

# KIEZBLOCKS FÜR MITTE



## ERGEBNISSE DER 1. ONLINE-BETEILIGUNG

**BERLIN**



# Kiezblocks für Mitte

## 1. Online-Beteiligung (03.03.2025 bis 07.04.2025)

### Über das Projekt

Wie reagieren wir in den kommenden Jahren auf die Herausforderungen der wachsenden Großstadt? Wie schaffen wir sicherere, ruhigere Straßen für die Menschen, die im Bezirk Mitte wohnen, arbeiten oder zu Besuch sind? Eine Möglichkeit sind verkehrsberuhigte Blöcke zwischen den Hauptverkehrsstraßen mit besonders hoher Lebensqualität, sogenannte Kiezblocks. Damit Mitte ein guter Ort zum Leben bleibt, muss der öffentliche Raum neu organisiert werden. Die Öffentlichkeit war eingeladen, diese Veränderung mitzugestalten.

80.000 Menschen sind in den letzten 20 Jahren nach Berlin Mitte gezogen. Der Platz auf Straßen, Gehwegen und in Parks ist aber nicht gewachsen – immer mehr Menschen nutzen die gleich große Fläche. Sie leben oder arbeiten im Bezirk, gehen hier aus, besuchen Freunde oder Verwandte und gehen hier einkaufen. Zudem nimmt die Nutzung von Paket- und Liefersdiensten sowie Sharing-Angeboten wie E-Scootern zu – all das braucht mehr und mehr Platz. Diese vielfältigen Nutzungen machen den öffentlichen Raum enger und sorgen für Stau, weniger Ruhe und schlechte Luft – eine Belastung für alle.

Kiezblocks können sicherstellen, dass Mitte lebenswert bleibt – und sogar noch lebenswerter wird. Dazu gibt es für jeden Kiez die passenden Maßnahmen, z. B. um den Kfz-Verkehr zu lenken. Trotzdem muss niemand auf sein Auto verzichten. Anwohnende können weiterhin mit dem Auto zu ihrem Haus fahren – nur die Route kann anders sein. Alle Gebäude bleiben für Rettungsdienste, Müllabfuhr und Lieferverkehr weiterhin gut erreichbar. Bis zum Frühjahr 2026 sollen bis zu 12 neue Kiezblocks dort geschaffen werden, wo sich der Kiez für einen Kiezblock eignet und wo zu viel Durchgangsverkehr ist.

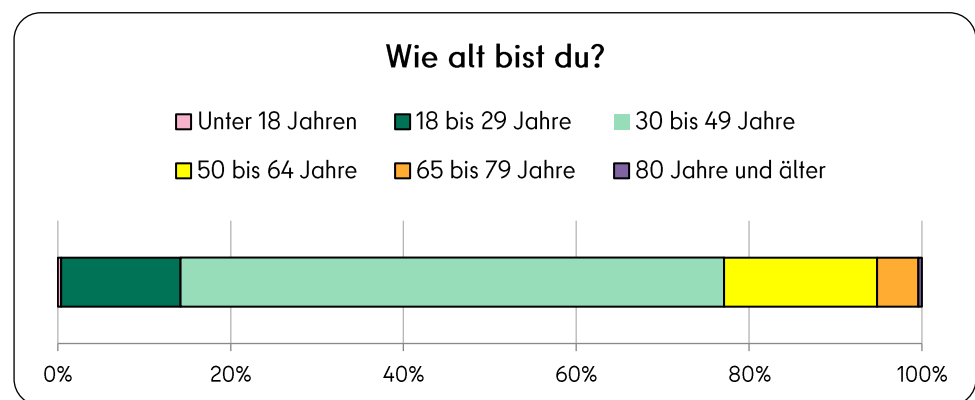
Als Grundlage für die Entscheidung, wo Kiezblocks umgesetzt werden sollen, fanden Untersuchungen statt und wurden Verkehrszählungen durchgeführt. Zudem gab es zahlreiche Beteiligungsmöglichkeiten. In verschiedenen Angeboten, sowohl online als auch vor Ort, konnten sich Interessierte über das Projekt Kiezblocks für Mitte und den aktuellen Planungsstand informieren sowie ihre persönliche Perspektive, Erfahrungen und Bedarfe einbringen:

- November 2024 bis Februar 2025: Alle über 130 Kieze im Bezirk Mitte wurden auf ihre Eignung als Kiezblock hin untersucht. Es wurden datenbasiert 28 Kieze ausgewählt, in denen eine Verkehrsberuhigung die größte Steigerung der Lebensqualität verspricht.
- 26. Februar 2025: In einer Werkstatt mit Trägern öffentlicher Belange wurden Personen aus verschiedenen Institutionen, wie Feuerwehr, Polizei und das Ordnungsamt gehört.
- 03. März bis 07. April 2025: In einer ersten Online-Beteiligung brachten Bürger\*innen Hinweise und Bedürfnisse ein.
- April bis Juni 2025: Auf Basis der Ergebnisse der Beteiligung wurden 25 Kieze ausgewählt, für die konkrete Kiezblockentwürfe erstellt wurden.
- Dezember 2024 bis Juli 2025: Es wurden Verkehrszählungen durchgeführt, um herauszufinden, wo ein Kiezblock nötig ist.
- 28. April bis 16. Juni 2025: Bei Spaziergängen durch alle 25 Kieze konnten Bürger\*innen die Entwürfe für ihre Kieze diskutieren und Feedback geben.
- 17. Juni bis 14. Juli 2025: Wer einen Spaziergang verpasst hat, konnte sich in einer zweiten Online-Beteiligung zu den Entwürfe einbringen.

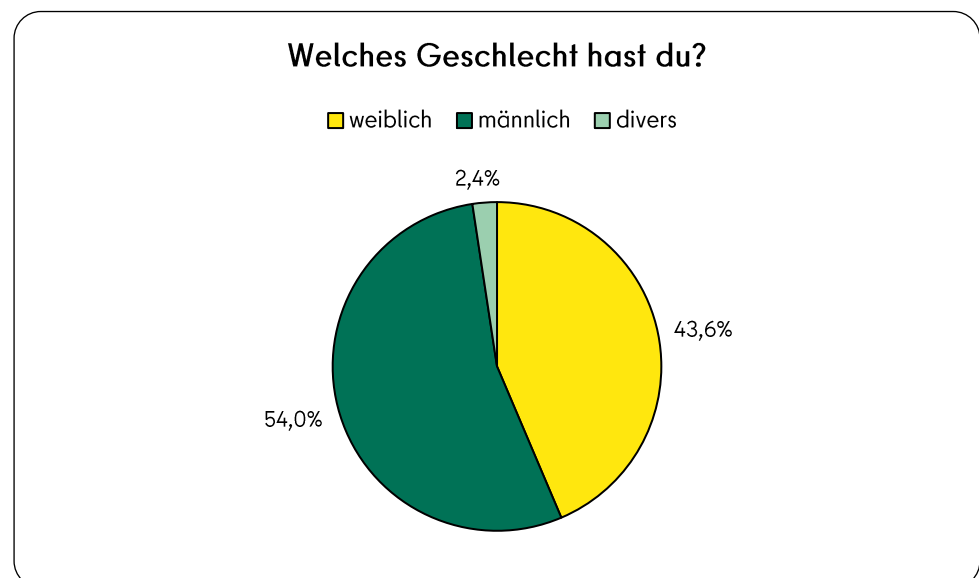
## 1. Online-Beteiligung (03.03.2025 bis 07.04.2025)

Im Rahmen des Projekts wurde als erste Beteiligungsmöglichkeit über einen Zeitraum von fünf Wochen (03.03.25 bis 07.04.25) eine teilweise kartenbasierte Online-Beteiligung durchgeführt.

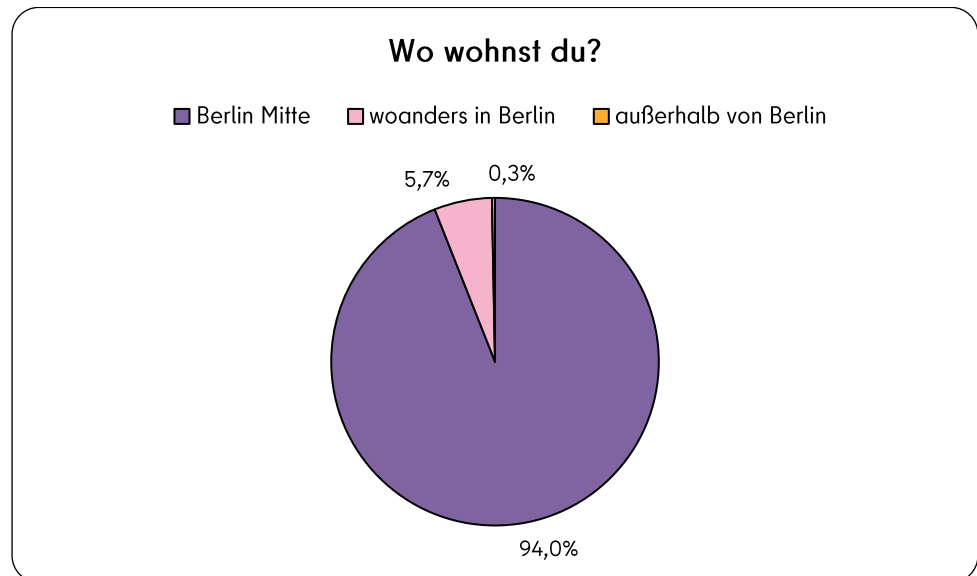
Die Umfrage enthielt verschiedene Arten von Fragen. Die teilnehmenden Personen konnten zum einen ihre Einschätzung zum Zustand im Kiez (z. B. „Es gibt ausreichend Möglichkeiten, die Straße als Fußgänger\*in sicher zu überqueren.“) oder zu möglichen Effekten eines Kiezblocks auf verschiedene Bereiche (z. B. die Auswirkung eines Kiezblocks auf die Luftqualität im Kiez) geben. Zum anderen konnten sie ihre Wege und Orte auf einer Karte markieren. Es haben circa 2.000 Personen ihre Hinweise zu 28 Kiezen eingebracht. Davon haben 1.166 Personen ihr Alter angegeben. Es wurden vorwiegend Personen zwischen 18 und 64 Jahren erreicht.



Zudem haben 1.158 Personen Angaben zu ihrem Geschlecht geteilt. Es wurden mit 54 % etwa 10 Prozentpunkte mehr Männer als Frauen erreicht, 2,4 % der Teilnehmenden gaben bei der Frage nach dem Geschlecht die Kategorie divers an.



94 % der Teilnehmenden haben angegeben, dass sie in Berlin Mitte leben. 5,7 % gaben an, in anderen Stadtteilen in Berlin zu leben und nur 0,3 %, dass sie außerhalb von Berlin leben.

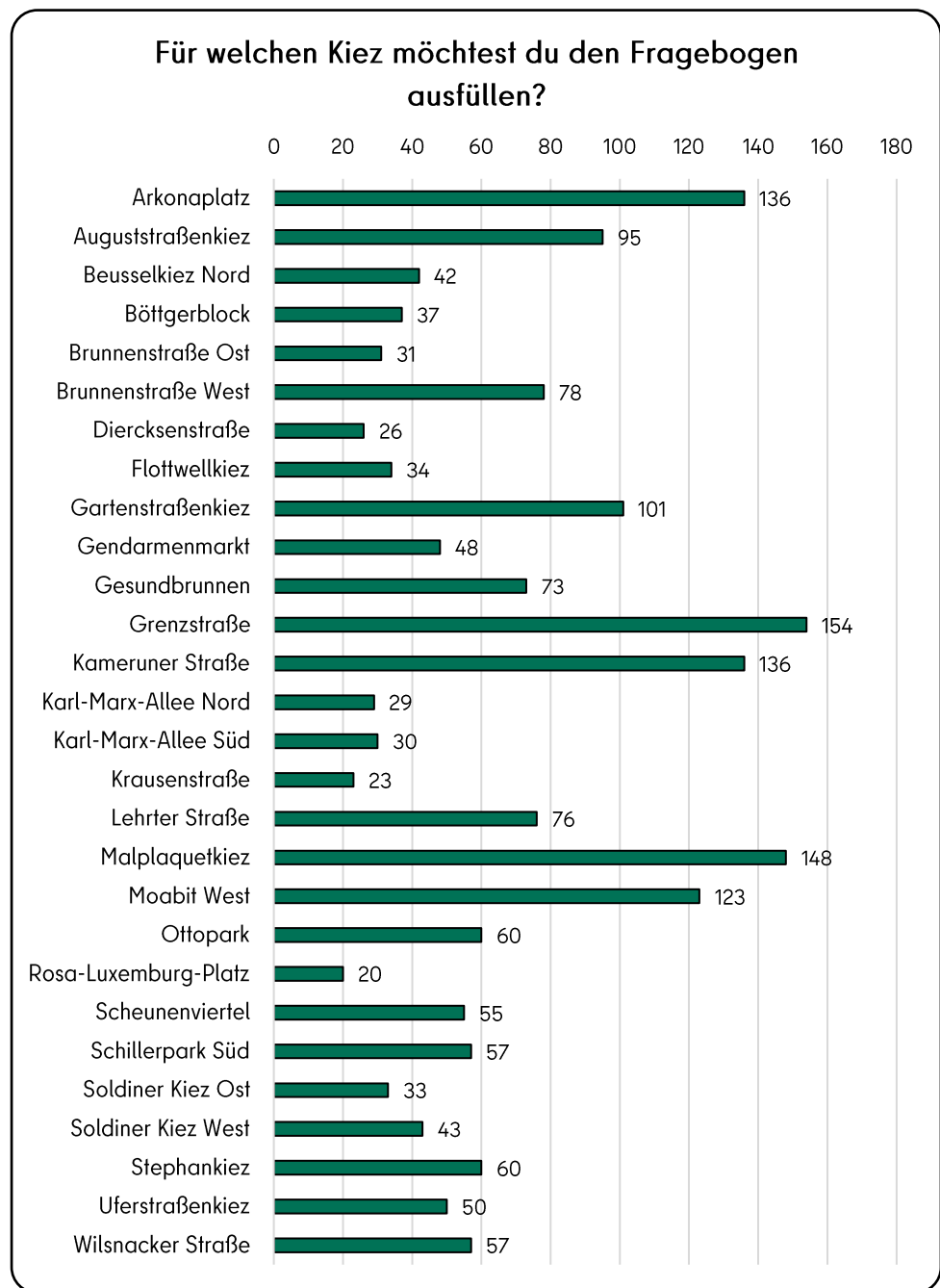


Zu den kartenbasierten Fragen wurden viele Hinweise eingereicht. Bei der Möglichkeit Barrieren (z. B. zugeparkte Übergänge) einzuzeichnen, die man im ausgewählten Kiez wahrnimmt, wurden insgesamt 1.735 Punkte markiert. Unübersichtliche und/oder als gefährlich wahrgenommene Stellen (z. B. Unfallschwerpunkte) wurden an 4.310 Punkten verortet. Potenzielle Orte, für welche eine Aufwertung gewünscht wird (z. B. mit Bänken oder Bäumen), wurden von den Teilnehmenden 3.299 mal in der Karte eingetragen.

#### Wie war die Beteiligung in Hinblick auf die 28 Kieze verteilt?

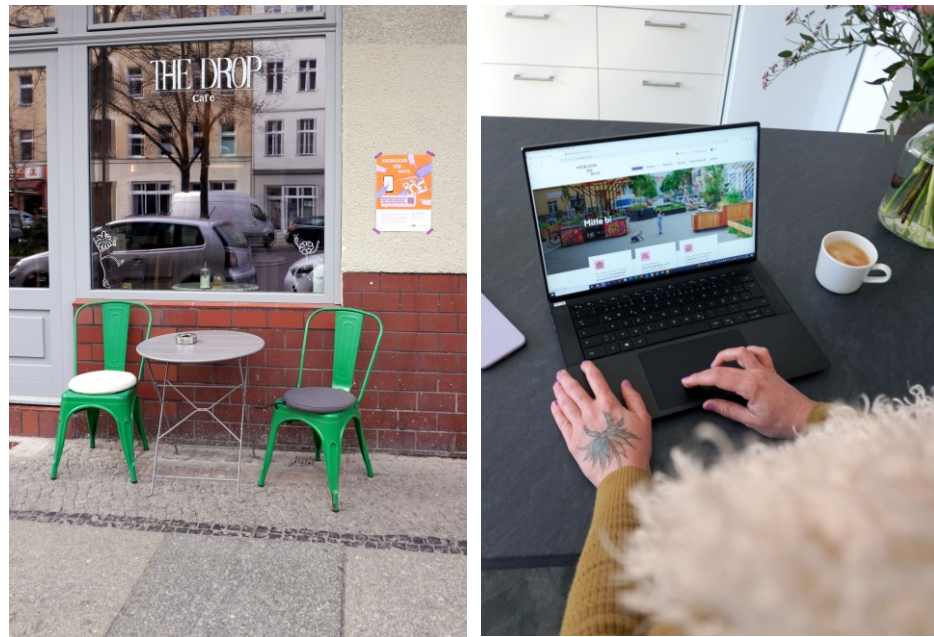
In der Online-Beteiligung war es möglich, für mehrere Kieze Hinweise einzubringen, d. h. eine Person konnte beispielsweise Hinweise für den Malplaquetkiez einbringen und anschließend die Fragen und Hinweise ebenfalls für den Auguststraßenkiez beantworten. Auch konnte man auf der Karte einen Kiez anklicken und anschließend nur wenige oder gar keine Hinweise angeben. Somit zeigt die Grafik (siehe S. 4) nicht die Anzahl der Beteiligten insgesamt, sondern die Anzahl der Klicks auf den jeweiligen Kiez.

Das Interesse an den Kiezen Arkonaplatz, Grenzstraße, Kameruner Straße, Malplaquetkiez und Moabit West war im Verhältnis zu den anderen Kiezen besonders groß (circa 123 bis 154 Klicks). Auch das Interesse für die Kieze Auguststraßenkiez, Brunnenstraße West, Gartenstraßenkiez, Gesundbrunnen und Lehrter Straße war groß (circa 73 bis 101 Klicks). Mittelgroßes Interesse (circa 43 bis 60 Klicks) bestand für die Kieze Beusselkiez Nord, Gendarmenmarkt, Scheunenviertel, Schillerpark Süd, Soldiner Kiez West, Stephankiez, Uferstraßenkiez und Wilsnacker Straße. Auf die Kieze Böttgerblock, Brunnenstraße Ost, Dirksenstraße, Flottwellkiez, Karl-Marx-Allee Nord und Süd, Krausenstraße, Rosa-Luxemburg-Platz und Soldiner Kiez Ost hingegen wurde nicht so oft geklickt (circa 20 bis 37 Klicks) und somit wurden weniger Hinweise eingebracht.



Um auf die Beteiligungsmöglichkeiten aufmerksam zu machen, wurden Plakate im Straßenraum und an U-Bahnhaltestellen aufgehängt. Zudem wurden Pressemitteilungen veröffentlicht, verschiedene lokale und überregionale Zeitungen berichteten. Auch über die Social-Media-Kanäle des Bezirks und den projekteigenen Newsletter wurde regelmäßig über das Projekt informiert. Eine eigene Projektwebsite zeigt Informationen zu dem Projekt und den Beteiligungsmöglichkeiten. Multiplikator\*innen streuten Informationen über eigene Kanäle.





Bewerbung der ersten Online-Beteiligung, z. B. über Plakataushänge durch Multiplikator\*innen, die mehrsprachige Website und großformatige Bewerbung an U-Bahnhöfen

## Wedding & Gesundbrunnen

Im Rahmen des Projekts wurden insgesamt elf Kiezblocks im Berliner Bezirk Mitte betrachtet, die sich auf die Ortsteile Wedding und Gesundbrunnen verteilen.

Zum Ortsteil Wedding zählen die Kieze Schillerpark Süd, Kameruner Straße sowie der Malplaquetkiez. Im Ortsteil Gesundbrunnen befinden sich die Kieze Uferstraßenkiez, Böttgerblock, Grenzstraße, Brunnenstraße West und Brunnenstraße Ost sowie die beiden Teilbereiche Soldiner Kiez West und Soldiner Kiez Ost.



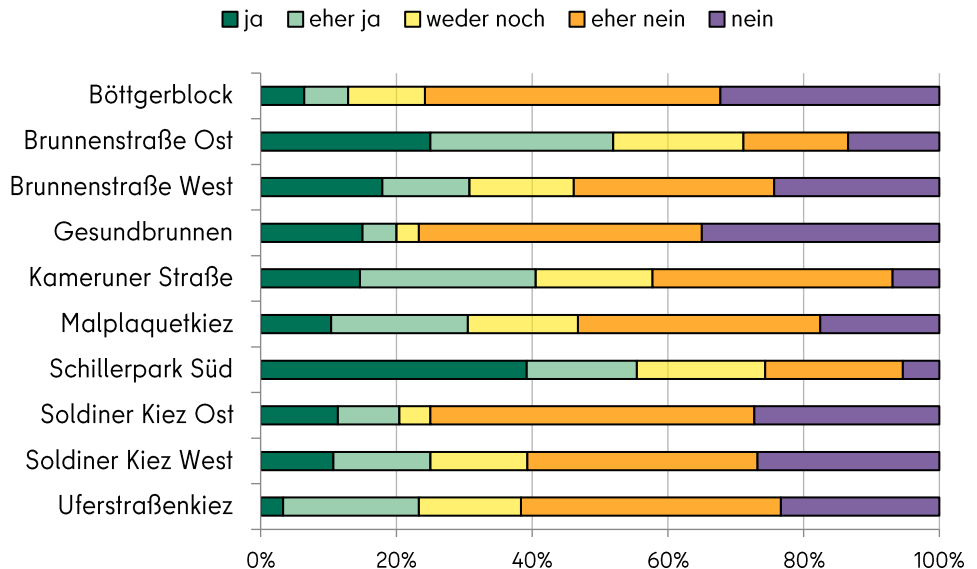
*Betrachtete Kieze in den Ortsteilen Wedding und Gesundbrunnen.*

*Hintergrund: © OpenStreetMaps*

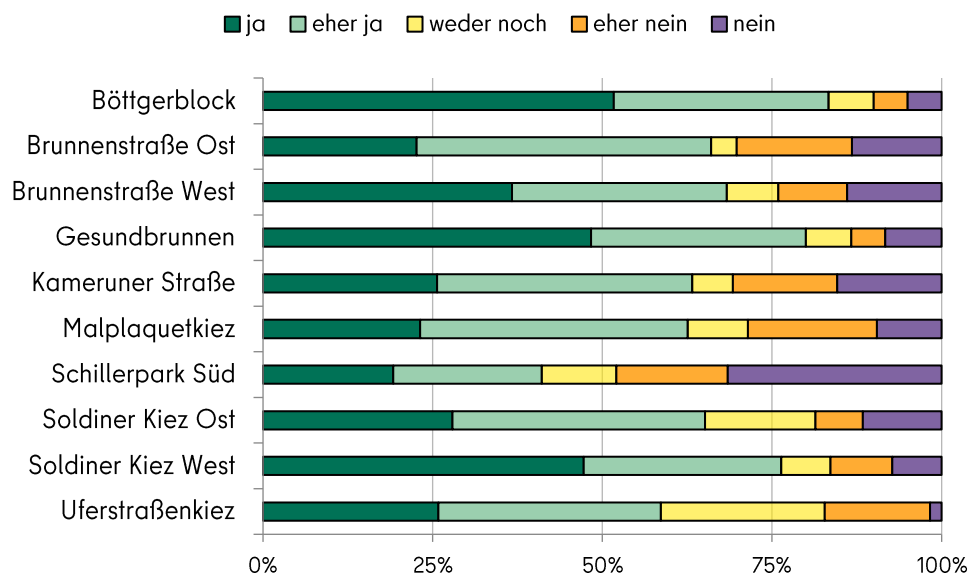
### Einschätzung der Ist-Situation

In den Kiezen Böttgerblock, Soldiner Kiez Ost und Gesundbrunnen gab der Großteil der Teilnehmenden an, dass es eher keine ausreichenden Möglichkeiten gibt, sich sicher mit dem Fahrrad im Kiez zu bewegen. Die Kieze Brunnenstraße Ost, Kameruner Straße und Schillerpark Süd schneiden im Vergleich zu den anderen Kiezen besser ab in Bezug auf sichere Möglichkeiten zum Fahrradfahren.

#### "Es gibt ausreichend Möglichkeiten, sich sicher mit dem Fahrrad im Kiez zu bewegen."



#### "Ich erlebe hier oft gefährliche Situationen im Straßenverkehr."

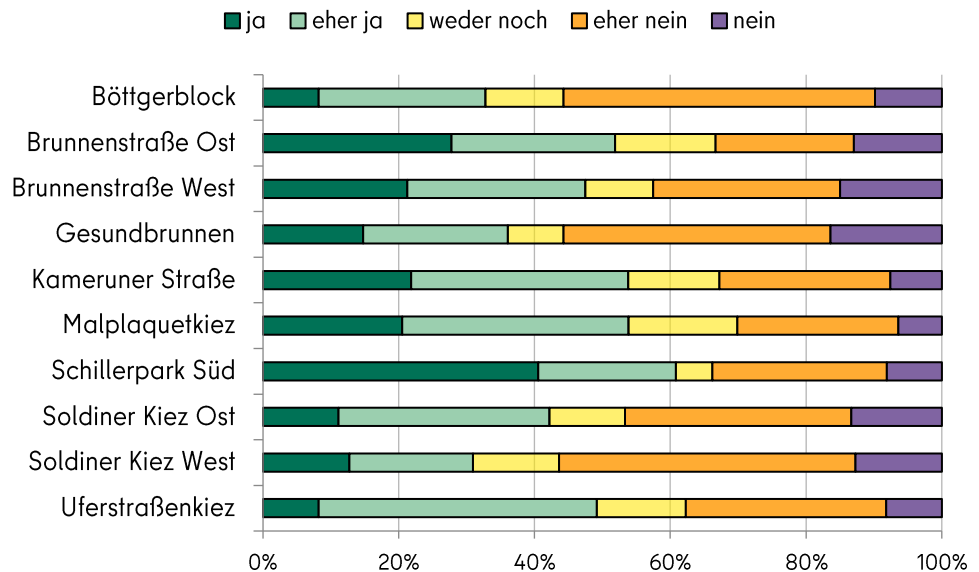


In allen Kiezen im Wedding und Gesundbrunnen gaben im Durchschnitt circa 60 % der Teilnehmenden an, dass sie oft gefährliche Situationen im Straßenverkehr erleben. Im Böttgerblock, Gesundbrunnen Kiez und Soldiner Kiez West sind es sogar über 75 %.

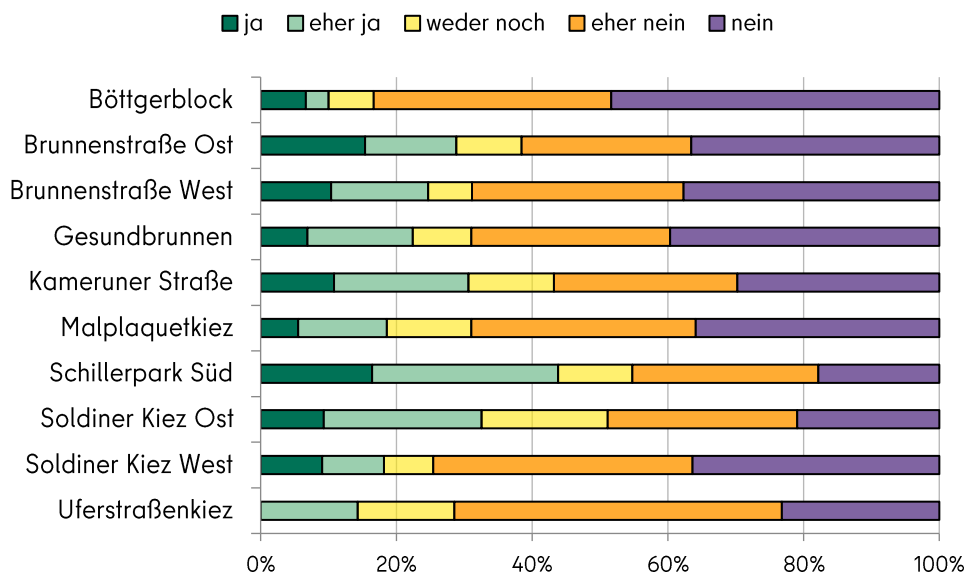


In fünf von zehn Vierteln (Brunnenstraße Ost & West, Kameruner Straße, Malplaquetkiez und Uferstraßenkiez) haben circa 50 % angegeben, dass es ausreichend oder eher ausreichend Möglichkeiten gibt, die Straße als Fußgänger\*in sicher zu überqueren. Im Schillerpark Süd sind es über 60 %. Im Kiez Böttgerblock haben hingegen circa 70 % angegeben, dass es weder noch, eher keine oder keine ausreichenden Möglichkeiten gibt.

### "Es gibt ausreichend Möglichkeiten, die Straße als Fußgänger\*in sicher zu überqueren."



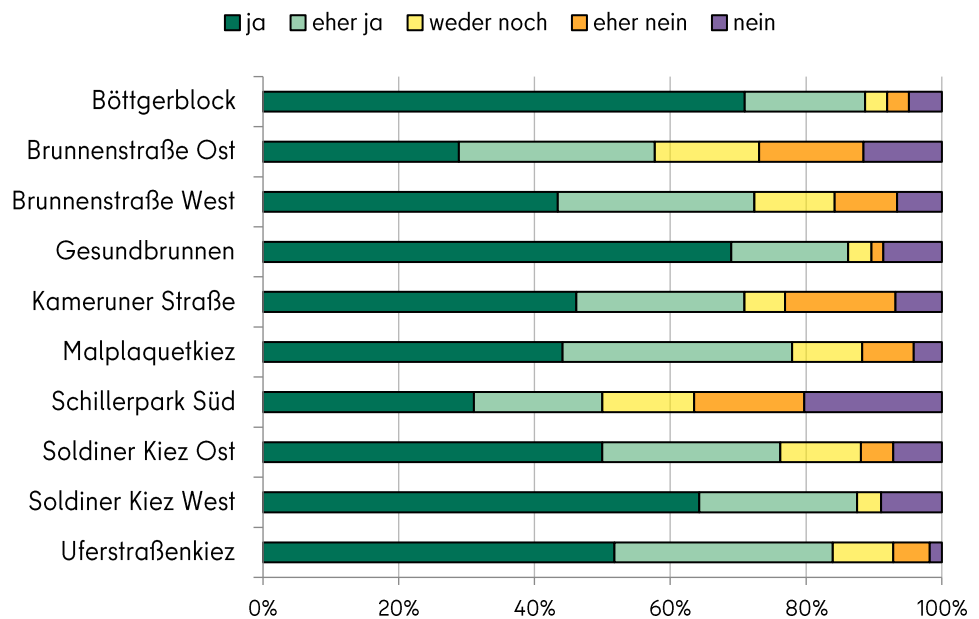
### "Die bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen werden vorwiegend eingehalten."



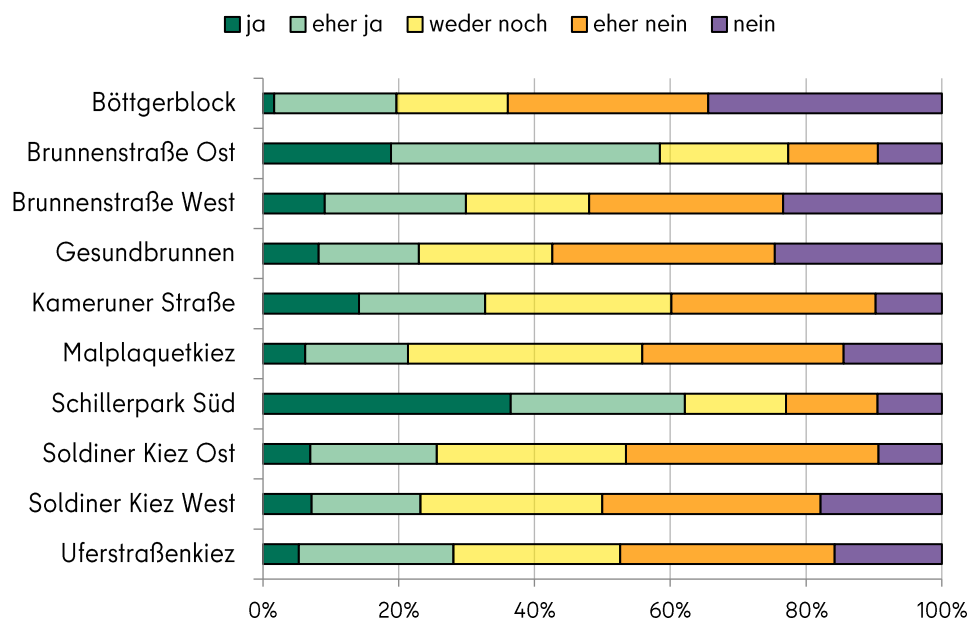
In allen Vierteln, bis auf Schillerpark Süd, haben circa 70 % der Teilnehmenden angegeben, dass die bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen kaum oder gar nicht eingehalten werden, im Böttgerblock hingegen waren es sogar 90 % und im Uferstraßenkiez circa 85 %.

Vor allem für die Kieze Böttgerblock (circa 90 %), Gesundbrunnen (circa 85 %) und Soldiner Kiez West (circa 88 %) wurde angegeben, dass viel Kfz-Verkehr herrscht. In den Kiezen Kameruner Straße, Malplaquetkiez, und Soldiner Kiez Ost liegen die Angaben zu eher viel Kfz-Verkehr jeweils zwischen circa 70 % und 78 %. Im Kiez Brunnenstraße Ost lagen die Angaben hierfür bei circa 60 %.

### "Hier ist viel Kfz-Verkehr."

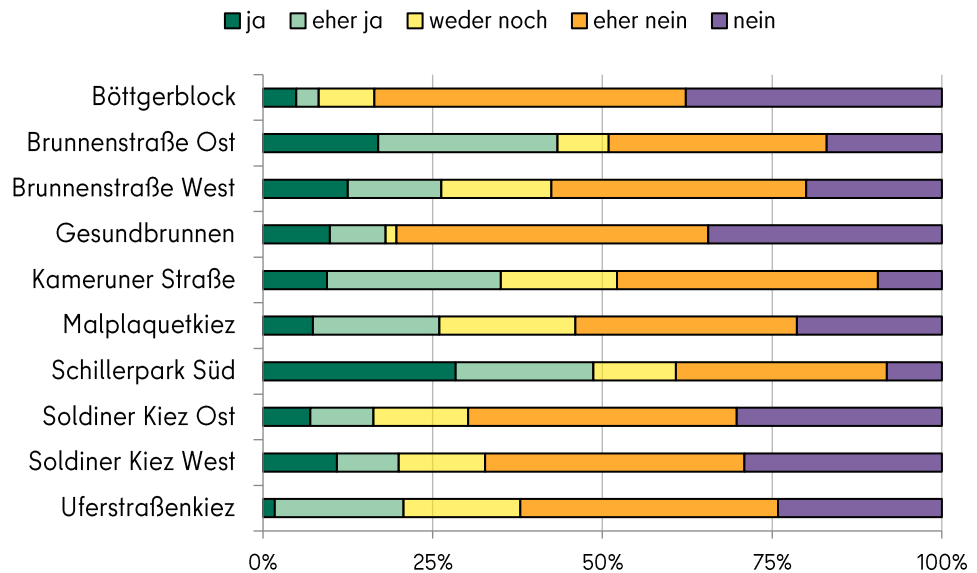


### "Die Aufenthaltsqualität ist hoch."



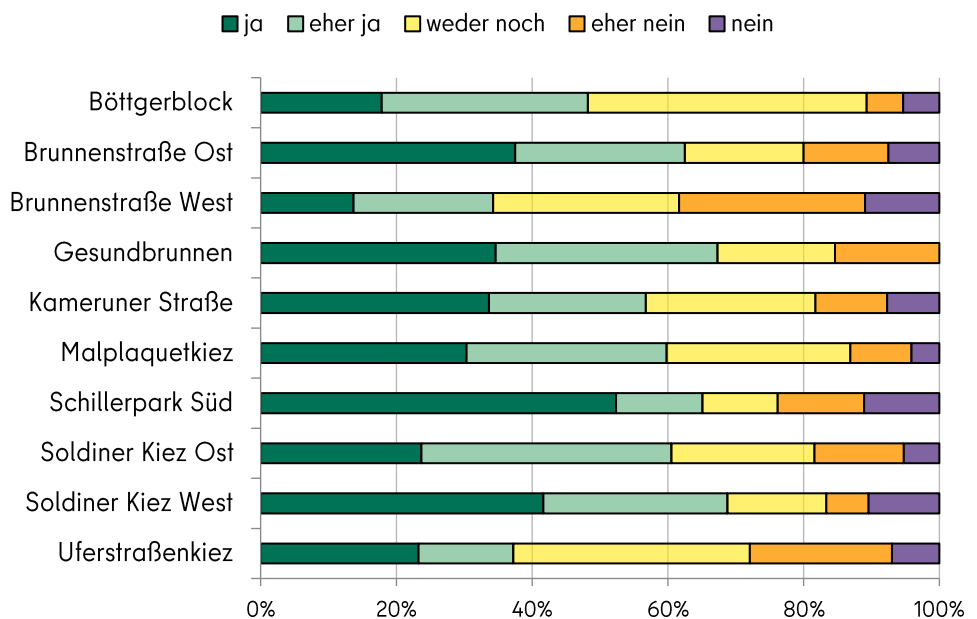
Außer in den Kiezen Schillerpark Süd und Brunnenstraße Ost, welche laut der Teilnehmenden der 1. Online-Beteiligung eine höhere Aufenthaltsqualität haben, wird die Aufenthaltsqualität der restlichen Kieze eher niedrig eingestuft.

### "Die Sicherheit für Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen ist hoch."



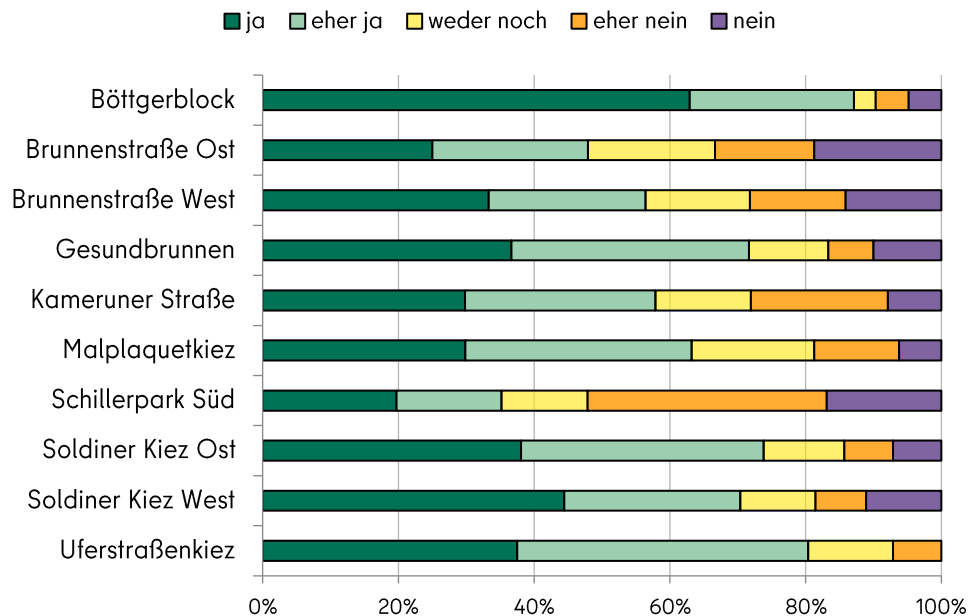
Auch die wahrgenommene Sicherheit für Zufußgehende und Fahrradfahrende wird relativ gering eingestuft. Im Böttgerblock haben weniger als 10 % der Teilnehmenden angekreuzt, dass die Sicherheit eher hoch ist. Auch bei den anderen Kiezen wird die Sicherheit eher gering eingeschätzt (circa 15 bis 45 %). In den Kiezen Brunnenstraße Ost und Schillerpark Süd sind knapp 50 % der Meinung, dass es eher sicher für Zufußgehende und Fahrradfahrende ist.

### "Es ist schwer einen Kfz-Parkplatz zu finden."



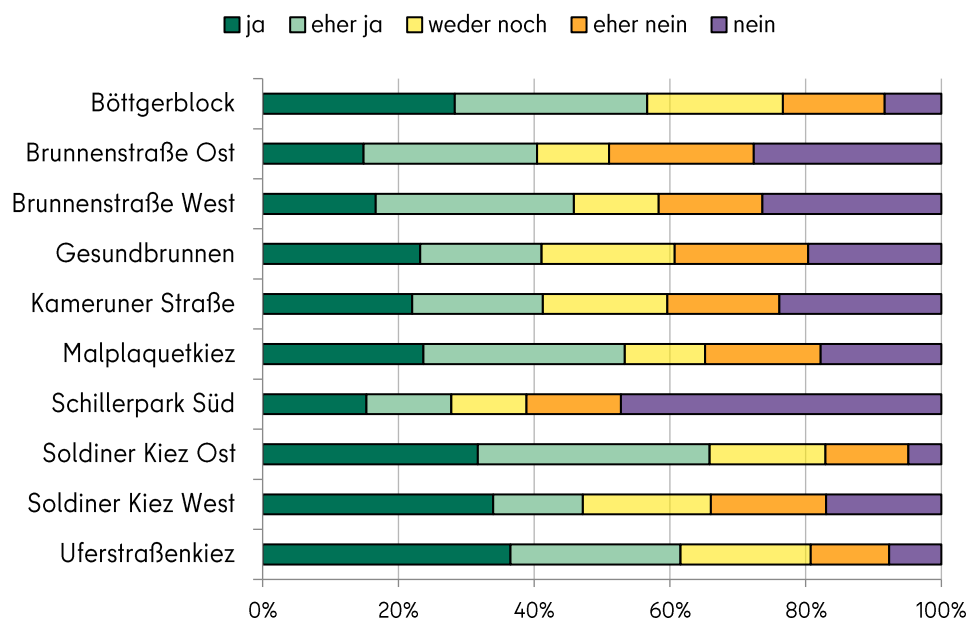
Bei der Frage, wie schwierig es ist, einen Kfz-Parkplatz zu finden, haben die Kieze ebenfalls ähnlich abgeschnitten, ausgenommen des Uferstraßenkieses und Brunnenstraße West. Im Soldiner Kiez Ost, Malplaquetkiez und Brunnenstraße Ost sind es jeweils 60 % oder mehr, im Kiez Gesundbrunnen sogar knapp 70 %. Im Kiez Kameruner Straße sind circa 56 % der Teilnehmenden der Meinung, dass es schwer oder eher schwer ist, einen Kfz-Parkplatz zu finden.

### "Durch den Verkehr ist es hier sehr laut."

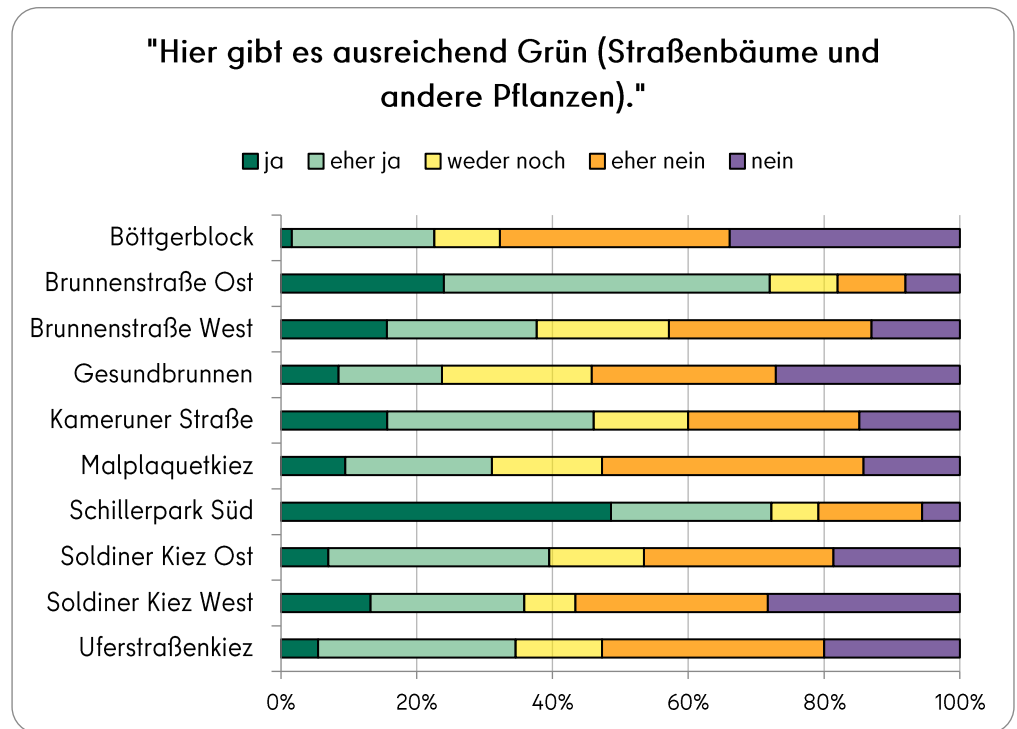


Im Kiez Böttgerblock und im Uferstraßenkiez sind knapp 90 % und 80 % der Teilnehmenden der Online-Beteiligung der Meinung, dass es durch den Verkehr sehr laut ist. In den Kiezen Brunnenstraße Ost und Schillerpark Süd sind unter 50 % der Teilnehmenden der Meinung, dass es sehr laut ist durch den Verkehr. Die restlichen Kieze bewegen sich circa zwischen 58% und 70%.

### "Es ist schwer einen Fahrradstellplatz zu finden."



Bei der Einschätzung, wie schwer es ist, einen Fahrradstellplatz zu finden, haben circa 40 % der Teilnehmenden der Kieze Brunnenstraße Ost, Gesundbrunnen und Kameruner Straße angegeben, dass es schwer oder eher schwer ist. Bei den anderen Kiezen fällt die Einschätzung recht unterschiedlich aus.

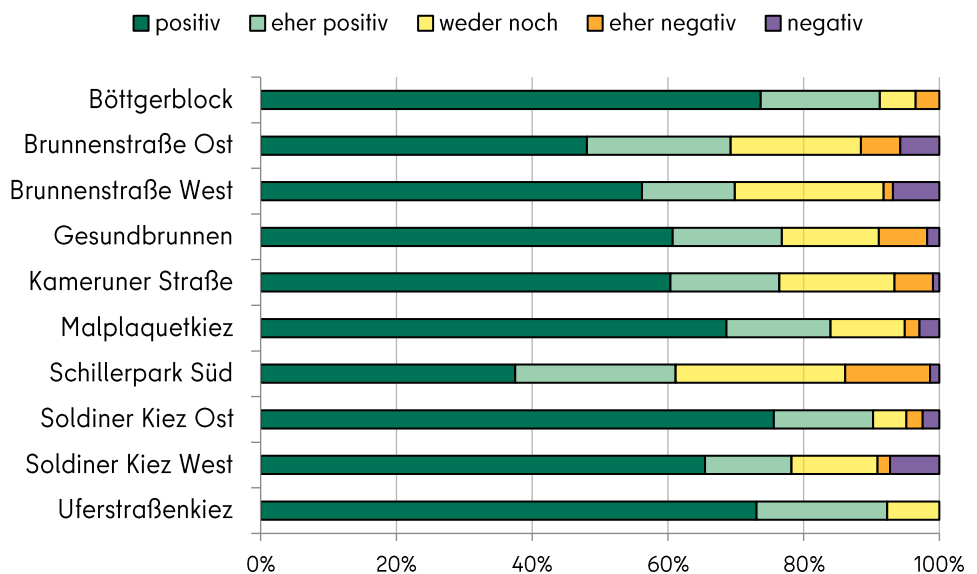


Bei der Einschätzung, wie Grün der Kiez wahrgenommen wird, haben fast alle Kieze nicht gut abgeschnitten. Nur die Kieze Brunnenstraße Ost und Schillerpark Süd werden mit ca. 70 % relativ grün wahrgenommen.

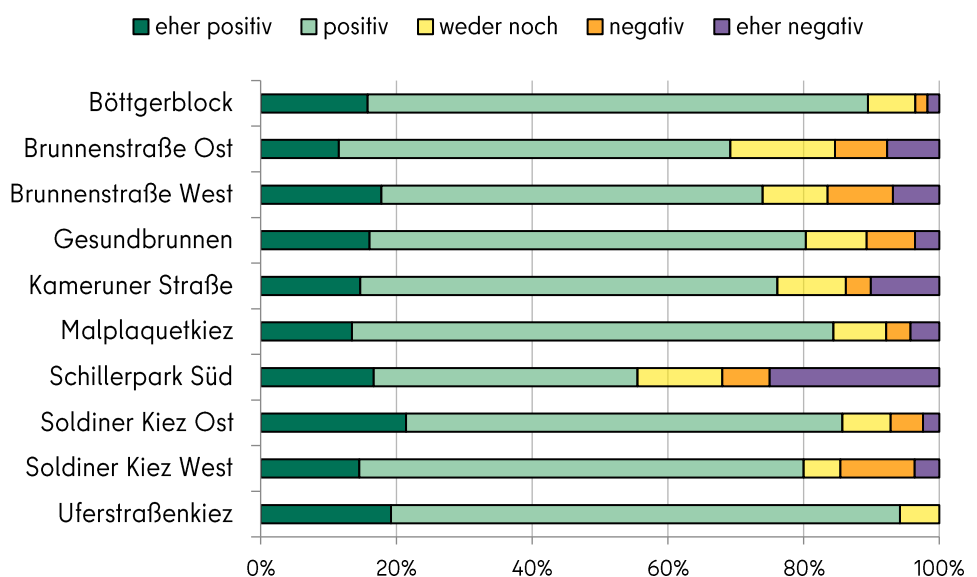
### Einschätzung Effekte durch Kiezblocks

Vor allem in den Kiezen Uferstraßenkiez, Soldiner Kiez Ost und Böttgerblock sind die Teilnehmenden der Meinung, dass der Effekt eines Kiezblocks auf die Luftqualität im Kiez positiv oder eher positiv wäre. Auch bei den restlichen Kiezen sind circa 60 % bis circa 85 % der Teilnehmenden der Meinung, dass ein Kiezblock einen positiven oder eher positiven Effekt auf die Luft im Kiez hätte.

#### Meiner Meinung nach wäre der Effekt eines Kiezblocks auf die Luftqualität im Kiez...

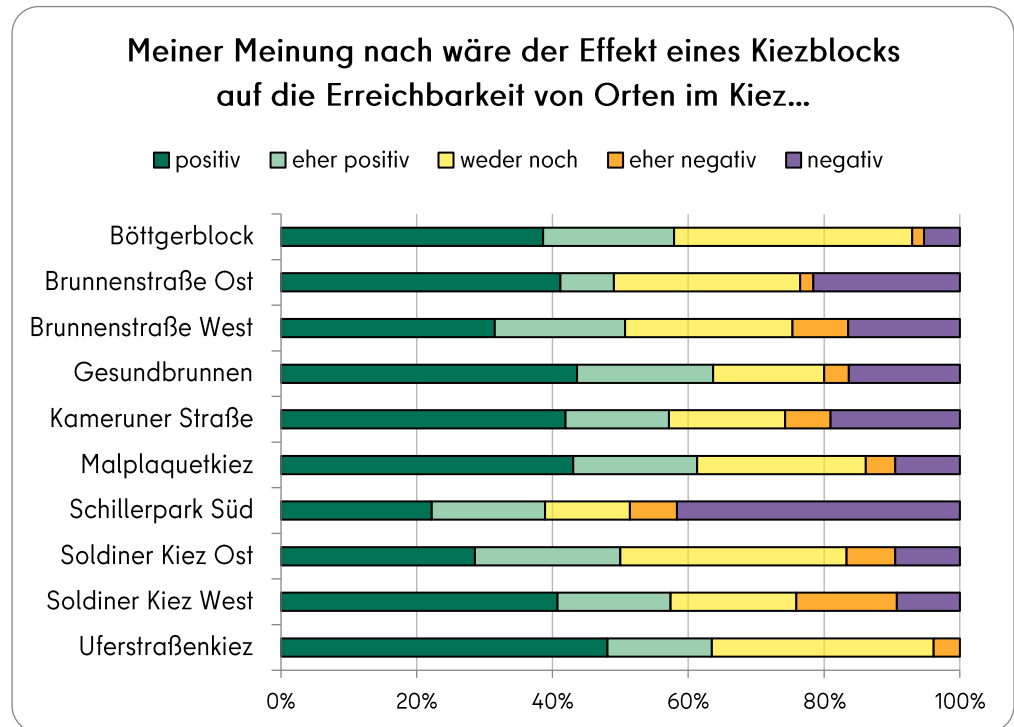


#### Meiner Meinung nach wäre der Effekt eines Kiezblocks auf die Verkehrssicherheit im Kiez...



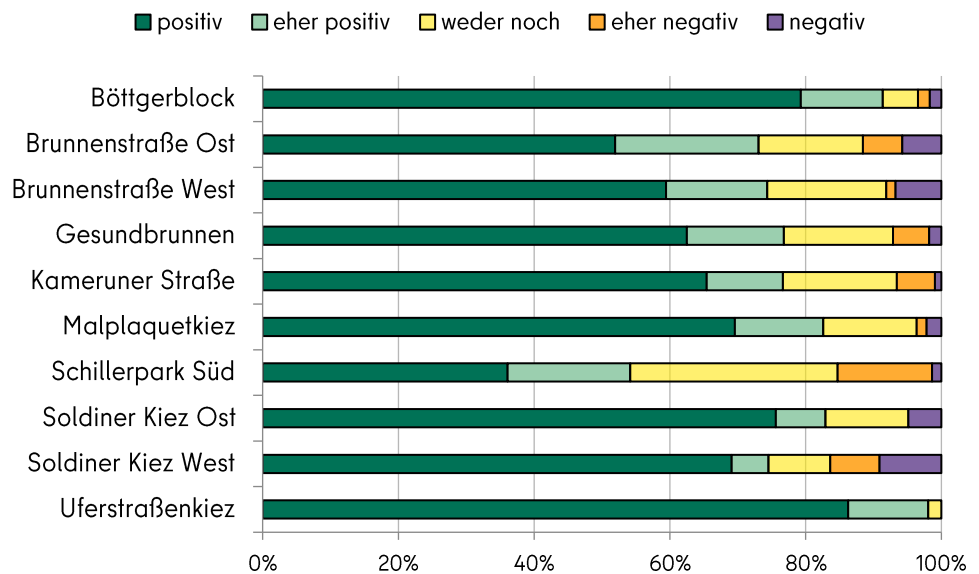


Bei der Frage, wie sich ein Kiezblock auf die Verkehrssicherheit im Kiez auswirken würde, sind im Kiez Böttgerblock und Uferstraßenkiez circa 90 % bzw. mehr als 90 % der Meinung, dass dies positive und eher positive Auswirkungen haben würde. Bei den anderen Kiezen sind zwischen circa 70 % und der Teilnehmenden dieser Meinung. Ausgenommen der Kiez Schillerpark Süd ( circa 55 %).



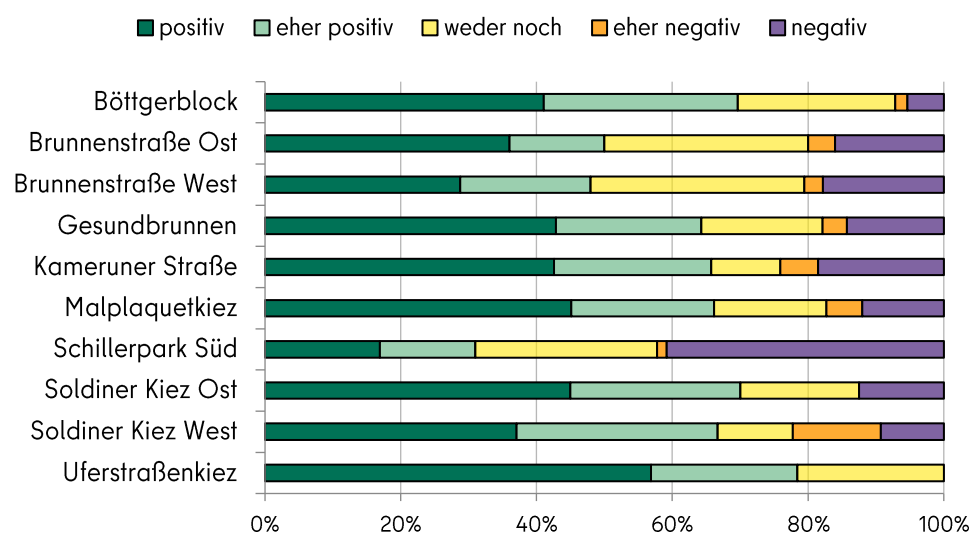
Im Soldiner Kiez Ost sind 50 % der Teilnehmenden der Meinung, dass der Effekt eines Kiezblocks auf die Erreichbarkeit von Orten im Kiez negativ, eher negativ oder ohne Effekt wäre. Die Teilnehmenden des Kiezes Brunnenstraße Ost haben ähnlich abgestimmt. Bei den anderen Kiezen haben zwischen circa 57 und 63 % der Teilnehmenden angegeben, dass der Effekt positiv oder eher positiv wäre.

### Meiner Meinung nach wäre der Effekt eines Kiezblocks auf die Lärmbelastung im Kiez...



Bei der Frage nach einem möglichen Effekt eines Kiezblocks auf die Lärmbelastung im Kiez gaben circa 98 % der Teilnehmenden im Uferstraßenkiez an, dass dieser positiv oder eher positiv vermutet wird. Auch über 90 % der Teilnehmenden aus dem Kiez Böttgerblock und circa 73 bis 83 % der Teilnehmenden in den anderen Kiezen waren dieser Meinung (erneute Ausnahme ist Schillerpark Süd).

### Meiner Meinung nach wäre der Effekt eines Kiezblocks auf die Wirtschaftlichkeit von Geschäften, Restaurants und anderen Gewerben im Kiez...

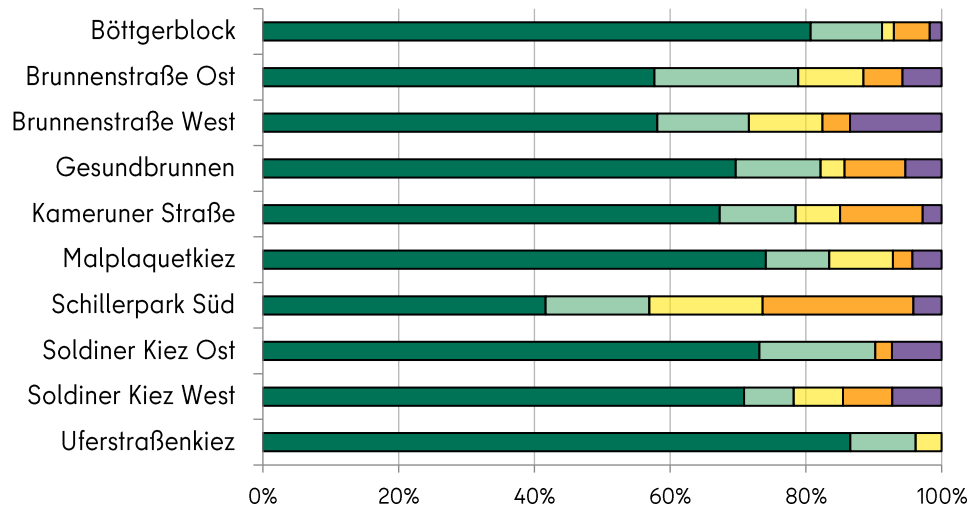


Einen Effekt eines möglichen Kiezblocks auf die Wirtschaftlichkeit von Geschäften, Restaurants und anderen Gewerben in den Kiezen Böttgerblock, Gesundbrunnen, Kameruner Straße, Malplaquetkiez, Soldiner Straße und Uferstraßenkiez schätzten circa 62 bis 78 % positiv oder eher positiv ein. In der Brunnenstraße Ost sind ist die Einschätzung der Teilnehmenden etwas

negativer: circa 50 % schätzten den Effekt positiv ein und circa 50 % gaben weder noch, eher negativ oder negativ als Antwort an.

### Meiner Meinung nach wäre der Effekt eines Kiezblocks auf die Aufenthaltsqualität im Kiez...

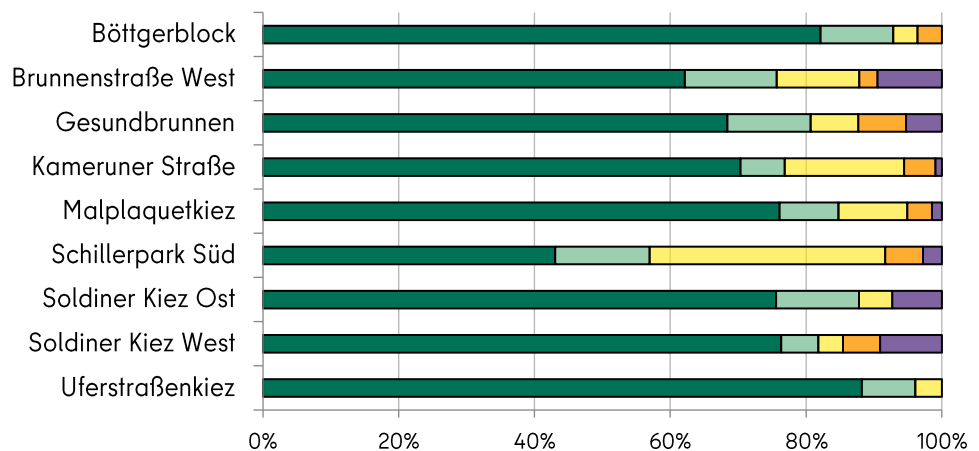
■ positiv ■ eher positiv ■ weder noch ■ eher negativ ■ negativ



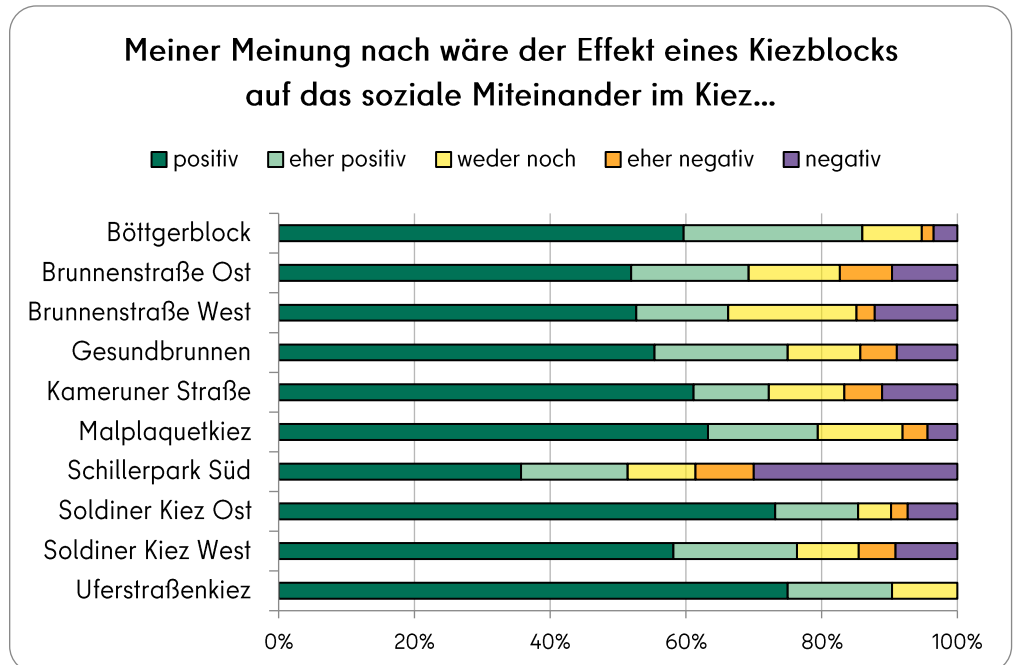
In allen Kiezen (ausgenommen Schillerpark Süd circa 58 %) waren über 75 % der Teilnehmenden der Meinung, dass ein Kiezblock einen positiven oder eher positiven Effekt auf die Aufenthaltsqualität haben kann. Im Soldiner Kiez Ost, Böttgerblock und Uferstraßenkiez waren es sogar über 90 %.

### Meiner Meinung nach wäre der Effekt eines Kiezblocks auf das Zufußgehen und Radfahren...

■ positiv ■ eher positiv ■ weder noch ■ eher negativ ■ negativ



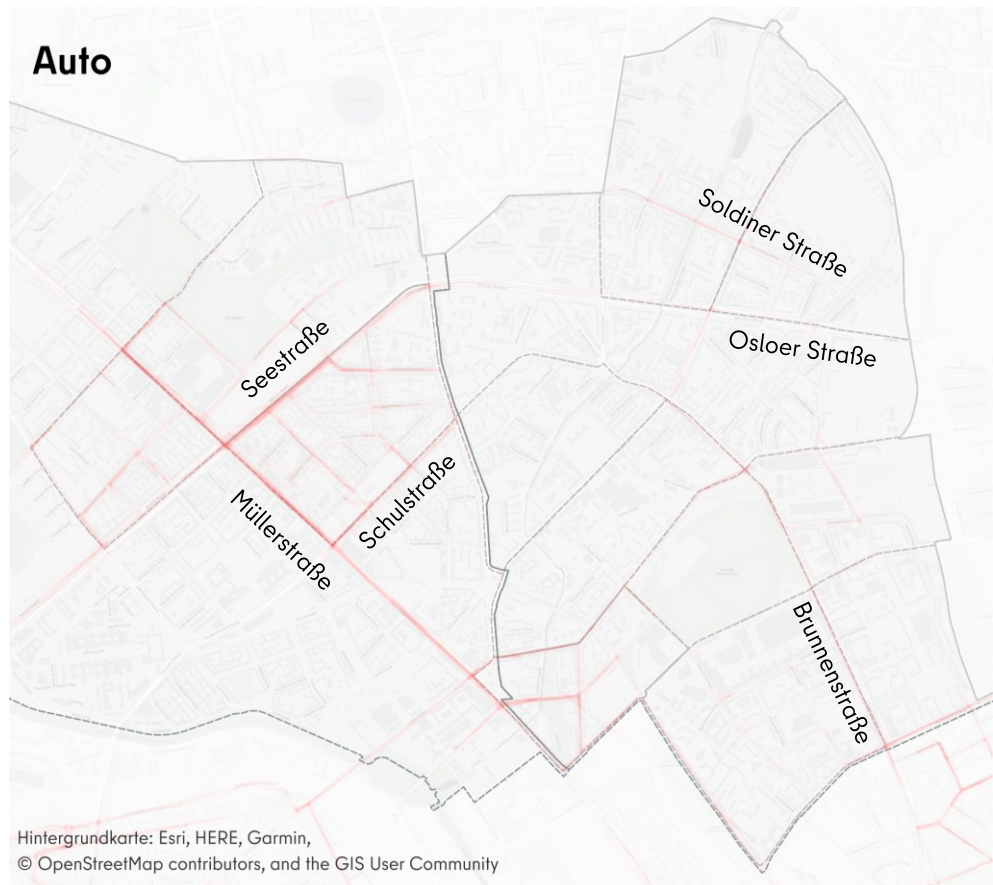
Vor allem in den beiden Kiezen Böttgerblock und Uferstraßenkiez sind über 90 % der Teilnehmenden der Meinung, dass ein Kiezblock einen positiven oder eher positiven Effekt auf das Zufußgehen und Radfahren hätte. Für die Kieze Soldiner Kiez Ost & West, Malplaquetkiez und Gesundbrunnen sind auch über 80 % dieser Meinung.



Über 80 % der Teilnehmenden in den Kiezen Böttgerblock, Soldiner Kiez Ost und Uferstraßenkiez glauben, dass ein Kiezblock einen positiven oder eher positiven Effekt auf das soziale Miteinander im Kiez hat. Auch in den anderen Kiezen sind zwischen 70 % und 80 % der Teilnehmenden dieser Meinung.

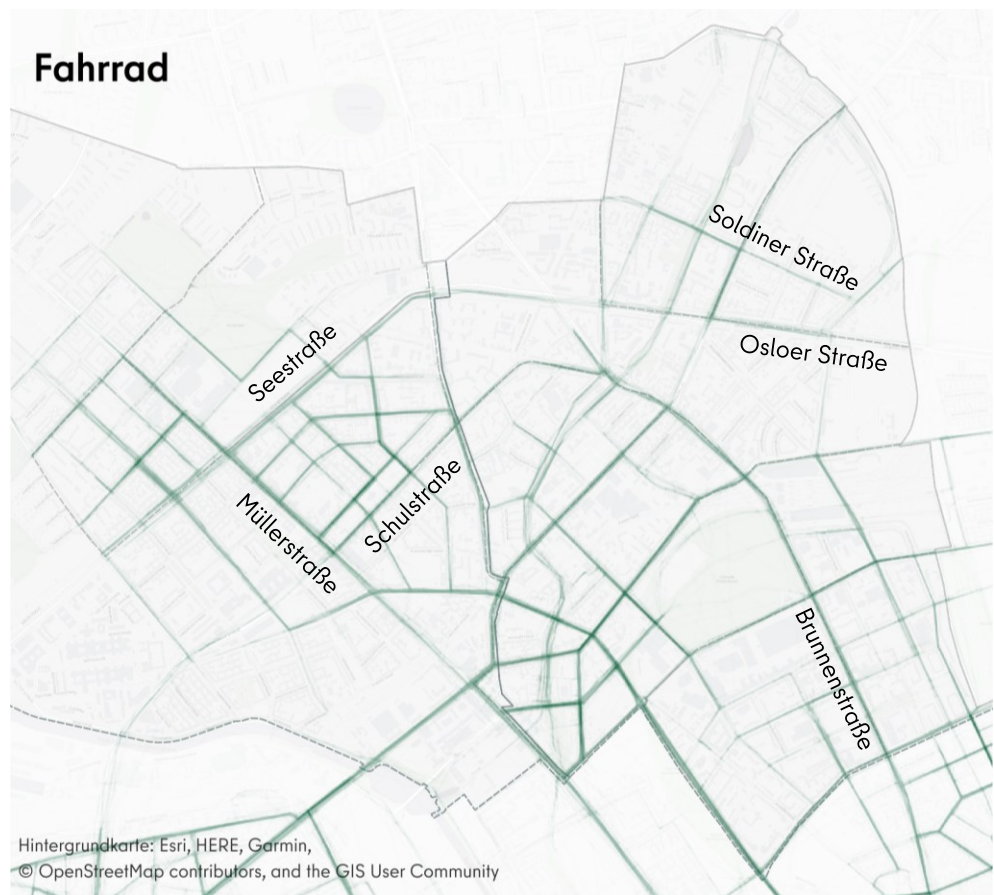
### Markierung der Alltagswege mit dem Auto, dem Fahrrad oder zu Fuß.

Die abgebildeten Karten stellen die eingetragenen Alltagswege mit dem Auto, mit dem Fahrrad und zu Fuß der Teilnehmenden dar. Die Darstellung wurde für alle Verkehrsmittel gleich gewählt. Bei den Wegen wurden insgesamt deutlich weniger Auto-Wege eingetragen als Wege, die mit dem Fahrrad und zu Fuß zurückgelegt werden. Aus den Karten gehen farblich stark hervorgehoben Routen und Straßen hervor, die unter Verkehrsteilnehmenden mit dem Auto, mit dem Fahrrad oder zu Fuß besonders häufig genutzt werden.



*Wedding und Gesundbrunnen: Heatmap der eingetragenen Alltagswege mit dem Auto.  
Je dicker die Linie, desto mehr Wege wurden markiert.*

Im Hinblick auf den motorisierten Verkehr sind vor allem Straßen des übergeordneten Netzes markant. Besonders Wege entlang der Müllerstraße, Seestraße sowie der Schulstraße zwischen der Müllerstraße und der Reinickendorfer Straße wurden häufig markiert. Die Karte verdeutlicht zudem, dass vor allem Wege innerhalb des Malplaquetkiez und der Kieze Kameruner Straße, Schillerpark Süd und Grenzstraße markiert wurden. Wege im westlichen Bereich der Söldiner Straße sind ebenfalls häufig gezeichnet worden.

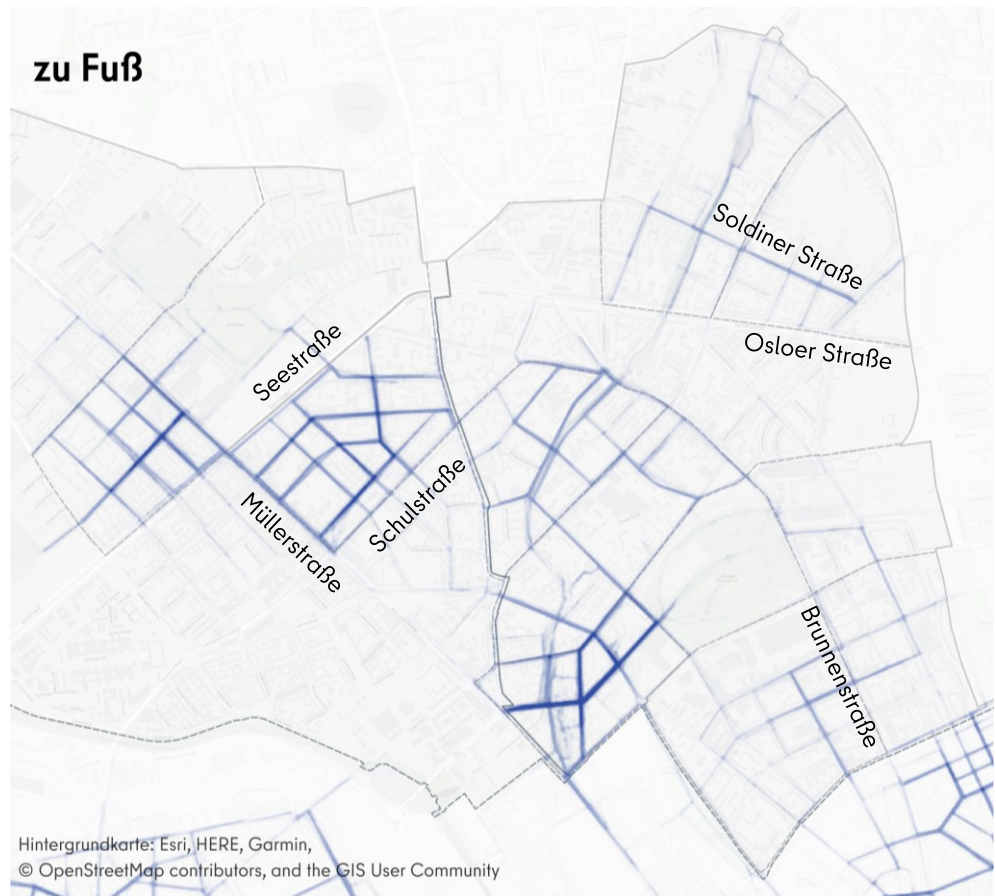


*Wedding und Gesundbrunnen: Heatmap der eingetragenen Alltagswege mit dem Fahrrad. Je dicker die Linie, desto mehr Wege wurden markiert.*

Beim Radverkehr verdeutlichen die Ergebnisse der Onlinebeteiligung, dass sämtliche Straßenarten genutzt werden. Die Routen verlaufen sowohl entlang der Hauptverkehrsachsen, als auch über Nebenstraßen. Sichtbar wird jedoch durch die Intensität der Farbe, dass Verbindungsstraßen, wie die Schul- oder Seestraße, etwas weniger als die Nebenstraßen innerhalb der benachbarten Kieze genutzt werden. Die Togostraße und Antwerpener Straße ist als typische Fahrradrouten sichtbar. Allgemein lassen sich hohe Nutzungsintensitäten insbesondere in den Kiezen Kameruner Straße, Malplaquetkiez, Uferstraßenkiez, Böttgerblock und Grenzstraße feststellen.

Der Fußverkehr konzentriert sich überwiegend auf die Nebenstraßen. Besonders häufig wurden in der Onlinebeteiligung Wege innerhalb der Kieze rund um die Kameruner Straße, den Malplaquetkiez und die Grenzstraße genannt. Ebenfalls sichtbar sind Fußwege innerhalb des Uferstraßenkieses, dem Böttgerblock und den Soldiner Kiezen. Hauptverkehrsachsen, wie die Seestraße, Brunnen- und Badstraße, wurden kaum markiert.

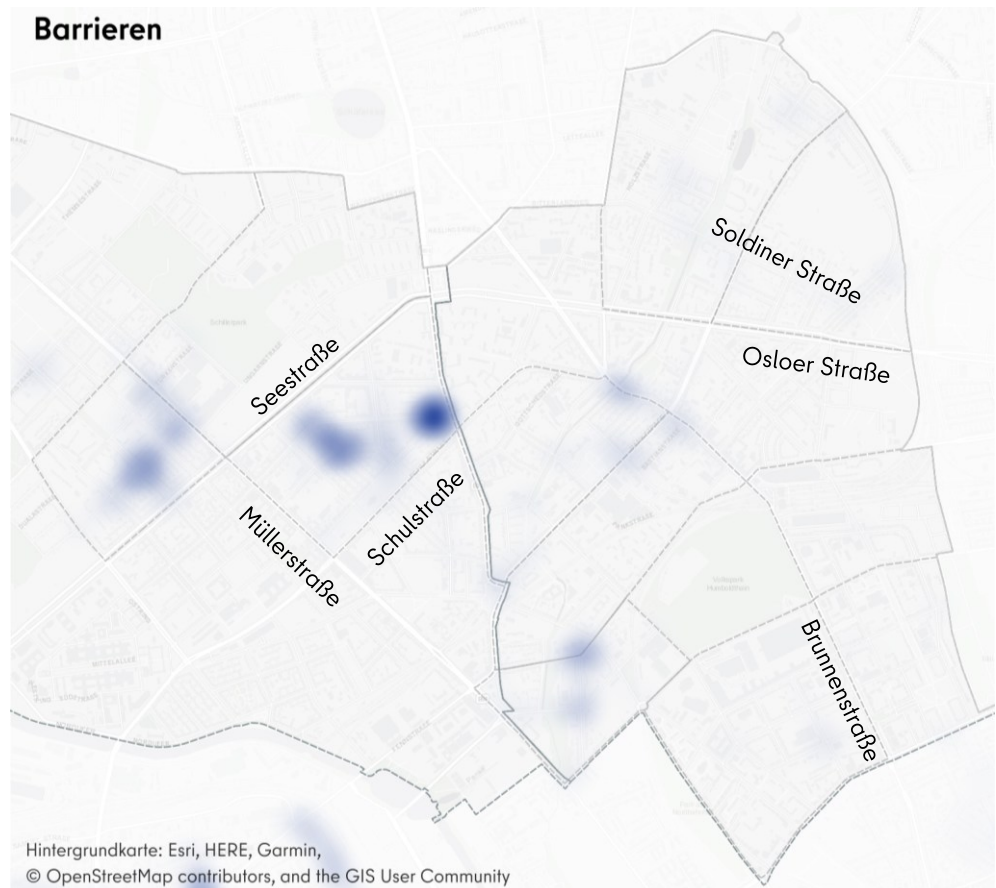




*Wedding und Gesundbrunnen: Heatmap der eingetragene Alltagswege zu Fuß. Je dicker die Linie, desto mehr Wege wurden markiert.*

### Markierung von Barrieren, Gefahrenstellen und Orten mit Aufwertungspotenzial

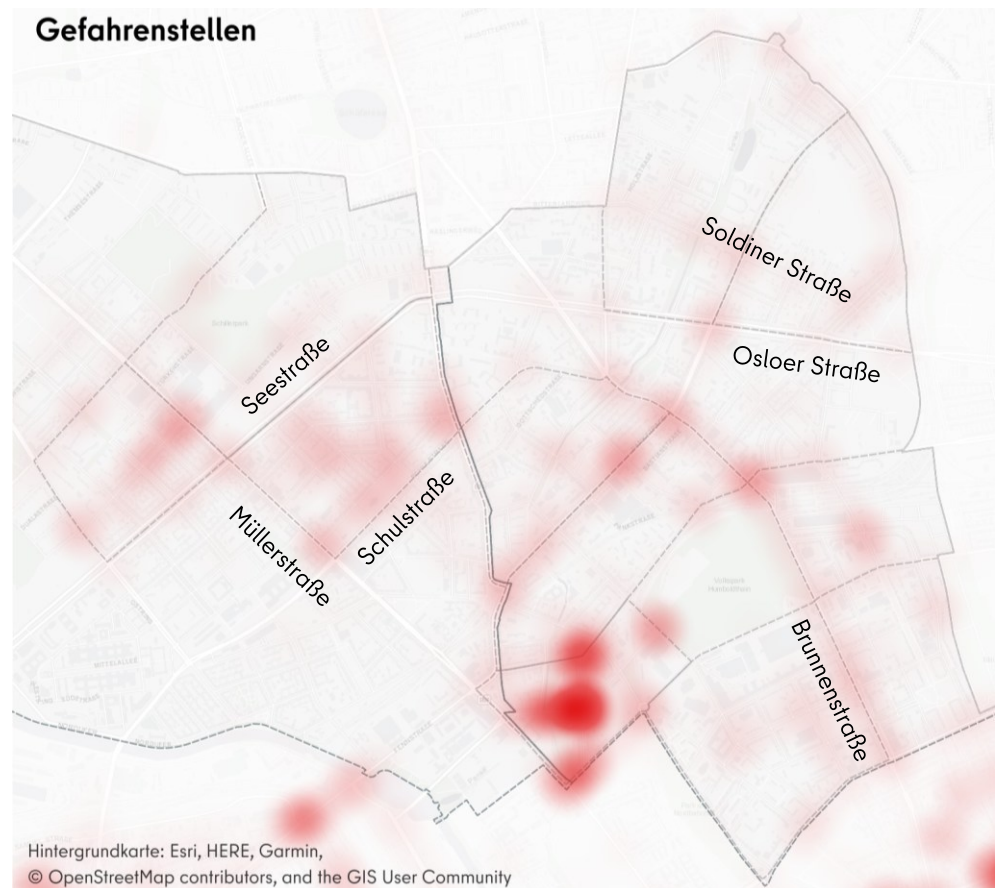
Die abgebildeten Karten stellen durch die Teilnehmenden eingetragene wahrgenommene Barrieren, Gefahrenstellen und Orte mit Aufwertungspotenzial als Heatmaps dar. Je dunkler der markierte Bereich, desto häufiger wurde dort ein Ort als Barriere, Gefahrenstelle oder Potenzialort markiert. Einzelmarkierungen sind dadurch nicht sichtbar.



*Wedding und Gesundbrunnen: Heatmap der eingetragenen Barrieren.*

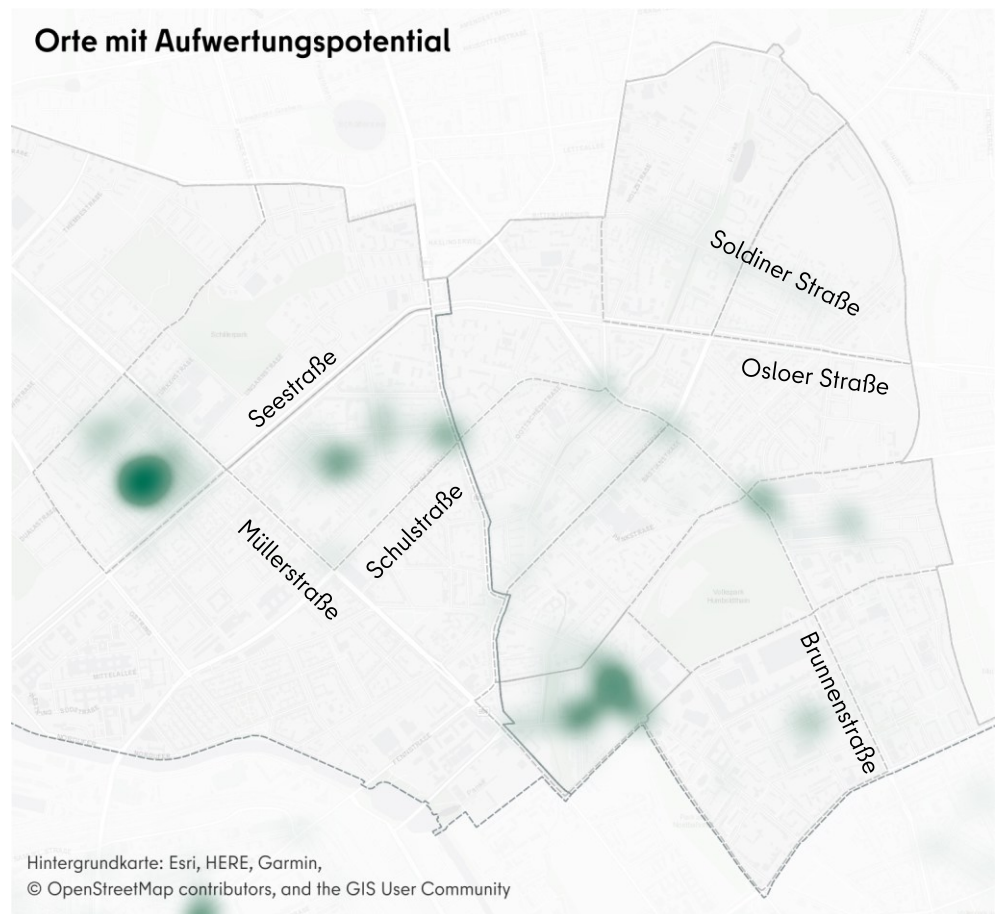
Besonders häufig wurde der Kreuzungsbereich der Hochstädter Straße mit der Liebenwalder Straße markiert. Im Malplaquetkiez wurden ebenfalls Bereiche an Kreuzungsbereichen der namensgebenden Malplaquetstraße markiert. Vereinzelt sind Barrieren in der Kameruner Straße und der angrenzenden Müllerstraße sowie im Kiez Grenzstraße entlang der Panke vermerkt worden. Ebenso wurden häufig Barrieren entlang der Pankstraße und in zwei Kreuzungsbereichen der Badstraße markiert.

Gefahrenstellen wurden in der Onlinebeteiligung von den Teilnehmenden in allen Kiezen verortet. Deutlich ist, dass vor allem Kreuzungsbereiche als gefährlich wahrgenommen werden. Viele Markierungen wurden im Kiez Grenzstraße vorgenommen. Vor allem die Kreuzungsbereiche der Neuen Hochstraße mit der Schulzendorfer und der Grenzstraße werden negativ wahrgenommen werden.



*Wedding und Gesundbrunnen: Heatmap der eingetragenen Gefahrenstellen.*

In diesem Zusammenhang wurden diese Straßen als „Ort mit Aufwertungspotenzial“ gekennzeichnet. Angrenzend ist eine besondere Häufung in der Gartenstraße mit Fokus auf den im südlichen Bereich des Kiezes im Kreuzungsbereich Garten-/Liesen-/Scherlingstraße zu erkennen. Ein weiteres hohes Aufwertungspotenzial wird im Kiez Kameruner Straße wahrgenommen. Auch im Malplaquetkiez, insbesondere im Bereich der Liebenwalder Straße, wurden potenzielle Orte vermerkt. Ebenfalls sind die Söldner Straße, die Badstraße und Bereiche in den Kiezen Brunnenstraße West und Gesundbrunnen markiert worden.



*Wedding und Gesundbrunnen: Heatmap der eingetragenen Orte mit Aufwertungspotenzial.*

## Tiergarten & Zentrum



Betrachtete Kieze in den Ortsteilen Tiergarten und Zentrum. Hintergrund: © OpenStreetMaps

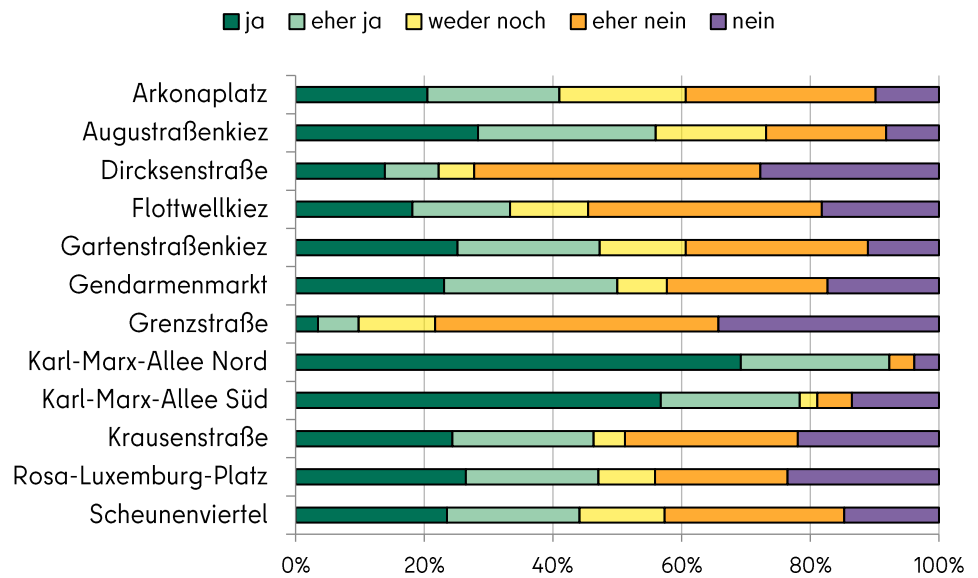
Auch der Projektbereich Tiergarten und Zentrum umfasst elf Kieze, welche sich oberhalb und unterhalb des S-Bahnringes verteilen: Arkonaplatz, Gartenstraßenkiez, Scheunenviertel, Auguststraße, Rosa-Luxemburg-Platz, Dircksenstrasse, Karl-Marx-Allee Nord und Süd, Gendarmenmarkt, Krausenstraße sowie der Flottwellkiez.

### Einschätzung der Ist-Situation

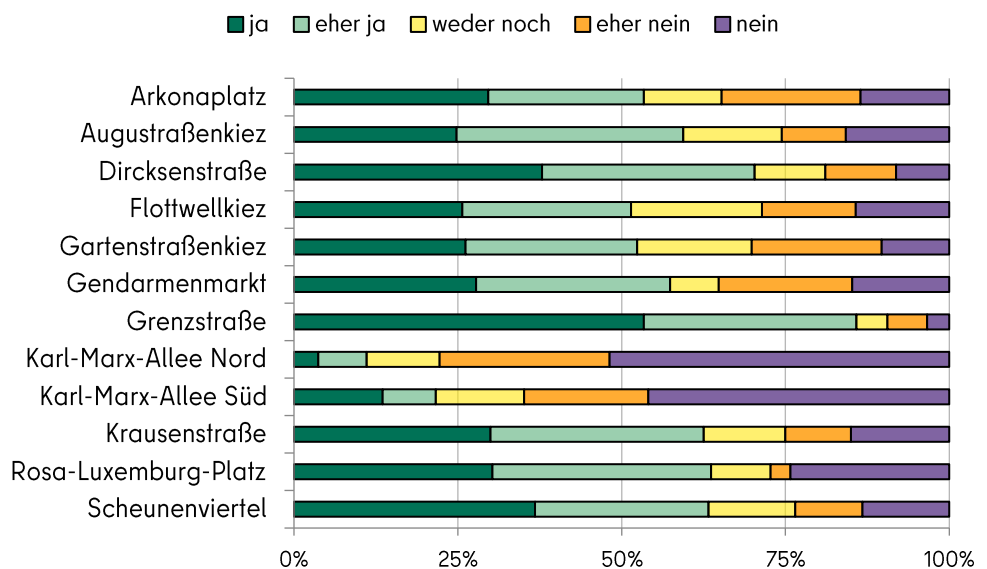
Bei der Nachfrage, ob es ausreichend die Möglichkeiten gibt, sich mit dem Fahrrad sicher im Kiez fortzubewegen, fielen die Aussagen sehr unterschiedlich aus. In den beiden Kiezen Karl-Marx-Allee Nord und Süd beispielsweise waren etwas über 90 % bzw. knapp 80 % der Teilnehmenden der Meinung, dass es sicher und eher sicher sei, sich mit dem Fahrrad im Kiez zu bewegen. Im Kiez Dircksenstrasse hingegen waren nur etwas mehr als 20 % dieser Meinung.



### "Es gibt ausreichend Möglichkeiten, sich sicher mit dem Fahrrad im Kiez zu bewegen."



### "Ich erlebe hier oft gefährliche Situationen im Straßenverkehr."

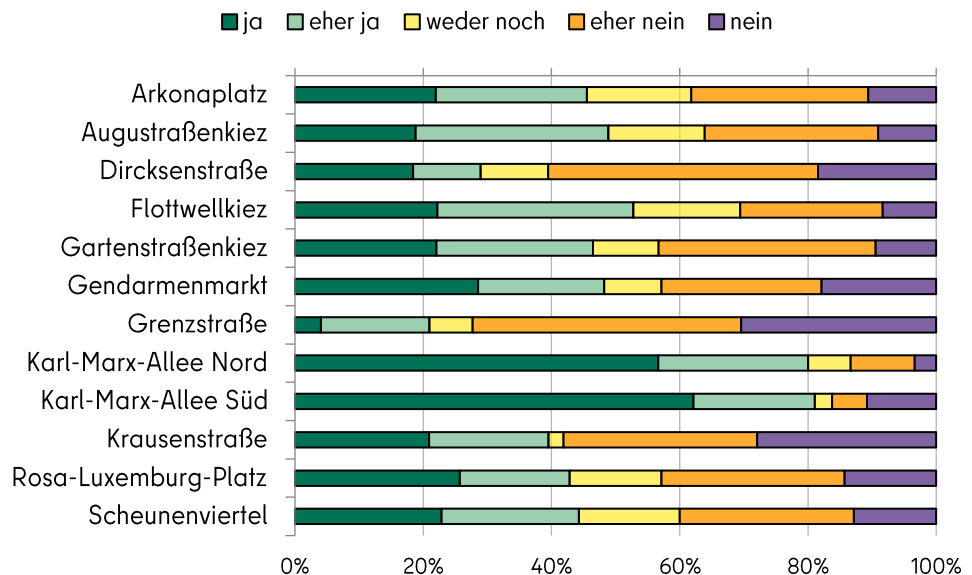


Ob man oft gefährliche Situationen im Straßenverkehr erlebt, beantworteten die Teilnehmenden in den meisten Kiezen zu 50 bis 65 % mit eher ja oder ja. Im Kiez Grenzstraße waren es circa 80 % und in den Kiezen Karl-Marx-Allee Nord und Süd nur circa 15 bis 20 %.

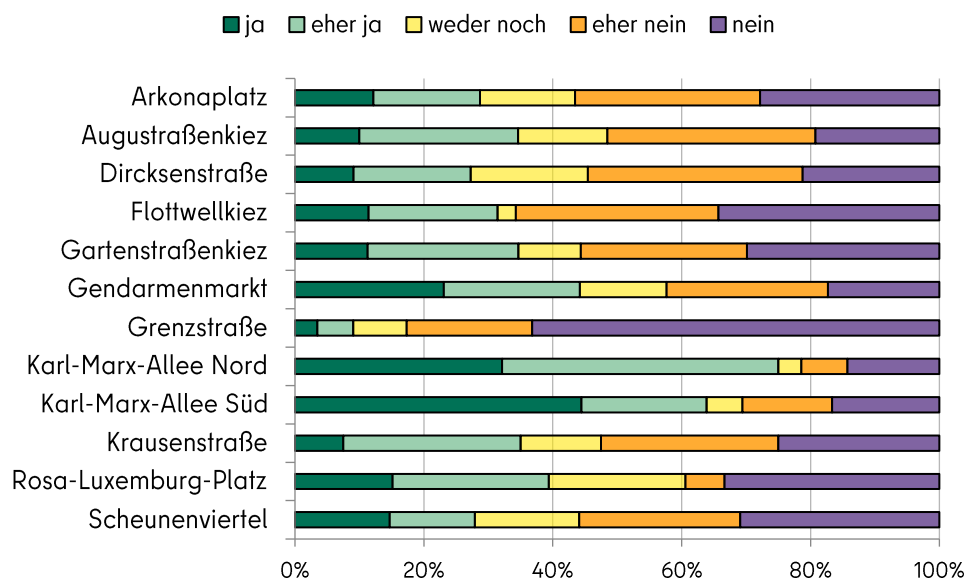


Auch bei der Frage nach der wahrgenommenen Sicherheit, als Fußgänger\*in die Straße zu überqueren, haben die Kieze Karl-Marx-Allee Nord und Süd im Vergleich positiv abgeschnitten. Um die 80 % waren der Meinung, dass es (eher) ausreichend sichere Querungsmöglichkeiten gibt. Im Gegensatz waren im Grenzstraßenkiez nur circa 20 % dieser Meinung.

### "Es gibt ausreichend Möglichkeiten, die Straße als Fußgänger\*in sicher zu überqueren."

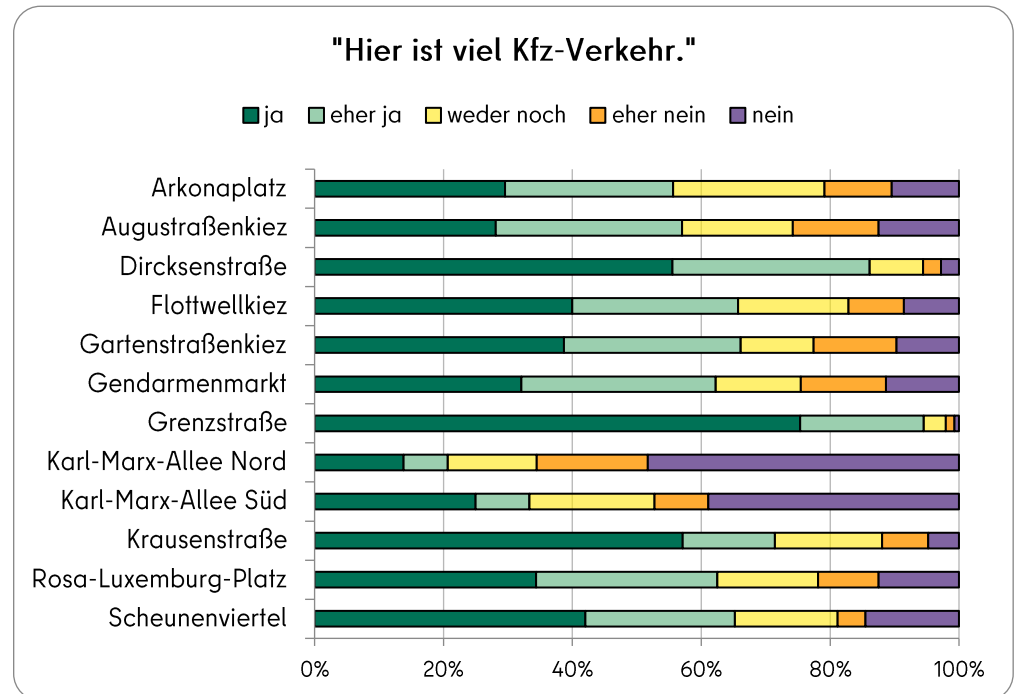


### "Die bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen werden vorwiegend eingehalten."

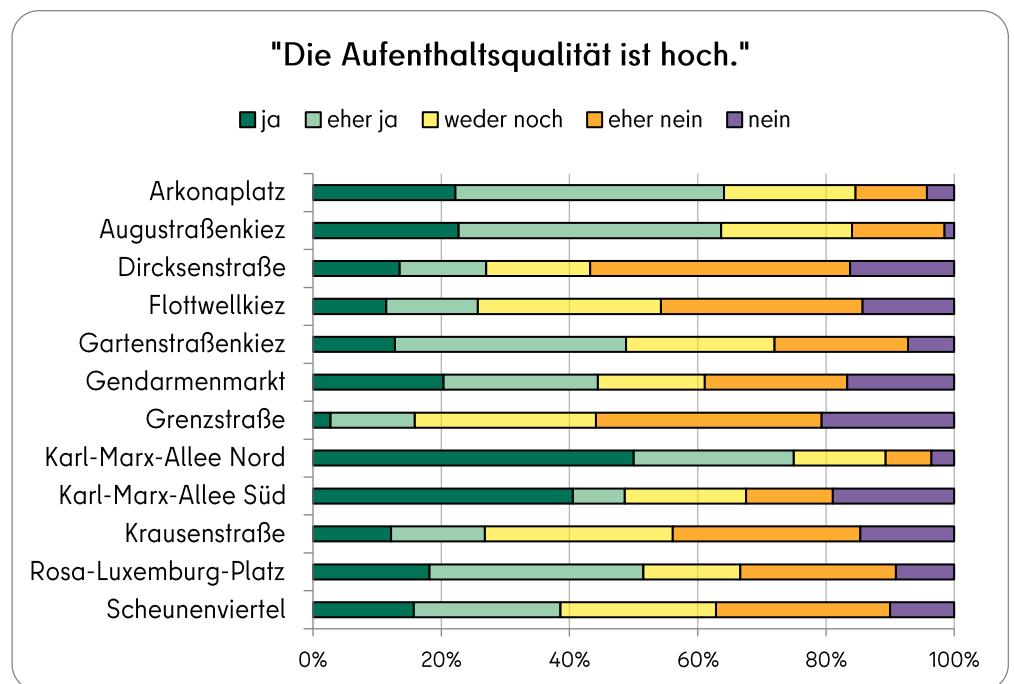


In den meisten Kiezen wurde angegeben, dass die Geschwindigkeitsbegrenzungen eher nicht oder nicht eingehalten werden. Vor allem in der Grenzstraße liegt der Wert mit circa 90 % der Teilnehmenden sehr hoch.

Nach Einschätzung der Teilnehmenden ist vor allem in der Dircksenstrasse (circa 85 %) und Grenzstrasse (circa 93 %) viel Kfz-Verkehr. Eher wenig Kfz-Verkehr wurde im Kiez Karl-Marx-Allee Nord (circa 20 %) wahrgenommen.

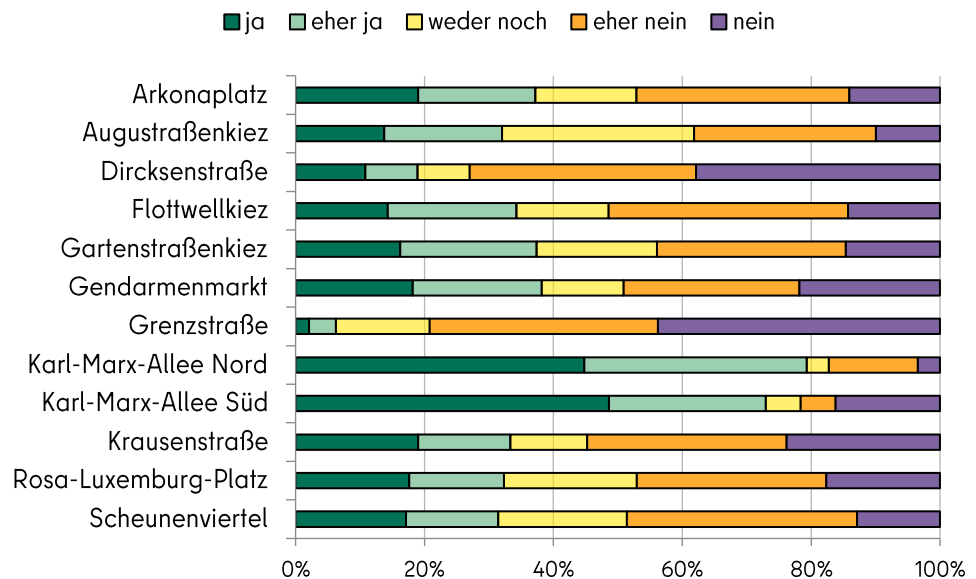


Im Tiergarten & Zentrum erleben viele Teilnehmende der Online-Beteiligung die Aufenthaltsqualität als nicht sehr hoch. Bei acht von 12 Kiezen sind es unter 50 % der Teilnehmenden, die die Aufenthaltsqualität als hoch ansehen. Bei den Kiezen Arkonaplatz und Auguststraßenkiez sind es etwas über 60 % und im Kiez Karl-Marx-Allee Nord circa 75 %.



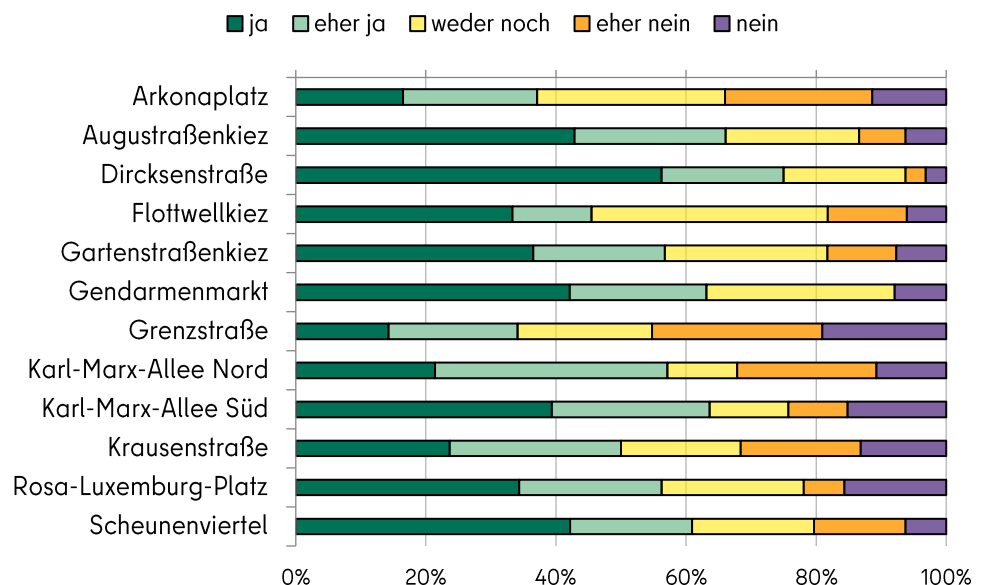
In der Grenzstraße waren nur circa 10 % der Teilnehmenden der Meinung, dass die Sicherheit für Zufußgehende und Fahrradfahrende hoch ist. In den beiden Kiezen Karl-Marx-Allee Nord und Süd teilten diese Einschätzung etwas über bzw. etwas unter 75 % der Teilnehmenden. Bei allen anderen Kiezen waren es zwischen circa 28 und 40 %.

### "Die Sicherheit für Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen ist hoch."



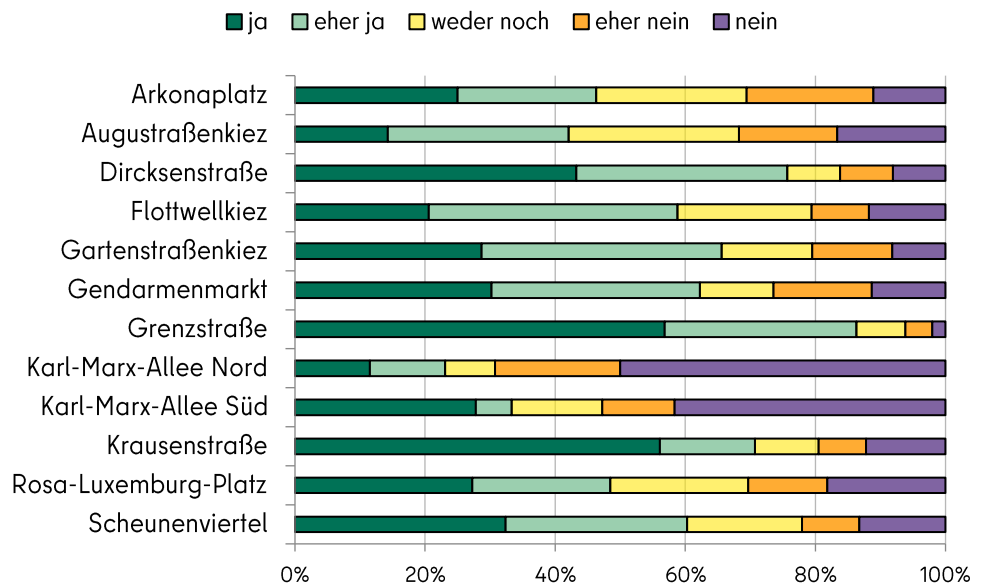
Die Antworten auf die Frage, ob es schwierig sei, einen Kfz-Parkplatz zu finden, fiel in den Kiezen sehr unterschiedlich aus. In der Dircksenstrasse beispielsweise gaben circa 70 % an, dass es schwer oder eher schwer sei, einen Parkplatz zu finden. Am Arkonaplatz teilten nur knapp 40 % diese Meinung.

### "Es ist schwer einen Kfz-Parkplatz zu finden."



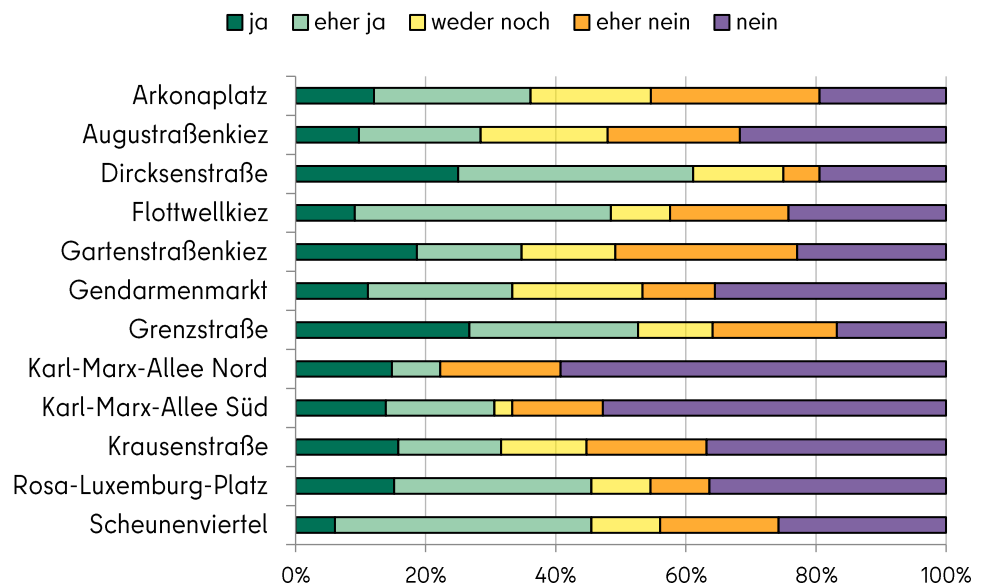
In den manchen Kiezen sind circa 80 % oder mehr Teilnehmenden der Meinung, dass es durch den Verkehr sehr laut ist, wie beispielsweise in den Kiezen Dircksenstrasse und Grenzstrasse. In den beiden Kiezen Karl-Marx-Allee-Nord und Süd hingegen sind nur circa 50 - 60 % der Teilnehmenden dieser Meinung.

### "Durch den Verkehr ist es hier sehr laut."



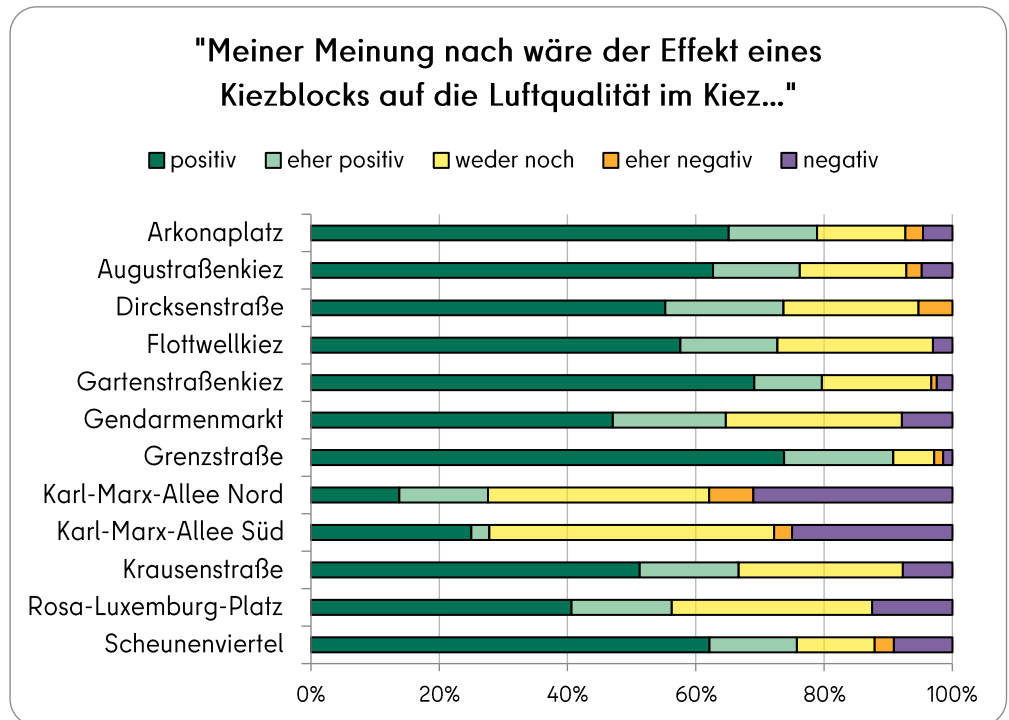
Bei den meisten Kiezen sind unter 50 % der Teilnehmenden der Meinung, dass es schwer ist einen Fahrradabstellplatz zu finden. Bei den beiden Kiezen Dircksenstrasse und Grenzstrasse sind circa 55 - 61 % der Teilnehmenden dieser Meinung.

### "Es ist schwer einen Fahrradstellplatz zu finden."

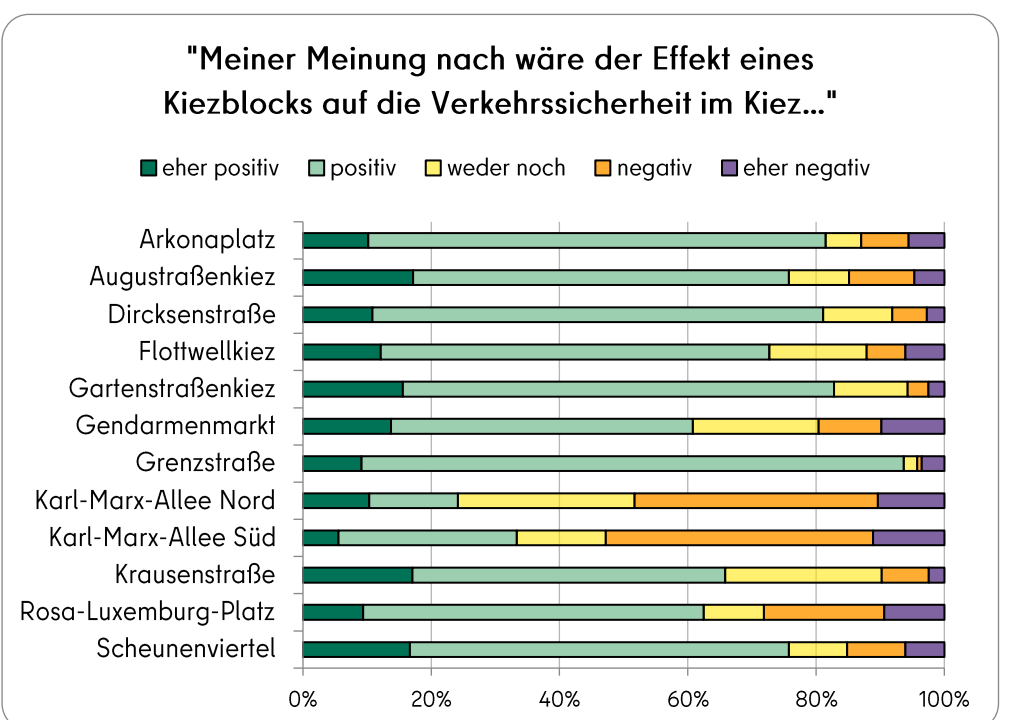


### Einschätzung Effekte durch Kiezblocks

90 % der Teilnehmenden gaben an, dass im Kiez Grenzstraße ein Kiezblock einen positiven oder eher positiven Effekt auf die Luftqualität hätte. In den anderen Kiezen ist diese Meinung ebenfalls recht stark vertreten. Davon weichen die Kieze Karl-Marx-Allee Nord und Süd mit jeweils nur knapp 30 % ab.

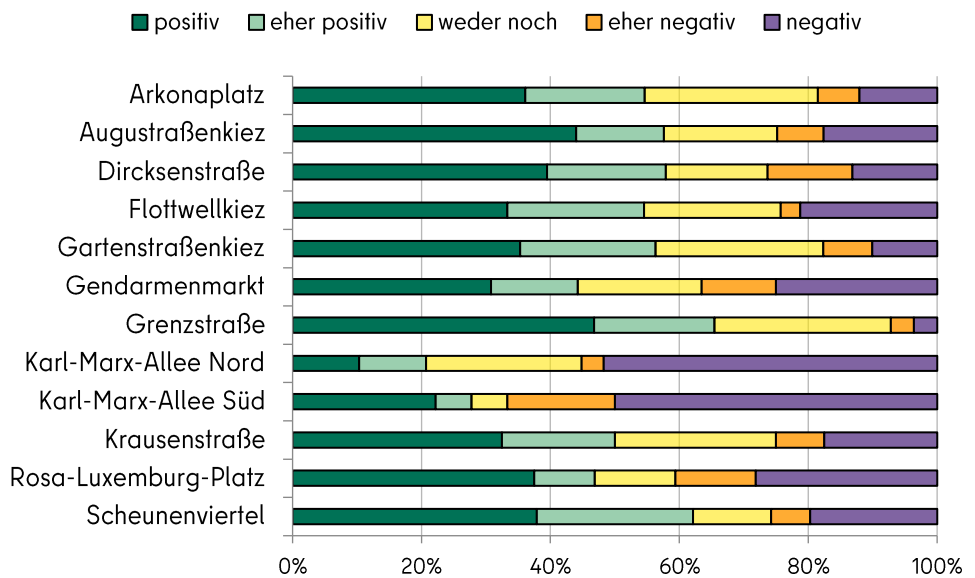


Vor allem in den Kiezen Arkonaplatz und Dircksenstrasse (circa 80 %), dem Gartenstraßenkiez (circa 82 %) und dem Grenzstraßenkiez (circa 93 %) waren viele Teilnehmenden der Meinung, dass der Effekt eines Kiezblocks auf die Verkehrssicherheit im Kiez positiv oder eher positiv wäre.



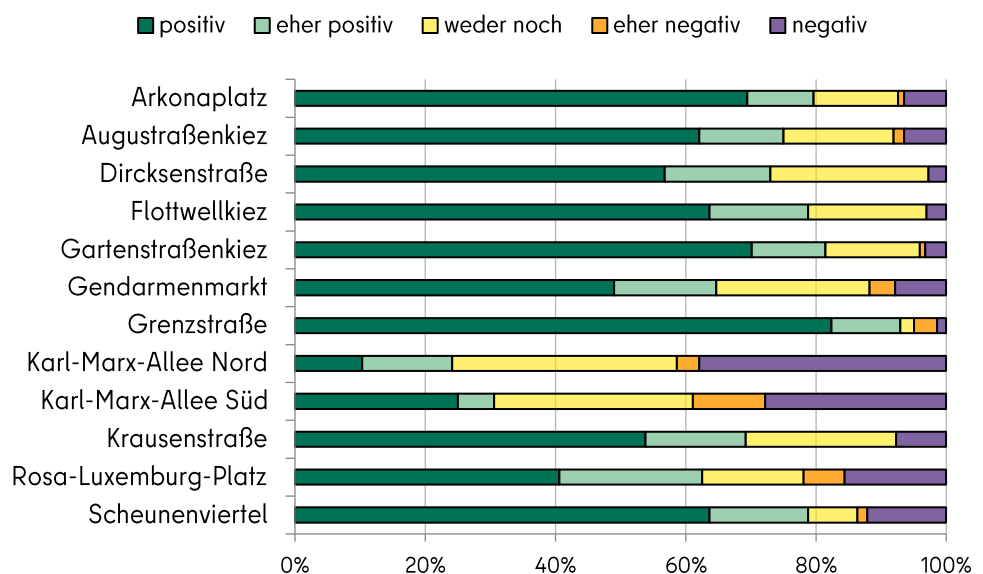
In den meisten Kiezen waren zwischen circa 45 und 60 % der Meinung, dass ein Kiezblock einen positiven oder eher positiven Effekt auf die Erreichbarkeit von Orten im Kiez hätte. In den beiden Kiezen Karl-Marx-Allee Nord und Süd sind es nur 20 bzw. knapp 30 %.

### "Meiner Meinung nach wäre der Effekt eines Kiezblocks auf die Erreichbarkeit von Orten im Kiez..."



In den Kiezen Arkonaplatz, Gartenstraße und Grenzstraße waren 80 % oder mehr der eingegangenen Antworten auf die Frage, welchen Effekt ein Kiezblock auf die Lärmbelastung im Kiez hätte, positiv.

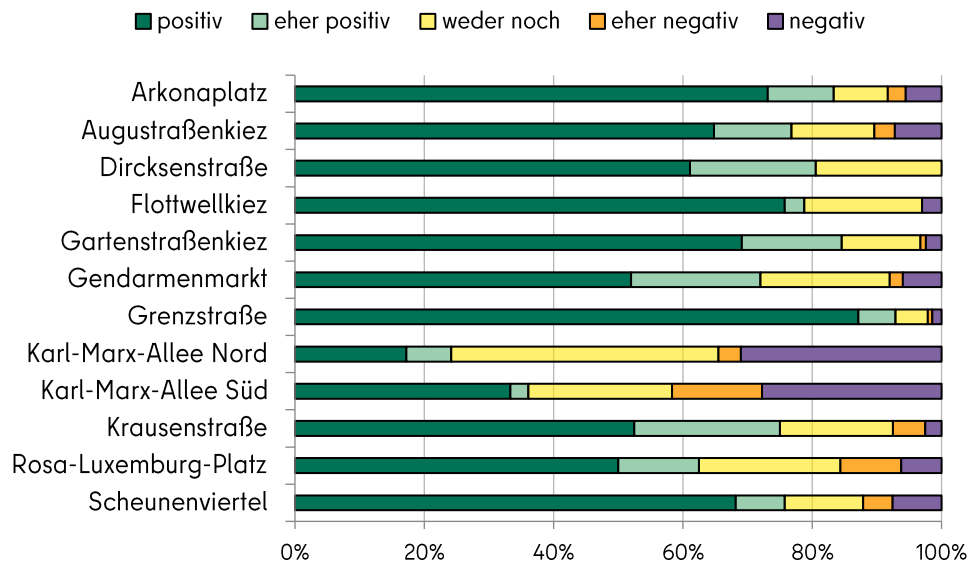
### "Meiner Meinung nach wäre der Effekt eines Kiezblocks auf die Lärmbelastung im Kiez..."





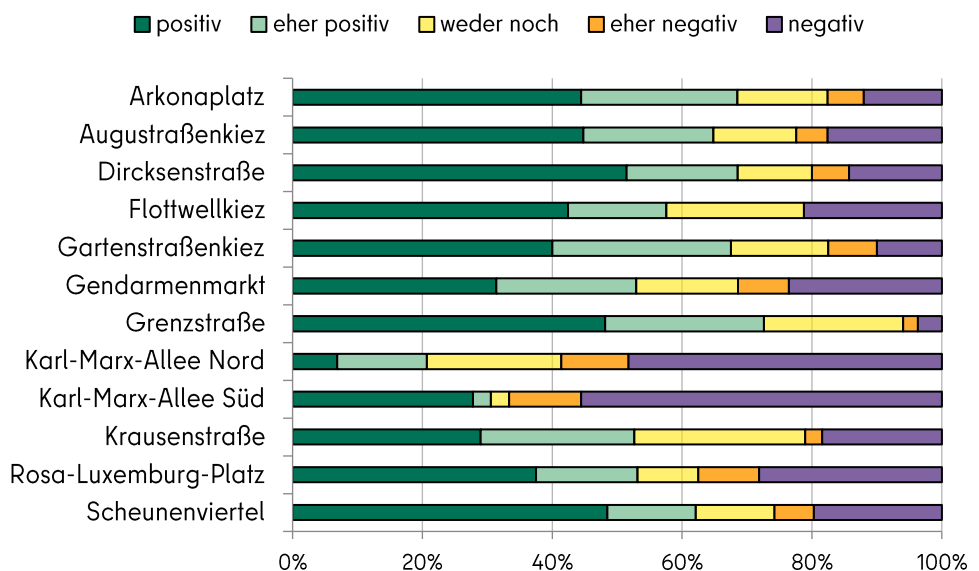
In den meisten Kiezen sind die Einschätzungen bezüglich eines möglichen Effekts eines Kiezblocks auf das Zufußgehen und Radfahren positiv oder eher positiv. Bei den beiden Kiezen Karl-Marx-Allee Nord und Süd sind nur circa 25 bzw. 35 % dieser Meinung, im Grenzstraßenkiez über 90 %.

### "Meiner Meinung nach wäre der Effekt eines Kiezblocks auf das Zufußgehen und Radfahren..."



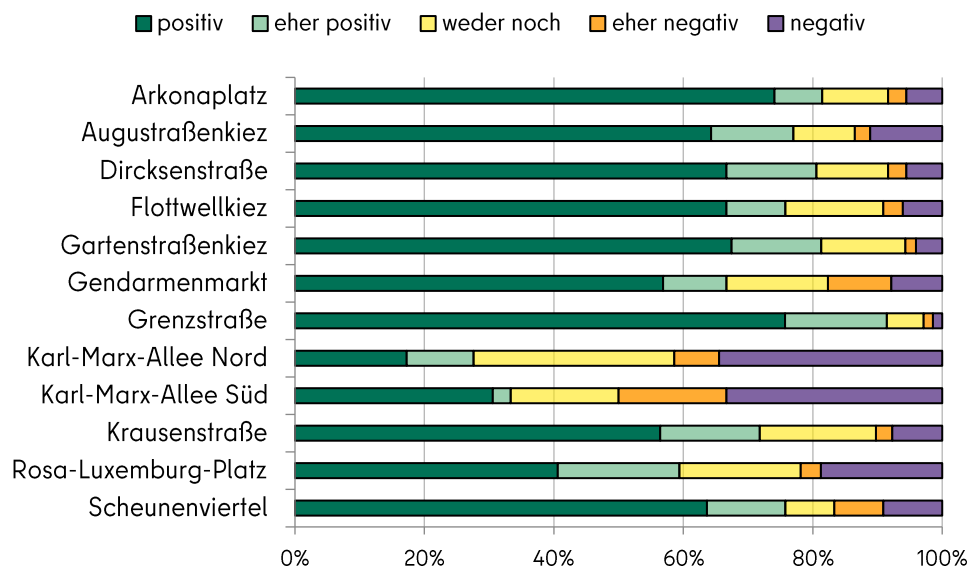
Die Meinungen, wie sich ein Kiezblock auf die Wirtschaftlichkeit von Geschäften und anderen Gewerben im Kiez auswirken könnte, fielen sehr unterschiedlich aus. Im Kiez Arkonaplatz waren knapp 70 % der Meinung, dass ein Kiezblock einen positiven oder eher positiven Effekt haben könnte. Im Kiez Karl-Marx-Allee Nord sind nur 20 % dieser Meinung.

### "Meiner Meinung nach wäre der Effekt eines Kiezblocks auf die Wirtschaftlichkeit von Geschäften, Restaurants und anderen Gewerben im Kiez..."

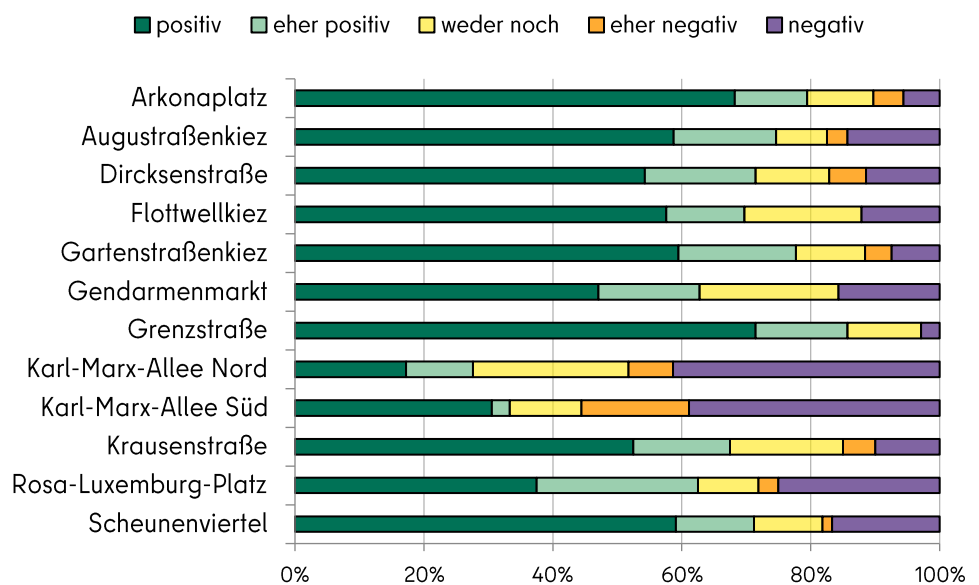


In acht von zwölf Kiezen waren über 70 % der Teilnehmenden der Online-Beteiligung der Meinung, dass ein Kiezblock einen positiven oder eher positiven Effekt auf die Aufenthaltsqualität im Kiez haben würde. In zwei Kiezen sind dieser Meinung zwischen 60 % und 70 % und in den anderen beiden nur circa 30 % der Teilnehmenden.

### "Meiner Meinung nach wäre der Effekt eines Kiezblocks auf die Aufenthaltsqualität im Kiez..."



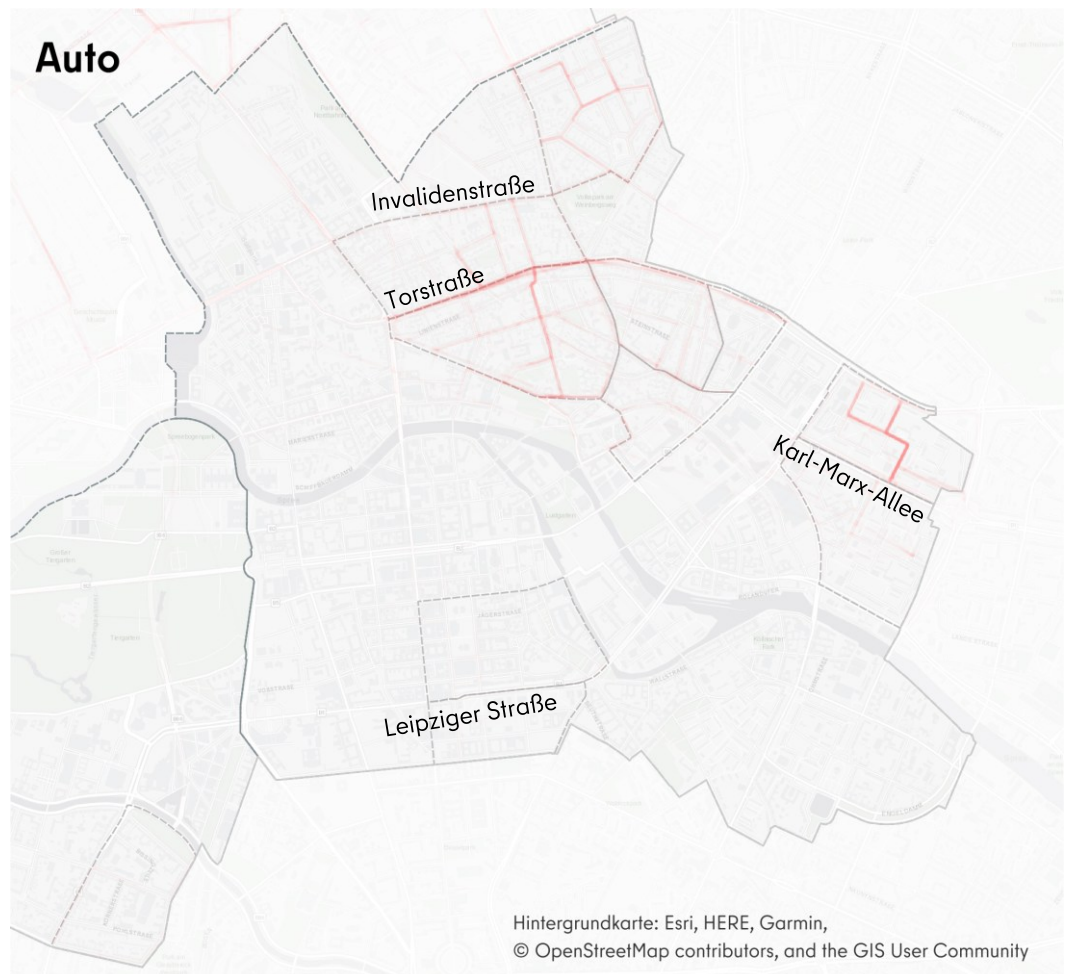
### "Meiner Meinung nach wäre der Effekt eines Kiezblocks auf das soziale Miteinander im Kiez..."



Bis auf die beiden Kieze Karl-Marx-Allee Nord und Süd waren in allen Kiezen jeweils über 60 % der Teilnehmenden der Meinung, dass ein Kiezblock einen positiven oder eher positiven Effekt auf das soziale Miteinander im Kiez hätte. Im Kiez Grenzstraße waren es über 80 %.

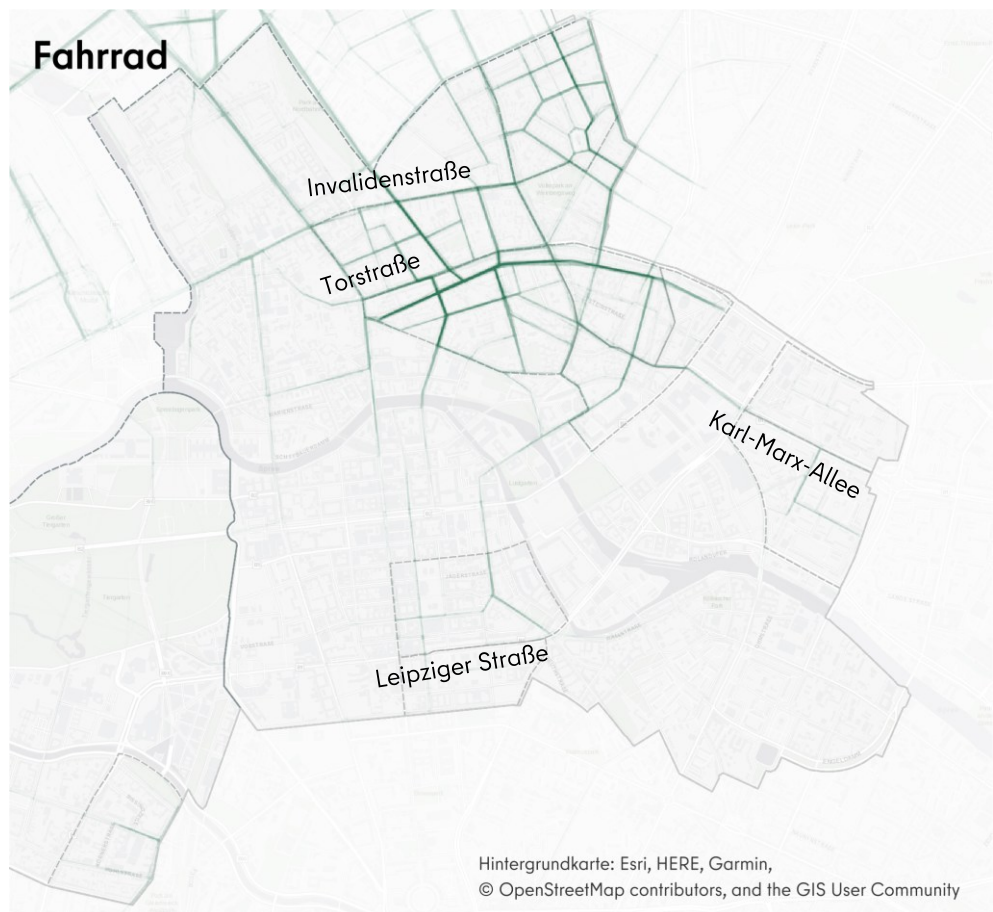
### Markierung der Alltagswege mit dem Auto, dem Fahrrad oder zu Fuß.

Die abgebildeten Karten stellen die eingetragenen Alltagswege mit dem Auto, mit dem Fahrrad und zu Fuß der Teilnehmenden dar. Die Darstellung wurde für alle Verkehrsmittel gleich gewählt. Bei den Wegen wurden insgesamt weniger Auto-Wege eingetragen als Wege, die mit dem Fahrrad und zu Fuß zurückgelegt werden. Aus den Karten gehen farblich stark hervorgehoben Routen und Straßen hervor, die unter Verkehrsteilnehmenden mit dem Auto, mit dem Rad oder zu Fuß besonders häufig genutzt werden.



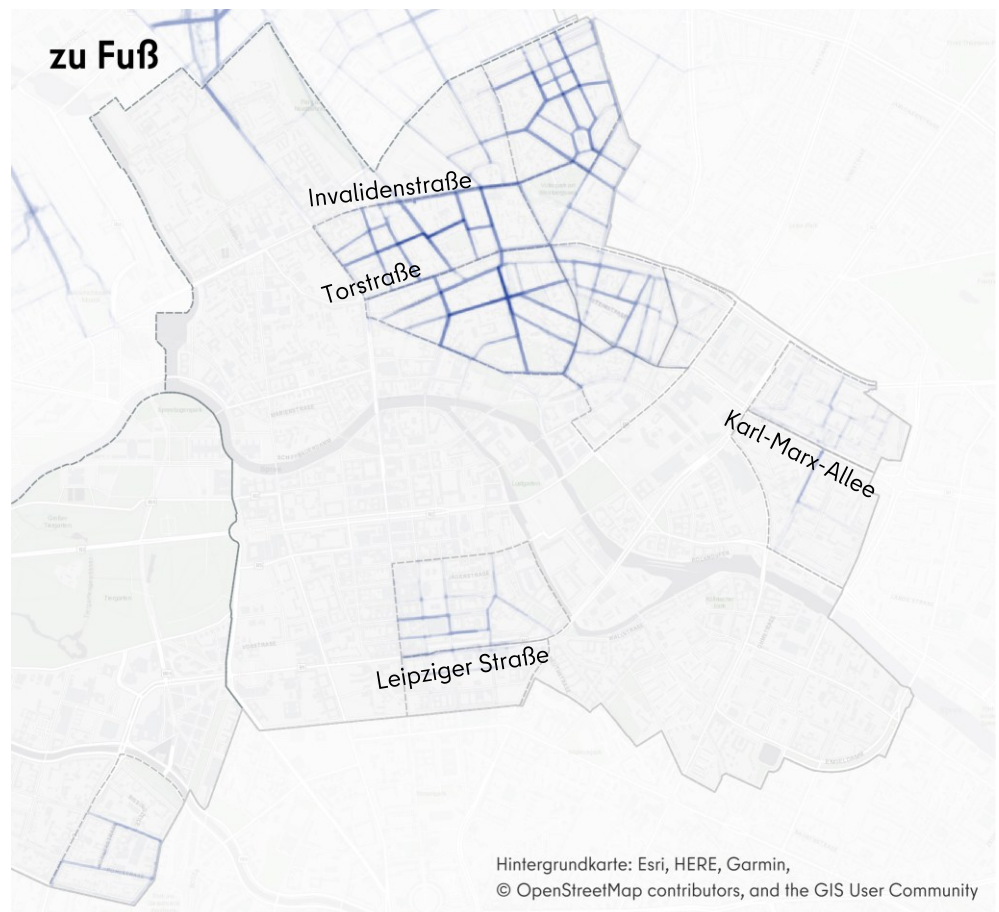
*Zentrum und Tiergarten: Heatmap der eingetragenen Alltagswege mit dem Auto. Je dicker die Linie, desto mehr Wege wurden markiert.*

Die Teilnehmenden der Onlinebeteiligung markierten als Autoweg häufig die Torstraße. Des Weiteren ist die vermehrte Nutzung von Nebenstraßen in den Kiezen Arkonaplatz, Gartenstraßenkiez, Auguststraßenkiez und Karl-Marx-Allee Nord auffällig. In Letzterem fällt der Straßenverlauf der Berolinastraße auf. Im Auguststraßenkiez ist der Verlauf der Großen Hamburger Straße und der Ackerstraße, auch in den Gartenstraßenkiez hinein, deutlich sichtbar. In diesem Kiez sind auch die Garten- und Bergstraße häufig markiert worden. Im Kiez Arkonaplatz sind fast alle Nebenstraßen für Autowege mehrfach markiert worden.



*Zentrum und Tiergarten: Heatmap der eingetragenen Alltagswege mit dem Fahrrad. Je dicker die Linie, desto mehr Wege wurden markiert.*

Bezüglich der Alltagswege mit dem Fahrrad wurden insbesondere Wege im nördlichen Bereich des Ortsteils Zentrum/Mitte markiert. Stark frequentiert sind dabei vor allem die Linienstraße und Gartenstraße sowie deren angrenzende Nebenstraßen. Es werden sowohl Haupt- als auch Nebenstraßen und typische Berliner Radrouten genutzt.

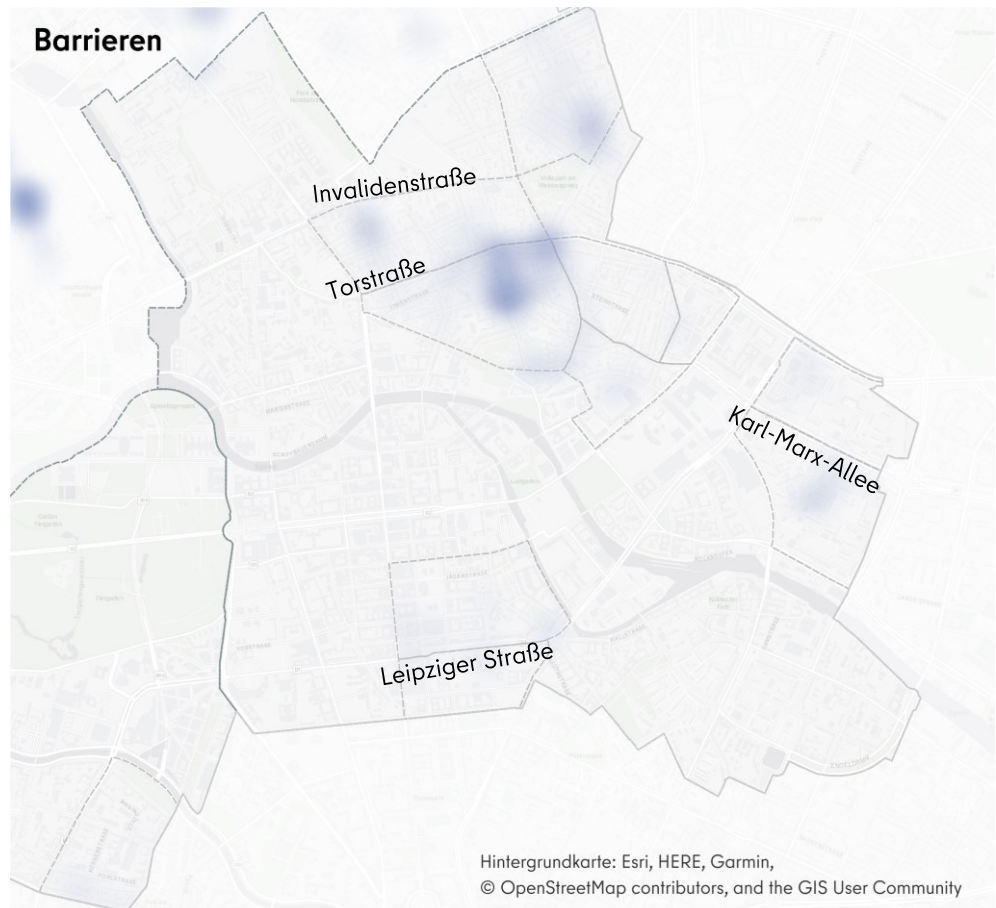


*Zentrum und Tiergarten: Heatmap der eingetragenen Alltagswege zu Fuß. Je dicker die Linie, desto mehr Wege wurden markiert.*

Ähnliche Wege werden auch zu Fuß genutzt, wobei vor allem Nebenstraßen bevorzugt werden. Ebenfalls wurden viele Wege in den nördlicheren Kiezen vermerkt. In den weiteren Kiezen Gendarmenmarkt, Krausenstraße, Karl-Marx-Allee Nord und Süd und Flottwellkiez wurden einzelne Hauptrouten markiert.

### Markierung von Barrieren, Gefahrenstellen und Orten mit Aufwertungspotenzial

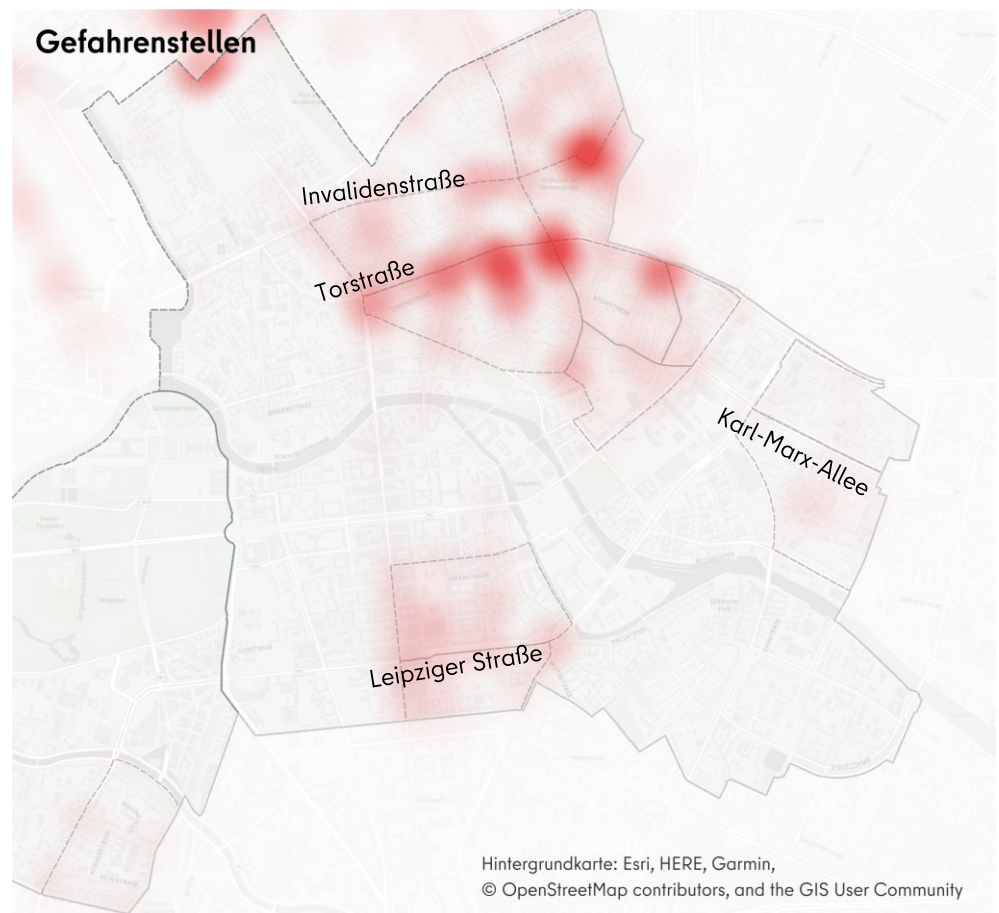
Die abgebildeten Karten stellen die durch die Teilnehmenden eingetragenen wahrgenommenen Barrieren, Gefahrenstellen und Orte mit Aufwertungspotenzial als Heatmaps dar. Je dunkler der markierte Bereich, desto häufiger wurde dort ein Ort markiert. Einzelmarkierungen sind dadurch nicht sichtbar.



*Zentrum und Tiergarten: Heatmap der eingetragenen Barrieren.*

Als starke Barriere wurde die Auguststraße - insbesondere der südliche Zugang zum Sportplatz Kleine Hamburger Straße -, der Rosenthaler Platz und der Koppenplatz markiert. Darüber hinaus wurden die Kreuzung Schlegelstraße/Eichendorffstraße im Gartenstraßenkiez und die Kreuzungen Griebenowstraße/Wolliner Straße und Kastanienallee/Zionskirchstraße im Arkonaplatzkiez vermehrt als Barrieren vermerkt. Im Kiez Karl-Marx-Allee Süd wurden mehrere Stellen häufig markiert: Kreuzungsbereiche der Neuen Blumenstraße, der Singer Straße und der Schillingstraße.

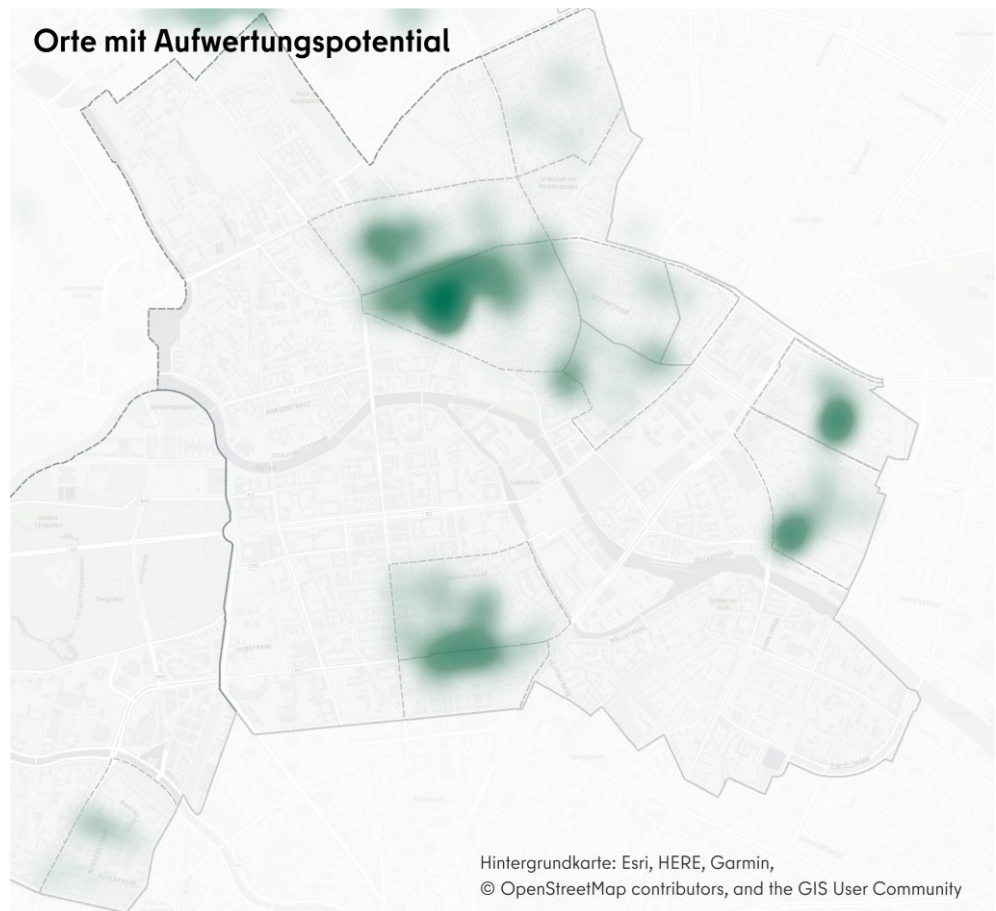




*Zentrum und Tiergarten: Heatmap der eingetragenen Gefahrenstellen.*

Als gefährlich und unübersichtlich wurden vor allem die Kreuzungsbereiche der Torstraße - insbesondere der Rosenthaler Platz und der Rosa-Luxemburg-Platz - markiert. Darüber hinaus fallen der Spittelmarkt, der Hackesche Markt, die Kreuzung am U-Bahnhof Oranienburger Tor ins Auge. Der südliche Bereich des Kiezes Arkonaplatz ist ebenfalls häufig als Gefahrenort markiert worden. In den Kiezen Gendarmenmarkt und Krausenstraße wurden ebenfalls einige Orte als gefährlich, vor allem an den Hauptstraßen, gekennzeichnet.

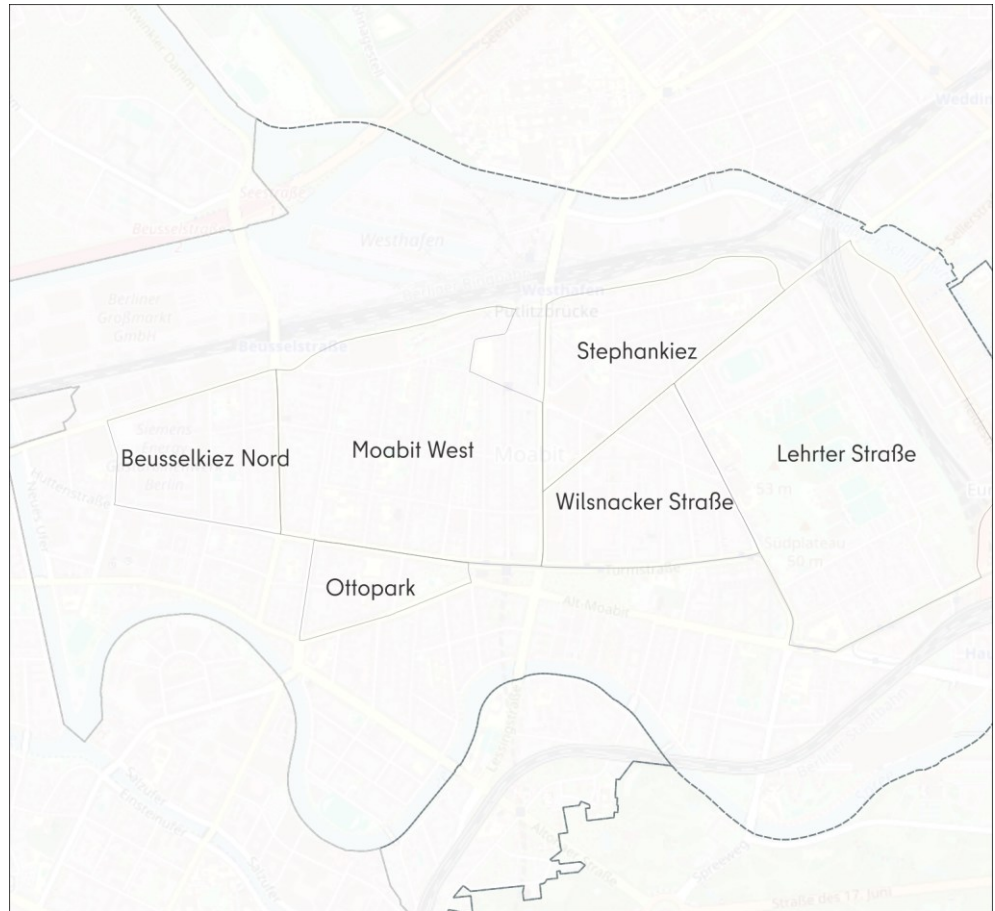




*Zentrum und Tiergarten: Heatmap der eingetragenen Orte mit Aufwertungspotenzial.*

Die Kreuzung Tucholskystraße/Auguststraße wurde vielfach als aufzuwertenden Ort markiert. In diesem Kiez wurde ebenfalls die Linienstraße und der Rosenthaler Platz mehrmals gekennzeichnet. Im nördlich angrenzenden Gartenstraßenkiez soll die Tieckstraße aufgewertet werden. Der Hackesche Markt wurde ebenfalls markiert. Der Wunsch nach Aufwertung besteht darüber hinaus in den Kiezen Gendarmenmarkt und Krausenstraße im Bereich Leipziger Straße. In den Kiezen Karl-Marx-Allee Süd und Nord sollen der Bereich rund um die Berolinastraße sowie der Kreuzungsbereich Alexanderstraße/Holzmarktstraße und Orte entlang der Singerstraße aufgewertet werden. Markiert wurde auch die Lützowstraße im Flottwellkiez.

## Moabit

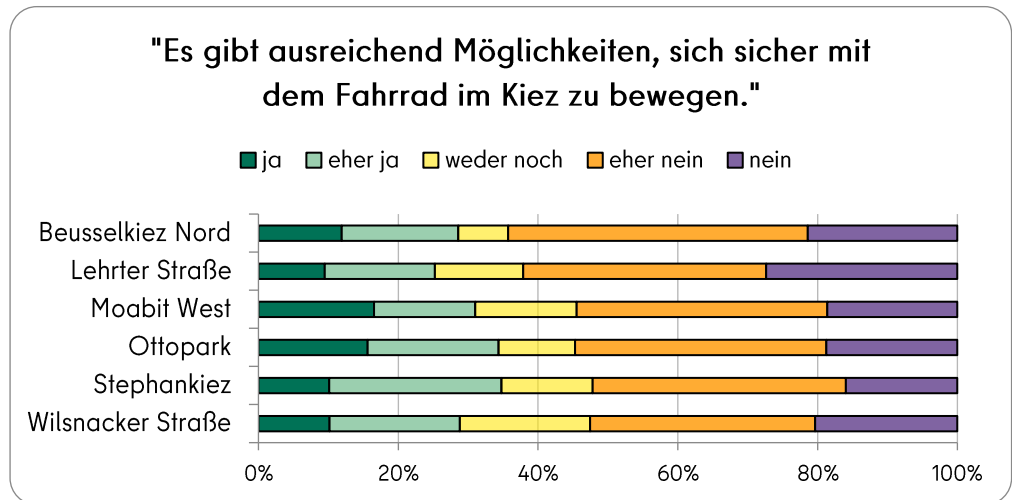


Betrachtete Kieze im Ortsteil Moabit. Hintergrund: © OpenStreetMaps

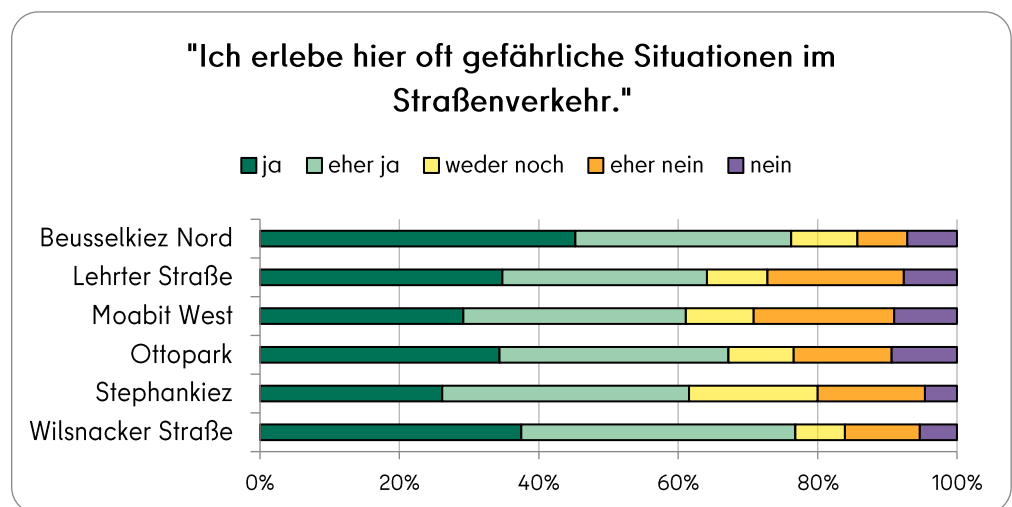
Im Ortsteil Moabit liegen sechs Kieze zwischen der Ringbahntrasse im Norden (Beusselstraße und Westhafen) und der Spree im Süden: Beusselkiez, Moabit West, Ottopark, Stephankiez, Wilsnacker Straße und Lehrter Straße.

### Einschätzung der Ist-Situation

In den Kiezen Beusselkiez Nord, Lehrter Straße und Wilsnacker Straße waren jeweils weniger als 30 % der Befragten der Meinung, dass es ausreichend Möglichkeiten gibt, sich sicher mit dem Fahrrad im Kiez zu bewegen. In den anderen Kiezen lag dieser Wert bei 30 bis 35 %.

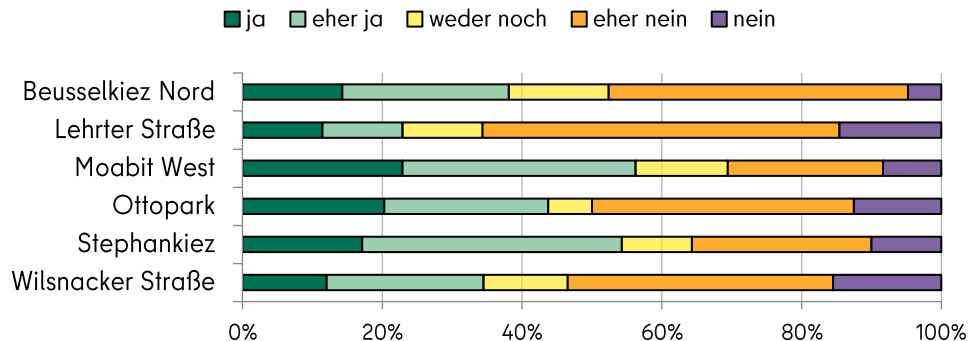


Im Beusselkiez Nord und im Kiez Wilsnacker Straße gaben jeweils über 75 % der Befragten an, dass sie oft gefährliche Situationen im Straßenverkehr erleben. In den anderen Kiezen lag dieser Wert jeweils bei mindestens 55 %.



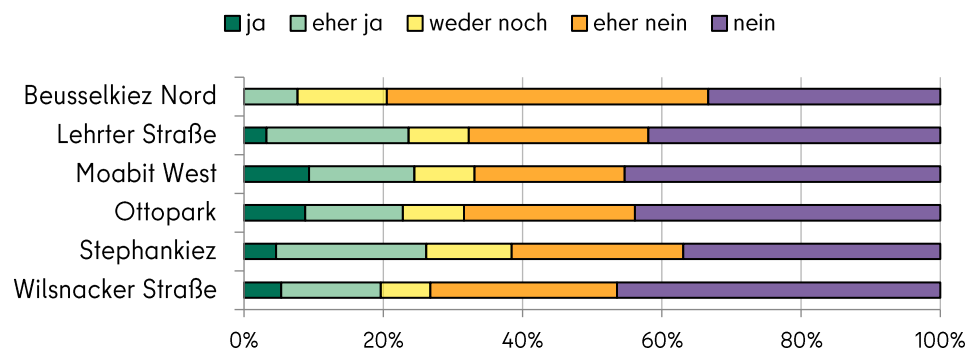
Im Stephankiez und in Moabit-West waren etwas mehr als 50 % der Befragten der Meinung, dass es ausreichend Möglichkeiten gibt, die Straße als Fußgänger\*in sicher zu überqueren. Im Kiez Lehrter Straße waren weniger als 25 % dieser Meinung.

### "Es gibt ausreichend Möglichkeiten, die Straße als Fußgänger\*in sicher zu überqueren."



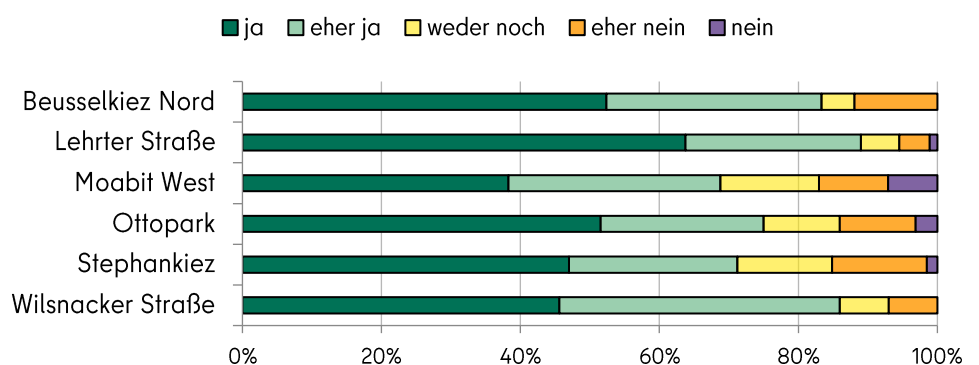
In allen untersuchten Kiezen in Moabit waren jeweils mehr als 70 % der Teilnehmenden der Online-Beteiligung der Meinung, dass die Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht oder eher nicht eingehalten werden.

### "Die bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen werden vorwiegend eingehalten."

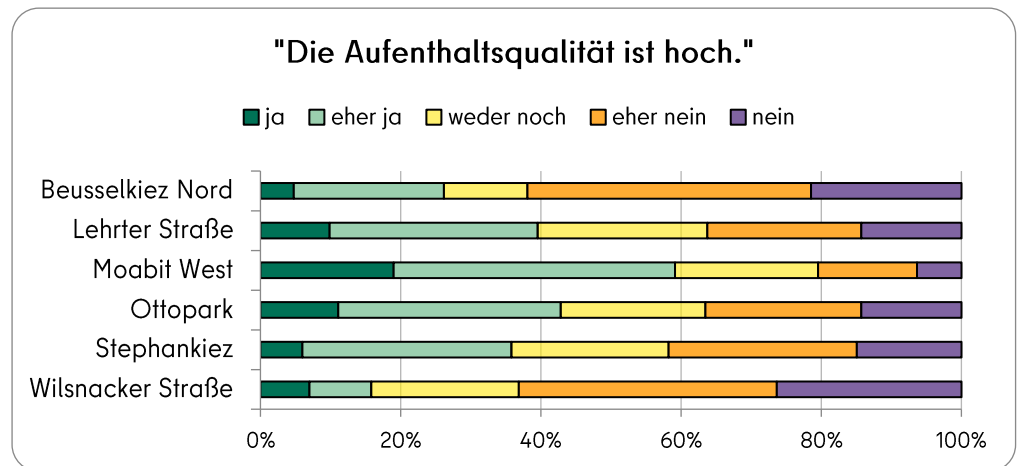


In den Kiezen Beusselkiez Nord und Wilsnacker Straße gaben mehr als 80 % der Befragten an, dass es im Kiez zu viel Kfz-Verkehr gibt. In der Lehrter Straße waren es fast 90 %. Nur in Moabit West lag dieser Wert unter 70 %.

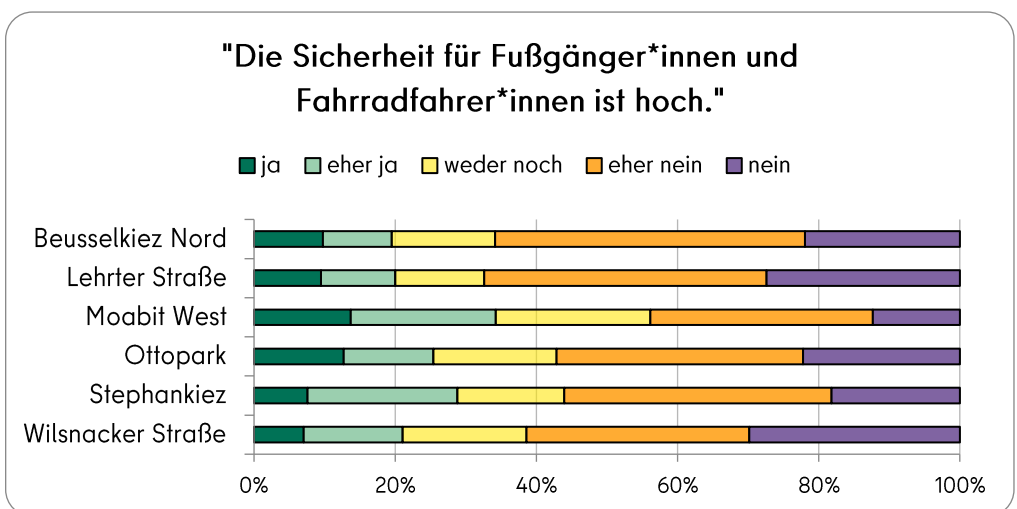
### "Hier ist viel Kfz-Verkehr."



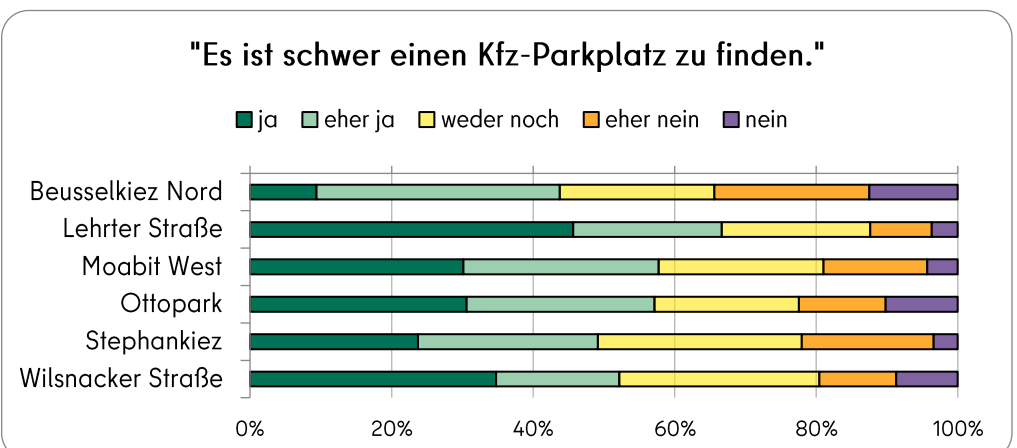
In Moabit-West waren knapp 60 % der Meinung, dass die Aufenthaltsqualität im Kiez hoch ist. In der Wilsnacker Straße waren es hingegen nur knapp 15 %. In den anderen Kiezen lag dieser Wert zwischen 25 und 43 %.



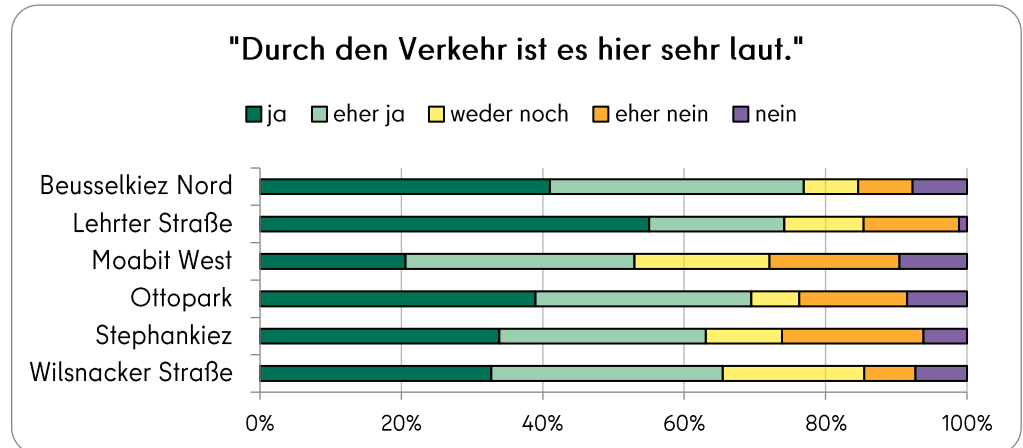
In den Kiezen Beusselkiez Nord, Lehrter Straße und Wilsnacker Straße gaben weniger als 25 % der Befragten an, dass die Sicherheit für Zufußgehende und Fahrradfahrende hoch ist. Moabit-West schnitt bei dieser Frage mit knapp über 30 % am besten ab.



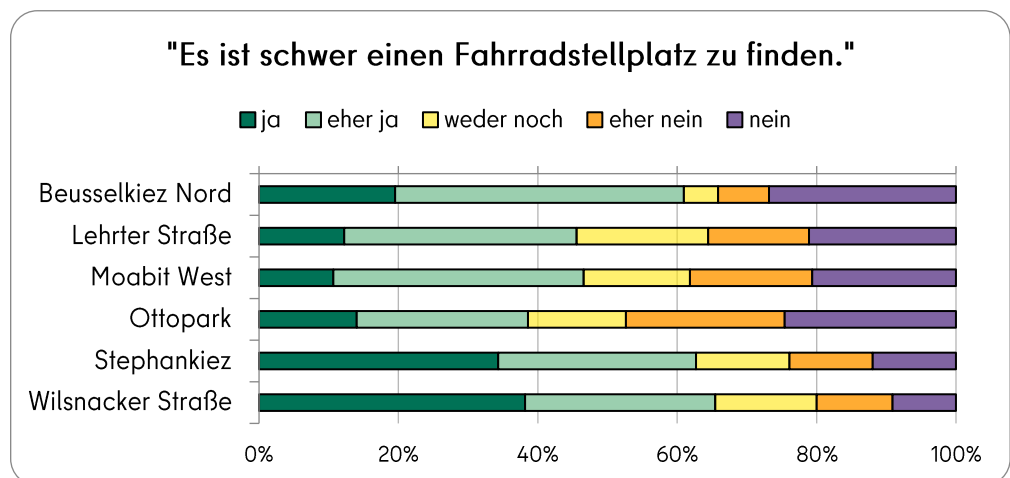
In den meisten Kiezen waren zwischen 50 und 60 % der Teilnehmenden der Meinung, dass es schwer ist, einen Kfz-Parkplatz zu finden, in der Lehrter Straße sogar fast 70 %.



Etwas mehr als 75 % der Teilnehmenden der Online-Beteiligung waren der Meinung, dass es im Beusselkiez Nord aufgrund des Verkehrs sehr laut sei. In den anderen Kiezen - mit Ausnahme von Moabit West mit circa 52 % - vertraten über 60 % der Teilnehmenden diese Meinung.

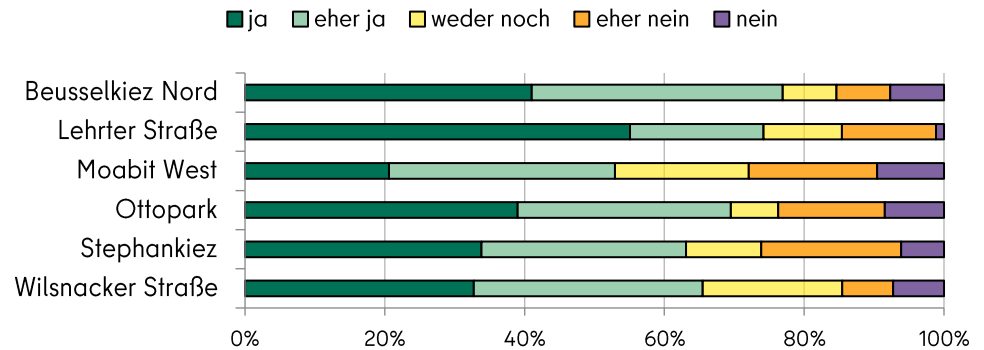


Vor allem im Kiez Wilsnacker Straße (circa 65 %), im Stephankiez (circa 62 %) und im Beusselkiez Nord (61 %) gaben viele Teilnehmende an, dass es schwer sei, einen Fahrradabstellplatz zu finden. Im Ottopark waren nur knapp 40 % dieser Meinung.



In den meisten Kiezen in Moabit waren circa zwischen 65 und 75 % der Teilnehmenden der Meinung, dass es ausreichend Grün gibt. In Moabit West liegt der Wert mit circa 50 % niedriger als in den anderen Kiezen.

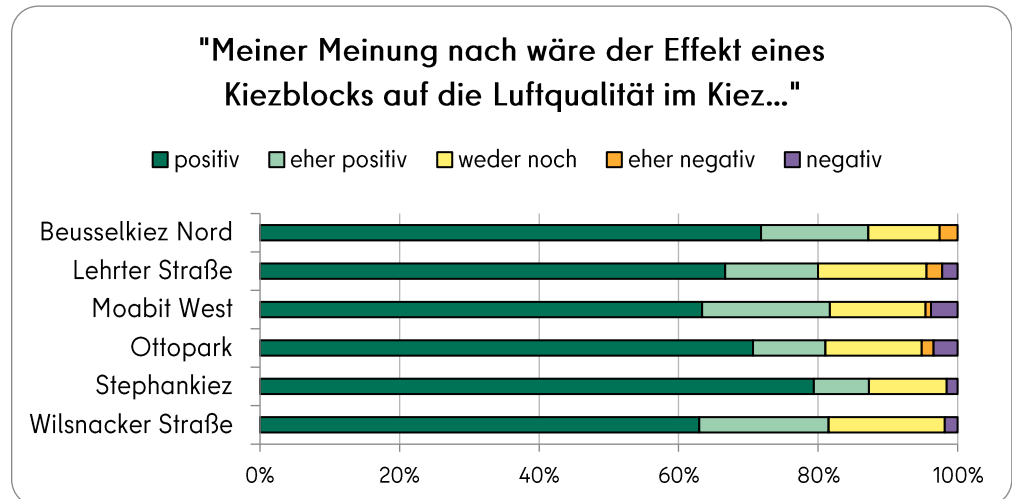
### "Hier gibt es ausreichend Grün (Straßenbäume und andere Pflanzen)."



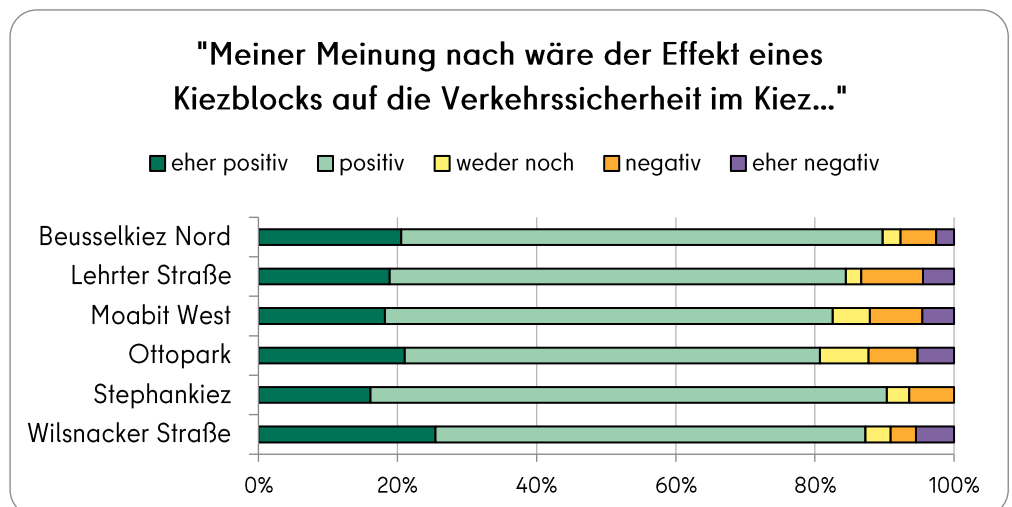


### Einschätzung Effekte durch Kiezblocks

Bei der Frage nach dem Effekt eines Kiezblocks auf die Luftqualität im Kiez waren circa 80 bis 96 % der Teilnehmenden der Meinung, dass dieser Effekt positiv oder eher positiv wäre.



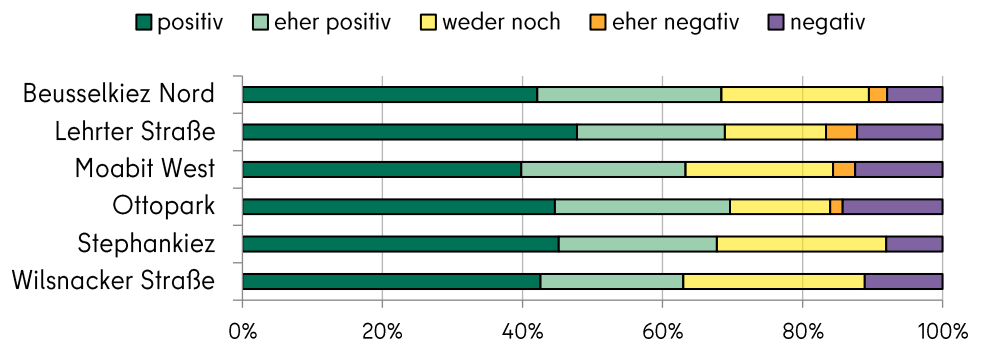
Im Stephankiez und im Beusselkiez Nord waren 90 % der Befragten der Meinung, dass sich ein Kiezblock positiv oder eher positiv auf die Verkehrssicherheit im Kiez auswirken würde. In den anderen Kiezen waren es mindestens 80 %.



Vor allem in den Kiezen Stephankiez (über 80 %) und Beusselkiez Nord (circa 85 %) wurde eingeschätzt, dass der Effekt eines Kiezblocks auf das soziale Miteinander im Kiez positiv oder eher positiv wäre. Bemerkenswert ist, dass diese Meinung in allen Kiezen von mindestens 72 % der Teilnehmenden vertreten wurde.

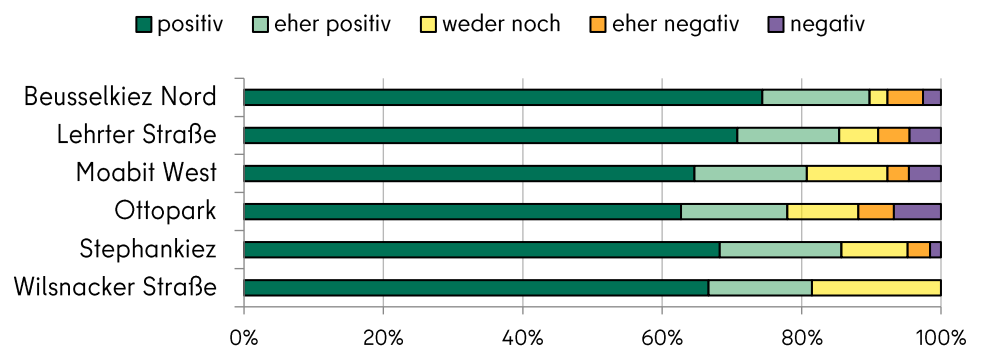
In allen Kiezen schätzten zwischen 60 % und 70 % den Effekt eines Kiezblocks auf die Erreichbarkeit von Orten im Kiez als positiv oder eher positiv ein.

### "Meiner Meinung nach wäre der Effekt eines Kiezblocks auf die Erreichbarkeit von Orten im Kiez..."

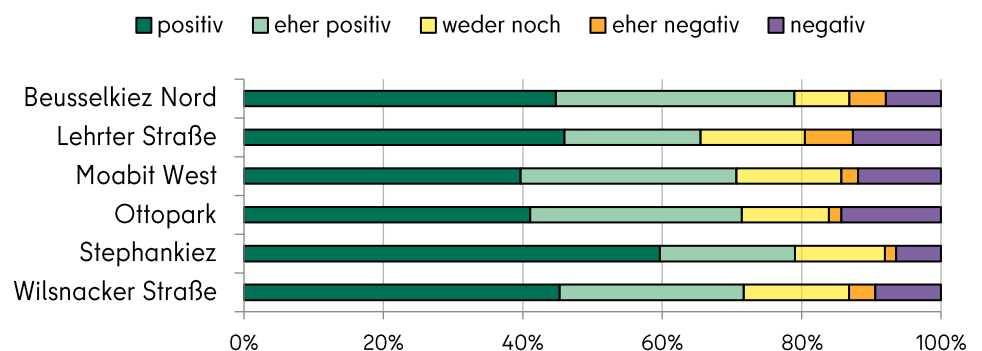


Die Meinungen dazu, wie sich ein Kiezblock auf die Lärmbelastung im Kiez auswirken würde, fielen in allen Kiezen vorwiegend positiv bis eher positiv aus (zwischen circa 78 % und 90 %).

### "Meiner Meinung nach wäre der Effekt eines Kiezblocks auf die Lärmbelastung im Kiez..."

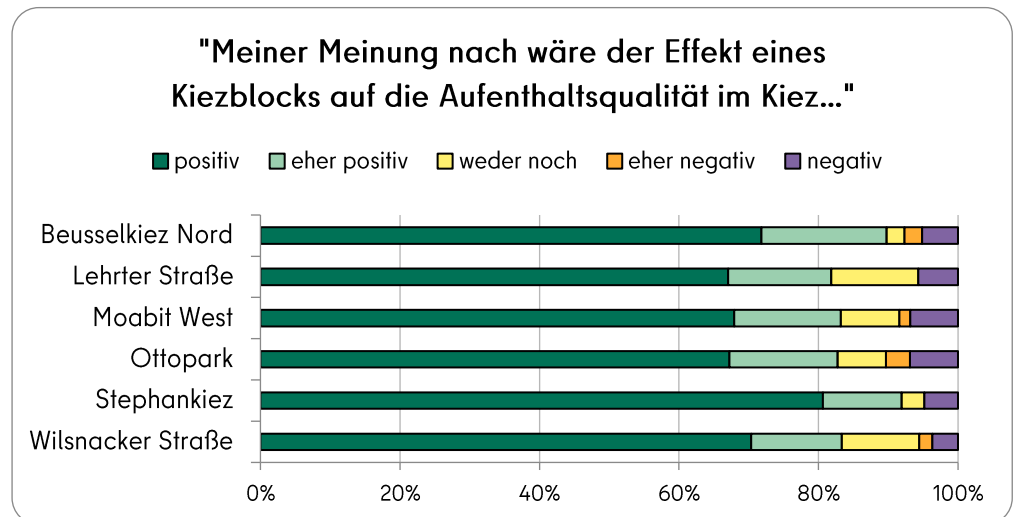


### "Meiner Meinung nach wäre der Effekt eines Kiezblocks auf die Wirtschaftlichkeit von Geschäften, Restaurants und anderen Gewerben im Kiez..."

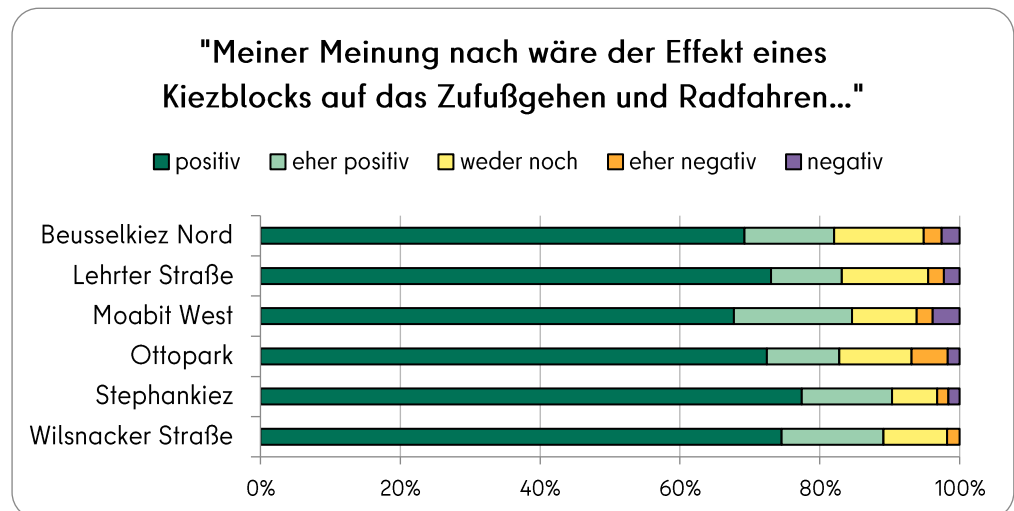


Im Beusselkiez Nord und im Stephankiez waren jeweils knapp 80 % der Befragten der Meinung, dass sich Kiezböcke positiv oder eher positiv auf die Wirtschaftlichkeit von Geschäften und anderen Gewerben im Kiez auswirken würden. Auch in den anderen Kiezen überwogen die positiven Meinungen.

Im Beusselkiez Nord waren 90 % der Teilnehmenden der Meinung, dass ein Kiezblock einen positiven oder eher positiven Effekt auf die Aufenthaltsqualität im Kiez hätte. Im Stephankiez sind es sogar über 90 %. Auch in den anderen Kiezen teilten viele Teilnehmende diese Meinung (circa 82 bis 83 %).

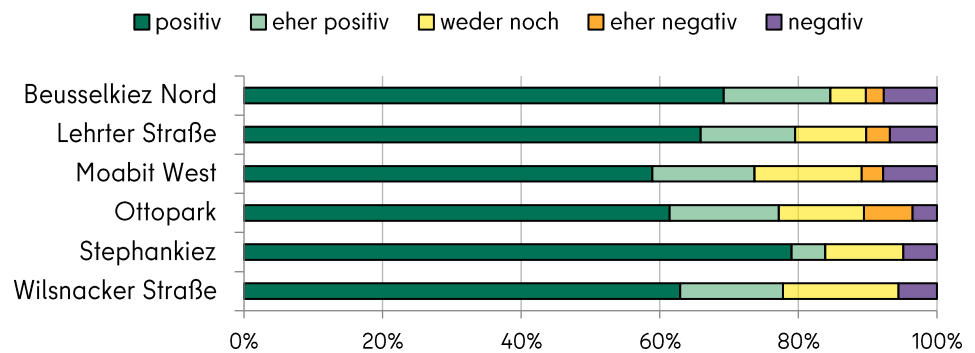


In allen untersuchten Kiezen in Moabit schätzten mindestens 80 % der Teilnehmenden den Effekt eines Kiezblocks auf das Zufußgehen und Radfahren positiv oder eher positiv ein. Im Stephankiez waren es sogar 90 % der Teilnehmenden der Online-Beteiligung.



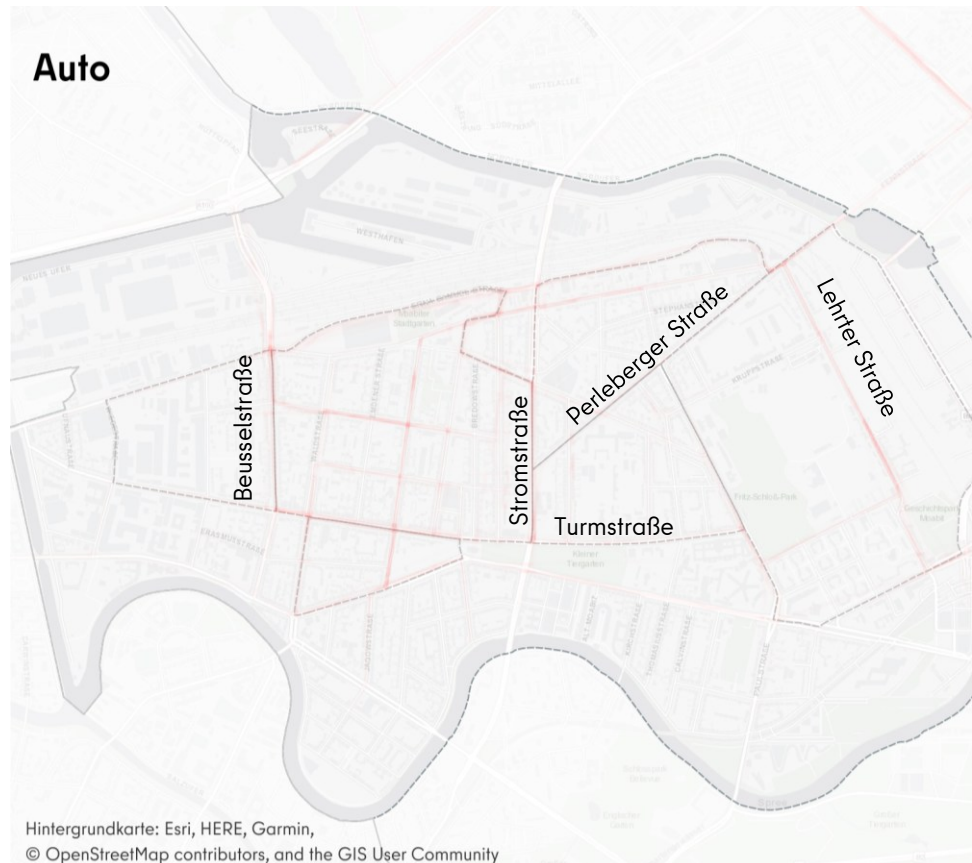
Die Einschätzung, wie sich ein Kiezblock auf das soziale Miteinander im Kiez auswirken würde, fielen in allen Kiezen vorwiegend positiv bis eher positiv aus (zwischen circa 75 % und 88 %).

### "Meiner Meinung nach wäre der Effekt eines Kiezblocks auf das soziale Miteinander im Kiez..."



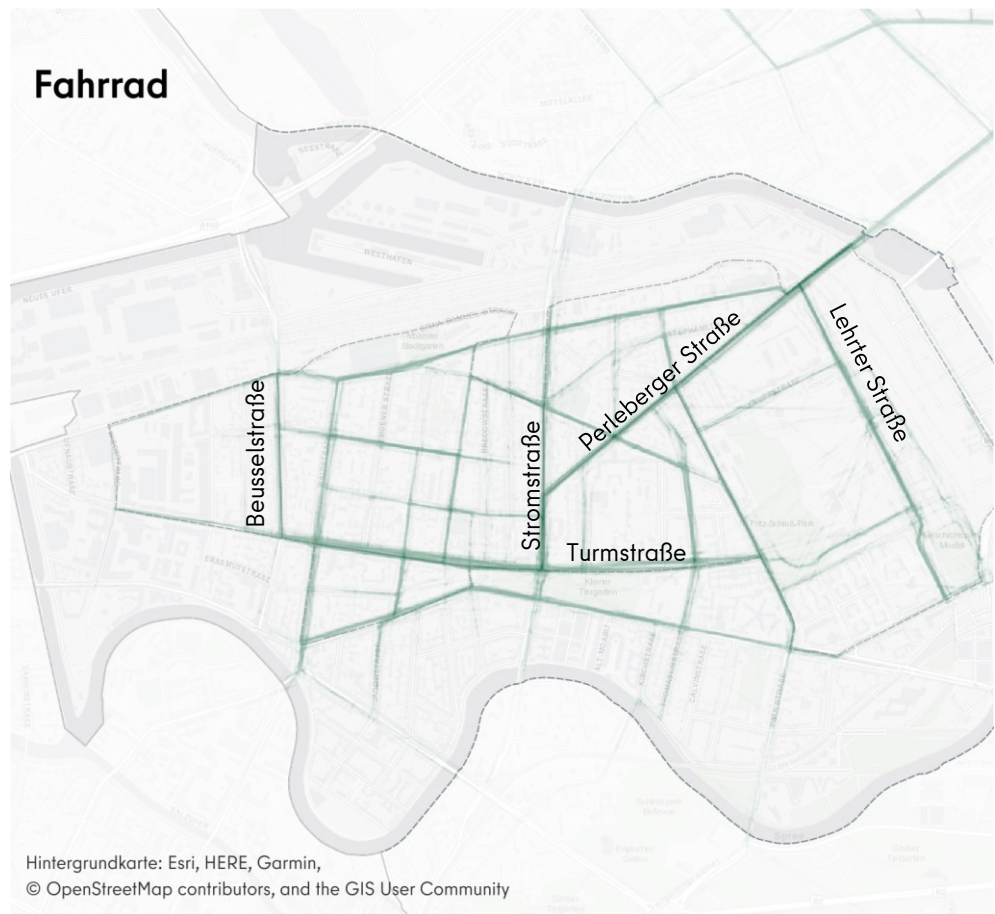
### Markierung der Alltagswege mit dem Auto, dem Fahrrad oder zu Fuß.

Die abgebildeten Karten stellen die eingetragenen Alltagswege mit dem Auto, mit dem Fahrrad und zu Fuß der Teilnehmenden dar. Die Darstellung wurde für alle Verkehrsmittel gleich gewählt. Bei den Wegen wurden insgesamt weniger Auto-Wege eingetragen als Wege, die mit dem Fahrrad und zu Fuß zurückgelegt werden. Aus den Karten gehen farblich stark hervorgehoben Routen und Straßen hervor, die unter Verkehrsteilnehmenden mit dem Auto, zu Fuß oder mit dem Rad besonders häufig genutzt werden.



*Moabit: Eingetragene Alltagswege mit dem Auto als Heatmap*

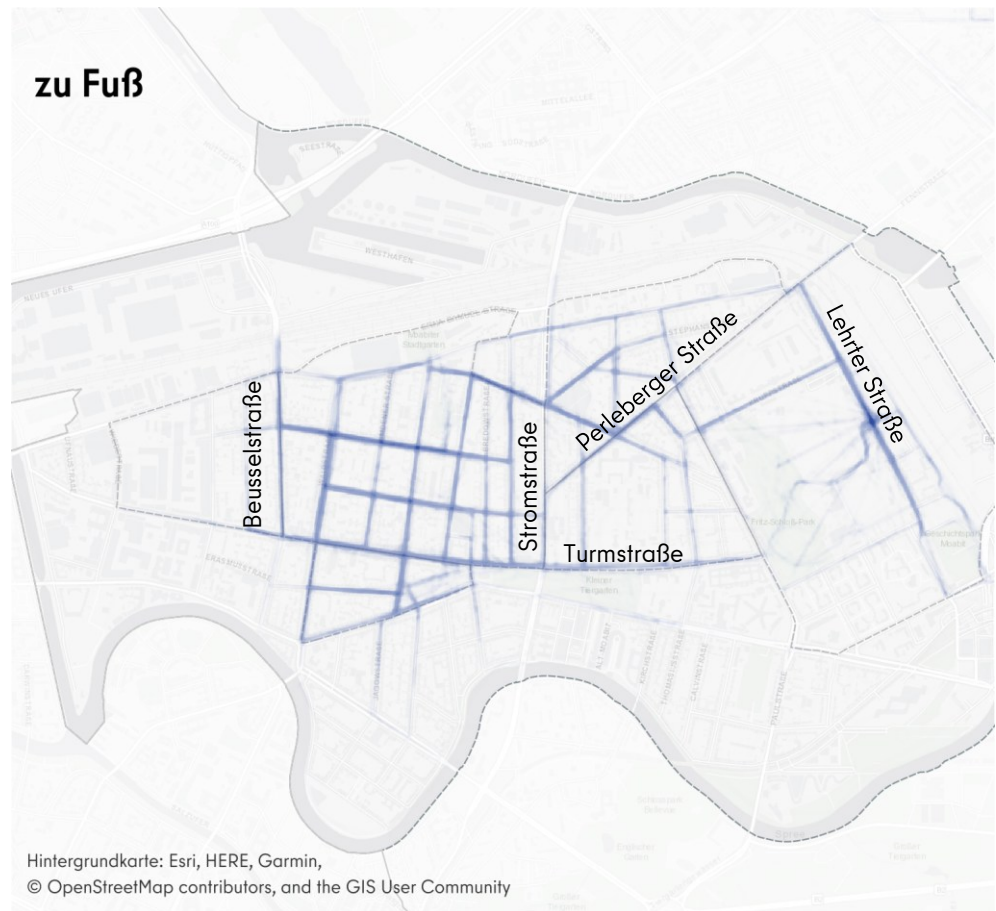
Die Ergebnisse der Onlinebeteiligung zeigen, dass Haupt- und Nebenstraßen gleichermaßen mit dem Auto genutzt werden. Vor allem fällt auf, dass im Kiez Moabit West die Nebenstraßen genutzt werden. Durch die Kieze Lehrter Straße und Ottopark gibt es eine typische Autoroute entlang der Lehrter Straße bzw. Ottostraße.



*Moabit: Eingetragene Alltagswege mit dem Fahrrad als Heatmap*

Die Ergebnisse zeigen, dass die Teilnehmenden viel mit dem Fahrrad in den Kiezen unterwegs sind. Eine klare Streckenpräferenz ist nicht erkennbar. Wie bei den Autowegen werden sowohl Haupt- als auch Nebenstraßen genutzt. Die Fahrradstrecke im südlichen Sportpark Poststadion ist erkennbar.

Ähnlich verhält es sich bei der Wahl der Fußwege in Moabit. Etwas intensiver genutzt werden die Bereiche des Eingangs zum Park am Poststadion an der Lehrter Straße und die Nebenstraßen im Stephankiez und den Kiezen Ottopark und Moabit West. Im Beusselkiez Nord wurden nur sehr wenige Wege – unabhängig von der Verkehrsart – eingezeichnet.

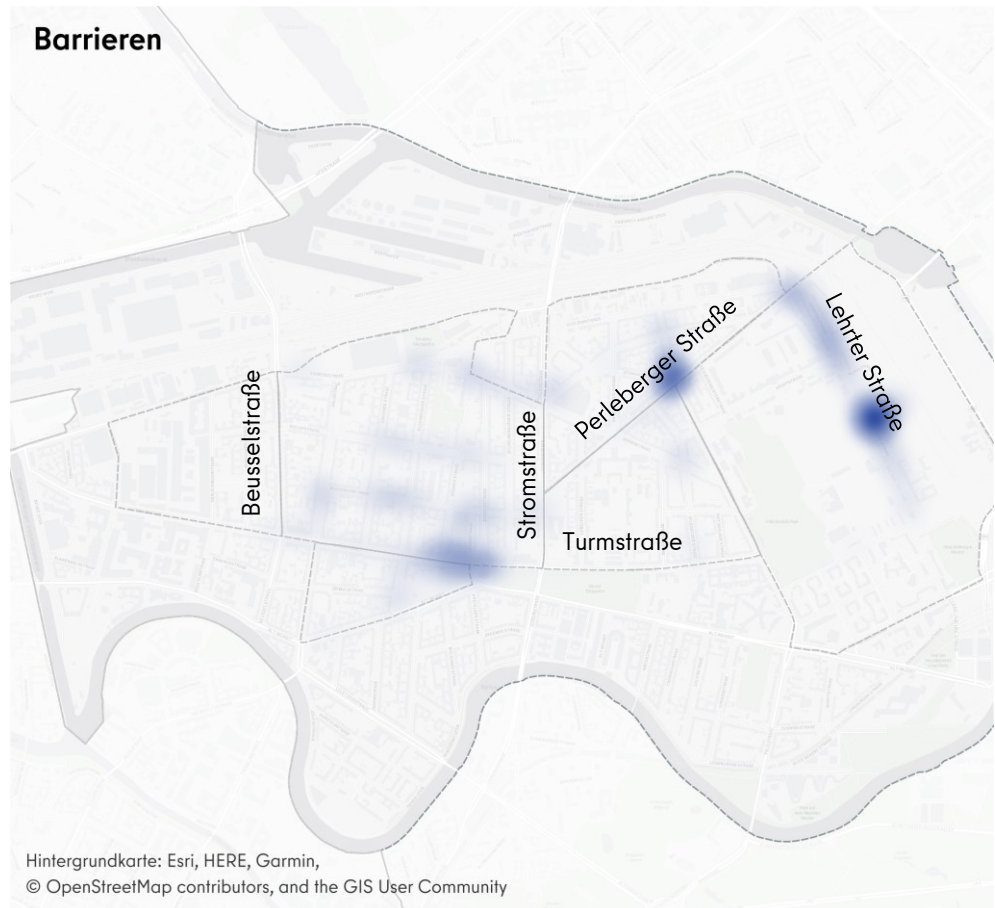


*Moabit: Eingetragene Alltagswege zu Fuß als Heatmap*



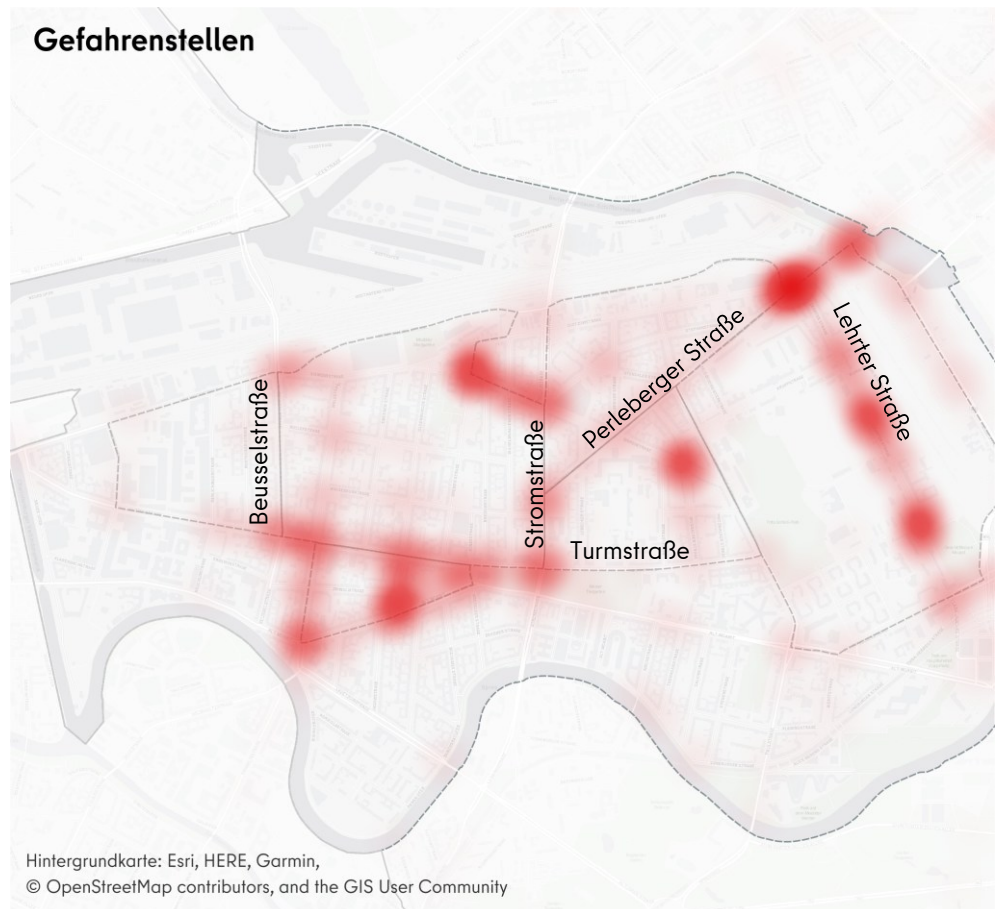
### Markierung von Barrieren, Gefahrenstellen und Orten mit Aufwertungspotenzial

Die abgebildeten Karten stellen die durch die Teilnehmenden eingetragenen wahrgenommenen Barrieren, Gefahrenstellen und Orte mit Aufwertungspotenzial als Heatmaps dar. Je dunkler der markierte Bereich, desto häufiger wurde dort ein Ort markiert. Einzelmarkierungen sind dadurch nicht sichtbar.



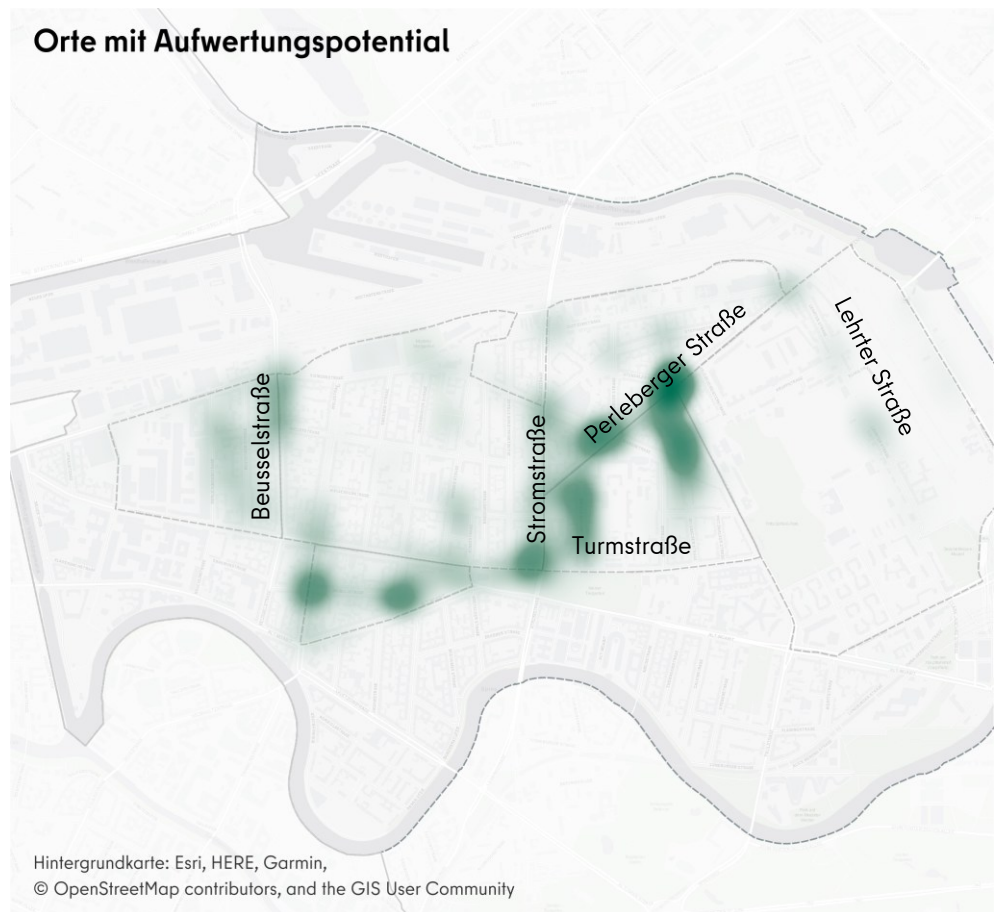
*Moabit: Heatmap der eingetragenen Barrieren.*

In Moabit haben auffällig viele Teilnehmenden auf der Lehrter Straße Markierungen zu Barrieren gesetzt. Hervorzuheben ist hier der Eingang zum Park am Poststadion. Auch auf der Turmstraße insbesondere an den Kreuzungen mit der Jonasstraße und der Bredowstraße und an der Kreuzung Perleberger Straße/Stendaler Straße wurden vermehrt Barrieren markiert. Weitere Barrieren wurden an den Kreuzungen im Kiez Moabit West markiert.



*Moabit: Heatmap der eingetragenen Gefahrenstellen.*

Auch bei den markierten Gefahrenstellen ist die Lehrter Straße sehr auffällig: hier wurden sehr viele Markierungen gesetzt. Insbesondere die Kreuzung Lehrter Straße/Perleberger Straße wird von den Teilnehmenden als gefahrenreich wahrgenommen. Weitere Gefahrenorte lassen sich an den Kreuzungen der Birkenstraße mit der Wilsnacker Straße, der Bremer Straße und der Wilhelmshavener Straße erkennen. Zu nennen sind weitere Kreuzungsbereiche. Die Kreuzungen der Turmstraße und am südlichen Rand des Ottokiezes entlang der Straße Alt-Moabit werden als gefährlich wahrgenommen.



*Moabit: Heatmap der eingetragenen Orte mit Aufwertungspotenzial.*

Einzelne Straßenzüge haben viele Markierungen in Bezug auf mögliche aufzuwertende Potenzialorte, wie beispielsweise die Lübecker Straße oder Wilsnacker Straße. Auch hier wurde erneut die Kreuzung Perleberger Straße/Stendaler Straße häufig markiert. Weitere mehrfach markierte Orte sind die zwei Kreuzungsbereiche der Zwinglistraße mit der Gotzkowskystraße und der Ottostraße, die Kreuzung Stromstraße/Turmstraße, die Kreuzung Wilsnacker Straße/Kruppstraße und die Kreuzung Perleberger Straße/Birkenstraße vor der Heilig-Geist-Kirche. Im Beusselkiez Nord wurden Orte mit Aufwertungspotenzial in der Rostocker Straße, der Berlichingenstraße und im nördlichen Bereich der Beusselstraße markiert.



Bezirksamt Mitte von Berlin  
Straßen- und Grünflächenamt  
Kommunales Planungs- und Verkehrsmanagement  
[beteiligung.sga@ba-mitte.berlin.de](mailto:beteiligung.sga@ba-mitte.berlin.de)

© Bezirksamt Mitte von Berlin  
Stand 10/2025