

Zusammenstellung Auswertung Werkstatt vom 4.11.2010 nach Themenblöcken

Die wichtigsten Ziele als Ergebnisse aus den AGs sind unterstrichen dargestellt.

Thema	Anregungen Werkstatt	Berücksichtigung ja / nein - wie / weshalb
Gestaltung	<u>Grüner Mittelstreifen mit Blumenzwiebeln, ohne Gitter und eben (ohne Hochbeete)</u>	Der Mittelstreifen wird wie bisher überwiegend grün gestaltet. Auf Hochbeete kann aufgrund des U-Bahntunnels unterhalb der Straße nicht verzichtet werden. Auf Gitter und Zäune wird nach Möglichkeit verzichtet. Wo erforderlich werden Querungsmöglichkeiten angeboten. In diesen Bereichen wird der Mittelstreifen flach und gepflastert ausgeführt und die Hochbeete unterbrochen.
	Ist der Mittelstreifen überflüssig? Unklarheit, wozu die Zäune auf dem Mittelstreifen dienen.	Keine Berücksichtigung , Begründung: Funktion des Mittelstreifens: - Trennung der Richtungsfahrbahnen - Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger (es muss jeweils nur eine Richtungsfahrbahn gequert werden, dann ist ein sicherer Aufstellort erreicht) Funktion der Zäune: - „kanalisieren“ die Fußgängerquerungsströme, dadurch wird die Sicherung von Querungen möglich - gewährleisten die Begrünung des Mittelstreifens: wenn überall gequert werden könnte, müsste entweder eine vollständige Versiegelung der Oberfläche erfolgen oder der Boden würde von den Fußgängern nach und nach verdichtet und der Rasen zerstört
	Parkplätze auf dem Mittelstreifen	Keine Berücksichtigung , Begründung: - notwendige vollständige Versiegelung wird aus Gestaltungsgründen abgelehnt - Verkehrssicherheitsprobleme sind zu befürchten: Konflikte mit dem fließenden Verkehr bei Ein- und Ausparkvorgängen aus und in die Fahrspuren, z.T. rückwärts - Sichtbeziehungen für Fußgänger werden behindert
	Falls Mittelstreifen erhalten bleiben soll, Flachbeete gegen Hochbeete tauschen. Hochbeete mit Gehölzgruppen bepflanzen, dazwischen Wildblumenbeete, so dass das ganze Jahr über etwas grünt und blüht. In Verbindung mit der Luxemburger Straße und Schulstraße ein buntes Vegetationskreuz im Wedding schaffen.	s.o. Die Art der Bepflanzung wird in Abhängigkeit des erforderlichen Pflegeaufwandes mit dem Grünflächenamt abgestimmt.

<u>optische Begrenzung der Tische und Auslagen und Kontrolle dieser inklusive der Baumkübel</u>	Künftig werden die Geschäftsauslagen auf die neue Breite (1.50 m) des Oberstreifens begrenzt sein. Die Baumscheiben werden in den Unterstreifen integriert.
Berliner Pflasterstruktur wäre ein Leitsystem auch für blinde und sehbehinderte Bürger und Orientierung für die Positionierung von Aufstellern usw.	Wird berücksichtigt.
Zahlreiche Blockaden durch Geschäftsauslagen, Das Auge weiß nicht, wo es hingucken soll bei zu vielen und zu großen Auslagen.	s.o.
<u>Verschönerung der Straße: Straßenbelag, Begrünung, Beleuchtung, geschütztes Sitzen mit Grün an der Straße</u>	Berücksichtigt
Labeln ist erwünscht, aber keine langweiligen einheitlichen Litfasssäulen (historische Vielfalt?), Keine uniforme Gestaltung der Straße	Wird mit in den weiteren Diskussionsprozess zum Umgang mit Sondernutzungen genommen.
Baumkübel ersatzlos entfernen, Pflanzkübel sind eine Sichtbehinderung der Geschäfte, dienen als Mülleimer und es bilden sich dort Rattekolonien.	Wird berücksichtigt.
„geschütztes Sitzen“: Grün und Sitzen als Abschirmung zur Straße (Lärm), so oft wie möglich.	Wird an Stellen, an denen es sich sinnvoll integrieren lässt, berücksichtigt.
Förderung von Stadtkunst (Bilder und Figuren)	Ist ggf. im Rahmen der weiteren Planung in Zusammenarbeit mit dem Geschäftsstraßenmanagement weiter zu verfolgen.
<u>schönere Gestaltung von Baumscheiben</u>	Wird berücksichtigt.
<u>Beleuchtungskonzept „Promenade“: Straße muss zum Schlendern einladen</u>	Ein Beleuchtungskonzept ist nicht Gegenstand der aktuellen Planung. Dies ist ggf. im Rahmen der weiteren Planung in Zusammenarbeit mit dem Geschäftsstraßenmanagement weiter zu verfolgen.
Abschnitt am Friedhof ist bei Dunkelheit unsicher, Bereich der Karstadt-Warenanlieferung wird u.a. durch Dunkelheit als Angstzone wahrgenommen.	s.o.

	Beleuchtung in die Nebenstraßen führen, Akzentbeleuchtung für attraktive Bereiche	s.o.
	Fahrradabstellanlagen möglichst nah am Ziel	Wird berücksichtigt.
	Fahrradständer vor Kartstadt kurz vor der Antonstraße hin zum Leopoldplatz verschieben, Fahrradständer am Friedhof werden nicht benutzt, Aufstellen von Fahrradständern in der Seestraße gegenüber des Friedhofes vor die zurückgesetzte Bebauung, mehr Fahrradstellplätze am östlichen Ausgang des U-Bhf. Seestraße, ungenutzte Fahrradständer vor Karstadt, dafür fehlen auf dem Leopoldplatz Fahrradständer.	Die Fahrradabstellanlagen werden im Zuge der Umgestaltung den Anforderungen entsprechend neu strukturiert.
	Verkehrsknotenpunkte müssen Bike & Ride vorsehen.	Im Bereich der U-Bahnhöfe werden zusätzliche Abstellanlagen vorgesehen.
	Baumeinfassungen als Radsicherungen (Bügel) nutzen.	Dies ist abhängig von der konkreten Gestaltung der Baumscheiben. Grundsätzlich sollen genügend „reguläre“ Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen werden.
	Eingänge und Ausgänge schaffen, S-Bahntrasse wird als Grenze wahrgenommen.	Die starke Barrierewirkung der S-Bahntrasse wurde erkannt. Hier sollen im Rahmen der weiteren Planung - ggf. in Form von Wettbewerben - Lösungen gesucht werden, um die Situation zu verbessern.
	Gemüsestand zwischen Seestraße und Brüsselerstraße beibehalten.	Wird mit in den weiteren Diskussionsprozess zum Umgang mit Sondernutzungen genommen.
Verkehrsplanung	Mehr Fußgängerüberwege	Teilweise Berücksichtigung: - zusätzliche Querungen (mit und ohne LSA) können im Rahmen der Möglichkeiten eingeordnet werden - für „Fußgängerüberwege“ ist die Müllerstraße aufgrund des Verkehrsaufkommens gemäß der Richtlinien nicht geeignet
	„Gruselige Querung“ im Bereich Leopoldplatz, Übergang auf der Höhe des Alten Rathauses schaffen, Zebrastreifen in den Seitenstraße am Leopoldplatz, mehr Übergänge schaffen und die Übergänge klar anzeigen vor allem im Bereich zwischen Utrechter Straße und Rathausplatz.	Teilweise Berücksichtigung: - Eingangs- und Querungssituation insbesondere in die Nazarethkirchstraße wurde betrachtet und optimiert (inkl. optischer Hervorhebung).

	Langer Fußweg vom U-Bhf. Reinickendorfer Straße bis zum Fußgängerüberweg	<p>Keine Berücksichtigung, Begründung: Die Einordnung einer weiteren Querung zwischen Sellerstraße und Fennstraße (Höhe nördlichem Ausgang der U-Bahn Reinickendorfer Straße) war nicht möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eine Querung ohne LSA ist aufgrund Sicherheitsbedenken nicht vertretbar (generell hohe Verkehrsbelastung und starke Abbiegeströme, welche die Fußgänger erst spät wahrnehmen können) - eine Querung mit LSA kann angesichts der kurzen Knotenpunktabstände nicht in eine koordinierte Signalisierung integriert werden - ein Umweg von ca. 160 m wird für Fußgänger als akzeptabel angesehen
	Fußgängerampel oder Zebrastreifen an der Kreuzung Müllerstraße/ Burgsdorfstraße	Berücksichtigt (Fußgängerampel vorgeschlagen)
	<u>Radfahranlagen auf der Müllerstraße</u>	Berücksichtigt
	Fahrradwege verleiten zum Parken in zweiter Spur.	<p>Keine Berücksichtigung, Begründung: Führung zwischen Gehweg und Parkstreifen diskutiert, aber erhebliche Sicherheitsbedenken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Radfahrer fahren außerhalb des Sichtbereichs des Längsverkehrs und verdeckt von parkenden Fahrzeugen über einmündende Straße (Unfallgefahr mit Abbiegern) - Radfahrer sind durch öffnende Türen verstärkt gefährdet (Beifahrer von Kfz achten i.d.R. weniger auf Längsverkehr als Fahrer) - Trennung zwischen Fußgängern und Radfahrern ist schwierig (insbesondere an Querungsstellen) - auch einschlägige Richtlinien sehen den Radverkehr rechts des fließenden Kfz-Verkehrs vor - Lösung der Problemstellung des illegalen Beparkens ist vorrangig nur durch intensive Kontrolle möglich
	Ein Radstreifen für den Radverkehr auf dem Mittelstreifen	<p>Keine Berücksichtigung, Begründung: Lösung wurde diskutiert, eine Einordnung scheidet aus:</p> <ul style="list-style-type: none"> - insbesondere U-Bahn-Zugänge stellen baulich keine ausreichende Breiten zur Verfügung - an Knotenpunkten ist die Vorfahrtsregelung nicht klar regelbar - abbiegende Kfz könnten sich nicht mehr im Bereich des Mittelstreifens aufstellen - Fußgänger könnten sich nicht beim Queren auf dem Mittelstreifen aufstellen - Trennung zwischen Radfahrern und Fußgängern im Längsverkehr auf der Mittelinsel ist nicht möglich (gegenseitige Behinderung) - Fahrtziele im Randbereich der Müllerstraße könnten durch Radfahrer nur schwer erreicht werden (schieben auf dem Gehweg oder Mischverkehr)

Parallelstraße der Müllerstraße als Radroute ausbauen, Radfahrwege in die Nebenstraßen	Keine Berücksichtigung , Begründung: - Radverkehrsanlagen waren gemäß Auftrag in der Müllerstraße einzuordnen - die Radverkehrsertüchtigung in der Müllerstraße ist nicht nur in Hinsicht auf die Verbindungsfunktion von Relevanz, sondern auch um die Erreichbarkeit der Ziele auf der Müllerstraße selbst zu gewährleisten - Generell widerspricht die Anordnung von separaten Anlagen in Tempo-30-Bereichen gängigem Regelwerk
Auch die Verengung an der Bushaltestelle U-Bhf. Seestraße macht es den Radfahrern schwer, sich einzuordnen.	Berücksichtigt
<u>Bessere Querungen und Verbindungen in die Nebenstraßen für Radfahrer</u>	Berücksichtigt
Angrenzender Kiez bleibt unberücksichtigt.	(noch) keine Berücksichtigung , Begründung: - Untersuchungen zum Kiez laufen im Rahmen des Projektes vor allem hinsichtlich der Auswirkungen der Planungen Müllerstraße, müssen demnach „nachgeordnet“ stattfinden
Psychologische Tricks anwenden wie z.B. Tempowarner oder Warnbarken, um die Geschwindigkeit zu mindern.	Berücksichtigt (z.B. Aufpflasterungen an Einmündungen ins Nebennetz)
<u>Behindertenparkplätze</u>	(noch) keine Berücksichtigung , Begründung: - die tatsächliche Widmung von Stellplätzen ist unabhängig von den baulichen Maßnahmen und muss nachgelagert stattfinden - auf Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Personen wird auch im Bereich der Bushaltestellen und der Querungsstellen eingegangen
Bushaltestelle am U-Bhf. Seestraße ist oft zugeparkt – behindert das Ein- und Aussteigen.	Berücksichtigt (im Rahmen der Möglichkeiten erfolgte die Einordnung von Kaphaltestellen, die ein Zuparken verhindern)
Einfahrt zum Ärztehaus (<i>Müllerstraße 151</i>) am Leopoldplatz ist sehr eng und oft zugeparkt.	(noch) keine Berücksichtigung , Begründung: - Diskussion bestimmter Details ist noch nicht erfolgt - generell ergibt sich die Möglichkeit einer besseren Freihaltung der Einfahrt durch gestalterische Elemente unter Einbeziehung der Bordvorziehung der Querung zur Nazarethkirchstraße
Mehr Senkrechtparkplätze in den Seitenstraßen um Parkplatzproblem zu entgegnen, Parken hinter dem Rathaus erhalten, im Bereich Antonstraße / Gerichtstraße sind keine Parkplätze vorhanden.	Teilweise Berücksichtigung : - Eingriffe in den ruhenden Verkehr im Zuge der Müllerstraße nur bei Notwendigkeit, somit keine erheblichen Beschränkungen - Seitenstraßen besitzen nur noch geringe Potenziale einer Kapazitätserweiterung - kein Einfluss auf städtebauliche Planungen in der Umgebung des Rathauses gegeben

	Ladezonen neu definieren.	(noch) keine Berücksichtigung , Begründung: - die tatsächliche Widmung von Stellplätzen ist unabhängig von den baulichen Maßnahmen und muss nachgelagert stattfinden - Abstimmung mit den Gewerbetreibenden ist geplant
	<u>Linksabbiegen von Süden aus in die Seestraße verbessern</u>	Teilweise Berücksichtigung: - baulich sind die Grenzen am Knotenpunkt eng und ausgereizt - der Linksabbieger ist in der Planungen wie im Bestand eingeordnet - Diskussion bestimmter Details ist noch nicht erfolgt – Verkehrstechnische Optimierung kann erst im Anschluss an die Objektplanung erfolgen
	Verkehrschaos an der Kreuzung Müllerstraße/Seestraße, fußgängerfreundliche Ampelschaltung an der Seestraße, Wendeverbot an der Kreuzung Müllerstraße/Seestraße	Teilweise Berücksichtigung: - baulich sind die Grenzen am Knotenpunkt eng und ausgereizt, der Linksabbieger ist in Planungen wie im Bestand eingeordnet - Diskussion bestimmter Details ist noch nicht erfolgt – Verkehrstechnische Optimierung kann erst im Anschluss an die Objektplanung erfolgen - hinsichtlich der Fußgängersignalisierung wurden keine Probleme festgestellt, Konflikte ergeben sich vor allem durch Abbiegebeziehungen/ Wender
	<u>fließenden Verkehr verbessern</u>	Teilweise Berücksichtigung: - durch Anpassung der Straße sind im Grundsatz alle Möglichkeiten für fließenden Verkehr gegeben, die tatsächlichen Effekte hängen vor allem vom Verhalten der Verkehrsteilnehmer ab (Parken in 2. Reihe etc.) - bestimmendes Element für den Verkehrsablauf sind die Knotenpunkte, Beeinflussungsmöglichkeiten begrenzt
	Fahrspurmarkierungen entfernen – eine überbreite Spur.	Keine Berücksichtigung , Begründung: - Einordnung der Radverkehrsanlage ist auch ohne überbreite Spur möglich - Zuordnung der Fahrstreifen aus rechtlicher Sicht eindeutiger als bei Regelung mit überbreiten Spuren
	„kalter (unbelebter) Verkehrsknotenpunkt“ im Bereich Weddingplatz	Keine Berücksichtigung , Begründung: - Verkehrsfunktion der Müllerstraße zwischen Sellerstraße und Fennstraße ist sehr hoch, - negative Wirkung beruht vor allem auf mangelnder Platzgestaltung.
	Parkraumbewirtschaftung bis 18 Uhr, womit der Verkehr von der Hochschule und der Klinik zurückgedrängt wird.	Teilweise Berücksichtigung: - Parkraumbewirtschaftung nur eingeschränkt Gegenstand der Untersuchungen - Entwicklung eines entsprechenden Konzeptes bedürfen erheblicher Untersuchungen, die im Rahmen des Projektes nicht zu leisten sind
	Tempo 30 von 22 Uhr bis 6 Uhr	(noch) keine Berücksichtigung , Begründung: - Temporäre Geschwindigkeitsbeschränkungen sind unabhängig von den baulichen Maßnahmen und muss nachgelagert entschieden werden

	Spuren als Schlangenlinie führen.	Keine Berücksichtigung , Begründung: <ul style="list-style-type: none"> - Leistungsfähigkeit für den fließenden Verkehr soll nicht beschränkt werden (Vermeidung von Ausweichen von Verkehren ins Nebennetz) - Schlangellinien führen zu Problemen bei der Gewährleistung von Sichtbeziehungen - Schlangellinien würden partiell die Seitenräume verengen - Entsprechende Gestaltung auch aus ästhetischer Sicht nicht sinnvoll
	Sehr großer Kreuzungsbereich Müllerstraße/Triftstraße	Berücksichtigt
Sonstiges	<u>„Eure saubere Straße“ – Kampagne (verdeckte Ermittler für Hundekot und Müll)</u>	Ist ggf. in Zusammenarbeit mit dem Geschäftsstraßenmanagement und im Rahmen einer Imagekampagne weiter zu verfolgen.
	Sondernutzungsrechte steuern/ kontrollieren.	Berücksichtigt Künftig werden die Geschäftsauslagen auf die neue Breite (1.50 m) des Oberstreifens begrenzt sein, so dass eine Kontrolle leichter fällt.
	<u>Kleinteiliges Gewerbe fördern! Keine Casinos!!</u>	Ist ggf. in Zusammenarbeit mit dem Geschäftsstraßenmanagement weiter zu verfolgen.
	<u>Infolyer „Weniger ist Mehr“: Auslagen- und Werbekonzept (Werbeaufsteller, Schaufenster, Auslagen) Ökonomie und Ästhetik</u>	Ist ggf. in Zusammenarbeit mit dem Geschäftsstraßenmanagement weiter zu verfolgen.
	<u>Gemeinsame Verantwortung wahrnehmen „Wir-Gefühl“</u>	Ist ggf. in Zusammenarbeit mit dem Geschäftsstraßenmanagement und im Rahmen einer Imagekampagne weiter zu verfolgen.
	<u>Parkhäuser besser ausschildern</u>	Wird ggf. im Rahmen der Gespräche zur Organisation des ruhenden Verkehrs noch einmal vertiefend besprochen.
	Trinkerszene auf dem Leopoldplatz (negatives Merkmal)	Wird im Rahmen der Gestaltung und Projektarbeit am Leopoldplatz bereits durch das Platzmanagement „Team Leo“ u.a. mit Straßensozialarbeit angegangen und soll auch weiterhin im Prozess Berücksichtigung finden.
	Den Max-Josef-Metzger-Platz erlebbar machen.	Soll langfristig im Aktive Zentren Prozess angegangen werden.
	Weg entlang der Brandschutzwand auf dem Rathausplatz deutlicher hervorheben und nachts beleuchten.	Wird im Rahmen des Ausbaus der Schiller-Bibliothek und der anschließenden Gestaltung des Rathausumfeldes angegangen. Mittelfristiger Zeithorizont.
Städtebauliche Neuordnung (Sanieren) am S-Bhf. Wedding	Ist im Rahmen von Aktive Zentren ein Projekt mit derzeit langfristiger Perspektive. Ggf. sind kleinere Umstrukturierungen zur Wegeföhrung bereits mit der Umsetzung des Verkehrskonzeptes möglich.	