

Grundannahmen

Das Konzept für Mobilität und Verkehr in Friedrichshagen (KMV) geht davon aus, dass die im folgenden beschriebenen Entwicklungen eintreffen und das Mobilitätsgeschehen wesentlich beeinflussen werden.

- a) Friedrichshagen wird eine Bevölkerungsstruktur mit vielen alten Menschen aufweisen, die sich langsam verjüngt. Das Thema „Barrierefreiheit für alle Altersgruppen“ – von Rentner*innen bis hin zu jungen Familien mit Kindern - besitzt deshalb einen zentralen Stellenwert.
- b) Der Ortsteil Friedrichshagen wird zunehmend von Durchgangsverkehr belastet werden. Dies resultiert aus der Ansiedlung von größeren Unternehmen im Speckgürtel (aktuell z.B. Tesla) und dem Wegzug von Bewohner*innen von Berlin in den Speckgürtel, u.a. aufgrund der hohen Mietpreise. Auch die Verdichtung und der Neubau von Wohnquartieren in Köpenick tragen zu dieser wachsenden Belastung mit Durchgangsverkehr bei.
Bereits die aktuelle, aber vor allem die zu erwartende künftige Verkehrssituation beeinträchtigt die Mobilität ganzer Bevölkerungsgruppen. Es ist dringend geboten, diese Beeinträchtigungen zügig durch zielführende Maßnahmen zu minimieren oder abzubauen.
- c) Friedrichshagen ist ein Ortsteil, der für seine Bewohner einen Lebensmittelpunkt mit hoher Lebensqualität darstellt. Friedrichshagen verfügt u.a. über eine intakte Mischung von Angeboten zur Nahversorgung, zur medizinisch-ärztlichen Versorgung. Es gibt viele gastronomische Betriebe und Kultureinrichtungen. Um die hiermit verbundene Funktion des Ortsteils als regionalen Lebens-, Versorgungs- und Freizeitort für seine Bewohner wie für Besucher aufrecht zu erhalten, ist es erforderlich, den Durchgangsverkehr und die damit einhergehenden belastenden Nebenwirkungen deutlich zu reduzieren.
- d) Friedrichshagen wird mindestens seit dem Jahr 2019 zunehmend mit einem bis dahin unerwarteten Umfang des Verkehrsaufkommens konfrontiert. Deshalb ist eine ganzheitliche, vorausschauende Betrachtung und Analyse der Mobilitäts- und Verkehrssituationen unter Einbeziehung der Entwicklungen innerhalb Berlins und in den angrenzenden Landkreisen erforderlich. Es bedarf kurzfristig eines Gesamtkonzepts, das die umliegenden Gemeinden einbindet und ständig fortzuschreiben ist. Die aktuell vorhandenen Planungen bieten keine Lösungen für die komplexen und umfangreichen Herausforderungen. Das Handeln in der Politik und zuständigen Verwaltung ist konsequent auf die Bewältigung der verkehrlichen und Mobilitätsprobleme auszurichten. Unabdingbar ist eine breite Bürger*innenbeteiligung. Nur so ist eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung zu erzielen.
- e) Der Öffentliche Personen-Nahverkehr (ÖPNV) stellt innerhalb und im Hinblick auf die Anbindung von bzw. und nach Friedrichshagen bereits eine komfortable Mobilitätsform dar. Die Mobilitätsangebote in die City und ins Umland sowie die Taktfrequenzen bei den Trägern des ÖPNV werden dem hohen Verkehrsaufkommen allerdings schon jetzt nicht gerecht. Sie bedürfen umgehend einer systematischen Überarbeitung, gerade auch wegen der zu erwartenden Zunahme der Nutzer*innen.¹

Die vorstehend getroffenen Annahmen werden durch einschlägige Regelungen des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobG BE) untermauert und ergänzt, was die Dringlichkeit zur Umsetzung der Forderungen in diesem KMV nachdrücklich unterstreicht.

¹ MobG BE §14 – Berücksichtigung der Metropolregion Berlin-Brandenburg

Der Arbeitskreis Mobilität Friedrichshagen (AMF) hält folgende wesentliche Eckpunkte und Zielsetzungen für ein Mobilitäts- und Verkehrskonzept (KMV) für unverzichtbar:

1. Mobilität für alle ist die Leitidee für ein modernes und zukunftsfähiges KMV.²
Der Aufbau einer weiterhin autogerechten Stadt hat als Leitbild ausgedient. Eine Verkehrs- und Infrastrukturpolitik mit dieser Maxime gehört in Berlin wie in Treptow-Köpenick der Vergangenheit an. Ziel für das Mobilitätsgeschehen in Friedrichshagen ist ein Verkehrsmix ohne Barrieren, an dem alle Menschen gleichberechtigt teilnehmen können. Alle verkehrlichen Maßnahmen sind strikt darauf auszurichten, dass das Verkehrsaufkommen beim motorisierten Individualverkehr (MIV) auf das absolut notwendige Maß gesenkt wird, insbesondere auf der Bölschestraße und in allen Nebenstraßen des Ortsteils. Im Sinne einer Flächengerechtigkeit sind insbesondere die nachhaltigen Verkehrsträger „Fuß“, Fahrrad und ÖPNV in den Fokus aller Maßnahmen zu stellen.³ (Diesbezüglich wurde bereits für Ende 2020 ein entsprechendes neues Kapitel im Berliner Mobilitätsgesetz angekündigt.)
2. Der Grundsatz der Mobilität für alle schließt ausdrücklich auch das Ziel eines barrierefreien Ortsteils mit ein, um so allen Menschen eine soziale Teilhabe zu ermöglichen.
 - a. Im Bereich des Fußverkehrs sind insbesondere die Beweglichkeit und somit die Übergangssituationen an Gehwegen und Straßen eine Herausforderung. Die historisch gewachsene Verkehrswege- und Baustruktur weist viele schmale Gehwege und kleine Pflasterungsformen auf, die eine Mobilitätseinschränkung für viele Bürger*innen darstellen. In einem KMV-Gesamtkonzept ist eine einheitliche und hohe Qualität für alle Gehwege in Friedrichshagen festzulegen, die auch den Anforderungen des Denkmalschutzes Rechnung trägt. In Ausnahmefällen muss der Denkmalschutz hinter die Bedürfnisse der Menschen zurückgestellt werden. Vorrang bei Veränderungen sollten die an die Bölschestraße anschließenden „Hauptwege“ des Fußverkehrsnetzes haben.⁴
 - b. Die bisher nicht vorhandene Radverkehrsinfrastruktur im Nebenstraßennetz ist dringend auszubauen. Auch sind hierbei die Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen. Eine Asphaltierung von Straßen stellt keineswegs die einzige und zu favorisierende Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit dar. Angesichts anderer baulicher Möglichkeiten ist sie nicht zwingend erforderlich.⁵
3. Von herausragender Bedeutung ist die Umgestaltung der Bölschestraße, als der zentrale öffentliche Begegnungsraum im Ort. Im Geiste des Shared-Space-Konzeptes⁶ ist es notwendig, die vorhandenen Flächen intelligent neu zu verteilen. Dabei sollte der ÖPNV, hier die vorhandene Infrastruktur der Straßenbahn, ein zentraler Baustein und ein Beispiel für die Mobilitätswende in Friedrichshagen sein. Die bisher als Parkraum genutzten Flächen müssen reduziert werden und für andere Nutzungsformen bereitgestellt werden. Es gilt die Aufenthaltsqualität insgesamt deutlich zu steigern, z. B. durch mehr Sitzgelegenheiten und Radabstellanlagen.
4. Angesichts der Parkplatzsituation auf der Bölschestraße und in den Nebenstraßen wird eine Parkraumbewirtschaftung vorgeschlagen, die auch die Nebenstraßen einbezieht. Für die Anwohnenden sind Bewohnerparkausweise vorzusehen. Zur Kompensation der wegfallenden Parkplätze sind attraktive Mobilitätsangebote zu schaffen, die je nach Bedarf von allen Besucher*innen und

² MobG BE § 3 – Mobilität für alle

³ MobG BE § 5 – Umweltverbund und Inter- sowie Multimodalität

⁴ MobG BE § 10 - Verkehrssicherheit

⁵ MobG BE § 41 – Berliner Radverkehrsnetz

⁶ Straßenraumgestaltungen nach dem Shared Space Ansatz, in einigen Ländern schon im Straßenverkehrsrecht verankert, setzen auf das rücksichtsvolle Miteinander im Straßenverkehr. Anspruchsvolle Gestaltung, ähnlich wie in den Fußgängerzonen, lädt zum langsamen Fahren ein. Dabei kann viel Verkehrsfläche für Aufenthalt und andere Nutzungen zurückgewonnen werden.

Einwohnenden angefordert werden können (MaaS⁷, Berlkönig). Es ist unverzichtbar, am Rand des Ortsteils ergänzende Parkmöglichkeiten zu errichten, die neben einer ausgleichenden Wirkung z. B. für Pendelnde auch einen Wechsel auf den ÖPNV erleichtern sollen.

5. Weil der ÖPNV für die zukünftige Mobilität in Friedrichshagen an Bedeutung gewinnt, sind Ergänzungen zu Straßenbahn und S-Bahn durch Elemente eines MaaS-Konzepts notwendig, um allen Verkehrsteilnehmenden eine schnelle und komfortable Mobilität anbieten zu können, auch ohne die Verfügbarkeit eines eigenen Pkw. Besonders die Gruppen der älteren Menschen und der Menschen mit körperlichen, geistigen oder Sinnes-Einschränkungen müssen in solchen Konzepten beachtet werden, um auch deren gesellschaftliche Teilhabe sicherzustellen.
6. Die Bölschestraße, mit ihrem hohen Aufenthaltswert, ist vom Durchgangsverkehr zu befreien. Die jetzt vom Durchgangsverkehr genutzten Straßen (Fürstenwalder Damm und Müggelseedamm) sollen erhalten bleiben. Weil diese Straßen nicht für ein steigendes Verkehrsaufkommen geeignet sind, ist eine weiträumige Umfahrung des Gebietes über die B1 und eine Optimierung der Verkehrsleitung und -lenkung erforderlich.
Eine denkbare Lösungsvariante ist eine Einbahnstraßenregelung in der Bölschestraße. So könnten auch Verdrängungseffekte in das Nebenstraßennetz vermieden werden. Ein Wechsel der Zuständigkeit für die Bölschestraße in den Bezirk könnte die beschriebenen Änderungsprozesse beschleunigen.
7. Der Verkehrsknoten rund um den S-Bahnhof Friedrichshagen ist für alle Verkehrsteilnehmer*innen eine besondere Herausforderung. Um den aktuellen, insbesondere aber den zukünftigen Anforderungen eines steigenden Verkehrsaufkommens gerecht werden zu können, bedarf es eines grundlegend neuen Ansatzes. Bei einer Neugestaltung ist der Umstieg zwischen der Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn zur S-Bahn sowie zu den Tram-Linien der BVG zu optimieren. Die aktuellen Umstiegszeiten und -wege stellen ein erhebliches Hindernis beim Wechsel auf den ÖPNV dar.
8. Die Attraktivität des ÖPNV kann insbesondere durch Maßnahmen am und im S-Bahnhof Friedrichshagen gesteigert werden. Etwa dadurch, dass Fußgängern eine neue Fahrwegsüberquerung durch Ampelschaltungen ermöglicht wird, die an allen Seiten gleichzeitig grün für Fußgänger anzeigen. Das eröffnet die Möglichkeit, ohne Umwege direkt und einfach zum jeweiligen Ziel zu gelangen (Straßenseitenwechsel, Wechsel zu anderen Verkehrsmitteln). Als Ergänzung zum ÖPNV sollen Carsharing, Leihfahrräder und Mietwagen für die kurz- und langfristige Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Hierfür sind Flächen in direkter Nachbarschaft der Haltepunkte des ÖPNV vorzusehen. Durch die geographische Lage Friedrichshagens ist es zwingend erforderlich, auch die umgebenen Gemeinden mittels eines verbesserten ÖPNV Angebotes anzubinden und so das Verkehrsaufkommen des MIV zu reduzieren.⁸
9. Die Geschwindigkeit im gesamten Ortsteil Friedrichshagen soll abgesenkt werden. Dies gilt insbesondere für die Bölschestraße. Langfristiges Ziel ist hier eine Reduktion der Geschwindigkeit auf Schritttempo, um die Vision des Shared-Space realisieren zu können. Die Nebenstraßen sind bereits als Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Damit werden die Aufenthaltsqualität und die Verkehrssicherheit für alle Menschen erhöht. Ausgenommen von der Tempo-Begrenzung sind Teile des Fürstenwalder-Damms.
10. Elektromobilität oder wasserstoffangetriebene Fahrzeuge werden im urbanen Raum an Bedeutung gewinnen. Deshalb ist die Schaffung von Lademöglichkeiten unabdingbar, die im Rahmen von Parkraumplanung sowohl für E-Kfz, Pedelecs, E-Bikes und Lastenfahrrädern explizit ausgewiesen werden sollten.

⁷ Mobility as a Service (MaaS) ist ein innovatives Konzept, das Mobilität als Dienstleistung anbietet, indem es öffentliche und private Verkehrsangebote kombiniert. Car-, Ride- und Bike-Sharing oder E-Hailing sind allesamt MaaS-Konzepte.

⁸ MobG BE §14 – Berücksichtigung der Metropolregion Berlin-Brandenburg

11. Der Wirtschaftsverkehr von und zu Gewerbetreibenden und Geschäften ist bei allen Änderungsmaßnahmen zu berücksichtigen. Die bereits geplanten Ladezonen sind ein erster Schritt in Richtung eines geordneten Wirtschaftsverkehrs. In Zukunft sollten durch den Wegfall von Parkplätzen weitere Ladezonen ausgewiesen werden, um so zur Vermeidung von Konflikten zwischen Lieferverkehr, Radfahrenden und Fußgänger*innen beizutragen. Die konsequente Förderung von alternativen Liefermethoden mittels Lastenrädern und elektrifizierten Lkw sind als zentrale Bausteine einer Lieferverkehrskonzeption zu berücksichtigen.

Schlussklärung

Die geforderten Änderungen sind umfangreich, komplex und bedeuten in planerischer, organisatorischer und finanzieller Hinsicht eine große Kraftanstrengung für alle Beteiligten und Betroffenen, – seien sie nun Anwohnende, Besucher*innen, Vertreter*innen aus Politik oder Verwaltung. Leitendes Ziel des KMV ist es, dass im Ortsteil Friedrichshagen auch weiterhin eine hohe Lebensqualität für seine Bürger*innen, Gewerbetreibende, Arbeitende und Besucher*innen sichergestellt wird und überdies neue Maßstäbe für ein attraktives und nachhaltiges Wohnumfeld gesetzt werden. Städte und Orte der Zukunft sollten nicht primär aus Verkehrsräumen bestehen, sondern von den Menschen als urbaner Raum zum Leben angesehen und als erweitertes soziales Umfeld genutzt und geschätzt werden können.