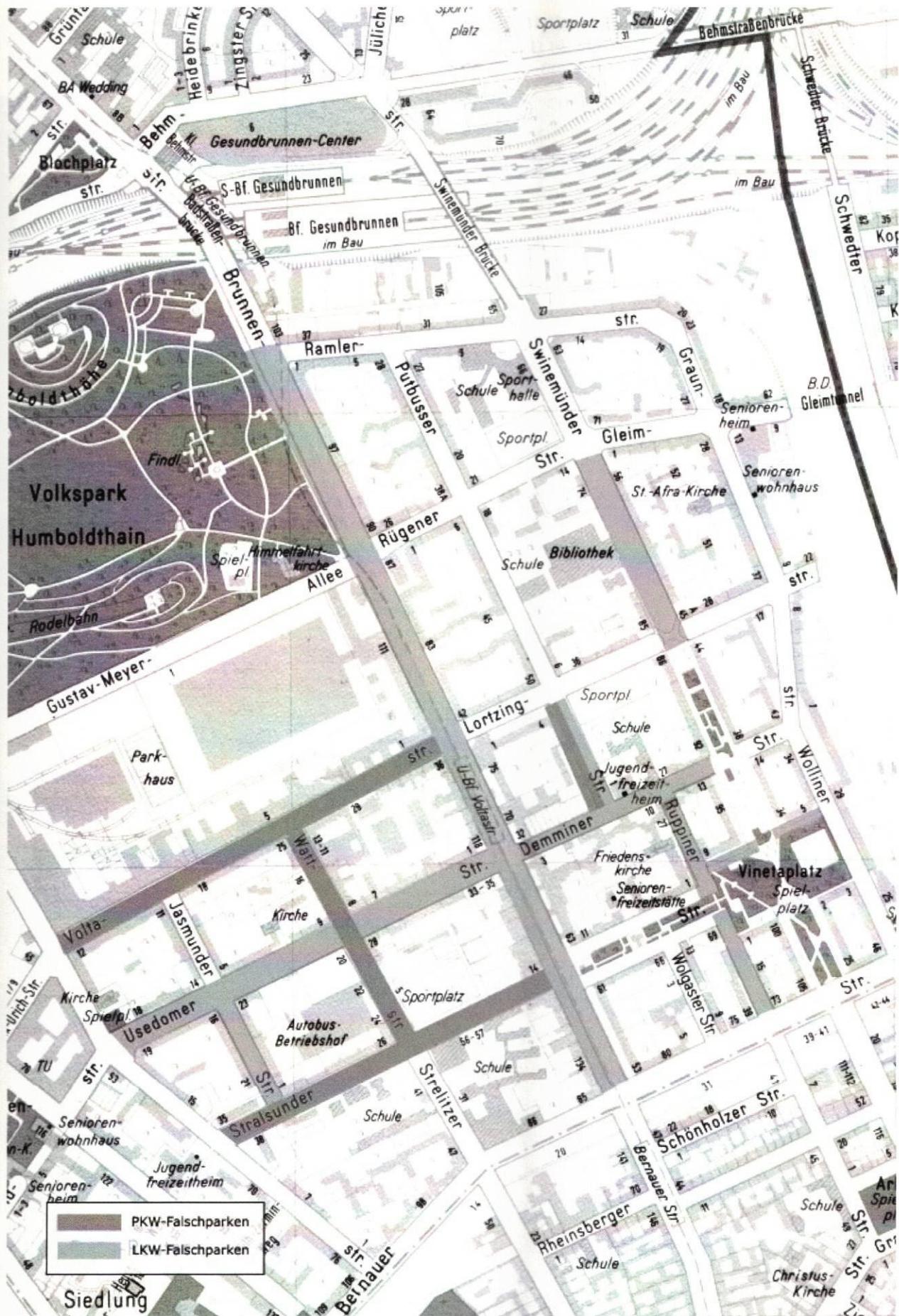
Dominierendes Thema bei der Erstellung des Verkehrskonzepts war die Belastung des Gebiets durch den motorisierten Verkehr. Das gesamte Gebiet leidet unter einem hohen Verkehrsaufkommen, besonders aber die beiden „großen“ Straßen Bernauer- und Brunnenstraße. Auch die überhöhte Geschwindigkeit, vor allem auf der Brunnenstraße aber auch auf „Wohnstraßen“ des Gebiets, war ein wichtiges Thema. Ein weiteres Problem, das durch den motorisierten Verkehr verursacht wird, ist das Falschparken. Auch hiervon sind viele Straßen im Gebiet betroffen (s. Karten auf den Seiten 4 und 5).

Problem	Wo?	Lösungsvorschläge	erfolgte Schritte
überhöhte Geschwindigkeit und hohes Verkehrsaufkommen  sehr hohe Geschwindigkeit und sehr hohes Verkehrsaufkommen	- Brunnenstraße - Bernauer Straße	- bessere Verkehrsüberwachung durch Polizei	
hohe Geschwindigkeit und hohes Verkehrsaufkommen	- Ramler Straße - Rügener Straße - Swinemünder Straße (zwischen Ramler und Bernauer Straße) - Graunstraße (zwischen Ramler und Gleimstraße) - Wolliner Straße (zwischen Demminer und Bernauer Straße)	- bauliche Maßnahmen Gehwegvorstreckung, Aufpflasterung, Poller, Verringerung der Fahrbahnbreite, u. U. Senkrechtparken - verkehrsberuhigte Zone („Spielstraße“): prüfen, ob nicht das gesamte Brunnenviertel zwischen Ramler Straße, Wolliner Straße, Bernauer Straße und Brunnenstraße als verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen werden kann - bessere Verkehrsüberwachung durch Polizei	- Landespolizeiverwaltungsamt angesprochen - Staatssekretärin Krautzberger angesprochen - Bezirksamt und BVV-Fraktionen angesprochen
Parksuchverkehr	- Gleimstraße  - Swinemünder Straße (zwischen Rügener Straße und Bernauer Straße) - Swinemünder Brücke  - rund um den Bahnhof Gesundbrunnen	- Schließung des Gleimtunnels für KFZ - bessere Verkehrsüberwachung durch Polizei  - Swinemünder Brücke ebenfalls als Tempo 30 Straße ausweisen	
LKW-Verkehr (im Wohngebiet)	- Voltastraße - Stralsunder Straße - Wattstraße	- (Nach-) Fahrverbot für LKW	
Falschparken  Falschparken allgemein	- Brunnenstraße (zwischen Bahnhof Gesundbrunnen und Bernauer Straße) - Swinemünder Straße (zwischen Rügener und Lortzing Straße) - Usedomer Straße - Jasmunder Straße (zwischen Usedomer und Stralsunder Straße) - Demminer Straße - Ruppiner Straße - Vineta Platz - Swinemünder Straße (zwischen Rügener und Lortzing Straße) - Putbusser Straße (zwischen Lortzing und Demminer Straße)		
LKW-Falschparken			

## Belastung durch den motorisierten Verkehr



## Falschparken

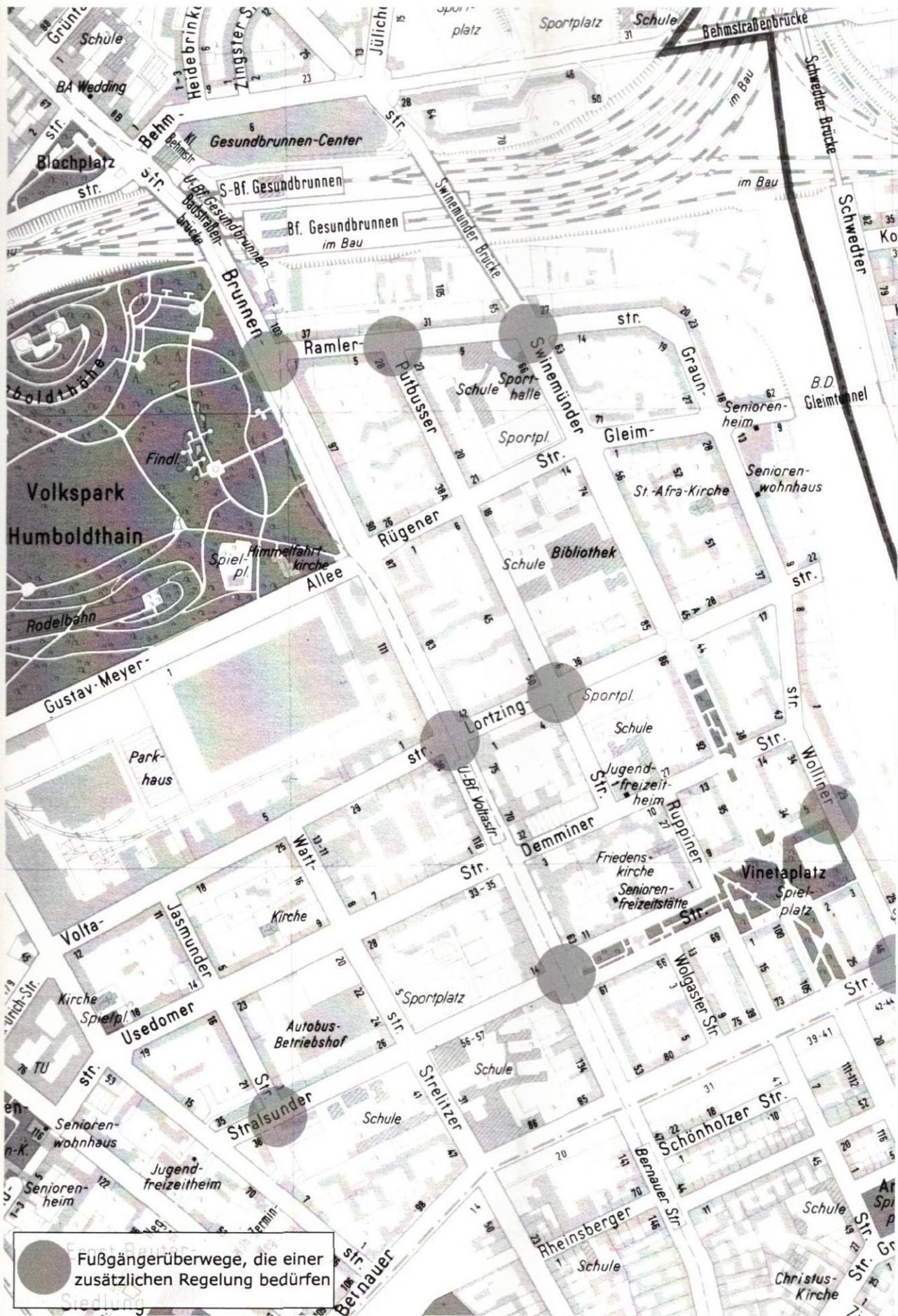


## Problemfeld Fußverkehr

Einhergehend mit der Belastung durch den motorisierten Verkehr kommt es zu Einschränkungen und Sicherheitsrisiken für den Fußverkehr. Hier besteht der größte Bedarf an der Umsetzung von Maßnahmen der Verkehrsberuhigung sowie der Verbesserung von Querungsmöglichkeiten im Gebiet (s. Karte Seite 7).

Problem	Wo?	Lösungsvorschläge	Erste Ergebnisse
Fehlende, gefährliche oder nicht-geregelte Fußgängerüberwege	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ramler/ Swinemünder Straße Kreuzung unübersichtlich, stark befahren; viel Schülerverkehr; Zunahme des (Parksuch-)Verkehrs nach Inbetriebnahme des Bahnhofs Gesundbrunnen</li> <li>- Wolliner Straße am Vinetaplatz Kreuzung unübersichtlich, Wolliner Straße stark befahren als „Schleichweg“, Kita vor Ort</li> <li>- Ramler/ Putbuser Straße und Lortzing/ Putbuser Straße Kreuzung unübersichtlich, Ramlerstraße stark befahren als „Schleichweg“; drei Schulen im Bereich</li> <li>- Brunnenstraße (U-Bahnhof Voltastraße) Viele Fußgänger (Schüler) auf enger Mittelinsel; keine durchgängige Schaltung der Lichtsignalanlage; Probleme durch Rückstau abbiegender Kfz</li> <li>- Brunnen/ Ramler Straße Provisorische Baustellen- Lichtsignalanlage bewährt sich gut</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bauliche Maßnahmen (Gehwegvorstreckungen, Aufpflasterungen, Poller etc.)</li> <li>- Zebrastreifen</li> <li>- Verkehrsberuhigte Zone</li> <li>- bauliche Maßnahmen (Gehwegvorstreckungen, Aufpflasterungen, Poller etc.)</li> <li>- Zebrastreifen</li> <li>- Verkehrsberuhigte Zone</li> <li>- bauliche Maßnahmen (Gehwegvorstreckungen, Aufpflasterungen, Poller etc.)</li> <li>- Zebrastreifen</li> <li>- Verkehrsberuhigte Zone</li> <li>- durchgängige Schaltung der Lichtsignalanlage, die Straßenquerungen in einem Zug ermöglicht</li> <li>- zusätzliche (dauerhafte) Lichtsignalanlage</li> <li>- durchgängige Schaltung der Lichtsignalanlage, die Straßenquerung in einem Zug ermöglicht</li> <li>- Diese Kreuzung muss im Zusammenhang mit den Planungen zum Bahnhof Gesundbrunnen und dessen Vorplatz gesehen werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung über den Bedarf an zusätzlichen Fußgängerüberwegen informiert</li> <li>- Derzeit ist ein Programm Zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger im Gebiet aufgelegt.</li> <li>- In erster Runde wurden 33 Zebrastreifen in Berlin bewilligt, von diesen befindet sich keiner im Brunnenviertel. Das Programm wird fortgesetzt und von seiten der Senatsverwaltung wurde signalisiert, dass dabei das Brunnenviertel im Blick bleibt.</li> </ul>
unebene Bürgersteige	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Brunnenstraße 72 (Videothek)</li> <li>- Hussitenstraße (zw. Volta u. Usedomer Straße)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- betreffende Stellen an das Tiefbauamt weiterleiten</li> <li>- Bauabnahme bei Leitungsarbeiten auf Bürgersteigen einfordern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Bezirksamt Mitte kann dem Wunsch einer Bauabnahme auf Grund personeller Engpässe nicht nachkommen</li> </ul>
unzureichende Beleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Demminer Straße (Haus Nr. 3)</li> <li>- Lortzingstraße (Haus Nr. 1)</li> <li>- Putbusser Straße (insb. zw. Lortzing u. Demminer Straße)</li> <li>- Brunnenstraße am Humboldthain</li> <li>- Humboldthain (Hauptwege)</li> <li>- Jasmunder Straße</li> <li>- Ruppiner Straße (Richtung Bernauer Straße)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung informieren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- einige Leuchten sind bereit wieder in Betrieb: Putbusser Straße, Demminer und Lortzingstraße</li> </ul>

## Bedarf an zusätzlichen Fußgängerüberwegen

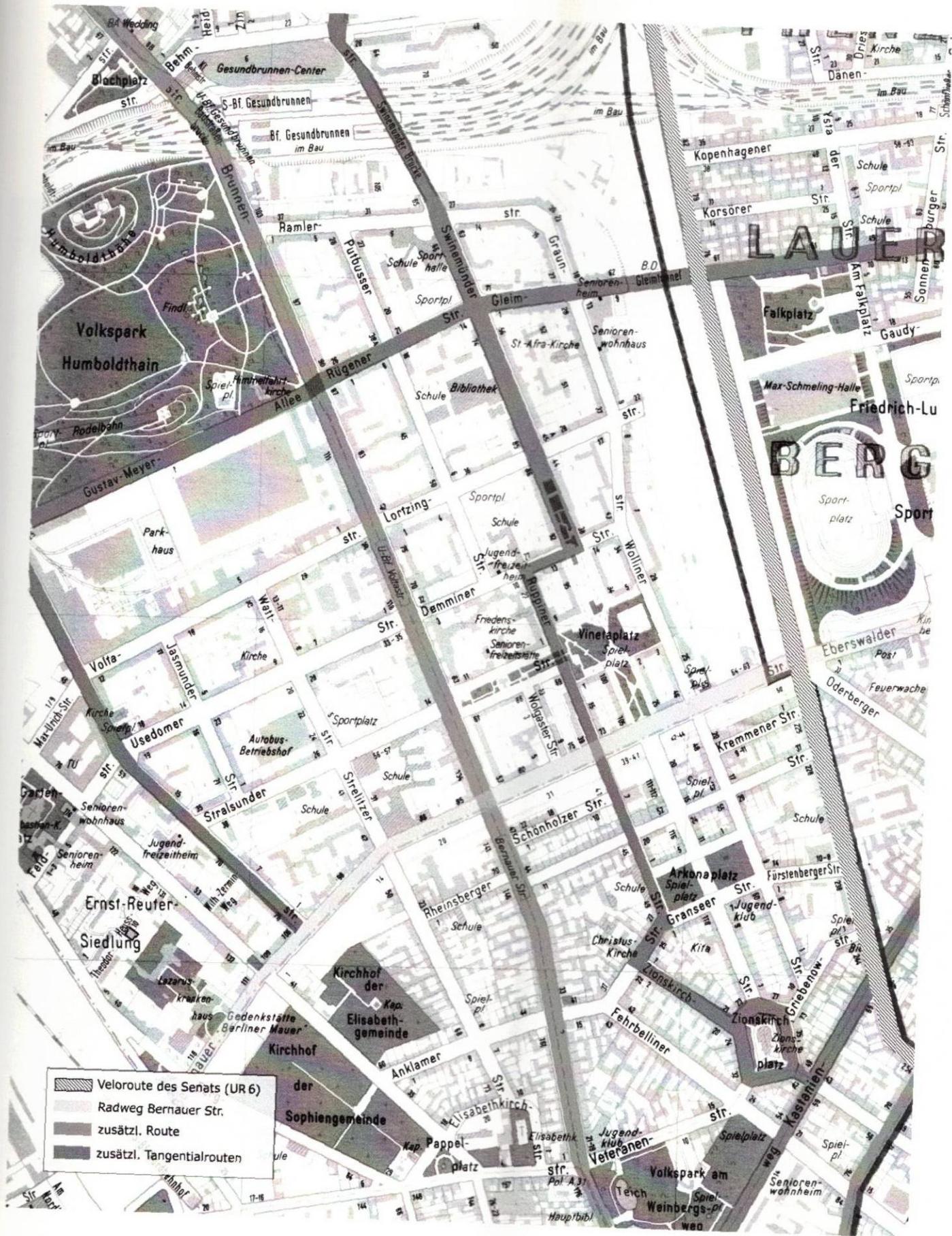


## Problemfeld Radverkehr

Der Radverkehr im Gebiet hat einen hohen Entwicklungsbedarf. Es fehlt an Radverkehrsanlagen und Fahrradabstellanlagen. Das vorliegendem Konzept zeigt eine mögliche Streckenführung für den Radverkehr im Gebiet auf (s. Karte Seite 9).

Problem	Lösungsvorschlag	erste Schritte	erste Ergebnisse
<b>fehlende Radstreifen im gesamten Gebiet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bereits geplant: Veloroute UR 6 östlich am Gebiet vorbeilaufend (Schwedter und Norweger Straße)</li> <li>- Bedarf an zusätzl. Routen:           <ul style="list-style-type: none"> <li>- Brunnenstraße</li> <li>- Bernauer Straße</li> </ul> </li> <li>- weitere Tangentiallinien:           <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zionskirchstraße, Ruppiner Straße, Swinemünder Straße, Jülicher Straße</li> <li>- Gleimstraße, Rügener Straße, Gustav-Meyer-Allee, Scheringstraße, Liesenstraße</li> <li>- Bernauer Straße, Hussitenstraße, Hochstraße, Gerichtsstraße</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zusätzliche Routen beim Senat beantragen, Radstreifen beim Bezirk</li> <li>- Zusammenarbeit mit dem Projekt „Shopping per Rad“ des Verkehrsforums</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nach Aussage der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung können parallel zur Umlandroute UR 6 verlaufende Vorschläge nicht in das Veloroutenkonzept aufgenommen werden.</li> <li>- Die Brunnenstraße kann evtl. als „Lückenschluss“ von überbezieklich wichtigen Strecken in den Genuss eines Radstreifens kommen.</li> <li>- Auf der Bernauerstraße werden beim Bau der Tram Radwege gebaut</li> </ul>
<b>fehlende Abstellanlagen im gesamten Gebiet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abstellanlagen vor Geschäften, Schulen, Kitas, Sport- u. Kultureinrichtungen aufstellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedarfe an das Tiefbauamt weiterleiten</li> <li>- Zusammenarbeit mit dem Projekt „Shopping per Rad“ (für die Brunnenstraße)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Rahmen von „Shopping per Rad“ wurde der Bedarf an Abstellanlagen auf der Brunnenstraße ermittelt; er lag im Mai 2001 bei über 100 Stück.</li> </ul>

## Radroutenkonzept



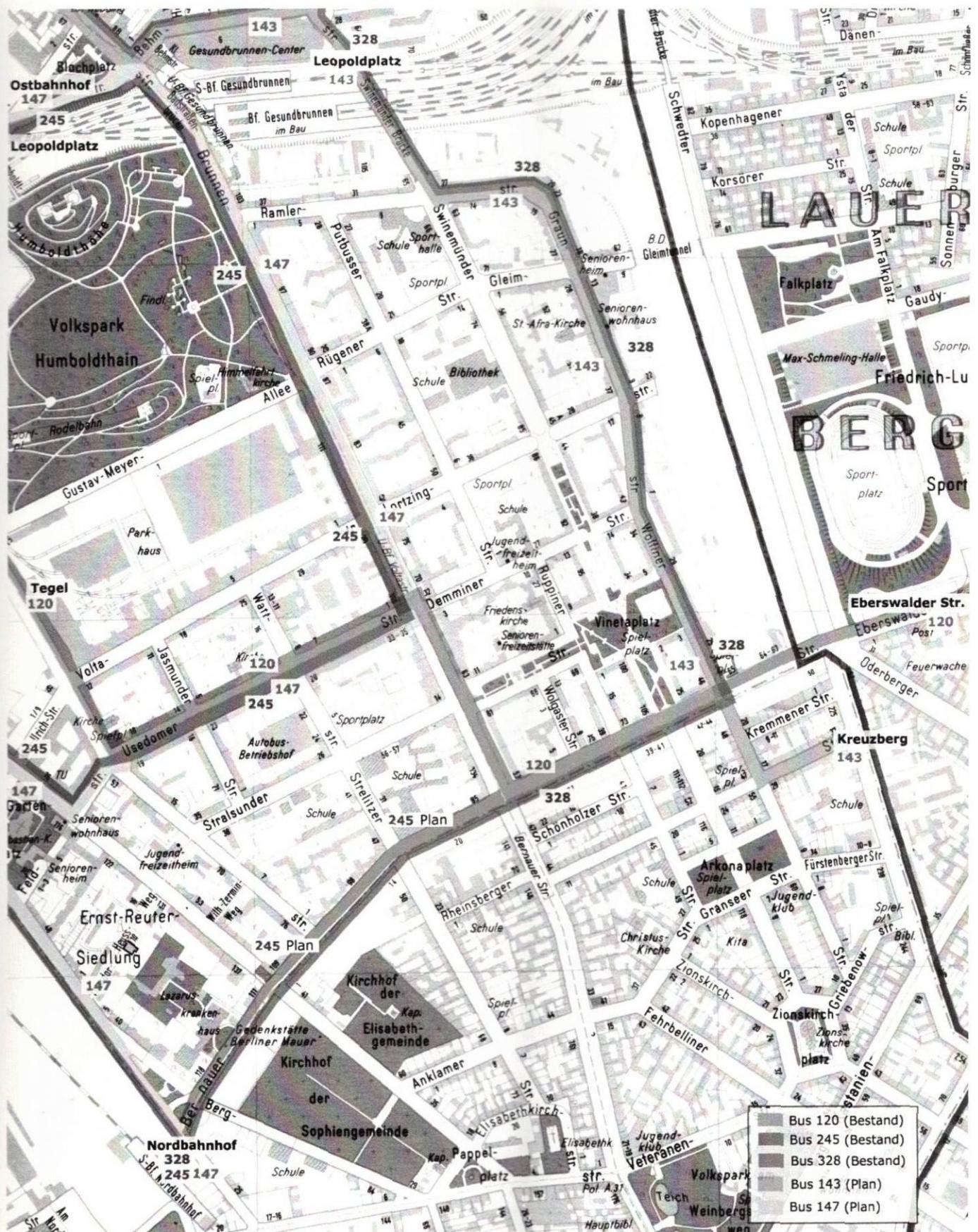
## Problemfeld ÖPNV

Im Bereich des ÖPNV wurde vor allem das Fehlen einer Verbindung zwischen Wedding und Prenzlauer Berg (Ost - West) beklagt. Dieses wird durch den geplanten Bau der Tram auf der Bernauer Straße teilweise behoben. Diese Verbesserung geht leider einher mit einer eingeschränkten Erreichbarkeit des Leopoldplatzes, der nach der vorliegenden Planung nur noch mit einer Buslinie aus dem Gebiet direkt erreichbar sein wird.

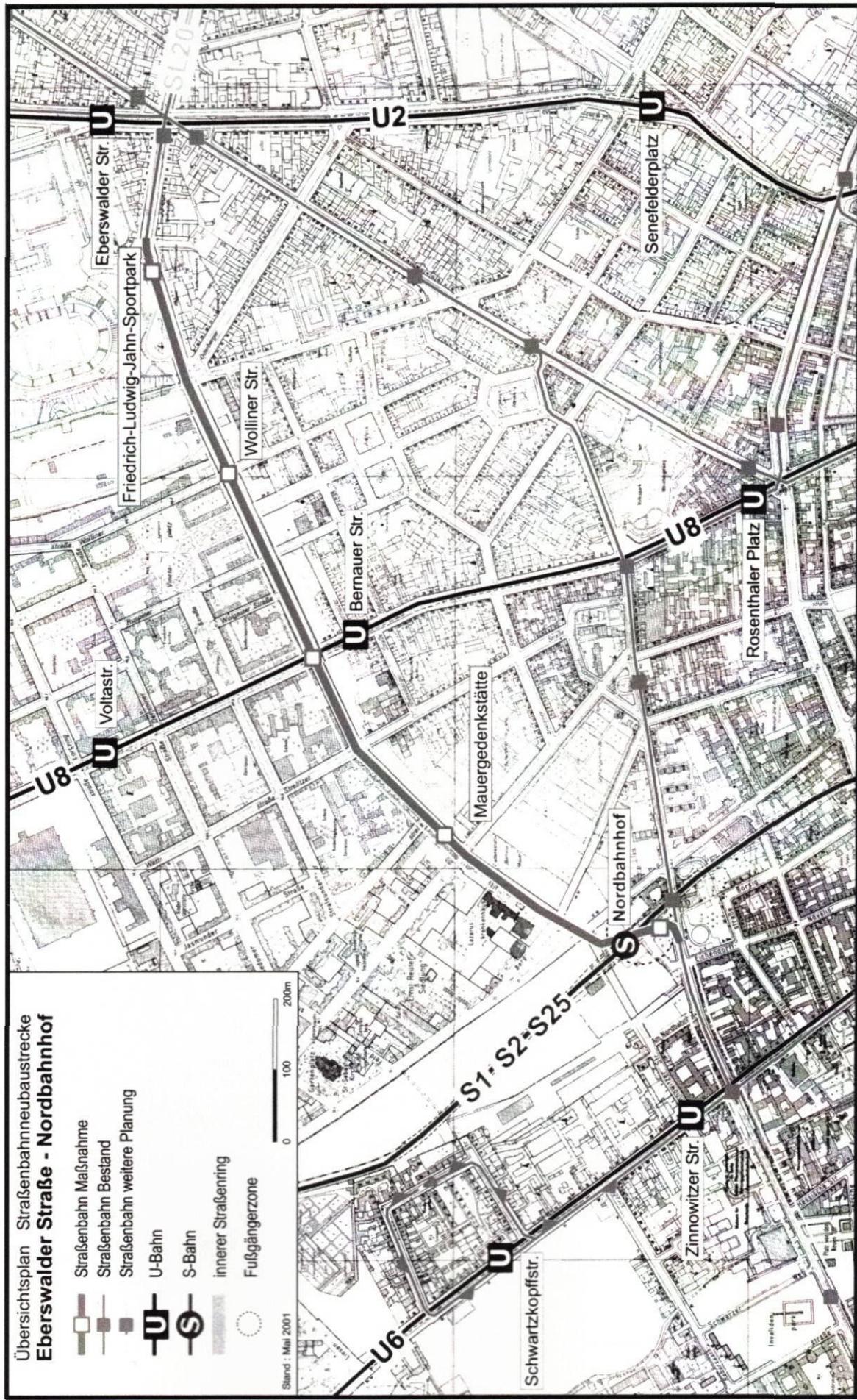
Ein weiteres Thema in diesem Bereich war der im Bau befindliche Bahnhof Gesundbrunnen. Für die Gestaltung des Bahnhofvorplatzes sind die Planungen noch nicht abgeschlossen, das Thema bleibt also weiterhin aktuell (s. Karten Seiten 11 und 12).

Thema	Problem	erste Schritte	erste Ergebnisse
fehlende Bushäuschen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ramler/ Swinemünder Straße</li> <li>- Usedomer/ Brunnenstraße</li> <li>- Bernauer/Wolliner Straße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- BVG informieren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- BVG: im Verfahren</li> <li>- BVG: Richtung Jungfernheide: Planung, Gegenrichtung: abgelehnt</li> <li>- BVG: Richtung Prenzlauer Berg: Planung, Gegenrichtung: zurückgestellt</li> </ul>
U-Bahnhöfe	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rolltreppe Bahnhof Gesundbrunnen zu schnell</li> <li>- Aufzug U-Bahnhof Voltastraße</li> <li>- Erreichbarkeit U6/ Chausseestraße (Stettiner Tunnel)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- BVG anfragen</li> <li>- Info über BVV-Antrag einholen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- BVG: Tempo nicht regelbar, entspricht DIN, bald Aufzug</li> <li>- BVG: derzeit nicht geplant, evtl. durch neue „Paradelinie“ U 8</li> </ul>
Bau der Tram Bernauer Straße			<ul style="list-style-type: none"> <li>- durchgeführt am 6.6.2001</li> </ul>
Neubau Bahnhof Gesundbrunnen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestaltung des Bahnhofvorplatzes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Infoveranstaltung mit einem Vertreter der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung</li> <li>- Anfrage BA Mitte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bezirksamt: Planung noch nicht abgeschlossen</li> </ul>
ÖPNV-Netz: Änderung der Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wegfall umsteigefreier Verbindungen zum U-Bahnhof Leopoldplatz und zum Bahnhof Zoo</li> <li>- Direktverbindung Nordbahnhof bis Eberswalder Straße</li> <li>- Bus 328 wird ersetzt durch Bus 143</li> <li>- Bus 245 wird ersetzt durch Bus 147</li> <li>- Bus 120 fährt nicht bis U-Bahnhof Eberswalder Straße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- BVG ansprechen</li> <li>- Vorschlag an BVG: Bus 120 bis U-Bahnhof Eberswalder Straße verlängern und auf Schönhauser Allee wenden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- BVG: Linienänderungen sind in Hinblick auf Neubau der Tram entstanden</li> <li>- BVG: über Linie 120 kann der Leopoldplatz ohne Umsteigen erreicht werden</li> <li>- BVG: bei der Linie 143, die den Bus 328 ersetzt, sind drei Haltestellen (Strelitzer Straße, Bernauer Straße/Hussitenstr u. S-Bahnhof Nordbahnhof) nicht mehr direkt an den Leopoldplatz angeschlossen, einmaliges Umsteigen ist zumutbar</li> <li>- BVG: auch hier gilt, einmaliges Umsteigen ist zumutbar</li> <li>- BVG: eine Verlängerung über den Umsteigepunkt hinaus ist aus verschiedenen Gründen nicht möglich: auf Grund der geringen Höhe des Bahnhviadukts ist der Einsatz von Doppeldeckerbussen nicht möglich; das Wenden auf der Schönhauser Allee über den Mittelstreifen ist mit längeren Bussen sehr schwierig; durch Streckenverlängerung würde ein Fahrer samt Fahrzeug mehr benötigt, das ist wirtschaftlich nicht tragbar</li> </ul>

### ***Buslinien – Bestand und Plan***



**Straßenbahnplanung auf der Bernauer Straße**



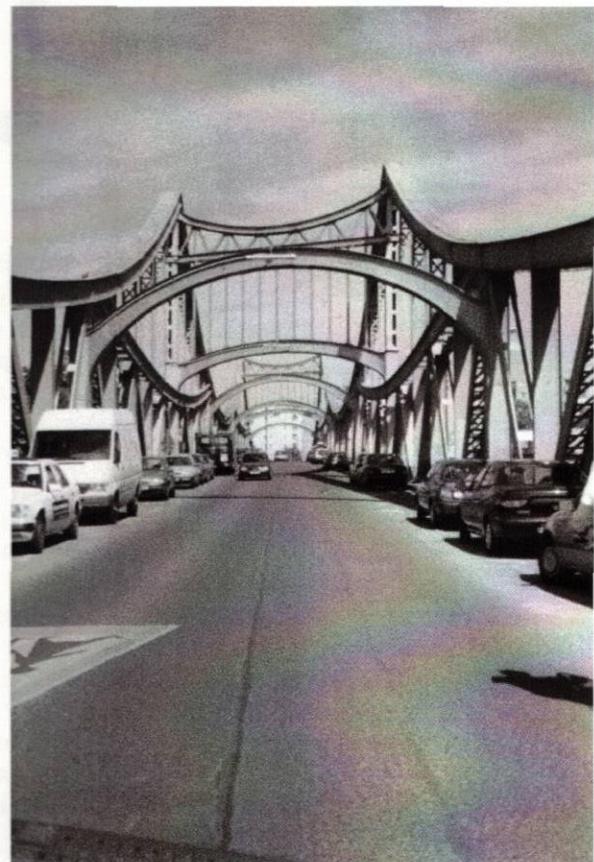
## **TEIL 2 DAS PROJEKT**

### **Ziele des Projekts**

Ziel des Projekts war es, mit der Bevölkerung ein aus konkreten, umsetzbaren Maßnahmenvorschlägen bestehendes Gesamtkonzept für eine nachhaltigere Mobilität im Brunnenviertel und damit für eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität zu erstellen.

Darüber hinaus sollte:

- ein alltagstaugliches, partizipatives Methodengerüst exemplarisch erprobt werden, das ohne großen Aufwand und hohe Kosten anwendbar und auch auf andere Quartiere bzw. Themen übertragbar ist,
- die relevanten Akteure einbezogen werden sowie ein Kontaktnetzwerk zu Politik, Verwaltung und anderen Institutionen aufgebaut werden, das über die Projektlaufzeit hinaus Bestand hat und
- die Partizipation der Bevölkerung an politischen Entscheidungen erhöht werden.



### **Methodisches Vorgehen**

Der Ansatz und das methodische Vorgehen innerhalb des Projekts zeichnen sich aus durch

- das Einbeziehen der relevanten institutionellen Akteure (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bezirksamt, Polizei, Parteien, BVG, Deutsche Bahn AG, ADFC, Wohnungsbaugesellschaften) sowie der Bevölkerung, Schulen und Kitas vor Ort,
- den Einsatz partizipativer und kreativer Methoden (Elemente der Zukunftswerkstatt, Brainstorming, moderierte und eigenständig arbeitende Arbeitsgruppen) und
- die Prozessorientierung, die ein flexibles Vorgehen, angepasst an die Anforderungen der Zielgruppe gestattet hat.

Das Grundgerüst des Projekts bildeten vier Workshops, die inhaltlich und methodisch aufeinander aufbauten und in denen das Verkehrskonzept Brunnenviertel Schritt für Schritt erarbeitet wurde. In den Vorgesprächen mit den Mitgliedern des Stadtteilvereins Brunnenviertel und dem Stadtteilmanagement zeichnete sich darüber hinaus der Bedarf an zusätzlichen Informationen ab: zum Bau des Fernbahnhofs Gesundbrunnen, zum Gleitunnel und dem fehlenden Parkraumkonzept für die Max-Schmeling-Halle, zu verschiedenen brachliegenden Grünflächen im Gebiet, z.B. dem Mauerstreifen, und zum geplanten Bau der Straßenbahn auf der Bernauer Straße. Da die entsprechenden Informationen für das Verkehrskonzept von großer Bedeutung waren, wurden zusätzliche Infoveranstaltungen durchgeführt, sodass sich folgender Projektverlauf ergeben hat:

## Projektverlauf



Die Abfolge der Workshops orientierte sich an der Methode Zukunftswerkstatt. Eine Zukunftswerkstatt gliedert sich in folgende Phasen: die Kritikphase, die Fantasiephase und schließlich die Verwirklichungsphase. Analog dazu wurden im ersten Workshop die Probleme im Verkehr gesammelt, im zweiten Workshop Visionen für eine andere Form des Verkehrs entwickelt sowie Maßnahmenvorschläge erarbeitet und im dritten Möglichkeiten der Umsetzung benannt. Dieser Aufbau wurde unter anderem gewählt, da bereits im Vorfeld klar war, dass die Mitglieder des Stadtteilvereins einen großen Teil der Teilnehmerschaft an den Workshops ausmachen würden. Die Vereinsmitglieder bilden eine homogene Gruppe eher älterer Menschen, die in der Regel wenig Erfahrung mit der Arbeit in Workshops haben. Indem die Phasen der Zukunftswerkstatt „auseinandergezogen“ wurden, blieb für jede einzelne Phase mehr Zeit. So konnten sich die Teilnehmer die Arbeitsweisen von Workshops nach und nach aneignen und sich auf den prozesshaften Charakter der Erstellung des Verkehrskonzeptes einstellen.

### Erster Workshop am 11. Januar 2001: Was sind die Probleme?

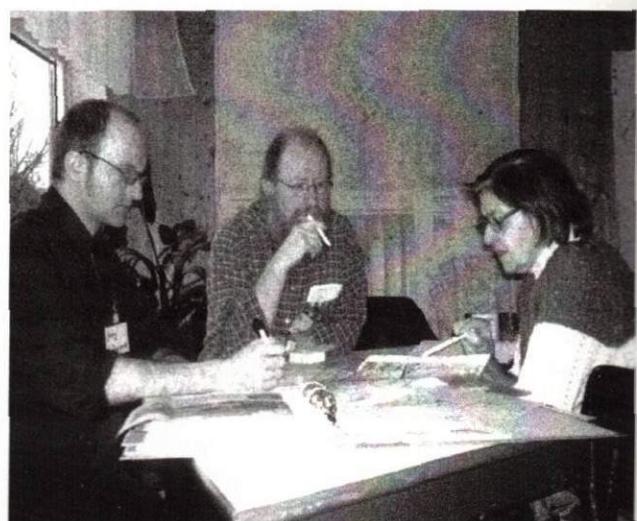
Methoden: Fantasiereise, Brainstorming, Meta-Plan-Moderation

Zum Einstieg in den ersten Workshop und damit in die Thematik „Verkehr im Brunnenviertel“ machten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine Fantasiereise, bei der sie den vergangenen Tag Revue passieren ließen und sich dabei auf ihre Art der Fortbewegung konzentrierten. Im zweiten Schritt bearbeiteten sie in Arbeitsgruppen die Fragestellung „Was stört und was gefällt am Verkehr im Brunnenviertel?“. Die Ergebnisse der AGs wurden im Anschluss daran präsentiert und die einzelnen Kritikpunkte thematisch geordnet und gewichtet.

### Zweiter Workshop am 9. und 10. März 2001: Visionen und Ziele für den Verkehr im Brunnenviertel

Methode: Ideenwerkstatt

Der zweite Workshop wurde in Form einer Ideenwerkstatt durchgeführt. Dabei war es wichtig, die Kritik hinter sich zu lassen, um so Ideen und Visionen eine Chance zu geben. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer stellten sich vor, alle Macht, alle Zeit und alles Geld der Welt zu haben und nach ihren Wünschen planen zu können. Am ersten Tag wurde die Kritik aus dem ersten Workshop „positiv gewendet“ und anschließend Zukunftsentwürfe für den Verkehr im Brunnenviertel entwickelt. Im Anschluss an die Präsentation der Visionen wurden die wichtigsten Ideen aus beiden Visionen zusammengetragen. Am zweiten Tag bildeten sich vier Arbeitsgruppen, in denen konkrete Maßnahmenvorschläge zu einzelnen Oberthemen entwickelt wurden. Nach einer Mittagspause wurden diese Maßnahmenvorschläge in einer Kiezbegehung vor Ort auf ihre Durchführbarkeit überprüft und dann nach einer weiteren Verfeinerung in den AGs dem Plenum präsentiert.



### Vision 1: „Lass uns heute mal wieder mit der Rikscha fahren...“

Besonders auffällig am Brunnenviertel im Jahr 2020 ist das Fehlen von Autos. Zur Fortbewegung benutzt man entweder Transportbänder oder Elektrofahrzeuge, die in verschiedenen Größen überall bereit stehen und mit Hilfe einer Chipkarte kostengünstig aktiviert werden können. Die Fahrzeuge verfügen über Sensoren, die Fußgänger automatisch erkennen und das Fahrzeug zum Anhalten bringen, sodass es nie Unfälle gibt. Die U-Bahn ist zum Versorgungstunnel für Waren und Güter umgebaut worden und dient auch der Abfallbeseitigung. Sehr beliebt ist es, Einkäufe über das Internet zu tätigen und sich die Bestellung per Lieferservice frei Haus liefern zu lassen. Eigentlich gibt es keinen Grund mehr, das Viertel zu verlassen, denn es verfügt über die komplette Infrastruktur, man kann hier alles erhalten. Sich draußen aufzuhalten macht großen Spaß, seitdem die neuen Straßenmöbel aufgestellt wurden und Roboter für die Beseitigung des Hundekots sorgen. Die Kinder freuen sich über die vielen neuen Spielmöglichkeiten. Besonders die älteren Bewohnerinnen und Bewohner des Brunnenviertels fühlen sich hier wohl, denn dunkle Straßenbeleuchtungen gehören der Vergangenheit an. Heute ist die Beleuchtung sensorgesteuert sodass das Licht immer an der Stelle, an der man sich gerade befindet, besonders hell wird. Ein weiterer Grund ist der neue Rikscha Dienst. Bei schönem Wetter hört man häufig den Vorschlag: „Lass uns heute mal wieder mit der Rikscha fahren...“

### Dritter Workshop am 8. Mai 2001: Konkrete Planung von Maßnahmen und Umsetzung

Methode: Moderationsmethode, Meta-Plan-Moderation

Im dritten Workshop wurde die Maßnahmenplanung konkretisiert und einzelne Schritte zur Umsetzung festgelegt. Dazu präsentierten die vier Arbeitsgruppen aus dem zweiten Workshop ihre Arbeitsergebnisse. Im Plenum wurden die Ergebnisse diskutiert und ergänzt. Dazu gaben Fachleute aus den Verwaltungen Einschätzungen und Umsetzungshinweise zu den einzelnen Maßnahmen.

### Vierter Workshop am 5. Juli 2001: Präsentation des Verkehrskonzeptes für das Brunnenviertel

Methode: Präsentation

Die Ergebnisse aus den ersten drei Workshops wurden vom Verkehrsforum zu einem Gesamtkonzept verdichtet, das auf dem letzten Workshop unter Anwesenheit von Vertretern/innen der Senats- und Bezirksverwaltungen und weiterer Institutionen sowie Bezirkspolitikern/innen präsentiert und anschließend diskutiert wurde.



### Vision 2: People Mover im Brunnenviertel

Im Jahr 2020 gibt es im Brunnenviertel keinen öffentlichen Personennahverkehr wie wir ihn heute kennen mehr. An seine Stelle sind Laufbänder (so genannte „People Mover“) getreten, mit denen man sich durch das Brunnenviertel bewegt. Es gibt ein Normalgeschwindigkeitsband und ein Expressband für diejenigen, die es eilig haben. Darüber hinaus kann man die Strecke vom Humboldthain bis zum Mauerpark mit einer Seilbahn zurücklegen. Stress und Stau gehören der Vergangenheit an. Sämtliche Waren werden über die U-Bahn angeliefert, die zu diesem Zweck ausgebaut wurde und die Keller sämtlicher Häuser im Gebiet anfährt, sodass man sich gekaufte Waren im eigenen Keller abholen kann. Das Brunnenviertel ist zum Viertel der kurzen Wege geworden. Die meisten Leute, die hier wohnen, arbeiten in der Nähe und sämtliche Waren und Dienstleistungen sind hier erhältlich. Auch das Freizeitangebot ist groß. An der Bernauer Straße ist ein künstlicher Kanal angelegt worden, an dem es ein Strandbad gibt. An die Stelle der Mauergedenkstätte sind Tennisplätze getreten, neben der Versöhnungskapelle steht ein Reiterhof und am Gesundbrunnen gibt es einen Biergarten. Im Brunnenviertel ist es so schön, dass man gar nicht mehr weg möchte!

## Umsetzung der Vorschläge

Die Vorlage dieses Konzepts ist ein wichtiger Schritt in Richtung eines nachhaltigen Verkehrs für das Brunnenviertel. Es ist nun Aufgabe von Politik und Verwaltung, sich die Maßnahmenvorschläge aus der Bevölkerung zu eigen zu machen und deren Umsetzung voran zu bringen. Außerdem bedarf es planerischer Fachkompetenz, um die vorgeschlagenen Maßnahmen zu begutachten und weiterzuentwickeln. Das Verkehrsforum übernimmt in der nun folgenden Umsetzungsphase die Rolle des Begleiters und Beraters der Akteure vor Ort, z.B. durch die Teilnahme an Arbeitsgruppen, die Vermittlung von Ansprechpartnern, fachliche Beratung sowie seine Kontakt- und Vermittlungsfunktion gegenüber Politik und Verwaltung. Allen relevanten Stellen in Politik, Verwaltung und bei der BVG sind die Vorschläge aus dem Konzept zugeleitet worden. Den Fraktionen der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) ist anheim gestellt, durch eigene Anträge Maßnahmen in die Wege zu leiten bzw. deren Prüfung zu forcieren. Ferner ist eine Diskussion des Konzepts im Ausschuss für Bauen und Verkehr der BVV Mitte für September 2001 sowie mit der Straßenverkehrsbehörde (LPVA III) vorgesehen.

Dominierendes Thema bei den Workshops war die Belastung durch den motorisierten Verkehr und damit einher gehende Einschränkungen und Gefahren für den Fußverkehr. Hier besteht also der größte Handlungsbedarf mit dem Ziel einer effektiven Verkehrsberuhigung des gesamten Viertels. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, wie beispielsweise der Bau von Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen, Aufpflasterungen etc. sind mit finanziellem Aufwand verbunden. Hier sind das Bezirksamt und der Senat gefragt, die Prioritäten entsprechend zu setzen. Als

prioritäres Handlungsfeld bietet sich die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten (z.B. durch Zebrastreifen) im Gebiet an. Hierzu haben wir der zuständigen Abteilung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und der Straßenverkehrsbehörde Vorschläge für Stellen mit besonderem Handlungsbedarf zukommen lassen. Die Umsetzungschancen erhöhen sich hier durch das dieses Jahr aufgelegte Programm der Senatsverwaltung für Querungshilfen (v.a. Zebrastreifen). Zusätzlich könnte bei einem Treffen mit der zuständigen Polizeidirektion nach Möglichkeiten für eine intensivere bzw. wirksamere Überwachung des fahrenden und ruhenden Verkehrs (Geschwindigkeitsüberschreitung und Falschparken) gesucht werden.

Zur Verbesserung des ÖPNV gab es einen Schriftwechsel sowie Gespräche mit der BVG. Neben ohnehin geplanten Maßnahmen – wie z.B. der Errichtung von einzelnen Bushäuschen - ging es hier vor allem darum, eine Verschlechterung für die Anwohner/innen durch die im Zuge des Straßenbahnbau in der Bernauer Straße geplanten Änderungen der Buslinienführung abzuwenden. Eine Verschiebung der BVG-Pläne um einige Jahre bis zur Fertigstellung der Tram scheint – wenn überhaupt – nur durch intensiven Druck seitens der Bevölkerung und Akteure vor Ort möglich. Hierzu wurde vom Verkehrsforum ein Musterschreiben an die BVG für die Anwohner/innen erstellt. Weitere Möglichkeiten der Information und Einflussnahme bieten sich durch die Organisation einer Infoveranstaltung zum Fahrplanwechsel im Herbst 2001 sowie eines gemeinsamen Termins im Rahmen der Bürgerbeteiligung bei den Tramplanungen für die Bernauer Straße. Ebenso bestehen noch Einflussmöglichkeiten bezüglich der Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes des Bahnhofs Gesundbrunnen, da die Planungen noch nicht abgeschlossen sind.

Der Radverkehr spielte – nicht zuletzt auf Grund der Zusammensetzung der Teilnehmer/innen – eine geringere Rolle. Eine Verbesserung der Situation ist durch die Realisierung der östlich am Gebiet vorbeilaufenden Umlandroute UR 6 zu erwarten. Für die im Konzept vorgeschlagenen Neben- und Tangentiallinien gibt es dagegen mittelfristig kaum Umsetzungschancen. Im Rahmen des Verkehrsforum-Projekts „Shopping per Rad“ wird jedoch versucht, zusätzliche Abstellanlagen auf der Bad- und Brunnenstraße aufzustellen sowie insgesamt die Situation für den Radverkehr durch weitere Radverkehrsanlagen und Serviceangebote zu verbessern.



## Bewertung des Projekts aus Sicht des Verkehrsforums

Das Projekt fand unter ungünstigen politischen Rahmenbedingungen statt, die sich auch noch auf die Umsetzungsphase auswirken können. Durch die parallel zur Projektlaufzeit stattfindende Bezirksfusion in Berlin waren die Verantwortlichkeiten in Politik und Verwaltung lange Zeit unklar und durch Umstrukturierungen stark belastet. Die jetzt anstehenden Bezirks- und Abgeordnetenhauswahlen schaffen zusätzliche Unsicherheit über den zukünftigen politischen Kurs sowie die Ansprechpartner in der Kommunal- und Landespolitik. Dennoch sind die Ergebnisse des Projekts insgesamt positiv zu bewerten. Gemessen an den eingangs genannten Zielen ergibt sich nach unserer Einschätzung folgendes Bild:

Das Hauptziel des Projekts, ein aus konkreten, umsetzbaren Maßnahmenvorschlägen bestehendes Verkehrskonzept für eine nachhaltigere Mobilität im Brunnenviertel zu erstellen, ist erreicht. Es ist gelungen, das „Alltagswissen“ der Bevölkerung für die Lösung der lokalen Verkehrsprobleme zu nutzen und zu einem umsetzbaren Maßnahmenkatalog zu komprimieren.

Auch die exemplarische Erprobung eines alltags-tauglichen, partizipativen Methodengerüsts ist gelungen. Die in den Workshops angewendeten Methoden sind auf andere Quartiere bzw. Themen übertragbar. Das methodische Vorgehen mit Workshops erwies sich insgesamt als sinnvoll, da durch die kompakte, intensive Arbeitsweise ein Gruppengefühl entstand und die Pausen für informelle Gespräche genutzt werden konnten. Zudem wurde so der Zeitaufwand im Rahmen des ehrenamtlich leistbaren gehalten, denn auf ehrenamtliches Engagement war das Projekt in hohem Maße angewiesen – seitens der Teilnehmer/innen, der Kooperationspartner, aber auch seitens des Verkehrsforums. Bewährt hat sich ebenso das prozessorientierte Vorgehen.

Das anfänglich anvisierte Vorgehen, die Inhalte und Methoden der Workshops, wurden zwar im Großen und Ganzen beibehalten, im Prozess jedoch flexibel an die Anforderungen der Zielgruppe angepasst. So organisierte das Verkehrsforum, nachdem sich gleich zu Beginn des Projekts ein hoher Informationsbedarf auf Teilnehmerseite herausgestellt hatte, im Verlauf des Vorhabens zusätzlich drei Informationsveranstaltungen zu unterschiedlichen Themen, die ursprünglich nicht vorgesehen waren.

Das Ziel, alle relevanten Akteure einzubeziehen, konnten wir in dem von uns gewünschten Ausmaß nicht erreichen. Zwar ist es gelungen, Kontakte zu Politik, Verwaltung und anderen Institutionen aufzu-

bauen und auch Vertreter/innen dieser Bereiche für die Teilnahme an den Workshops zu gewinnen. Die ansässigen Unternehmen und Gewerbetreibenden jedoch blieben den Terminen fern. Deren Einbindung hätte nur mit einem enormen zusätzlichen Aufwand – und das bei fraglichem Erfolg – angegangen werden können und wäre zu Lasten des Gesamtprojekts gegangen.



Der Plan, ein zusätzliches, festes Gremium mit einschlägigen Multiplikator/innen zur Unterstützung des Projekts ins Leben zu rufen, scheiterte letztlich am zu großen Arbeitsaufwand. Hierfür wäre eine kontinuierliche, permanente Kommunikation mit den Akteuren notwendig gewesen, die dem Projekt noch größere Schubkraft hätte verleihen können. An dieser Stelle macht sich der Nachteil des eher phasenweisen Vorgehens mittels Workshops bemerkbar. Auch die Grenzen der ehrenamtlichen Arbeit werden deutlich. Für vergleichbare, zukünftige Projekte empfiehlt es sich daher, mit einer kontinuierlich präsenten Stelle bzw. Einrichtung zu kooperieren, die auch personelle Ressourcen in gewissem Umfang zur Verfügung stellen kann, z.B. einem Quartiersmanagement, das u.U. auch finanzielle Mittel für die Umsetzung der Maßnahmen zur Verfügung stellen kann.

Die Erhöhung der Partizipation der Bevölkerung am politischen Geschehen hingegen kann durchweg als gegückt angesehen werden, was nicht zuletzt durch die umfangreiche Teilnehmerliste im Anhang dokumentiert wird. Das Diskussions- und Arbeitsverhalten der Teilnehmer/innen änderte sich im Lauf des Projekts vom „Ärger 'rauslassen“ hin zu konstruktiver Mitarbeit und einem Redeverhalten, das auch andere Meinungen gelten ließ. Hierin sehen wir einen positiven Nebeneffekt, der auch über die Projektlaufzeit hinaus Bestand hat. Die Resonanz zu dem Projekt in der Presse war dank der intensiven Öffentlichkeitsarbeit insgesamt zufriedenstellend (siehe Teil 4).

# TEIL 3 DIE VERKEHRSSITUATION

Die Verkehrssituation im Brunnenviertel ist geprägt von starkem Durchgangsverkehr in die Bezirke Mitte und Pankow.

Das Brunnenviertel reicht in nördlicher Richtung bis zum Gesundbrunnen, im Nordwesten bildet der S-Bahnring die Grenze, hier befinden sich mit dem Humboldthain eine große innerstädtische Grünanlage und ein Innovations- und Technologiezentrum. In östlicher Richtung bildet die S-Bahn bzw. der Mauerstreifen eine Begrenzung. Im Süden endet das Brunnenviertel an der Bernauer Straße. Haupteinkaufsstraße des Viertels ist die Brunnenstraße.

## Verkehrsbelastung durch den KFZ-Verkehr

Die ehemalige Randlage und jetzige Innenstadtlage hat in den vergangenen zwölf Jahren seit der Maueröffnung zu einschneidenden Veränderungen geführt. Straßen, die in Richtung Süden oder Osten verlaufen, wie die Gleimstraße, waren früher Sackgassen mit entsprechend geringem Verkehrsaufkommen. Heute ist die Gleimstraße eine vielbefahrene Verbindung Richtung Prenzlauer Berg. Das Gleiche gilt verstärkt für die „Hauptstraße“ des Gebiets: die Brunnenstraße, die eine Verbindung zum Ortsteil Mitte bildet. In naher

Zukunft, nach

Fertigstellung der Behmstraßenbrücke, wird auch die Behmstraße für den Durchgangsverkehr nach Prenzlauer Berg freigegeben.

Der Ost-West-Verkehr fließt vor allem durch die nördlich des Brunnenviertels

gelegene Bornholmer Straße. Sie ist auch in der Verlängerung der Osloer und Seestraße eine der am stärksten belasteten Straßen in Ost-West-Richtung des Bezirks Mitte. Lediglich die Gruner Straße im Ortsteil Mitte weist eine erheblich höhere Belastung mit durchschnittlich über 70.000 KFZ (werktags) auf. In der Pankstraße bzw. Prinzenallee sowie in der Bernauer Straße ist die Verkehrsbelastung demgegenüber etwa halb so hoch wie in der Bornholmer Straße. Die Hauptverkehrsströme in Ost-West-Richtung liegen demnach vor allem außerhalb des Brunnenviertels.

Bei den Verkehrszählungen der Senatsverwaltung für

Stadtentwicklung wurden jedoch nur die Hauptstraßen berücksichtigt. Eine Überprüfung der Verkehrsbelastung in den Tempo 30-Straßen Rügener Straße, Gleimstraße sowie der angrenzenden Ramler Straße wäre sicherlich sinnvoll, da (subjektiv) beobachtet werden kann, dass der KFZ-Verkehr aus der Bornholmer Straße auch in die parallelen Straßen ausweicht, und damit in die einzigen zur Zeit geöffneten Straßen des Ortsteils, die neben der Bornholmer und der Bernauer Straße eine Möglich-

Straße	Kfz-Aufkommen pro Werktag/Durchschnitt (DTV <sub>wt</sub> )
Badstraße zwischen Pankstraße und Exerzierstraße	40 700
Bad-/ Brunnenstraße bis Bernauer Straße	30 200
Brunnenstraße südlich der Bernauer Straße	18 800
Bernauer Straße westlich der Brunnenstraße	14 300
Bernauer Straße östlich der Brunnenstraße	15 600
Pankstraße/ Prinzenallee	25 700
Bornholmer Straße	47 600

keit bieten, in Ost-West-Richtung zu fahren. Nach der Öffnung der Behmstraße wird auch dort die Verkehrsbelastung steigen.

Die Brunnenstraße, das Stadtteilzentrum für den Einzelhandel im Ortsteil Gesundbrunnen, ist demgegenüber eine typisch belastete Hauptstraße in Nord-Süd-Richtung – etwas stärker belastet als die Müllerstraße, etwas weniger belastet als die Schönhauser Allee. Das Gefahrenpotenzial in der Brunnenstraße ist vergleichsweise gering: Im Jahr 2000 wurden 207 Unfälle gezählt (6 davon mit Radfahrerbeteiligung), ein Drittel weniger als in der Müllerstraße, jedoch etwas mehr als z.B. in der Einkaufsstraße Turmstraße.

## Ruhender KFZ-Verkehr

Die Verkehrsbelastung entsteht nicht nur durch den fahrenden KFZ-Verkehr, sondern auch durch den sogenannten „ruhenden“ Verkehr. Besonders prekär erscheint im Brunnenviertel die Parkplatzsituation im Bereich Gesundbrunnen, da sich hier nach Fertigstellung des überregionalen Bahnhofs vermutlich der Parksuchverkehr in die angrenzenden Straßen verstärken wird. Zu beobachten ist auch ein starker Parksuchverkehr rund um den Gleimtunnel, wenn Veranstaltungen in der Max-Schmeling-Halle im angrenzenden Prenzlauer Berg durchgeführt werden.

Nach einer Untersuchung im Rahmen der Planungen für eine Tram in der Bernauer Straße hat sich gezeigt, dass zumindest in dem untersuchten Gebiet südlich der Usedomer Straße durchaus noch freie Parkplätze zu beobachten waren: Von den gezählten 248 Stellplätzen in der Bernauer Straße zwischen Gartenstraße und Wolliner Straße waren in den Abendstunden nur 171 Stellplätze belegt. Im gesamten Straßenzug Bernauer und Eberswalder Straße wurden abends von ca. 318 Stellplätzen 213 genutzt, das entspricht einer Auslastung von 70%. Da auch in den angrenzenden Wohngebieten 138 nicht genutzte Stellplätze gezählt wurden, werden die wegfallenden Parkplätze mit den noch vorhandenen verrechnet.

Und: In den Wohngebieten werden etwa 86 neue Parkplätze eingerichtet, indem Längsparkplätze in Quer- bzw. Schrägparkplätze umgewandelt werden (siehe Tabelle).

Insgesamt werden 268, also 55 Parkplätze mehr entstehen, als in der Bedarfsanalyse als notwendig erachtet wurden.

Eine weitreichende Veränderung für das gesamte Quartier stellt der im Bau befindliche Neubau des Regional- und Fernbahnhofs Gesundbrunnen dar, der nicht nur immense Auswirkungen auf das soziale Gefüge, sondern auch auf die Verkehrsströme mit sich bringen wird.

Bereits mit dem Bau des Gesundbrunnen-Centers ergab sich durch das dazugehörige Parkhaus mit seinen 1.000 Stellplätzen und dem Lieferverkehr eine zusätzliche Verkehrsbelastung für die Anwohner/-innen.

**Veränderung der Parkplatzsituation durch die Tram in der Bernauer Straße**

Straße	Ersatz-Parkplätze (Quer-/ Schrägparken)
<b>Nördlich der Bernauer Straße</b>	
Gartenstraße zwischen Feldstraße und Bergstraße	28
Stralsunder Straße	41
Jasmunder Straße	22
Wattstraße	23
Parkplatz Eberswalder Straße	44
<b>Südlich der Bernauer Straße</b>	
Ackerstraße zwischen Anklamer und Bernauer Straße	28
Ruppiner Straße zwischen Bernauer und Rheinsberger Straße	16
Anklamer Straße	23
Granseeer Straße	20
Wolliner Straße zwischen Gransee und Rheinsberger Straße	23
<b>gesamt</b>	<b>268</b>

## Fußverkehr

Für den Fußverkehr sind generell drei Bedingungen besonders wichtig:

- Angemessene Gehwege: breite Gehwege, ohne Hindernisse, Falschparker und Konflikte mit Radfahrenden sowie eine angenehme Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen
- Ein sicheres Überqueren von Straßen: Niedrige Geschwindigkeiten, kein Übertreten der Geschwindigkeit von KFZ, Überquerungshilfen wie Zebrastreifen, Ampeln, Mittelinseln oder Gehwegnasen, fußgängerfreundliche Ampelschaltungen
- Fußwegenetzplanungen: Fußwegeverbindungen, Erreichbarkeit von Bushaltestellen oder (ÖPNV-) Bahnhöfen

### Gehwege

Besonders fußgängerfreundlich ist die Swinemünder Straße. In Teilbereichen ist diese Straße für den KFZ-Verkehr gesperrt. Dennoch ist hier häufig KFZ-Verkehr zu beobachten. Darüber hinaus wurde ein kurzes Teilstück der Ackerstraße zum verkehrsberuhigten Bereich.

Konflikte entstehen vor allem durch Falschparker im westlichen Bereich des Brunnenviertels und mit Radfahrenden, die aufgrund des Kopfsteinpflasterbelages der Straßen oftmals Gehwege nutzen.

### Überquerung

Das Brunnenviertel hat eine relativ gute Infrastruktur von Einzelhandelsbetrieben und Dienstleistungsunternehmen. Diese Angebote sind für die Anwohner/

innen entfernungsmaßig gut zu Fuß zu erreichen. In diesem Zusammenhang ist das Überqueren vor allem der beiden „großen“ Straßen Bernauer- und Brunnenstraße eher schwierig. In der Brunnenstraße (zwischen Gesundbrunnen und Bernauer Straße) regeln vier Ampeln (Lichtsignalanlagen/ LSA) die Überquerung. Zur Zeit ist an der Ecke zur Ramlerstraße zusätzlich eine Baustellenampel aufgestellt worden.

Durch den Bau der Tram in der Bernauer Straße werden in diesem Bereich an jeder Haltestelle LSA errichtet werden, sodass für das Brunnenviertel (weitere) drei LSA zur Verfügung stehen werden. In den Tempo-30-Straßen des Wohngebiets regeln nur zwei Ampeln die Überquerung. Fußgängerüberwege bzw. Zebrastreifen sind äußerst selten in diesem Gebiet: Lediglich in der Hussitenstraße am Volkspark Humboldthain existiert ein Zebrastreifen.

Die Geschwindigkeitsübertretungen in den Tempo-30-Straßen des Wohngebiets sind für Fußgänger/innen ein Sicherheitsproblem. Darüber hinaus schränken Lärm- und Schadstoffbelastung die Lebensqualität ein.

### Fußwegenetze

Fehlende Ost-West-Verbindungen verhindern oftmals die „Überquerung“ der ehemaligen Grenze, sodass z.B. der Mauerpark im Prenzlauer Berg zu Fuß sehr schlecht zu erreichen ist. Auch eine Verbindung über das ehemalige Nordbahnhof-Gelände zur U-Bahnlinie 6 fehlt. Darüber hinaus ist insbesondere der Gleimtunnel ein „Angstraum“, mit schlechter Beleuchtung und einer Länge, die das Sicherheitsgefühl einschränkt:

### Gleimtunnel

Der Gleimtunnel wurde 1905 erbaut und stellt den längsten geschlossenen Tunnel dieser Art in Europa dar. 1995 wurde er unter Denkmalschutz gestellt. Durch die deutsche Teilung war er über Jahre hinweg für den Personen- und Güterverkehr geschlossen. 1990 wurde er für Fußgänger/-innen und 1995 für den KFZ-Verkehr geöffnet. Dazu musste die Brückenfläche betoniert werden. Seither sind die Rügener Straße und die Gleimstraße durch den Tunnel Richtung Prenzlauer Berg stark befahren. Der Zustand des Tunnels verschlechtert sich: Die Brückenteile und Säulen rosten. Eine Sanierung würde 15 Mio. DM kosten, ein Totalabriß 4 Mio. DM. Die DB AG ist nicht bereit, diese Finanzierung zu übernehmen, der Senat äußert sich nicht zum Gleimtunnel. Den Anwohner/-innen des Brunnenviertels ist der Gleimtunnel als Verbindung zwischen ihrem Viertel und dem Prenzlauer Berg wichtig, er ist jedoch in der jetzigen Gestaltung unzureichend.

Der Gleimtunnel



## Fahrradverkehr

Für den Radverkehr ist zum einen die Fahrsituation, zum anderen die „Park“-Situation von Bedeutung:

### Fahrrad-Abstellanlagen

Radfahrende suchen oft vergebens nach sicheren und komfortablen Fahrrad-Abstellanlagen, an die sie ihre Fahrräder anschließen können: Während einer Zählung von Abstellanlagen in der Brunnenstraße, deren Auslastung und der Fahrräder, die an Schil dern, Baumschutzbügeln etc. angeschlossen wurden, zeigte sich, dass von den insgesamt abgestellten 207 Fahrrädern 113 Fahrräder „wild“ abgestellt wurden, davon allein 31 an einem Nebeneingang des Gesundbrunnen-Centers. Es fehlt offensichtlich an „guten“ Abstellanlagen: In der Brunnenstraße wurden ebenso wie in anderen Einkaufsstraßen vor allem mobile Anlagen aufgestellt – Fahrradständer, die meist morgens aus dem Geschäft und abends wieder hineingetragen werden. Die 120 mobilen Abstellmöglichkeiten wurden zur untersuchten Zeit an einem Wochentag im Mai nur von 9 Radfahrenden genutzt. Auch die 24 einfachen Abstellanlagen, in die ein Fahrrad hineingeschoben wird und an denen nur das Vorderrad befestigt werden kann, wurden von nur zwei Radfahrenden genutzt. Demgegenüber sind vor allem die sogenannten Kreuzberger Bügel, die z.B. am Gesundbrunnen-Center aufgestellt wurden, gut ausgelastet: an die vorhandenen 56 Bügel in der Brunnenstraße wurden 83 Fahrräder angeschlossen. An jeden Bügel können zwei Fahrräder angeschlossen werden.

### Situation auf der Straße

Der Radverkehr trifft im Brunnenviertel auf sehr schlechte Bedingungen und hat daher ein hohes Entwicklungspotenzial. Radwege sind kaum, Radstreifen gar nicht vorhanden. Der Straßenbelag besteht in den Nebenstraßen überwiegend aus Kopfsteinpflaster. Die vorhandenen Radwege (Beller- mannstraße, Swinemünder Straße, Gustav-Meyer-

Allee) sind wie die meisten Bürgersteig-Radwege eng, gefährlich und verursachen Konflikte mit Fußgänger/innen. Lediglich ein Radweg in der Hussitenstraße ist sicher befahrbar (ohne angrenzende Kfz-Parkplätze und ohne nah angepflanzte Bäume).

Radfahrende nutzen meist Hauptverkehrsstraßen, d.h. in diesem Gebiet vor allem die Brunnenstraße. Die ebenfalls gut genutzte Bernauer Straße ist nicht asphaltiert; hier sind vor allem Radfahrende auf Gehwegen zu beobachten. Die zweite Ost-West-Verbindung durch den Gleimtunnel ist ebenfalls mit Kopfsteinpflaster versehen; zudem besteht hier die Gefahr, in dem dunklen Tunnel von KFZ nicht ausreichend gesehen zu werden.

Eine weitere Ost-West-Verbindung, die mit einem Radfahrstreifen versehen ist, führt in Zukunft von Prenzlauer Berg (Bezirk Pankow) kommend über die Behmstraße bis zur Badstraße. Über diese Route können Radfahrende über die Hochstraße und die Gerichtsstraße bis zur Müllerstraße fahren.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung plant noch für dieses Jahr, in der nahe gelegenen Schwedter Straße östlich des Brunnenviertels den Teilabschnitt einer Veloroute, die auch für die Anwohner/-innen von Bedeutung sein kann. Auf der Veloroute können auch Anwohner/-innen des Brunnenviertels z.B. zum Hackeschen Markt oder im Norden Richtung Pankow fahren. Für Berlin existiert seit Anfang der 90er Jahre eine Fahrradroutenplanung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, die zur Zeit detailliert geplant und schrittweise umgesetzt wird. Ziel des Routennetzes ist die Verbindung der Bezirke untereinander und in die Naherholungsgebiete außerhalb Berlins. Die Maßnahmen beziehen sich vor allem auf fahrradfreundliche Fahrbahnveränderungen mit geringem finanziellen Aufwand. Darüber hinaus sollen – im Sinne eines Lückenschlusses – auch finanzielle Mittel für Straßen bereit gestellt werden, die für den bezirksübergreifenden Radverkehr von Bedeutung sind.

## ÖPNV

Das Quartier ist relativ gut mit ÖPNV versorgt. Es gibt drei Haltestellen der U 8, die unter der Brunnenstraße entlang fährt: Bernauer Straße, Voltastraße und Gesundbrunnen. Der Bahnhof Gesundbrunnen ist zugleich S-Bahnhof mit Anbindung an die S1 und S2/S25. Außerdem gibt es im Gebiet mehrere Buslinien. Jedoch gibt es auch ein Jahrzehnt nach Maueröffnung keine direkte Verbindung des ÖPNV Richtung Prenzlauer Berg. Darüber hinaus sind zahlreiche Seniorenwohnanstalten des Quartiers ungenügend in das ÖPNV-Netz eingebunden.

Zur Zeit wird in der Brunnenstraße der Regional- und Fernbahnhof Gesundbrunnen fertiggestellt. Er wird vermutlich 2005 eröffnet. Da es sowohl zu diesem Themenfeld als auch zur Planung der Tram in der Bernauer Straße einen starken Informationsbedarf gab, wurden diese Themen in mehreren Informationsveranstaltungen aufgegriffen:

## Bahnhof Gesundbrunnen

Mit dem Bau des Bahnhofs Gesundbrunnen wird zum einen der S-Bahn-Nordring geschlossen, zum anderen entsteht eine Verbindung zum Lehrter Bahnhof. Auch ICE-Züge werden zukünftig hier halten. Der Nordring verläuft von Westend über Jungfernheide, Westhafen (dort fädeln sich die aus Süden vom Lehrter Stadtbahnhof kommenden Trassierungen über den Überflieger (Overfly) in den Nordring ein), Wedding und Gesundbrunnen zur Schönhauser Allee.

Der Bahnhof Gesundbrunnen ist das größte Bauwerk des Nordkreuzes. Um dieses zu realisieren, ist eine Erweiterung der Badstraßebrücke, eine Vorfahrtsbrücke mit Taxi- und Bushalten, 60 Kurzzeitparkplätzen und Parkplätzen für Behinderte vorgesehen. Die Vorfahrtsbrücke wird der Bahnhofsvorplatz des neuen Bahnhofs. Vom Vorplatz wird es einen Direktzugang zur U8 und eine Freitreppe zur erhöhten Ebene des Gesundbrunnen-Centers geben. Zwischen den Bahnsteigen wird ein Verbindungs-tunnel gebaut. Zum Südgelände wird es lediglich eine Rettungsbrücke geben, die nicht für die Öffentlichkeit freigegeben wird. Technisch ist jedoch eine Erweiterung der Brücke gen Süden möglich.

Im Bereich des Zugangs wird es keine Fahrradwege oder -streifen geben.

Auf dem Bahnhof Gesundbrunnen werden fünf Bahnsteige errichtet, zwei sind dem S-Bahn-verkehr, einer dem Regionalverkehr und zwei dem Fernverkehr mit einer ICE-Trasse vorbehalten. Die hauptsächliche Last werden die ersten zwei Bahnsteige tragen. Von diesen wird es täglich 160.000 Umsteigebeziehungen geben. Ein Großteil davon sind Umsteigerelationen von der S- zur U-Bahn. Darum wird es von diesen beiden Bahnsteigen U-Bahn-Direktabgänge geben.

Einen Lärmschutz wird es nur in passiver Form geben, d.h. es wird der Einbau schallhemmender Fenster in den anliegenden Häusern bezahlt. Ausgleichsmaßnahmen für wegfallende Grünanlagen werden hauptsächlich nicht gebietsnah, sondern in Hohenschönhausen durchgeführt. Das Gelände südlich des Bahnhofs Gesundbrunnen steht dafür nicht zur Verfügung. Dieses Gelände soll durch die DB AG Tochter Eisenbahn Immobilien Management GmbH (EIM) gewinnmaximiert verkauft werden.

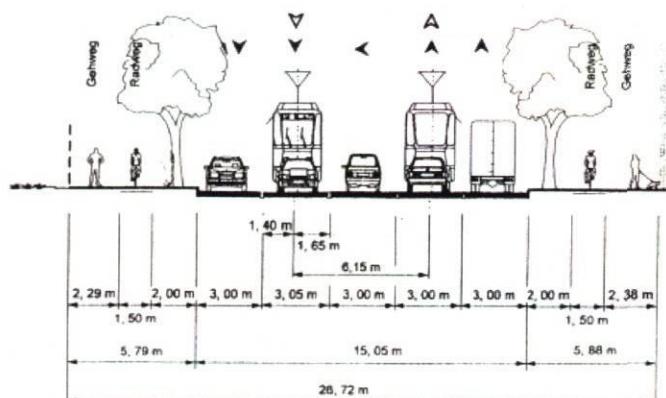
## Fazit

- Die Ost-West-Verbindungen für sämtliche Verkehrsarten sind unzureichend geregelt.
- Die Belastungen durch den Kfz-Verkehr sind sehr hoch und werden in Zukunft zunehmen.
- Die Bedingungen für Fuß- und Radverkehr sind verbesserungswürdig.
- Die neuen Bauvorhaben Bahnhof Gesundbrunnen und Tram in der Bernauer Straße werden das Gesicht des Brunnenviertels sehr verändern.

## Tram in der Bernauer Straße

In der Bernauer Straße wird nach den derzeitigen Planungen Ende 2003 der Bau einer Straßenbahn fertiggestellt sein. Sie wird von der Eberswalder Straße bis zum S-Nordbahnhof verlaufen, mit den Haltestellen S-Nordbahnhof, Mauergedenkstätte, U-Bahnhof Bernauer Straße, Wolliner Straße und Friedrich-Ludwig-Jahn-Sportpark. Die Haltestellen werden zusätzliche Lichtsignalanlagen und die Tram bevorzugte Ampelschaltungen erhalten.

Die Tram wird sich in den vorhandenen Straßenquerschnitt einfügen. Im östlichen Teil ist der Querschnitt breiter als im westlichen. Im östlichen Teil werden fünf Spuren existieren, die beiden äußeren werden dem motorisierten Verkehr zur Verfügung gestellt, die beiden nächsten inneren Spuren dienen dem Mischverkehr zwischen motorisiertem Verkehr und Tram. Die innerste Spur dient in Teilbereichen dem Abbiegeverkehr. Im engeren, westlichen Teil



Planung der Tram in der Bernauer Straße

stehen insgesamt nur vier Fahrspuren zur Verfügung. An einigen sehr engen Stellen wird eine Fahrspur verengt, sodass der LKW-Verkehr die Straßenbahntrasse dort mitnutzen wird. Der KfZ-Verkehr verfügt damit durchgängig über mindestens zwei Spuren. Auf dem Bürgersteig entstehen darüber hinaus 1,50 m breite Radwege in ausreichendem Abstand zu den Baumscheiben. Bäume werden im Zusammenhang mit dem Bau der Tram nicht gefällt. Im Zuge der Baumaßnahmen wird die Bernauer Straße asphaltiert. Die wegfallenden Parkplätze auf der Bernauer Straße werden in die angrenzenden Wohngebiete verlagert.

# TEIL 4 ANHANG

## Teilnehmerinnen und Teilnehmer an den Workshops

Name	Vorname	Institution
Axnick	Herbert	Stadtteilverein Brunnenviertel e.V.
Bachmann	Andreas	Koordinationsbüro Sanierungsbeauftragter Mitte
Brandt	Renate	Big Steps, Service-Station im Wohngebiet
Buch	Ralf	Bezirksamt Mitte, Straßen- und Grünflächenamt
Dittrich	Siegfried	Bezirksamt Mitte, Straßen- und Grünflächenamt
Drewitz	Peter Michael	Verkehrsforum e.V.
Fay	Cordula	IZT gGmbH
Flügel	Karin	Stadtteilverein Brunnenviertel e.V.
Frank	Peter	Polizeiabschnitt 16, Kontaktbereichsdienst
Franke	Thomas	Nachbarschaftsinitiative "Obere" Koloniestraße 75
Hackbarth	Jutta	Stadtteilverein Brunnenviertel e.V.
Hanse	Uta	Anwohnerin
Heins	Isabel	BVG, FVM-A2
Herzberg	Margot	Anwohnerin
Jahn	Hannelore	Ausschuss f. Sanierung, Quartiersentw. u. Wohnungsgaufsicht der BVV Mitte
Jähnig	Walter	Stadtteilverein Brunnenviertel e.V.
Köpke	Günter	Anwohner
Krause	Günter	Evangelische Kirchengemeinde Frieden und Himmelfahrt
Kurandt	Bernd	Anwohner
Lankov	Ingeborg	Stadtteilverein Brunnenviertel e.V.
le Vrang	Rosemarie	Anwohnerin
Reuter	Elke	Fraktion der PDS BVV Mitte
Scharfenberg	Gerd	Stadtteilverein Brunnenviertel e.V.
Schilcher		Bezirksamt Mitte, Direktion Bau und Wohnen
Schober	Hildegard	Evangelische Kirchengemeinde Frieden und Himmelfahrt
Schoeler	Hans	Stadtteilverein Brunnenviertel e.V.
Schütze	Sylke	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. VII B4
Schwabedal	Arend	Verkehrsforum e.V.
Schwarz	Jürg	Stadtteilmanagement DEGEWO
Seifert	Ingolf	Bezirksamt Mitte, Umweltamt
Thierfelder	Ursula	Stadtzentrum Berlin e.V.
von Busch	Brigitte	Anwohnerin
von Dassel	Stephan	Ausschuss für Bauen und Verkehr BVV Mitte
Weingart	Hella	Stadtteilmanagement DEGEWO
Wortmann	Alois	Bezirksamt Mitte, Stadtplanungsamt

## Pressestimmen

Berliner Morgenpost, 13. November 2000

### Information über Verkehrssituation im Brunnenviertel

tm Wedding - Wie könnte ein integriertes kiezbezogenes Verkehrskonzept für das Brunnenviertel aussehen? Dieser Frage will das Verkehrsforum Wedding an zwei Informationsabenden morgen und am Dienstag, 21. November, nachgehen. Beginn ist jeweils 19 Uhr im Gemeindehaus der Friedensgemeinde, Wolliner Straße 25. Morgen ist die geplante Straßenbahnverlängerung an der Bernauer Straße, die Situation am Gleitmünnel und die Gestaltung von Frei- und Entwicklungsflächen im Brunnenviertel Thema. „Vor allem zur Tramverlängerung gibt es noch Fragen der Anwohner“, sagt Anke Stopperich vom Verkehrsforum. Am 21. November geht es um die aktuelle Situation und die Veränderungen am künftigen Fernbahnhof Gesundbrunnen. Das Verkehrsforum plane nach den beiden ersten Veranstaltungen insgesamt vier Workshops für das kommende Jahr, sagt Anke Stopperich. „Wir wollen alle Verkehrsträger, Auto, Fahrrad, Fußgänger, ÖPNV zusammen betrachten und herausbekommen, wie eine bestmögliche Mobilität im Brunnenviertel erreicht werden kann.“ Das Projekt wird gemeinsam mit dem Stadtteilverein „Brunnenviertel“ und dem Stadtteilmanagement der Wohnungsbaugesellschaft Degewo durchgeführt.

Berliner Abendblatt, 18. Oktober 2000

### Für das Brunnenviertel wird ein Verkehrskonzept entwickelt

Elf Jahre nach der Wende keine Busse zwischen Ost und West

Wedding. Für das Brunnenviertel soll ein Verkehrskonzept erstellt werden. Dabei sollen die Bedürfnisse der Anwohner und die Verkehrsangebote einander angenähert werden. „Im Brunnenviertel liegt zur Zeit verkehrlich gesehen vieles im Argen“, so Koordinatorin Anke Stopperich. Vor der Maueröffnung waren viele Straßen Sackgassen, es gab kaum Verkehrslärm. Heute rauschen Autos durch die Brunnenstraße, holpern in der Bernauer und Rügener Straße über das Kopfsteinpflaster. „Außerdem gibt es auch elf Jahre nach der Wende noch kaum Verbindungen mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln zwischen Ost und West“, erklärt Anke Stopperich, die im vergangenen Jahr die Zukunftskonferenz mit organisiert hat. Das Verkehrskonzept Brunnenviertel wird vom Verkehrsforum, einer Gruppe, die im Rahmen der Lokalen Agenda tätig ist, erstellt. Geplant sind zunächst zwei Informationsveranstaltungen im November. Themen sind der Bahnhof Gesundbrunnen und die Verkehrsplanung für die Bernauer Straße.

Ab Januar werden in zweimonatigem Abstand vier Workshops stattfinden. „Auf dem ersten wollen wir eine Bestandsaufnahme der aktuellen Situation machen, der zweite wird eine Ideenwerkstatt sein, wo jeder seine Idealvorstellungen nennen kann“, so Anke Stopperich. Dann werden Vorschläge für konkrete Maßnahmen ausgearbeitet, und auf dem vierten Workshop wird das Gesamtkonzept erstellt. An den Workshops sollen interessierte Anwohner ebenso teilnehmen wie Verkehrsplaner und Fachleute aus Politik und Verwaltung. Für die Moderation der Workshops bekommt das Verkehrsforum 20.000 Mark aus Lottomitteln. Die übrige Arbeit wird von den Mitgliedern des Verkehrsforums ehrenamtlich gemacht. Völ

# Die Straßenbahn kommt, das Kopfsteinpflaster verschwindet

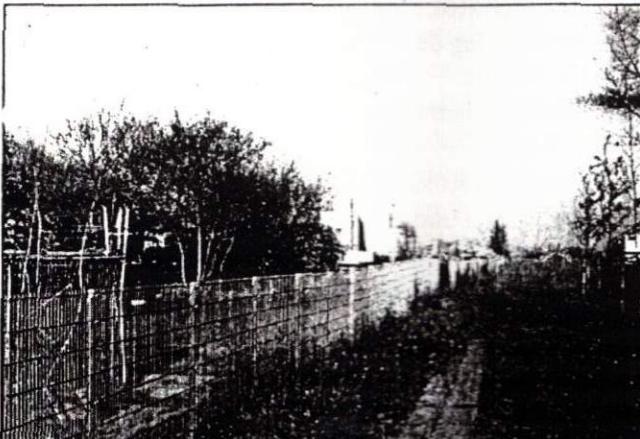
Für das Brunnenviertel wird ein Verkehrskonzept entwickelt

**Wedding.** Für die Anwohner des Brunnenviertels soll ein Verkehrskonzept erstellt werden. Ab Januar gibt es fünf Workshops, bei denen Bürger willkommen sind. Zur Vorbereitung gab es in den vergangenen Wochen zwei Infoabende über die wichtigsten Verkehrsthemen im Brunnenviertel.

Der vollständige Name des Vorhabens lautet „Integriertes, quartiersbezogenes Mobilitätskonzept“. Gemeint ist, dass, bezogen auf das Brunnenviertel, die Bedürfnisse und Wünsche aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt und daraus ein Konzept für die Zukunft entwickelt wird. Das Konzept wird vom Verkehrsforum, einem gemeinnützigen Verein, der sich aus dem Weddinger Verkehrsforum entwickelt hat, erstellt.

An zwei Infoabenden wurde der Stand der Planung bei den verkehrlichen Dreh- und Angelpunkten des Viertels erläutert: für den Bahnhof Gesundbrunnen (siehe auch Seite 1) und die Straßenbahn in der Bernauer Straße. Themen waren auch der Gleimtunnel und die Freiflächen im Gebiet.

Beim Thema Straßenbahn scheiden sich nach wie vor die Geister. Ein Teil der Anwohner befürchtet, dass mit der Tram der Lärm vor ihrer Haustür noch zunimmt, andere schätzen die schnelle Verbindung nach Prenzlauer Berg und Mitte. Tim Rössle vom Verkehrsforum informierte über den Stand der Planung. Danach wird die Tram keine Extra-Spur, sondern Gleise auf der



Der Mauerpark soll größer werden. Das Gewerbe, das zur Zeit noch an der Weddinger Seite existiert (hier gesehen von der Bernauer Straße aus), soll nach und nach umgesiedelt werden.

Foto: Völler

Kraftfahrzeuge im Jahr 1993 hatte ständigkeit unterschiedlicher Stellen Proteste gegeben. Der Verkehr in der Rügener Straße hat seitdem stark zugenommen. Das Kopfsteinpflaster blieb jedoch und damit eine große Lärmbelastung für die Anwohner.

Der Gleimtunnel steht unter Denkmalschutz. Er wurde im Jahr 1905 gebaut, um das Wohngebiet hinter dem Gesundbrunnen mit dem Gleimviertel zu verbinden. Die Bahntrasse sorgte bis dahin für lange Umwege.

Zur Zeit der Maueröffnung war der Tunnel mit Blechen bedeckt, Regen lief auf die Fahrbahn. Vor der Freigabe für Kraftfahrzeuge bekam das Bauwerk eine Betondecke. „Jetzt kann das Wasser nicht mehr ablaufen und rinnt in die Widerlager. Was zum Schutz der Brücke gedacht war, trägt jetzt zu ihrer Zerstörung bei“, so Moritz Naujack vom Bürgerverein Gleimtunnel. Aufgrund der Zu-

len wird die notwendige Sanierung des Tunnels, die voraussichtlich 15 Millionen Mark kostet, nicht in Angriff genommen. Die Anwohner fordern zumindest eine helle Beleuchtung.

Über Freiflächen im Brunnenviertel referierte Manfred Weißbach vom Weddinger Stadtplanungsamt. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Flächen entlang der Bahntrasse vom Bahnhof Gesundbrunnen bis zum Schwedter

Steig sowie um Flächen entlang des Mauerstreifens. Letztere sollen, so die langfristige Planung, der Pachtverträge verlassen und ihn bei Nacht nicht benutzen, dem Mauerpark zugeschlagen während Autos darin so richtig in werden.

Wer sich für das Verkehrskonzept interessiert und eventuell an einem Workshop teilnehmen möchte, kann sich unter Telefon der Öffnung des Tunnels für

Straße bekommen. Anders als bei den ersten Überlegungen tendiert man in der Senatsverkehrsverwaltung jetzt dahin, die Trasse gleich in einem Stück von der Eberswalder Straße bis zum Nordbahnhof anzulegen. Bisher hatte man in zwei Abschnitten, zuerst bis zur Brunnenstraße, dann bis zum Nordbahnhof, bauen wollen.

Mit der Straßenbahn erhält die Bernauer Straße auf ganzer Strecke eine Asphaltdecke. Radwege werden ebenfalls, und zwar auf den Gehwegen, angelegt. Haltestellen sind am Nordbahnhof, an der Mauer-Gedenkstätte, an der Brunnenstraße, der Wolliner und der Eberswalder Straße geplant. Dort sollen Ampeln die Haltestellen sichern.

Anders als bei der Straßenbahn herrscht unter den Anwohnern beim Thema Gleimtunnel Einigkeit. Der Tunnel ist zu dunkel, von ihren Nutzern nach Ablauf Fußgänger und Radfahrer können der Pachtverträge verlassen und ihn bei Nacht nicht benutzen, während Autos darin so richtig in werden.

Fahr kommen und die Fußgänger gefährden, die beispielsweise zwischen Mauerpark und Kinderbauernhof unterwegs sind. Bereits bei

völ

Berliner Morgenpost, 09. März 2001

## Brunnenviertel: Workshop bastelt an Visionen

tm Wedding – Visionen für das Wohngebiet sucht der „Verein Brunnenstraße e.V.“ Der Workshop, der heute und morgen mit dem Verkehrsforum Wedding und dem Stadtteilmanagement ausgerichtet wird, soll die Ideenschmiede dazu sein. „Die Beseitigung des Kopfsteinpflasters ist genauso Thema wie die Umleitung von Schwerlastverkehr und der Traum von einer Tram in das Brunnenviertel“, teilen die Einladenden mit. Daraus soll ein schlüssiges Konzept entwickelt werden, das später mit Bezirksamt und Verkehrsverwaltung diskutiert wird. Der Workshop wird im Gemeindehaus Wolliner Straße 25 heute von 15 bis 19 Uhr und morgen von 10 bis 17 Uhr veranstaltet. Stundenweise Teilnahme ist möglich. Der Stadtteilverein freut sich über alle interessierten Bürger, die Ihre Meinung und Ideen äußern. Um die Verpflegung planen zu können, wird um telefonische Anmeldung unter Tel.: 26 48 56 62 gebeten.

Berliner Wochenblatt, 14. März 2001

## Brunnenviertel gestalten Verkehrskonzept zum Mitmachen

Gesundbrunnen. Nach dem Fall der Mauer hat der Verkehr durch das Brunnenviertel zugenommen – in Puncto Straßenbau und Verkehrsentlastung wurde bislang indes wenig getan.

Darum will der Stadtteilverein Brunnenviertel e.V. jetzt gemeinsam mit dem Verkehrsforum des Bezirks und dem Stadtteilmanagement Brunnenviertel Ideen zur Lösung von Verkehrsproblemen entwickeln. Die Beseitigung von lautem Kopfsteinpflaster ist dabei ebenso ein Thema wie die Umleitung von Schwerlastverkehr und der Traum von einer Straßenbahn. Aus den Ideen der Anwohner soll ein schlüssiges Konzept entwickelt werden.

Am letzten Wochenende trafen sich Anwohner zu einem ersten Verkehrs-Workshop. Doch jetzt sind weitere Vorstellungen und Ideen von Anwohnern gefragt. Wer sich in die Verkehrsplanung des Brunnenviertels einbringen will, kann sich unter 2648 56 62 melden. Bw

Berliner Abendblatt, 2. Mai 2001

## Brunnenviertel: Anwohner wollen den Gleimtunnel nicht

Dritter Workshop zum Verkehrskonzept am kommenden Dienstag

**Gesundbrunnen.** Für das Brunnenviertel wird ein Verkehrskonzept erarbeitet. Am kommenden Dienstag, 8. Mai, sind Interessierte zu einem weiteren Workshop eingeladen.

Diesmal sollen weitere Maßnahmen geplant werden, die den Wünschen der Anwohner des Viertels entsprechen. Vertreter aus der Bezirkspolitik und der Verwaltung, der Bahn, BVG, der Polizei und des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) sind dabei.

Zwei Workshops haben bereits Anfang des Jahres stattgefunden. Bei diesen Treffen haben die Teilnehmer zunächst ihre Visionen für das Viertel formuliert, dann wur-



Der Gleimtunnel hat viel Pkw-Verkehr in das Brunnenviertel gezogen.

Foto: Völlering

den konkrete Maßnahmen erarbeitet, mit denen sie sich ihren

Wunschträumen zumindest annäherten. Dazu gehören die Schließung des Gleimtunnels, von der sich die Teilnehmer eine Beruhigung des Autoverkehrs im Viertel, insbesondere in der Rügener Straße, versprechen. Die Anwohner wünschen sich auch bessere Busverbindungen, mehr Wege für Radfahrer und eine höhere Sicherheit für Fußgänger, beispielsweise durch Zebrastreifen vor Schulen und Seniorenheimen.

Auf dem Workshop am Dienstag, der von 18 bis 21 Uhr dauert und im Gemeindehaus der Friedensgemeinde, Wolliner Straße 25, stattfindet, wird die Umsetzbarkeit der Ideen geprüft.

völ

### Gleise auf der „Bernauer“

tob. Ende 2003 sollen die ersten Straßenbahnen über die verlängerte Linie 20 über die Eberswalder und die Bernauer Straße bis zum Nordbahnhof rollen – vorausgesetzt, das Projekt fällt nicht dem Sparprogramm zum Opfer. Denn nach jüngsten Ideen sollen keine Straßenbahnstrecken mehr gebaut werden. Die nördliche Innenstadt erhielt mit der rund 45 Millionen Mark teuren Straßenbahnerweiterung allerdings eine neue, wichtige Ost-West-Verbindung. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung stellte jetzt auf einer Veranstaltung des Verkehrsforums Details der Pläne vor.

Bis zu 20 000 Fahrgäste könnten die Verbindung nach den Berechnungen der Verkehrsplaner in Zukunft täglich nutzen. Sie führt über den „inneren Stadtring“ und soll eine Verbindung zwischen Wedding, Mitte, Prenzlauer Berg und Friedrichshain schaffen. Langfristig werden Erweiterungen bis zum Lehrter Bahnhof und – am anderen Ende der Linie – von der Warschauer Straße bis zum Hermannplatz erwogen. Derzeit ist das Projekt nach Angaben von Verkehrsplaner Wolfgang Trosien noch im Planungsstadium. In diesem Jahr soll

das Planfeststellungsverfahren beginnen. Der eigentliche Bau könnte sich wegen eines Abwasserdruckkanals unter den Straßen verzögern, der wahrscheinlich verlegt werden muss. Die Arbeiten selbst sollen etwa ein Jahr dauern. Die 1,9 Kilometer lange Strecke soll in zwei Bauabschnitten entstehen, der erste erstreckt sich vom Jahn-Park bis zur Strelitzer Straße, der zweite von dort bis zum Nordbahnhof. Autos werden auf zwei bis drei Spuren neben und zwischen den Gleisen fahren können. Die mittlere Spur wäre ein Novum in der Stadt. Sie ist für Linksabbieger gedacht. Es soll verhindert werden, dass Abbieger auf den Gleisen warten müssen. Allerdings wird es auch sehr enge Stellen geben, an denen Straßenbahnen und Lkw nicht aneinander vorbei kommen. Stau solle dort durch spezielle Ampelschaltungen verhindert werden, sagte Trosien. Ursprünglich hatten die Planer vor, die Eberswalder und die Bernauer Straße in den Mauerstreifen hinein zu verbreitern. Weil die Grundstücke bebaut werden sollen, wird daraus aber nichts. Deshalb fallen in dem Straßenzug auch rund 300 Parkplätze weg. Sie sollen in den umliegenden Straßen dadurch neu entstehen, dass Parkhäuser geschaffen werden. Anwohner äußerten Befürchtungen vor zusätzlicher Lärm- und Verkehrsbelastung. Trosien verwies auf Berechnungen, wonach viele Autofahrer auf die neue Straßenbahn umsteigen werden.

# Die Tram bekommt Schienen auf Fahrbahn

Bernauer Straße wird asphaltiert / 300 Parkplätze fallen weg

**Gesundbrunnen.** Die Planungen für die Straßenbahn in der Bernauer Straße werden konkret. In zweieinhalb Jahren, Ende 2003, könnte die Tram 20 von ihrer jetzigen Endhaltestelle Eberswalder Straße weiter bis zum Nordbahnhof rollen.

Über den Stand der Vorarbeiten informierte am vergangenen Mittwoch Wolfgang Trosien aus der Senatsverkehrsverwaltung. Eingeladen hatte zu der Veranstaltung das Verkehrsforum. Im Straßenbahn-Neubau-Programm des Senats hat die Tram in der „Bernauer“ höchste Priorität. Das Ziel, sie bis Ende 2003 auf die Schienen zu bringen, ist allerdings ehrgeizig: Angesichts der aktuellen Haushaltsslage könnte sich der Termin verschieben.

Außerdem ist während der Vorarbeiten ein bauliches Problem aufgetaucht: Ein großer Abwasser-Druck-Kanal liegt unter dem Pfaster, und zwar genau in der Mitte

der Trasse. „Dieser Kanal muss verlegt werden, denn unterhalb von Straßenbahnschienen wäre er nicht zugänglich“, so Wolfgang Trosien. Trotz des hohen Aufwands hält der Senat an der Strecke fest: „Wir erwarten 20.000 Fahrgäste täglich. Das rechnet sich.“

Am liebsten hätten die Verkehrsplaner in der „Bernauer“ eine Straßenbahnanlage wie in der Seestraße angelegt, wo die Bahn eine eigene Spur hat. „Dafür hätten wir einen Teil des Mauerstreifens gebraucht. Doch das war politisch nicht durchsetzbar“, erklärt Trosien. Deshalb müssen sich Kraftfahrzeuge und Straßenbahn jetzt die Straße teilen. Auf dem breiteren Abschnitt der Bernauer von Eberswalder bis Brunnenstraße wird es fünf Fahrsäulen geben: links und rechts eine für Kfz, dann jeweils nach innen eine für die Straßenbahn. Die fünfte Spur auf der Mitte

der Straße soll für die Linksabbieger zur Verfügung stehen. Radfahrer bekommen eigene Wege auf den breiten Bürgersteigen.

Auf dem schmalen Stück südlich der Brunnenstraße wird es nur noch anderthalb Spuren in jeder Richtung geben, die sich jeweils Straßenbahn und Kraftfahrzeuge teilen müssen. „Ein Auto und eine Straßenbahn passen hier nebeneinander, ein Lkw und eine Bahn aber nicht“, so Trosien. Am schmalsten ist die Straße mit 11 Metern und 18 Zentimetern vor der Mauerdenkstätte. Haltestellen sind am Jahn-Sportpark, an der Wolliner und Brunnenstraße, an der Gedenkstätte und als Endpunkt vor dem Nordbahnhof. Im Zuge der Arbeiten wird die gesamte Bernauer Straße asphaltiert und damit ruhiger. 300 Parkplätze entfallen am Straßenrand. Sie sollen durch Extra-Parkplätze in den umliegenden Straßen ersetzt werden.

völ

## Verkehrsforum e.V.

### Forum für zukunftsähigen Verkehr in der Mitte Berlins

Unser Ziel ist die Förderung einer ökologischen Verkehrspolitik. Bereits seit 1997 arbeiten wir als offener Arbeitskreis aus interessierten Bürgern/innen und Vertretern/innen ökologisch orientierter Verkehrsinitiativen (z.B. ADFC, VCD).

Im Zuge der Bezirksfusion von Mitte, Tiergarten und Wedding haben wir uns für eine Erweiterung unseres Wirkungskreises auf die „Mitte Berlins“ und zur Gründung eines Vereins entschlossen.

Als Verkehrsforum – Forum für zukunftsähigen Verkehr in der Mitte Berlins e.V. setzen wir seitdem die bisherige Arbeit fort:

- Förderung des Dialogs zwischen Politik, Verwaltung und Bevölkerung

- Verbesserung der Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger

- Förderung öffentlicher Verkehrsmittel und des Radverkehrs

- Reduzierung der Fahrten mit dem Auto oder LKW

Darüber hinaus möchten wir mit bestehenden verkehrs- und umweltpolitischen Initiativen und Institutionen im neuen Bezirk Mitte zusammenarbeiten und für gemeinsame Aktivitäten als eine Art Kommunikationsplattform tätig sein.

In den vergangenen drei Jahren hat das Verkehrsforum zahlreiche Initiativen und Projekte für eine nachhaltige Verkehrspolitik gestartet. Hierzu zählen u.a.:

- Die Erstellung der „Lokalen Agenda Verkehr“ für den früheren Bezirk Wedding in einem einjährigen, partizipativen Prozess mit zahlreichen Veranstaltungen, einer Zukunftswerkstatt, Workshops, BVV-Anträgen usw.

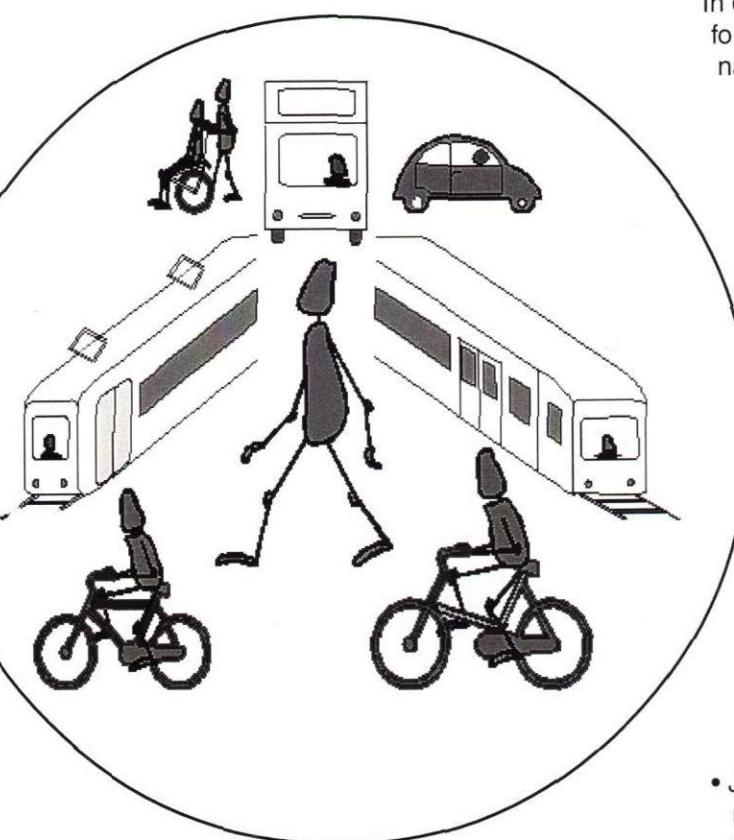
Die Lokale Agenda Verkehr wird zur Zeit für den fusionierten Bezirk Mitte überarbeitet.

- Ein umfassender Radverkehrs-entwicklungsplan in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt Wedding. Auch dieser wird für den gesamten Bezirk Mitte überarbeitet.

- Die Initiierung und Begleitung der „ZukunftsKonferenz Müllerstraße“ als Projekt der Lokalen Partnerschaft Wedding in Zusammenarbeit mit dem Kommunalen Forum Wedding e.V. und der Volkshochschule Wedding.

- Jeweils ein quartiersbezogenes Verkehrskonzept mit Beteiligung der ortsansässigen Bevölkerung für das Brunnenviertel und den Soldiner Kiez.

- Das Pilotprojekt „Shopping per Rad“ zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr in Einkaufsstraßen des Bezirks Mitte.



#### Kontakt

Verkehrsforum e. V.  
Fontanestr. 35  
13158 Berlin

Fon 030 - 91 74 13 10  
Fax 030 - 91 74 29 39  
[info@verkehrsforum-berlin.de](mailto:info@verkehrsforum-berlin.de)  
[www.verkehrsforum-berlin.de](http://www.verkehrsforum-berlin.de)



**Verkehrsforum e. V.**

**Forum für zukunftsähigen Verkehr  
in der Mitte Berlins**

**Fontanestr. 35  
13158 Berlin**

**info@verkehrsforum-berlin.de  
www.verkehrsforum-berlin.de**