#KIEZ BLOCKS

Kiezblocks in Pankow

Projektstart: Januar 2020

Anwohnerinnen und Anwohner erarbeiten 18 Entwürfe für Kieze ohne Kfz-Durchfahrtsverkehr

Initiatoren und Ansprechpartner:

Changing Cities e.V.
Tobias Kraudzun
tobias.kraudzun@changing-cities.org
Telefon: 0172 – 4185 335

Netzwerk Fahrradfreundliches Pankow
Hans Hagedorn
mail@hanshagedorn.de
Telefon 0170 – 9959 132

Bündnis 90/Die Grünen Pankow, AG Verkehr
Julius Oblong, Jan Drewitz
jan.drewitz@gruene-pankow.de

AG Verkehr der Bremer Höhe
Patrizia Flores
patriziaflores@gmx.de

Stadt für Menschen
Ruben Joachim
mail@ruben-joachim.de

Inhaltverzeichnis

Projekt: #Kiezblocks in Pankow 3

Vorschlag für die Umsetzung 5

Übersichtskarte 6

Analysen und Entwürfe aus 18 Kiezen 7

- B1 Kastanien 8
- B2 Kollwitz 12
- B3 Wins 17
- B4 Bötzow 19
- C1 Mauerpark 23
- C2 Helmholtz 25
- C4 Grüne Stadt 27
- D1 Arnim 33
- D2 Humann 37
- E1 Flora/Tiroler 40
- E2 Vineta 46
- E2 Kissingen 48
- E2 Talstraße 56
- E3 Langhans 59
- E4 Komponisten 75
- F2 Schlosspark 79
- G2 Niederschönhausen 87
- H1 Wilhelmsruh 93

Version: 19.2.2020

Projekt: #Kiezblocks in Pankow

Viele Pankower Kieze sind tagtäglich von starkem Abkürzungs- und Umgehungsverkehr betroffen. Autofahrer*innen möchten Staus, rote Ampeln oder Wege abkürzen und verursachen mit der Umgehung Lärm sowie Feinstaub in den Kiezen, gefährden Schulkinder und dominieren morgens und nachmittags viele Nebenstraßen. Lebenswerte Kieze sehen anders aus.

Aus der gemeinsamen Beschäftigung mit dem Thema „Verkehrsberuhigung in den Kiezen“ entstand die Idee und Organisation von zwei Workshops zum Entwerfen von Konzepten für Kiezblocks für die Pankower Kieze, um den Abkürzungs- und Umgehungsverkehr aus den Kiezen herauszuhalten. Die Workshops richteten sich an Menschen, die Lust haben, zusammen mit Gleichgesinnten Ideen für Verkehrsberuhigungen im eigenen Kiez konkret zu entwickeln. Vorwissen war nicht erforderlich. Am ersten Workshop beteiligten sich ca. 70 Menschen.

Die Konzepte sollen als erster Aufschlag von Entwürfen für Machbarkeitsstudien im Sinne des Beschlusses der Pankower Bezirksverordnetenversammlung *VIII-0944 Mehr Raum zur Entfaltung - attraktive Wohnviertel durch Entschleunigung* verstanden werden.

Der Aufruf

Wo soll das Bezirksamt den Durchgangsverkehr aus den Wohngebieten drängen? Stört der Durchgangsverkehr im Kiez - dann entwirf’ mit uns einen #kiezblock für deine Nachbarschaft!

*Aktuell gibt es Bereitschaft im Bezirksamt Pankow, Verkehrsberuhigungen in Wohngebieten mit konkreten verkehrsleitenden Maßnahmen anzugehen. Einzig, es fehlt an Ideen sowie lautstarken Forderungen von betroffenen Bürger*innen als Rückenwind für Amtshandeln. Die klassische Herangehensweise mit umfangreichen Verkehrsgutachten ist kostenintensiv und langwierig. Demgegenüber bietet das Mobilitätsgesetz die rechtliche Grundlage für ein Erproben in Verkehrsversuchen. Die Anforderungen an vorbereitende Untersuchungen sind hier wesentlich geringer und wir können hier erste Vorlagen liefern. Diese Chance wollen wir nutzen!*

Der Entwurfs-Workshop

Teil 1 - am 15.01.2020, 19:30Uhr, St. Elisabeth-Stift, Eberswalder Str. 17

- 19:30 – 19:40 Zielsetzung
- 19:40 – 20:00 How to Kiezblock
- 20:00 – 20:50 Kleingruppen entwerfen Kiezblocks an Tischen
- 20:50 – 21:00 Erfahrungen aus der Nachbarschaft – Kiezblocks am Ostkreuz
- 21:00 – 21:10 Wie weiter / Hausaufgaben

Die Hausaufgaben

Jede Gruppe arbeitet gemeinsam mit Nachbar*innen in den Kiezen an Detailfragen ihres Kiezblocks, inkl. Ortsbegehung, Luftbildauswertung, Reinzeichnung des Vorschlags

Der Machbarkeits-Workshop

am 12.02.2020, 19:30Uhr, St. Elisabeth-Stift, Eberswalder Str. 17

- 19:30 – 19:35 Einleitung:
  Mit diesem Workshop werden 18 Machbarkeitsstudien im Sinne des Beschlusses der Bezirksverordnetenversammlung VIII-0944 (Ersuchen an das Bezirksamt, Kieze vom Durchgangsverkehr zu befreien) an Stadtrat Vollrad Kuhn (Bündnis 90/Die Grünen) übergeben.
- 19:35 – 21:15 Vorstellung aller 18 Kiezblocks
- 21:15 – 21:30 Nächste Schritte zur Umsetzung

Vorschlag für die Umsetzung

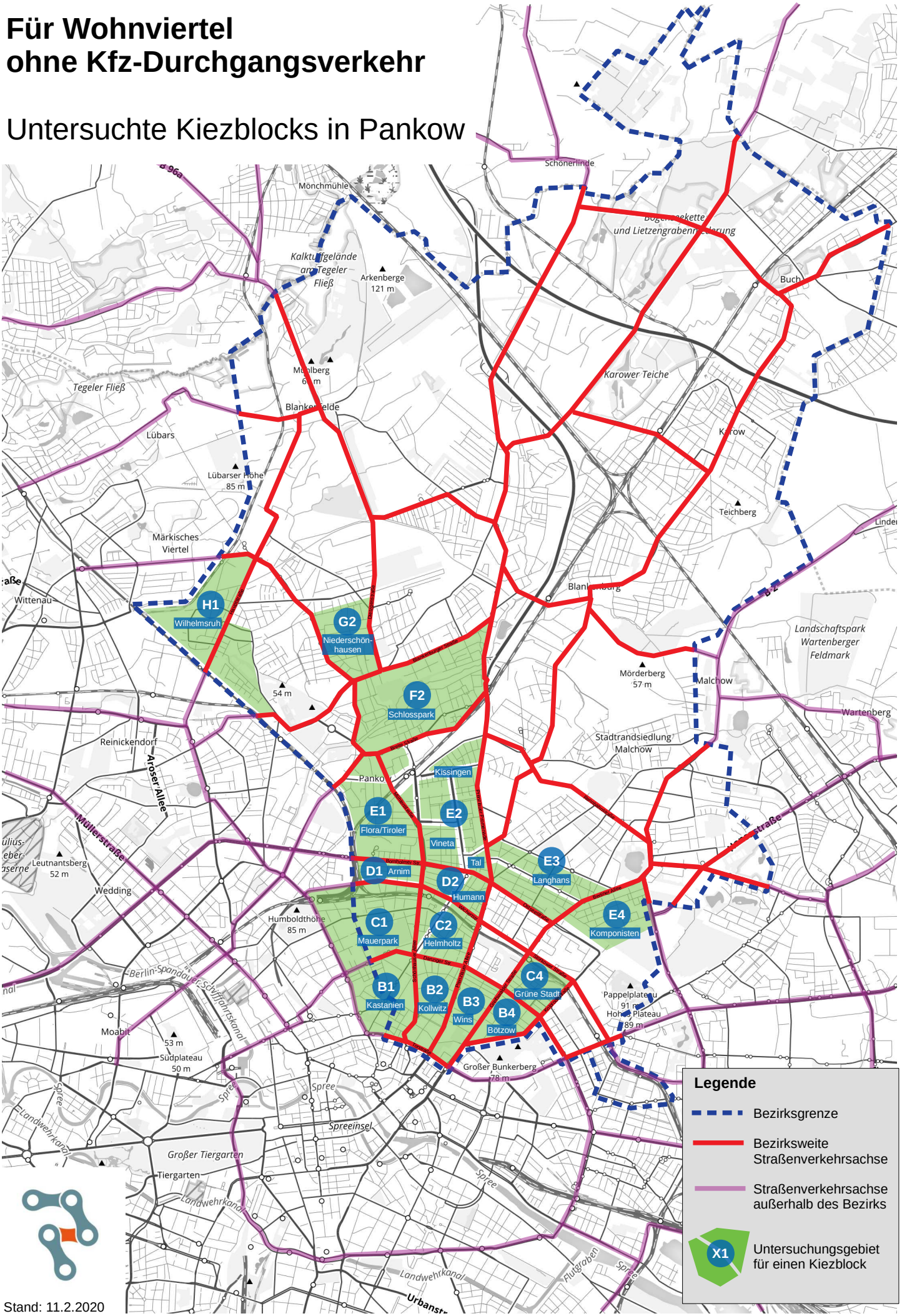
Wir regen an, die Prüfung und Umsetzung entlang der folgenden Schritte zu organisieren:

1. Entwürfe auf Plausibilität prüfen und priorisieren
2. Gefährdung pragmatisch belegen (Stadtentwicklungsamt mit Kiezgruppen)
3. Entwürfe optimieren und Zumutbarkeit der Kfz-Wege dokumentieren
4. Verkehrszeichenpläne erstellen
5. Gemeinsame Infoveranstaltungen
   (Stadtentwicklungsamt mit Kiezgruppen)
6. Maßnahmen anordnen
   (Straßenverkehrsbehörde Pankow)
7. Evaluation des Verkehrsversuchs vorbereiten
8. Maßnahmen ausschreiben,
   beauftragen und umsetzen
9. Verkehrsversuch evaluieren
10. Rechtzeitig entscheiden: Verstetigung, Optimierung oder Beendigung

Die Gefährdung durch den motorisierten Verkehr in Berlin nimmt kontinuierlich zu. Um die Anzahl der Schwerstverletzten und Getöteten im Straßenverkehr deutlich zu senken, ist unverzügliches Handeln erforderlich, die Umsetzungsschritte in den einzelnen Kiezen zu parallelisieren. Wir planen daher die Umsetzung durch ein Monitoring zu unterstützen. Als Zielmarke schlagen wir vor, dass die Anordnungen für alle Kieze im Zeitraum 2020 – 2021 erfolgen sollten.

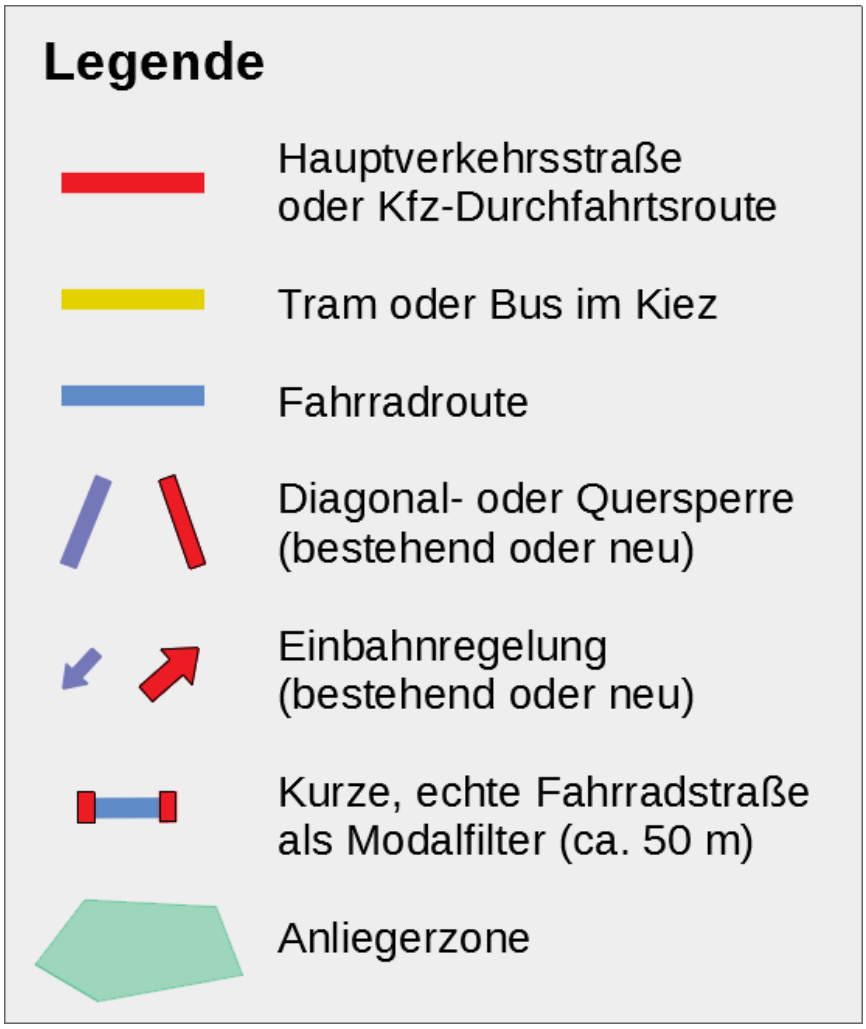
Für Wohnviertel ohne Kfz-Durchgangsverkehr

Untersuchte Kiezblocks in Pankow



Stand: 11.2.2020

Die Analysen und Entwürfe aus 18 Kiezen



Erläuterung B1, Kastanienallee

Analyse:

a. Fehrbelliner: Schleichverkehr von der Invaliden zur Schönhauser.
b. Schwedter (zwischen Choriner und Schönhauser): Viel befahren, auch von KfZ. Vermutlich kommen die über die Bernauer durch die Schwedter, und durch die Choriner (Choriner ist eine Fahrradstraße, wird aber trotzdem vom KfZ durchgangsverkehr befahren).

Entwurf:

a. Es gibt zwei diagonalsperren: eine bei Schwedter/Kastanienallee und eine bei Fehrbelliner/Veteranen. Diese zwei Diagonalsperren sollten erstens der Schleichverkehr von Invaliden zu Schönhauser mindern (siehe Analyse: a). Zweitens trennen sie den Kiezblock in Anliegerzonen auf (es entstehen die schleife Veteranen/Schwedter und Kastanien Schwedter).
b. Die Schwedter/Kastanien erhaltet eine Diagonalsperre. Die Choriner und Oderberger werden bei Schönhauser eine Quersperre erhalten (es gibt jetzt schon ein Einfahrtsverbot). Die Maßnahmen zusammen sollten dazu führen, dass der Abschnitt zwischen Schwedter und Schönhauser entlastet wird (siehe Analyse: b).
c. An die 3 Plätze (Zionskirch/Arkona/Teutoburger) gibt es jeweils ein Abschnitt als Fahrradstraße, was auch Spielstraße werden könnte. Zudem gibt es eine Diagonalsperre am Teutoburger, damit eine Anliegerzone gebildet wird.

Besonderheiten:

- Notfallrettung, Müllabfuhr etc. gewährleistet
- Die Plätze (Zionskirchplatz, Arkona, Teutoburger, siehe Entwurf: c) werden sicherer für Kinder (Schulen liegen an), angenehmer für Cafebesucher. Bei Teutoburger platz wird schon eine Spielstraße gewünscht und bei Arkonaplatz gibt es schon eine Spielstraße.
- Choriner hat Spielzeugladen, Kinderbuchladen, Schule: die Absperrung stärkt diese Kinderfreundliche Straße. Ist zudem strategische Fahrradverbindung zu Mitte (Linienstraße).

Vorstellung Kiezblock B1 Pankow/Mitte
begrenzt durch: Schönhauser, Brunnen, Tor, Bernauer

Besonderheiten:
- Block halb Mitte, halb Pankow
- verbindet 2 große Fahrradstraßen: Choriner (Pankow), Linien (Mitte)

Probleme mit Lösungen:

Problem 1: Fehrbelliner/Griebenow/Schwedter: KfZ-Durchgangs-/Schleichverkehr über Invaliden-Kastanienallee -> Schönhauser
Problem 2: Schwedter zwischen Bernauer bis Schönhauser viel von KfZ befahren, keine Fahrradspur
Problem 3: Fahrradstraße Choriner und Anliegerstraße östl. Oderberger werden von KfZ nicht geachtet (viel Durchgangsverkehr)

Lösungen:

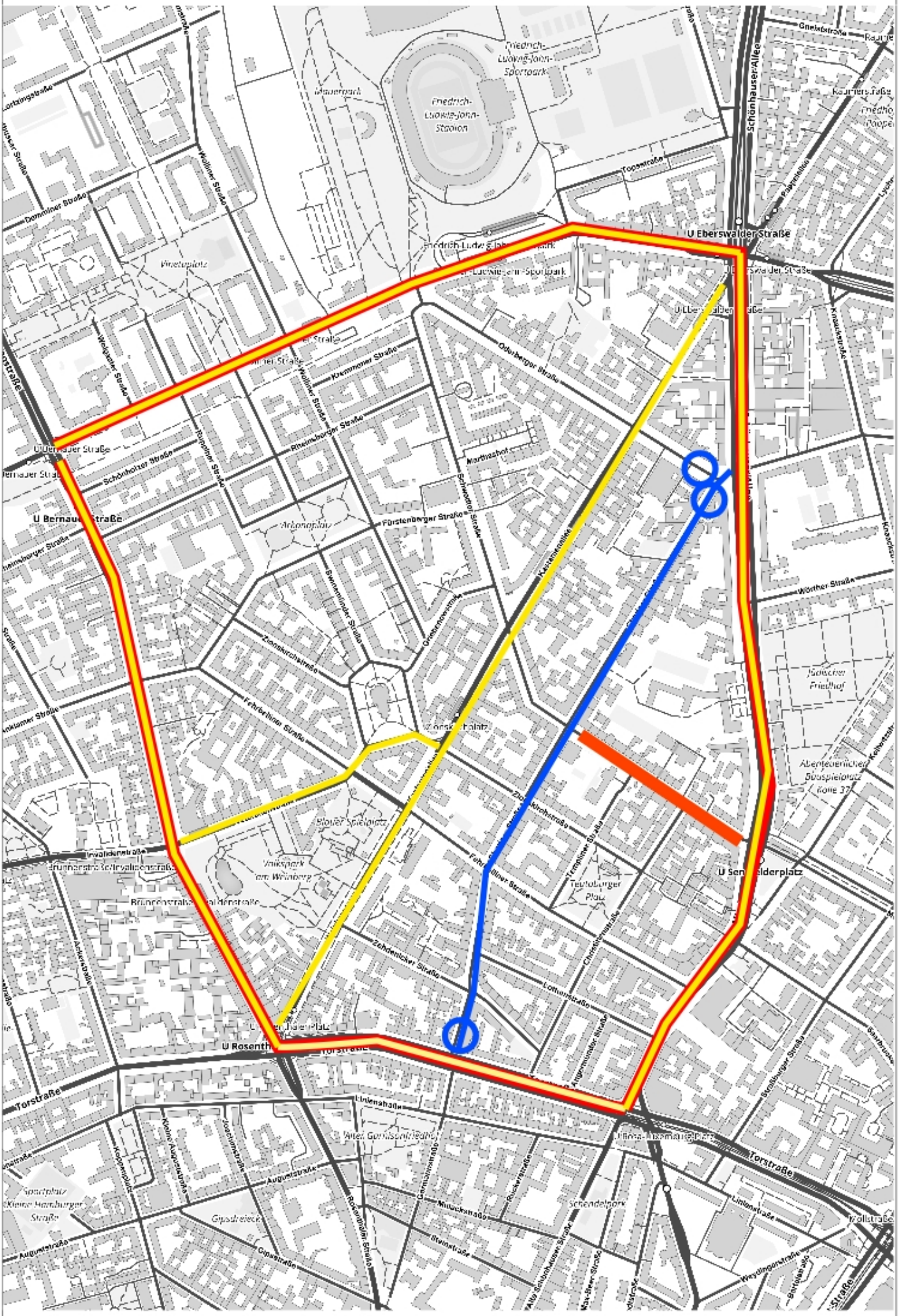
3 Diagonalsperren
- Schwedter/Kastanien
- Fehrbelliner/Veteranen
- Fehrbelliner/Christburger

Verbesserung der Fahrradstraße:
Sperre(n) oder andere Schutzmaßnahmen (wie Quersperre Schönhauser/Oderberger und Tor/Choriner)

Der Kiez wird in **2 Anliegerzonen** aufgeteilt
- Verkehr fließt durch 4 Schleifen ab
- In beiden Zonen Umbau von an die Plätze (Arkona/Zionskirch/Teutoburger) angrenzenden Straßen zu Spiel- und Fahrradstraßen

A1 A1

B1 Kastanien

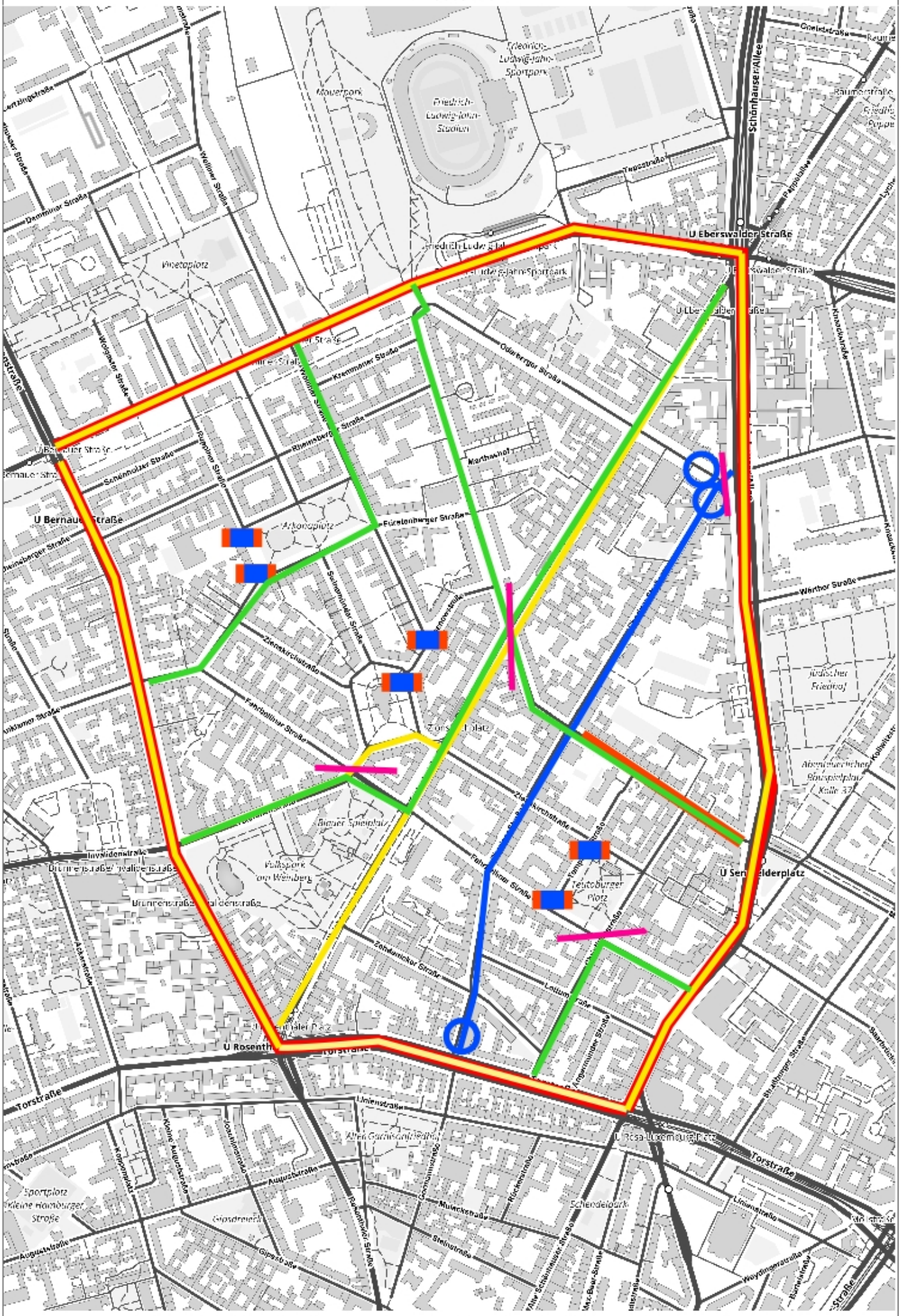


Created on Inkatlas. ©OpenStreetMap contributors (openstreetmap.org), Inkatlas. Map data Jul 28, 2019. 1:7500

A1 A1

A1 A1

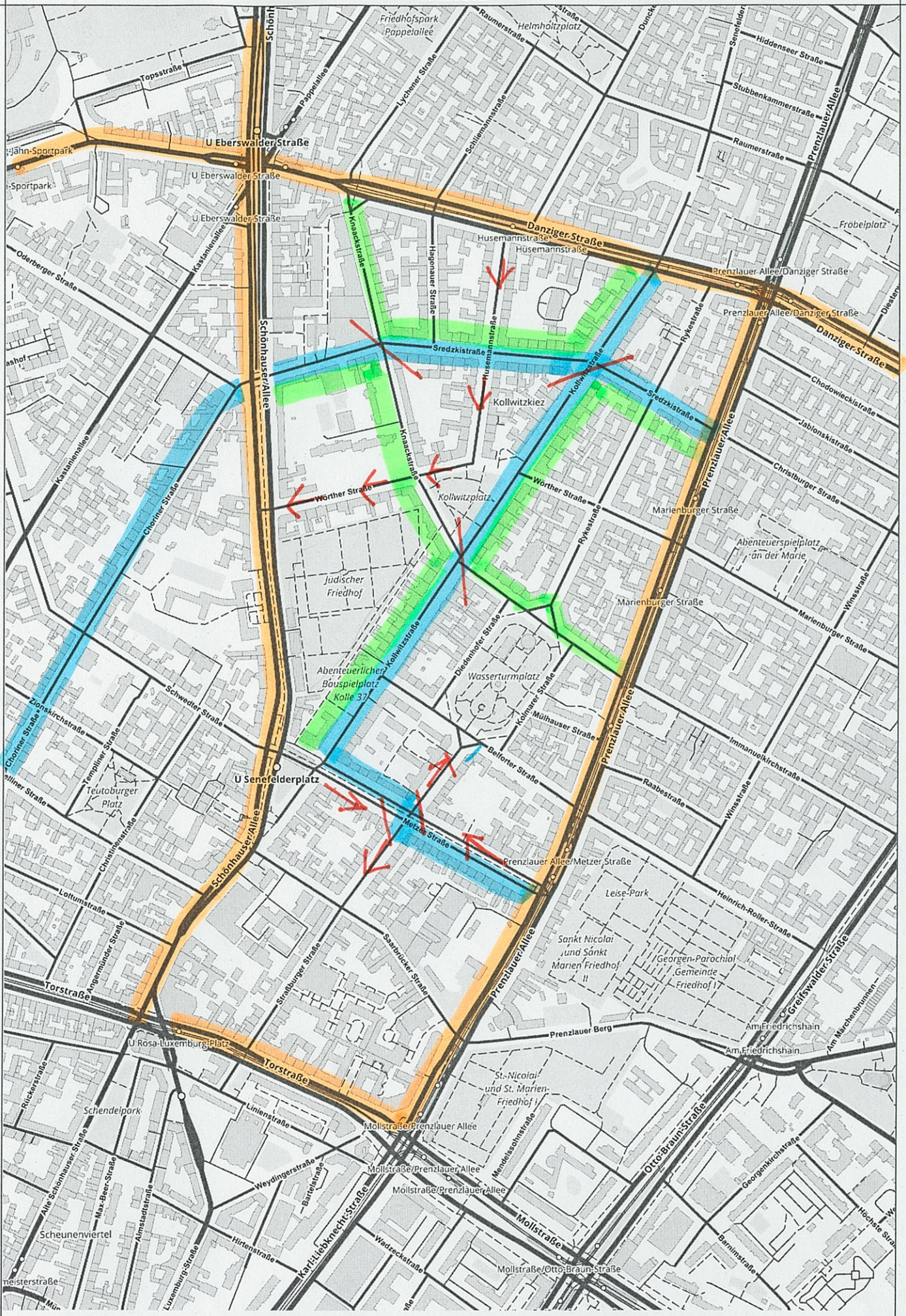
B1 Kastanien



Created on Inkatlas. ©OpenStreetMap contributors (openstreetmap.org), Inkatlas. Map data Jul 28, 2019. 1:7500

A1 A1

B2 Kollwitz

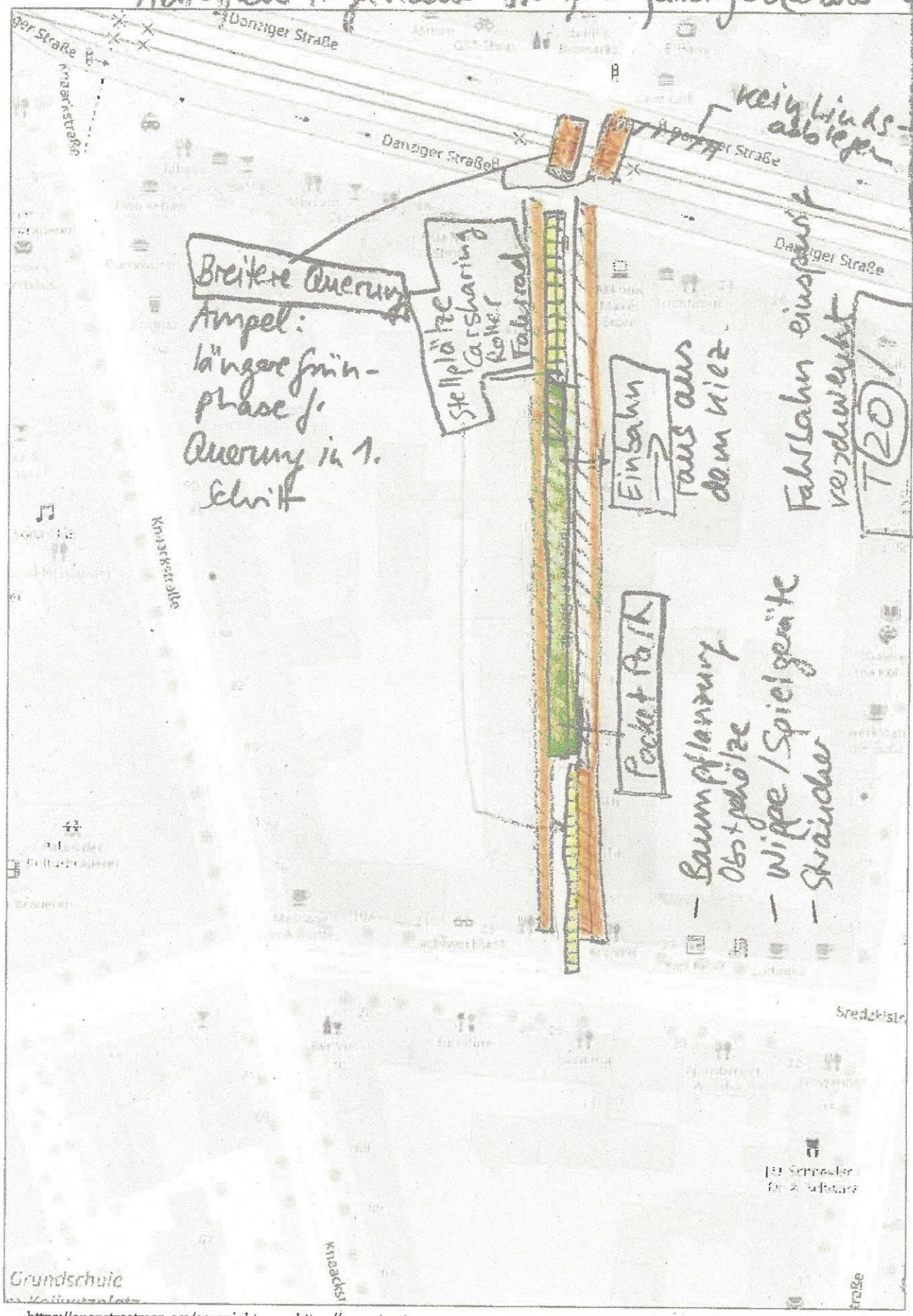


Created on Inkatlas. © OpenStreetMap contributors (openstreetmap.org), Inkatlas. Map data Jul 28, 2019. 1:7500

„Zu Fuß in den Park" juliagero@web.de

https://openstreetmap.org/copyright https://openstreetmap.org
Copyright OpenStreetMap und Mitwirkende, unter einer offenen Lizenz

Autofrei Hagenauer Straße julia.geo@web.de



https://openstreetmap.org/copyright https://openstreetmap.org
Copyright OpenStreetMap und Mitwirkende, unter einer offenen Lizenz

B3 Winsviertel

Beschreibung zu Entwurf: B3_Wins_Entwurf.pdf

Stand: 30.1.2020

Ansprechpartner: Ragnhild Soerensen, Frank Jordans

I. Analyse

Es gibt drei wesentliche Durchfahrtsrouten:

- **Nord-Süd**: Die Winsstraße wird vom Durchgangsverkehr genutzt um von der Danziger Straße kommend die Ampeln auf der Greifswalder stadteinwärts zu umgehen
- **Ost-West**: Sowohl die Heinrich-Roller wie die Marienburger Straße werden vom Durchgangsverkehr genutzt um schnell von der Greifswalder zur Prenzlauer (oder andersrum) zu gelangen.

Weitere Merkmale:

- **Supermarkt**: Ein im Bau befindlicher Supermarkt an der Ecke Marienburger/Winsstraße wird voraussichtlich von größeren LKW angefahren werden.
- **Gehwegvorstreckungen**: An den meisten Kreuzungen im Viertel wurden umfangreiche Gehwegvorstreckungen angelegt. Trotzdem sollte der Platz für Diagonalsperren reichen.
- Sowohl die Winsstraße selbst wie auch die Marienburger Straße (in Verlängerung der Hufelandstraße; B4) und die und Heinrich-Roller-Straße sollten als Fahrradrouten im zukünftigen Fahrradnetz aufgenommen werden, wenn sie es nicht schon sind.

II. Entwurf

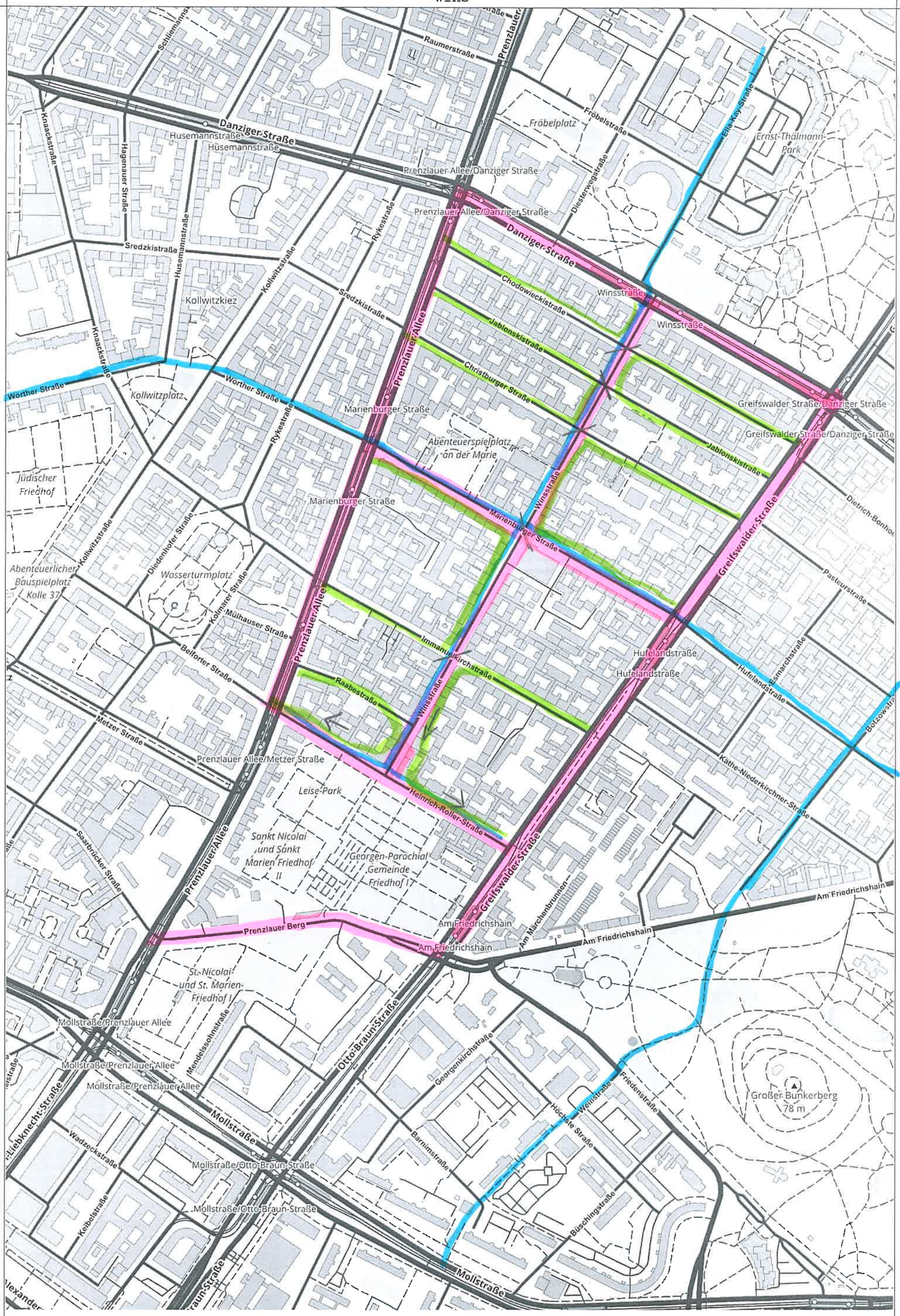
Der Entwurf sieht hauptsächlich die Anwendung von Diagonalsperren entlang der Winsstrasse vor, um die Durchfahrung des Kiezes zu verhindern, dabei jedoch alle Orte von Hauptstrassen aus zugänglich zu machen.

Am südlichen Ende sind drei Abschnitte als Einbahnstraße einzurichten:

- **Winsstraße (von der Immanuelkirchstraße bis zur Heinrich-Roller Straße)**: Einbahnstraße in südlicher Richtung.
- **Heinrich-Roller-Strasse**: Von der Winsstrasse jeweils Kiezauswaerts zur Greifswalder und zur Prenzlauer.

III. Ausbau Fahrradrouten

Perspektivisch sollten im Rahmen eines Maßnahmenpakets 2 die Oberflächen der als Fahrradrouten vorgesehenen Marienburger und Heinrich-Roller-Straße verbessert werden. Das sich im schlechten Zustand befindliche Kopfsteinpflaster dieser Straßen führt dazu, dass Fahrradverkehr auf die Bürgersteige ausweicht.



Created on Inkatlas. © OpenStreetMap contributors (openstreetmap.org), Inkatlas. Map data Jul 28, 2019. 1:7500

B4 Bötzowkiez

Beschreibung zu Entwurf: Bötzowkiez-Einbahnstraßen.png
Stand: 30.1.2020
Ansprechpartner: Carsten Meyer, Frank Schubert

I. Analyse

Es gibt eine wesentliche Durchfahrtroute:

- **Nörd-Süd**: Die für den Kiez namensgebende Bötzowstraße wird als Umgehung der Greifswalder Str. und der Straße Am Friedrichshain/Kniprodestr. genutzt.

Daneben verursacht der Anwohnerverkehr innerhalb des Viertels querenden Verkehr.

Weitere Merkmale:

- **Wochenmarkt**: Im Teilstück der Pasteurstraße am Arnswalder Platz findet ein Wochenmarkt am Samstag statt. Dies verhindert das Aufstellen von Diagonalsperren an den Kreuzungen der Pasteurstraße
- **Gehwegvorstreckungen**: An den meisten Kreuzungen im Viertel wurden umfangreiche Gehwegvorstreckungen angelegt. Dies schränkt den verfügbaren Platz für Diagonalsperren ein.
- In der Pasteurstraße wie auch an der Ecke Bötzowstraße/Hufelandstr. befinden sich Einkaufsstätten, die beliefert werden müssen.
- Die Hufelandstraße wie auch die Bötzowstraße sind als Fahrradrouten im zukünftigen Fahrradnetz vermerkt.

Es tritt auf den Routen auch Schwerlastverkehr auf; darunter befinden sich nicht nur aber auch Zementmischfahrzeuge des am S-Bahnhof Greifswalder Str. befindlichen Zementwerks. Weiter gibt es Anlieferungsverkehr für einen REWE-Supermarkt an der Ecke John-Schehr-Straße/Eugen-Schönhaar-Straße (die Kreuzung ist für eine Diagonalsperre deswegen weniger geeignet).

II. Entwurf

Der Entwurf sieht als Maßnahmenpaket 1 ein System aus gegenläufigen Einbahnstraßen vor. Auf Diagonalsperren wird auf Grund der besonderen Begebenheiten im Kiez verzichtet (Wochenmarkt, Gehwegvorstreckungen).

- **Bötzowstraße (zwischen Danziger Str. und Pasteurstraße)**: Einbahnstraße in südlicher Richtung.
- **Bötzowstraße (zwischen Hufelandstraße und Liselotte-Hermann-Straße)**: Einbahnstraße in nördlicher Richtung.
- **Bötzowstraße (zwischen Hufelandstraße und Am Friedrichshain):** Einbahnstraße in südlicher Richtung.
- **Hans-Otto-Straße (zwischen Danziger Str. und Pasteurstraße)**: Einbahnstraße in südlicher Richtung.
- **Hans-Otto-Straße (zwischen Pasteurstraße und Hufelandstraße):** Einbahnstraße in nördlicher Richtung.
- **Esmarchstraße (zwischen Hufelandstr. und Liselotte-Hermann-Straße)**:

Einbahstraße in nördlicher Richtung.

- **Dietrich-Bonhoefer-Straße**: Einbahnstraße in westlicher Richtung
- **Pasteurstraße (zwischen Greifswalder Str. und Bötzowstraße)**: Einbahnstraße in westlicher Richtung.
- **Pasteurstraße (zwischen Hans-Otto-Straße und Kniprodestraße)**: Einbahnstraße in östlicher Richtung
- **Hufelandstraße (zwischen Greifswalder Str. und Bötzowstraße)**: Einbahnstraße in östlicher Richtung.
- **Hufelandstraße (zwischen Bötzowstraße und Hans-Otto-Straße)**: Einbahnstraße in westlicher Richtung.

III. Ausbau Fahrradrouten

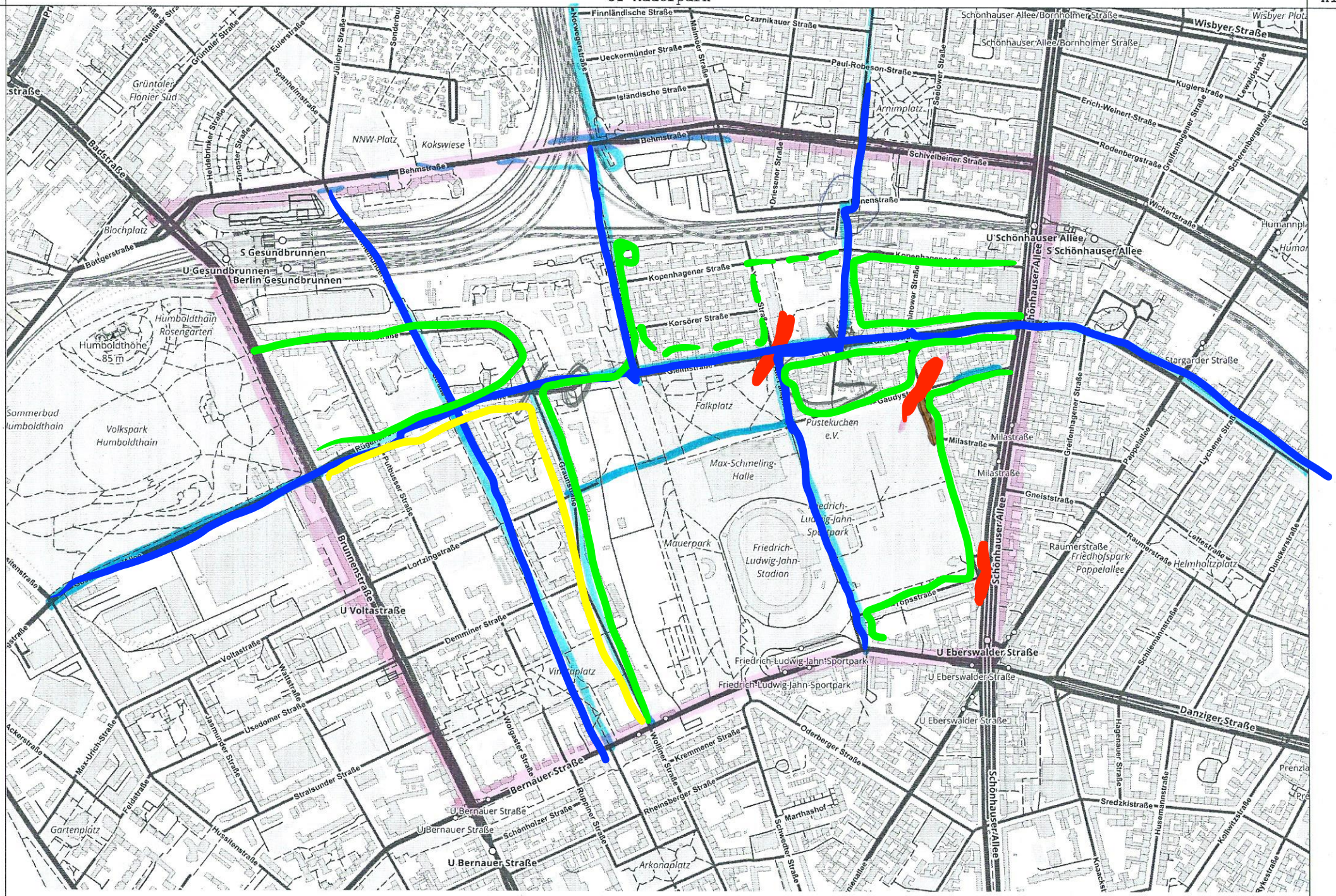
Perspektivisch sollten im Rahmen eines Maßnahmenpakets 2 die Oberflächen der als Fahrradrouten vorgesehenen Hufelandstraße und Bötzowstraße verbessert werden. Das sich im schlechten Zustand befindliche Kopfsteinpflaster dieser Straßen führt dazu, dass Fahrradverkehr auf die Bürgersteige ausweicht.

Greifswalder Straße/Danziger Straße
Greifswalder Straße/Danziger Straße
Abenteuerspielplatz an der Marie
Jablonskistraße
Winsstraße
Marienburger Straße
Greifswalder Straße
Dietrich-Bonhoeffer-Straße
Bernhard-Lichtenberg-Straße
Bötzowstraße
Werner-Kube
Arnswalder Platz
Arnswalder Platz
Hans-Otto-Straße
Heinz-Kapelle-Straße
John-Schel
Danziger Straße
Pasteurstraße
REWE
Arnswalder Platz
Immanuelkirchstraße
Hufelandstraße
Hufelandstraße
Hufelandstraße
Esmarchstraße
Wochenmarkt
Kniprodestraße/Danziger Straße
Bötzowstraße
Liselotte-Herrmann-Straße
Pasteurstraße
Kniprodestraße/Da
Edeka
Käthe-Niederkirchner-Straße
Hans-Otto-Straße
Kniprodestraße
Heinrich-Roller-Straße
Hufelandstraße
Margarete-Sommer-Straße
Virchowstraße
Am Friedrichshain
Am Friedrichshain
Am Friedrichshain
Am Friedrichshain
Am Märchenbrunnen
Kleiner Runkerberg

Greifswalder Straße/Danziger Straße
Greifswalder Straße/Danziger Straße
Abenteuerspielplatz an der Marie
Jablonskistraße
Winsstraße
Marienburger Straße
Greifswalder Straße
Dietrich-Bonhoeffer-Straße
Pasteurstraße
REWE
Arnswalder Platz
Arnswalder Platz
Arnswalder Platz
Hans-Otto-Straße
Heinz-Kapelle-Straße
Danziger Straße
Immanuelkirchstraße
Hufelandstraße
Hufelandstraße
Hufelandstraße
Esmarchstraße
Wochenmarkt
Kniprodestraße/Danziger Straße
Pötzowstraße
Liselotte-Herrmann-Straße
Pasteurstraße
Winsstraße
Edeka
Käthe-Niederkirchner-Straße
Hans-Otto-Straße
Kniprodestraße
Kniprodestraße/Da
Heinrich-Roller-Straße
Hufelandstraße
Margarete-Sommer-Straße
Virchowstraße
Am Friedrichshain
Am Friedrichshain
Am Friedrichshain
Am Friedrichshain
Am Märchenbrunnen
Greifswalder Straße
Kleiner Runkerberg

C1 Mauerpark / Gleimkiez

A1 C1 Mauerpark A1



Created on Inkatlas. © OpenStreetMap contributors (openstreetmap.org), Inkatlas. Map data Jul 28, 2019. 1:10000

A1 A1

C2 Helmholtz

Status quo

Neben der Senefelderstraße sind vor allem die Gneiststraße und ihre Verlängerung, die Raumerstraße, stark frequentiert. Die Autofahrer möchten damit die Kreuzung Schönhauser Allee/Danziger Straße umfahren, wo sich in den Stoßzeiten schnell Staus bilden. Mit den Diagonalsperren soll das verhindert werden.

Die Buchholzer Straße leidet dabei eher wenig. Es sind eher die Zubringerstraßen, die von der Danzigerstraße zum Helmholtzplatz führen, wie die Lychener Straße, die Dunckerstraße und die schon genannte Senefelder Straße.

In dem Kiez befinden sich mehrere Schulen und Kitas und das Wohngebiet zählt zu den kinderreichsten in Pankow. Nach den letzten Zählungen fahren in den engen Kopfsteinpflasterstraßen bis zu 350 Autos/Stunde. Die Kinder kommen kaum über die Straße, weil sie gelernt haben, dass sie warten müssen, wenn Autos vorbeifahren.

Nach den durchgeführten Untersuchungen wissen wir aber, dass die meisten ANWOHNER im Alltag das Fahrrad oder die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen.

Die meisten Autofahrer halten sie nicht an das Tempo 30 und die Ampel an der Pappelallee wird regelmäßig bei Rot überfahren. Das alles gefährdet stark die Fuß- und Radfahrer. Deswegen fahren die meisten Radfahrer auf dem Bürgersteig (und gefährden die Fußgänger).

Durch die Einrichtung der Fahrradstraße in der Stargarderstraße wird sich der Autoverkehr höchstwahrscheinlich noch mehr auf die Raumer- und Gneiststraße verlagern.

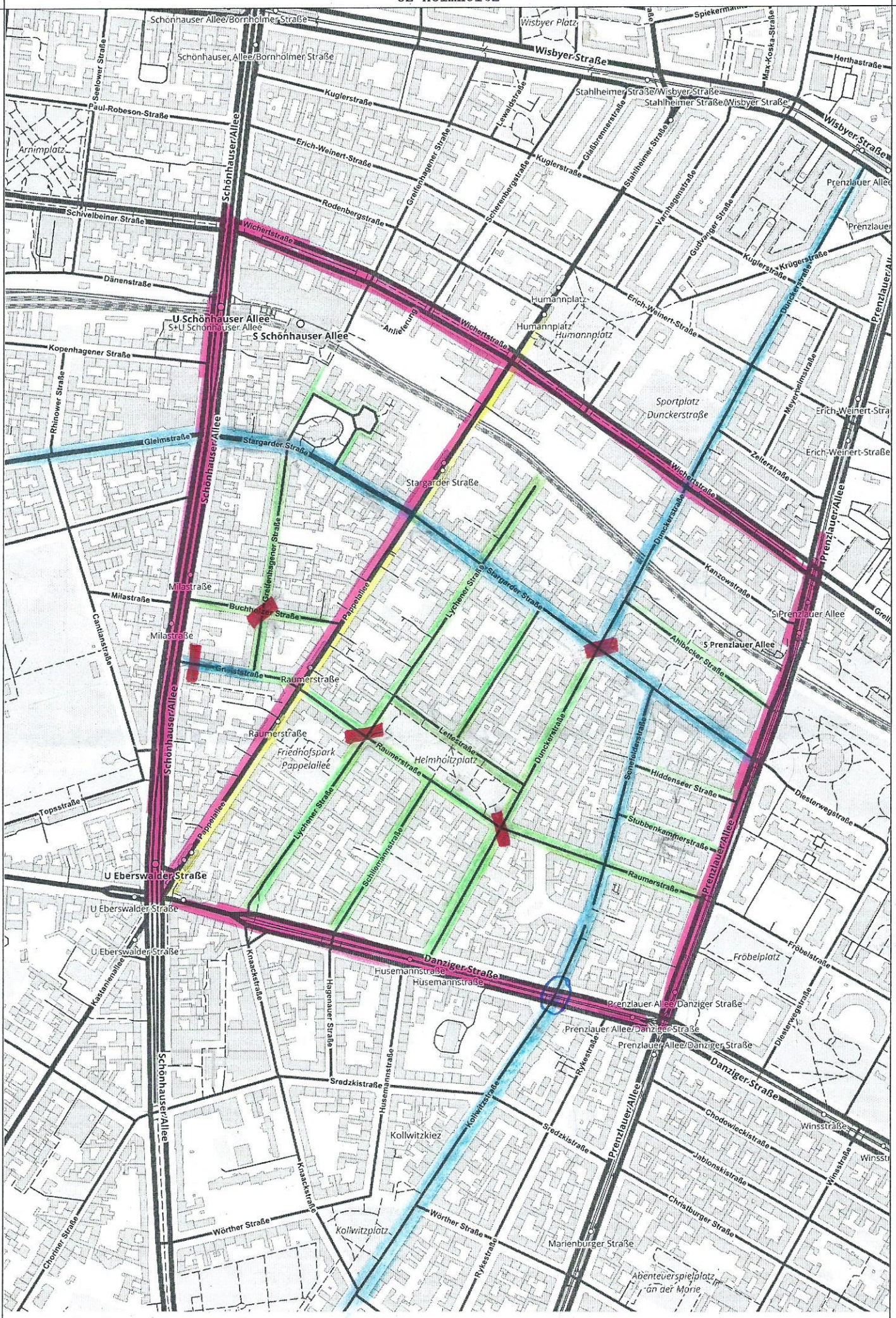
Entwurf

Wir haben insgesamt fünf Sperren als zentrales Instrument unseres Vorschlages. Davon 4 Diagonal Sperren und eine Gerade Sperre an der Kreuzung Schönhauser Gneiststraße, da wir verhindern wollen, dass man mit dem Auto von der Gneiststraße auf die Schönhauser fahren kann oder umgekehrt.

Deshalb haben wir den Abschnitt Gneiststraße bis Kreuzung Gneiststraße Greifenhagener als Fahrradstraße ohne PKW Durchfahrt gedacht. Mit extra Beschilderung.

Zu den anderen blau eingezeichneten Fahrradstraßen haben wir ins Gesamtkonzept hauptsächlich die Stargarder Straße miteinbezogen, die in diesem Jahr noch Fahrradstraße wird.

Und etwas langfristiger die nächsten zwei Jahre die angekündigten Fahrradstraßen in der Dunckerstraße und Senefelderstr. Außerdem schließt sich hier unser Vorschlag an, dass man nicht mehr von der Kollwitzstraße in die Verlängerung auf die Senefelder die Danziger kreuzen kann, sondern jeweils vor der Schönhauser aus beiden Richtungen nur rechts und links abbiegen darf, um Missbrauch, auch während die Fahrradstraße dort umgesetzt ist, von Durchgangsverkehr zwischen Kollwitzstraße und Senefelder zu verhindern.



Created on Inkatlas. © OpenStreetMap contributors (openstreetmap.org), Inkatlas. Map data Jul 28, 2019. 1:7500

C4 Grüne Stadt

Beschreibung zu Entwurf: GrüneStadt-Quersperren.png
Stand: 30.1.2020
Ansprechpartner: Dr. Nicolas Scharioth

I. Analyse

Es gibt zwei wesentliche Durchfahrtsrouten:

- **Ost-West**: Die John-Schehr-Straße wird in beide Richtungen als Verlängerung der Conrad-Blenkle-Straße zur Umfahrung der Danziger Straße genutzt.
- **Ausfallstraße nach Norden**: Die Bötzowstraße wird in nördlicher Richtung genutzt, um die Ampeln Danziger Str./Greifswalder Str. bzw. Danziger Str./Kniprodestr. mittels der John-Schehr-Straße zu umfahren.

Es tritt auf den Routen auch Schwerlastverkehr auf; darunter befinden sich nicht nur aber auch Zementmischfahrzeuge des am S-Bahnhof Greifswalder Str. befindlichen Zementwerks. Weiter gibt es Anlieferungsverkehr für einen REWE-Supermarkt an der Ecke John-Schehr-Straße/Eugen-Schönhaar-Straße (die Kreuzung ist für eine Diagonalsperre deswegen weniger geeignet).

Zudem ist oft erhöhte Geschwindigkeit auf der John-Schehr-Straße wie auch auf der Bötzowstraße zu verzeichnen, woran trotz T30-Zone auch die Geradlinigkeit und Breite beider Straßen ursächlich sind.

Am Schnittpunkt beider Straßen befindet sich die Bötzow-Grundschule. Eine Verkehrsberuhigung würde deswegen nicht zuletzt den vielen Kindern im Kiez auf ihrem Schulweg zu Gute kommen (s. GrüneStadt-StatusQuo.png).

II. Entwurf

Der Entwurf sieht als Maßnahmenpaket 1 eine Diagonalsperre, mehrere Quersperren sowie fünf neue Einbahnstraßen vor.

- **Diagonalsperre Bernhard-Lichtenberg-Str./Eugen-Schönhaar-Str.**: Dieser Modalfilter vermeidet eine Umfahrung der Ampel Danziger Str./Greifswalder Str. und kreiert zwei Anliegerzonen.
- **Quersperre John-Schehr-Straße (Höhe Mittelpromenade Bötzowstraße)**: Diese Quersperre nutzt die bestehende Besonderheit der Bötzowstraße-Mittelpromenade mit zwei separaten Fahrbahnen, um den gesamten Kiez in zwei Teile zu teilen.
- **Quersperre Wendeschleife Mittelpromenade Bötzowstraße**: Die Wendeschleife (einer in der Vergangenheit genutzten Buslinie) wird geschlossen, um ein illegales Umfahren der Quersperre in der John-Schehr-Straße zu vermeiden.
- **Quersperre Mittelpromenade Bötzowstraße (Höhe Bernhard-Lichtenberg-Str.)**: Vermeidung einer illegalen Umfahrung der Quersperre in der John-Schehr-Straße zu vermeiden. Weniger prioritär (s. auch III.).
- **Quersperre John-Schehr-Straße (Höhe Mittelpromenade Hans-Otto-Straße)**: Auch hier wird die bestehende zweiläufige Promenade genutzt, um eine Umfahrung der Ampel Danziger Str./Kniprodestr. zu vermeiden. Die Quersperre nutzt eine kleine Verkehrsinsel um der Tram, die hier eine Kurve fährt, die Durchfahrt zu

ermöglichen.

- **Quersperre Mittelpromenade Hans-Otto-Straße (Höhe Heinz-Kapelle-Straße)**: Vermeidung einer Umfahrung der Quersperre John-Schehr-Straße (Höhe Mittelpromenade Hans-Otto-Straße) wie auch einer Umfahrung der Ampel Danziger Str./Kniprodestr. über die Heinz-Kapelle-Straße.
- **Einbahnstraße John-Schehr-Straße (zwischen Bötzowstraße und Hans-Otto-Straße)**: Dieses Teilstück kann sowieso nur noch in östlicher Richtung fahrend befahren werden.
- **Einbahnstraße John-Schehr-Straße (zwischen Hans-Otto-Straße und Werner-Kube-Straße)**: Diese Einbahnstraße ist nötig, da es für den in westlicher Richtung fahrenden Verkehr auf der John-Schehr-Straße keine Wendemöglichkeit gibt und er in die Werner-Kube-Straße fahren muss.
- **Einbahnstraße Anton-Saefkow-Straße (zwischen Bötzowstraße und Kniprodestr.)**: Die Richtung der Einbahnstraße wird für dieses Segment umgedreht, um zu verhindern, dass die Anton-Saefkow-Straße zur Umgehung der Danziger Str. genutzt wird.
- **Einbahnstraße Bötzowstraße (zwischen Anton-Saefkow-Straße und Margarete-Walter-Straße)**: Dieses Teilstück kann sowieso nur noch in südlicher Richtung befahren werden. Das Teilstück der Bötzowstraße zwischen Margarete-Walter-Straße und Rudolf-Schwarz-Straße bleibt in beide Richtungen befahrbar, um einen Zugang zur Margarete-Walter-Straße aus östlicher Richtung zu ermöglichen.
- **Einbahnstraße Bötzowstraße (zwischen Rudolf-Schwarz-Straße und John-Schehr-Straße)**: Diese Einbahnstraße verhindert, dass der in der nördlicher Richtung fahrende Verkehr auf der Bötzowstraße die Rudolf-Schwarz-Straße nutzt, um die Ampel Danziger Str./Kniprodestr. zu umfahren.

IIb. Alternative

Statt einer Quersperre auf der John-Schehr-Straße auf Höhe der Mittelpromenade in der Bötzowstraße könnte auch eine Diagonalsperre an der Ecke Bötzowstraße/John-Schehr-Straße platziert werden. Der Nachteil an der Variante ist, dass eine Umfahrung über die Bötzowstraße/Rudolf-Schwarz-Straße/Werner-Kube-Straße in beide Richtungen möglich ist. Für die westliche Richtung könnte die Umfahrung mittels einer Verlängerung der Einbahnstraße auf der John-Schehr-Straße (Teilstück zwischen Werner-Kube-Straße und Kniprodestraße) vermieden werden (s. GrüneStadt-Diagonalsperre.png).

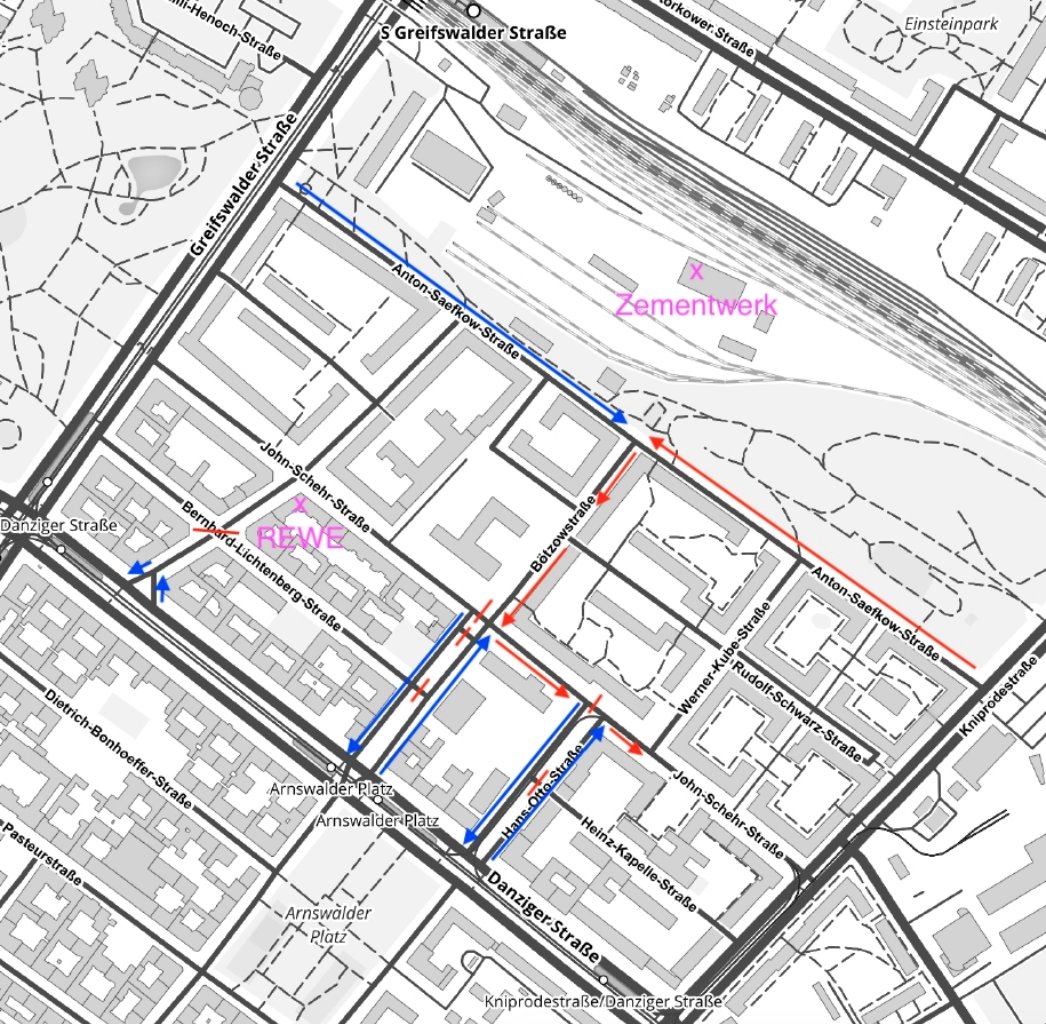
III. Nutzung der Mittelpromenadenqualifizierung

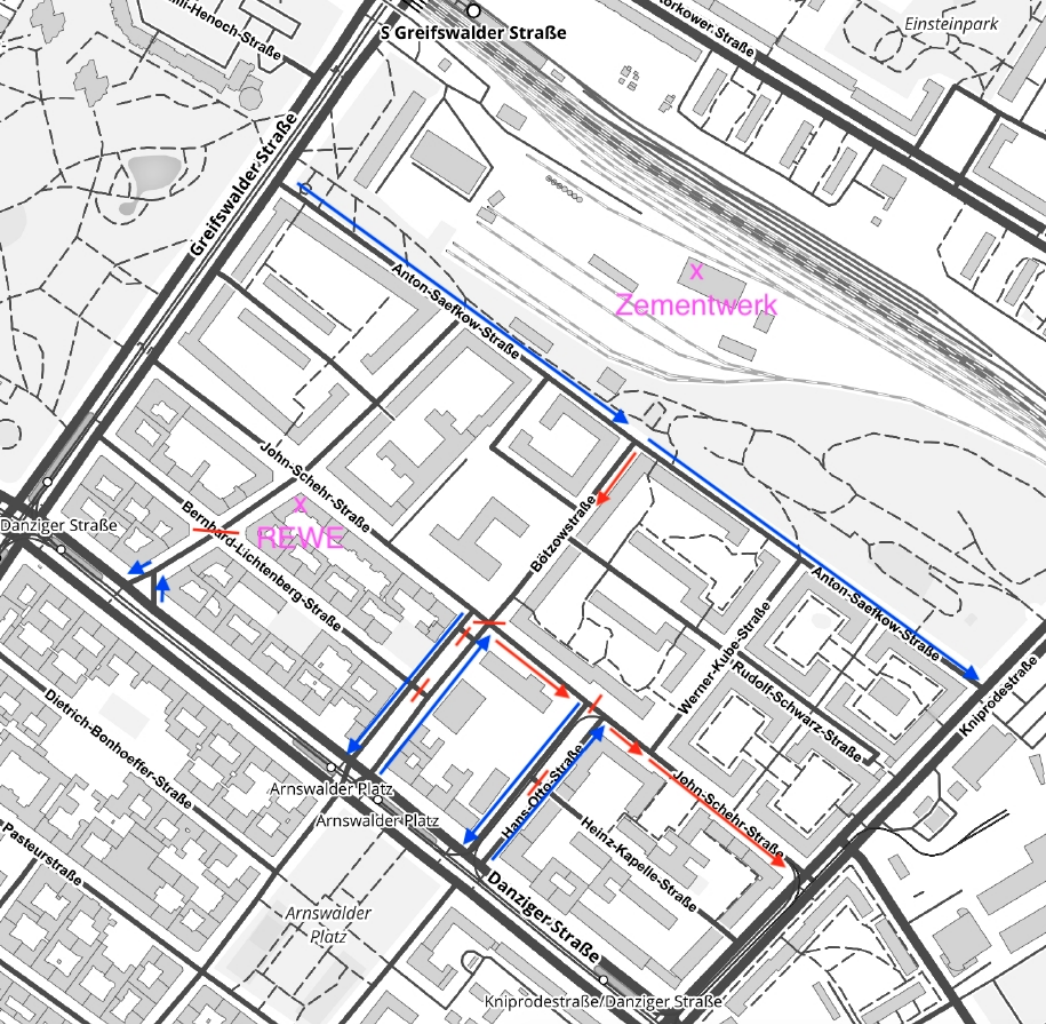
Als weiterer Gesichtspunkt ist zu erwähnen, dass es einen BVV-Beschluss zur Aufwertung und Qualifizierung der Mittelpromenade in der Bötzowstraße gibt (BVV-VIII-0798, s. Anlage). Hierfür soll u.a. auch die schon erwähnte Wendeschleife rückgebaut werden.

Es wäre deshalb überlegenswert, die Mittelpromenadenqualifizierung bei der Verkehrsberuhigung gleich mitzudenken. Statt der obigen Quersperren in der Bötzowstraße würde ein Park entstehen (s. Entwurf GrüneStadt-Mittelpromenaden.png). Die im Maßnahmenpaket 1 des Entwurfs gesetzten Quersperren sollten so geplant werden, dass sie bei der Mittelpromenadensanierung (Maßnahmenpaket 2) bestehen bleiben können.

Ähnlich könnte auch mit der Mittelpromenade in der Hans-Otto-Straße verfahren werden.

S Greifswalder Straße
Einsteinpark
Greifswalder Straße
Anton-Saefkow-Straße
Zementwerk
John-Schehr-Straße
Bernhard-Lichtenberg-Straße
Danziger Straße
REWE
Bötzowstraße
Anton-Saefkow-Straße
Werner-Kube-Straße
Rudolf-Schwarz-Straße
Kniprodestraße
Dietrich-Bonhoeffer-Straße
Arnswalder Platz
Arnswalder Platz
Hans-Otto-Straße
John-Schehr-Straße
Heinz-Kapelle-Straße
Pasteurstraße
Danziger Straße
Arnswalder Platz
Kniprodestraße/Danziger Straße


S Greifswalder Straße
Einsteinpark
Greifswalder Straße
Anton-Saefkow-Straße
Zementwerk
John-Schehr-Straße
Bernhard-Lichtenberg-Straße
REWE
Danziger Straße
Bötzowstraße
Anton-Saefkow-Straße
Werner-Kube-Straße
Rudolf-Schwarz-Straße
Kniprodestraße
Dietrich-Bonhoeffer-Straße
Arnswalder Platz
Arnswalder Platz
Hans-Otto-Straße
John-Schehr-Straße
Heinz-Kapelle-Straße
Pasteurstraße
Danziger Straße
Arnswalder Platz
Kniprodestraße/Danziger Straße


S Greifswalder Straße
Einsteinpark
Greifswalder Straße
Anton-Saefkow-Straße
Zementwerk
John-Schehr-Straße
Bernhard-Lichtenberg-Straße
REWE
Danziger Straße
Bötzowstraße
Werner-Kube-Straße
Rudolf-Schwarz-Straße
Kniprodestraße
Dietrich-Bonhoeffer-Straße
Arnswalder Platz
Hans-Otto-Straße
Heinz-Kapelle-Straße
Pasteurstraße
Danziger Straße
Kniprodestraße/Danziger Straße

S Greifswalder Straße
Einsteinpark
Greifswalder Straße
Anton-Saefkow-Straße
Zementwerk
John-Schehr-Straße
Bernhard-Lichtenberg-Straße
REWE
Danziger Straße
Bötzowstraße
Werner-Kube-Straße
Rudolf-Schwarz-Straße
Kniprodestraße
Dietrich-Bonhoeffer-Straße
Arnswalder Platz
Heinz-Kapelle-Straße
Danziger Straße
Kniprodestraße/Danziger Straße

I. Analyse

1) **Umfang des Kiezblock**
Welche Hauptverkehrsstraßen bilden die Kiezblock? Orientiert euch am "Übergeordneten Straßennetz, Planung 2025". Siehe Wandposter oder https://bit.ly/2R94ftR.

Es ist möglich die gelb markierten "Ergänzungsstraßen" in den Kiezblock zu integrieren. Kurzfristige Maßnahmen des Bezirks sind jedoch nur in Nebenstraßen realistisch.

Zeichnet die Grenzen des Kiezblocks breit mit rotem Textmarker ein.

2) **Kfz-Durchgangsverkehr**
Wo gibt es innerhalb des Kiezes erfahrungsgemäß Probleme mit Kfz-Durchgangsverkehr?

Zeichnet die häufig genutzten Kfz-Routen im Kiez breit mit rotem Textmarker ein.

Beschreibt die Situation in Stichworten:

Der Arnimkiez ist von großen stark befahrenen Straßen umgeben. Insbesondere am Feierabend versuchen etliche Autofahrer die Bornholmer Straße und ev. auch die Schievelbeinerstraße zu umgehen und weichen in die kleinen Nebenstraßen im Kiez wie die Paul-Robeson-Straße aus.

3) **Radverkehr**
Welche Strecken durch den Kiez eignen sich gut für den Radverkehr? Berücksichtigt die kiez-übergreifenden Routen aus dem Radnetz der Verbände. Siehe Wandposter oder http://u.osmfr.org/m/254441.

Zeichnet die wichtigsten Radstrecken auf der Karte mit schmalen blauen Linien ein.

4) **Bus und Tram**
Werden Straßen im Kiez von Bus und Tram befahren? Schaut im Zweifel im BVG-Stadtplan nach: https://fahrinfo.bvg.de/Fahrinfo/bin/query.bin/dn?ujm=1

Zeichnet die Bus- und Tramstrecken im Kiez mit schmalen gelben Linien ein.

5) **Existierende Modalfilter**
Soweit bekannt, markiert in blau:

/ bestehende Diagonal- oder Quersperren

→ bestehende Einbahnstraßen

○ bestehendes "Verbot der Einfahrt" mit Freigaben z.B. für Tram/Bus

Arnim Kiez

II. Entwurf

6) **Kiezblock-Varianten**

Nehmt euch frische Kartenblätter vor und entwickelt Varianten:

Markiert ca. 3-4 Anliegerzonen, in denen die Autos in Schleifen geführt werden. Jede Anliegerzone benötigt zwei Anschlüsse an die Hauptverkehrsstraßen. Keine Zone sollte eine Kfz-Abkürzung für überlastete Hauptverkehrsstraßen bieten.

Trennt die Anliegerzonen durch:

/ Diagonalsperren an Kreuzungen (Quersperren eher vermeiden), oder

→ ← gegenläufige oder Einbahnstraßen, oder

kurze Abschnitte mit "echten" Fahrradstraßen ohne Kfz-Anliegerverkehr.

7) **Bewertung**

Prüft die Varianten anhand folgender Checkliste:

Variante (mit + / o / - bewerten)	A	B	C	D
a) Kfz-Routen: schleifenförmig mit mindestens zwei Enden	+			
b) Fahrradrouten: von Kfz-Verkehr entlastet	+			
c) Kiezbesonderheiten (Stadtplatz, Kiez-Läden, ...): gestärkt	+			
d) Notfallrettung, Anlieferung, Müllabfuhr: gewährleistet	+			
e) Umsetzung: minimalinvasiv, schnell, wirksam	+			

Kieze mit wenig Kfz-Durchgangsverkehr müssen nicht in Anliegerzonen aufgetrennt werden. Hier ist das primäre Ziel, die Fahrradrouten mit Modalfiltern zu schützen und zu entlasten.

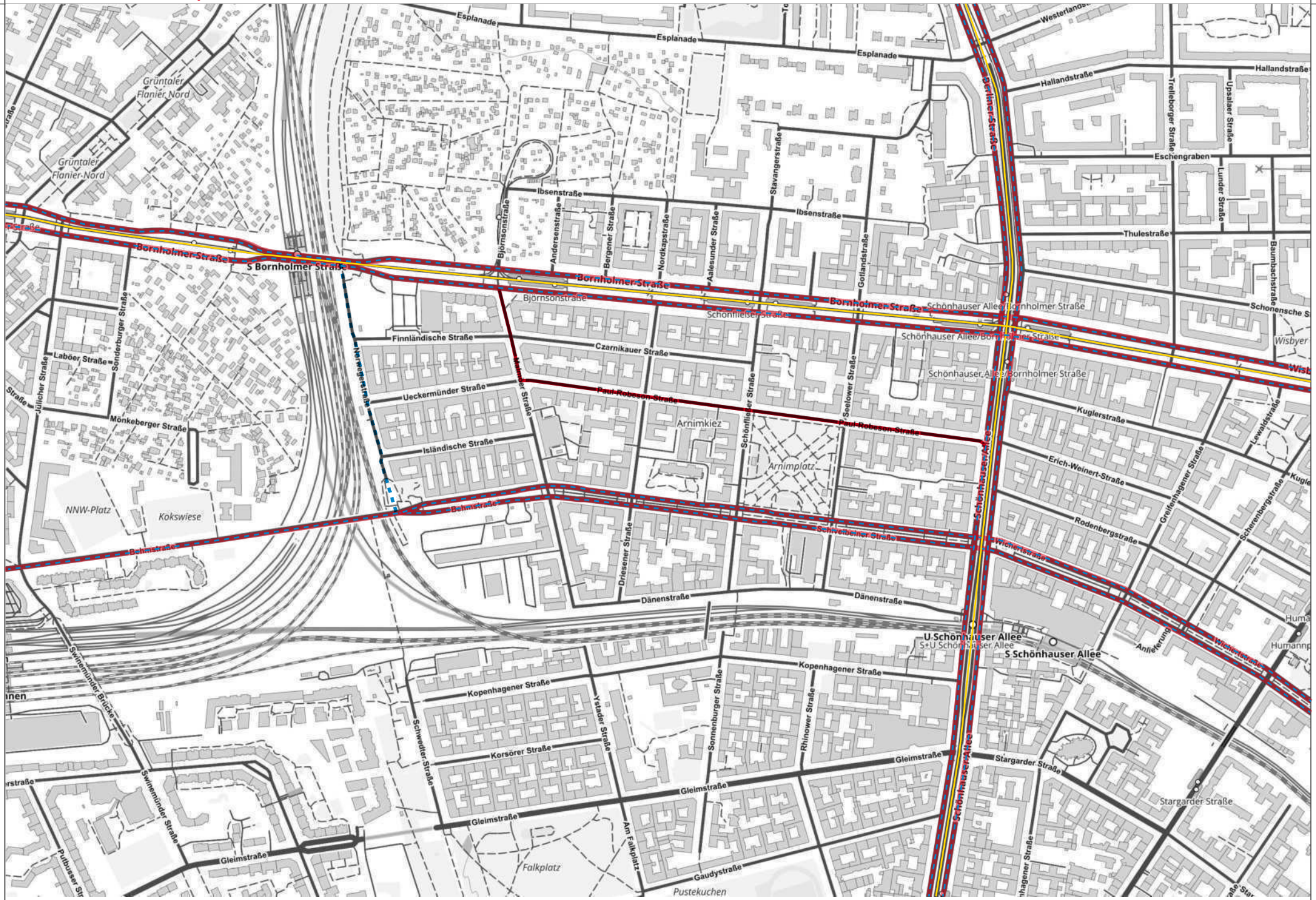
8) **Vorzugsvariante**

(1) Erstellt eine Reinzeichnung der besten Variante. Verwendet die gleiche Farbkodierung mit Rot, Blau, Gelb, Grün, um zu zeigen wie sich die Routen ändern.

(2) Erläutert den Vorschlag in Stichworten:

Durch die 4 Diagonalsperren werden die Autofahrer daran gehindert in die Seitenstraßen im Kiez auszuweichen. Trotzdem können von Anwohnern und Lieferverkehr noch alle Straßen erreicht werden. Die Diagonalsperren stellen einen minimalen baulichen Eingriff in die Verkehrsinfastruktur dar.

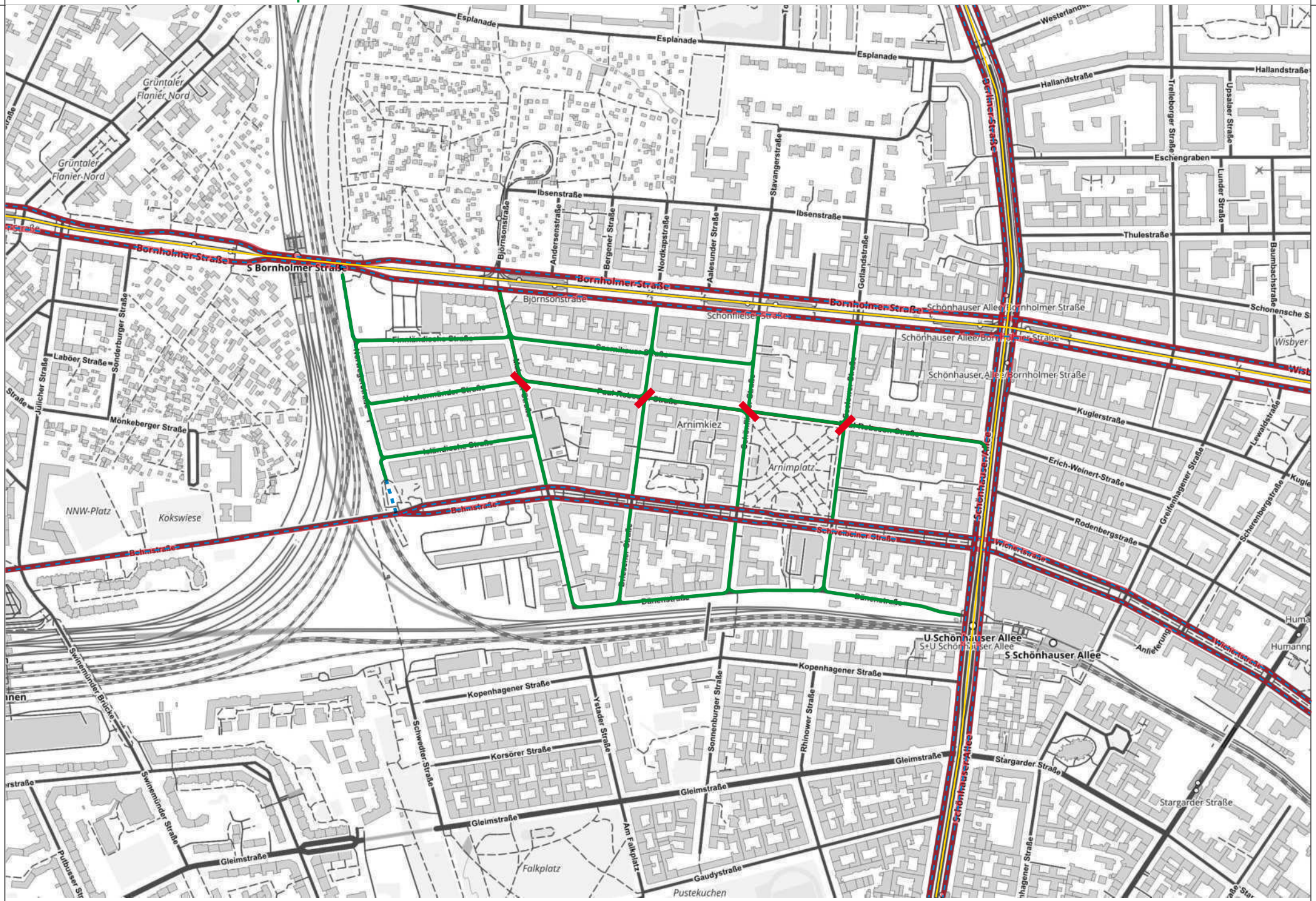
Einige Teilnehmer unserer Gruppe waren auch von der Idee einer temporären Spielstraße am Arnimplatz begeistert. Dies könnte ein weiteres Projekt werden.



Created on Inkatlas. © OpenStreetMap contributors (openstreetmap.org), Inkatlas. Map data Jul 28, 2019. 1:7500

Sollzustand Arnimkiez Variante 1 | Januar 2020

D1 Arnim



Created on Inkatlas. © OpenStreetMap contributors (openstreetmap.org), Inkatlas. Map data Jul 28, 2019. 1:7500

Legende: KFZ-Durchgangsverkehr | Radwege | Öffentlicher Nahverkehr | Diagonalsperren | Kiezschleifen

D2 Humannkiez

Stand: 30.01.2020
Ansprechpartner: Jan Drewitz

I. Analyse

Im östlichen Kiezblock rund um den Humannplatz herrscht Abkürzungsverkehr, welcher aus der Talstraße kommt, von dort über die Wisbyer Str. in die Gudvanger Str. einfährt und den Kiez dann wieder durch die Gudvanger Str. oder die Erich-Weinert-Str. in östlicher oder westlicher Richtung verlässt. Zusätzlicher Umgehungsverkehr fährt aus der Erich-Weinert-Str. aus der Carl-Legien-Siedlung kommend in den Kiez ein und durchquert diesen durch die Erich-Weinert-Straße. Beide Abkürzungsrouten gefährden den Schulweg zu der Wilhelm-von-Humboldt-Schule.

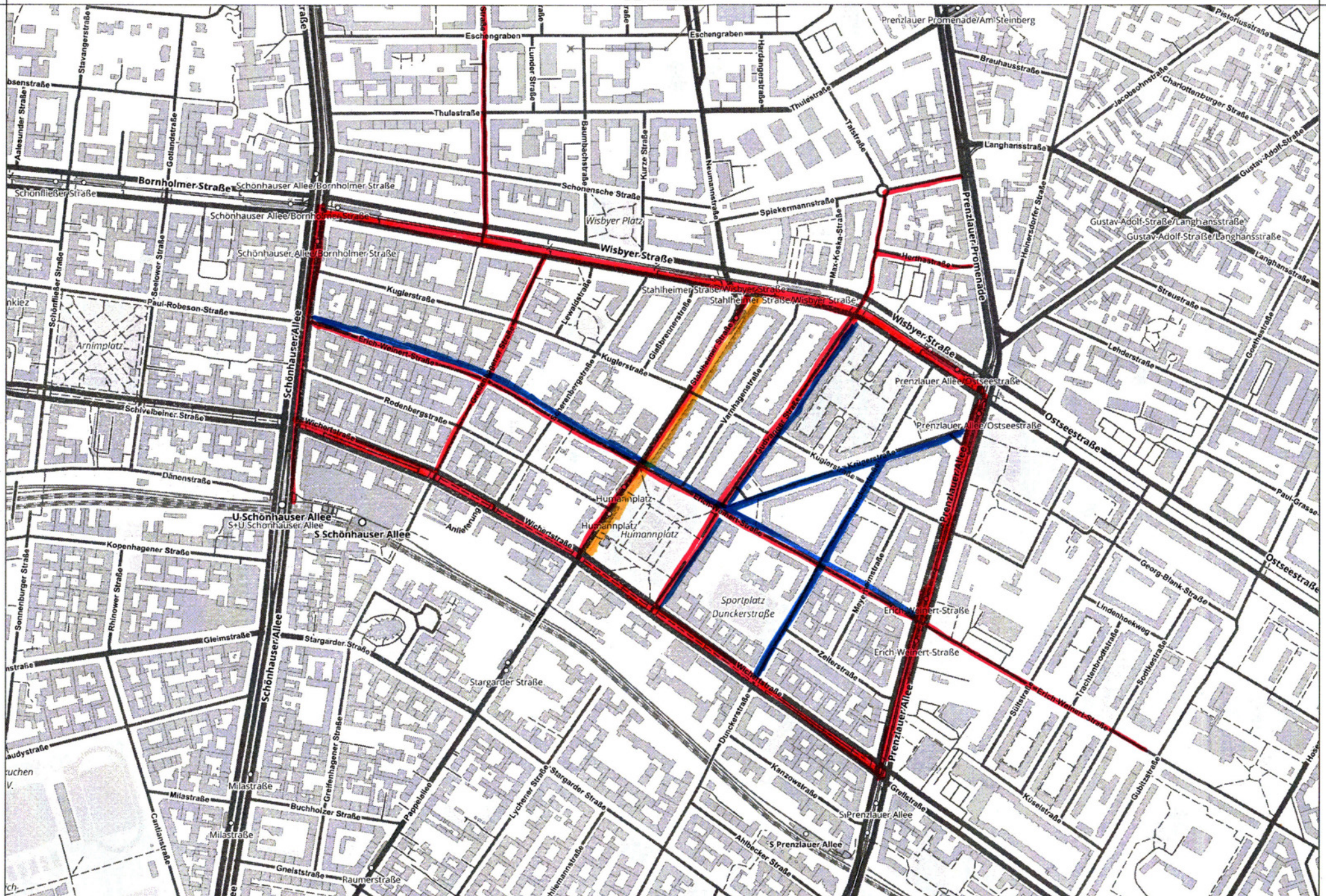
Im westlichen Kiezblock herrscht Abkürzungsverkehr, welcher aus der Trelleborger Str. kommt und über die Wisbyer Str. sich dann durch die Greifenhagener Str. eine Alternativroute zur Schönhauser Allee sucht. Außerdem werden gerne die Ampeln Schönhauser Allee/Wisbyer Str., Wichertstr./Schönhauser Allee und Wichertstr./Greifenhagener Str. durch den Kiez umfahren, um den jeweiligen Rückstau zu vermeiden. Dies betrifft die Kuglerstr., Erich-Weinert-Str., Greifenhagender Str. und die Scherenbergstr.

II. Entwurf

Der leichteste Weg, die dringendsten der beschriebenen Durchgangsverkehre abzustellen, wäre diese bereits in den angrenzenden Kiezen gar nicht erst entstehen zu lassen. Würden die Abkürzungsverkehre bereits in der Trelleborger Str., der Talstr. und der Erich-Weinert-Str. (aus der Carl-Legien-Siedlung) verhindert, so bräuchte es wahrscheinlich im Humannkiez selbst gar keine oder nur wenige Maßnahmen.

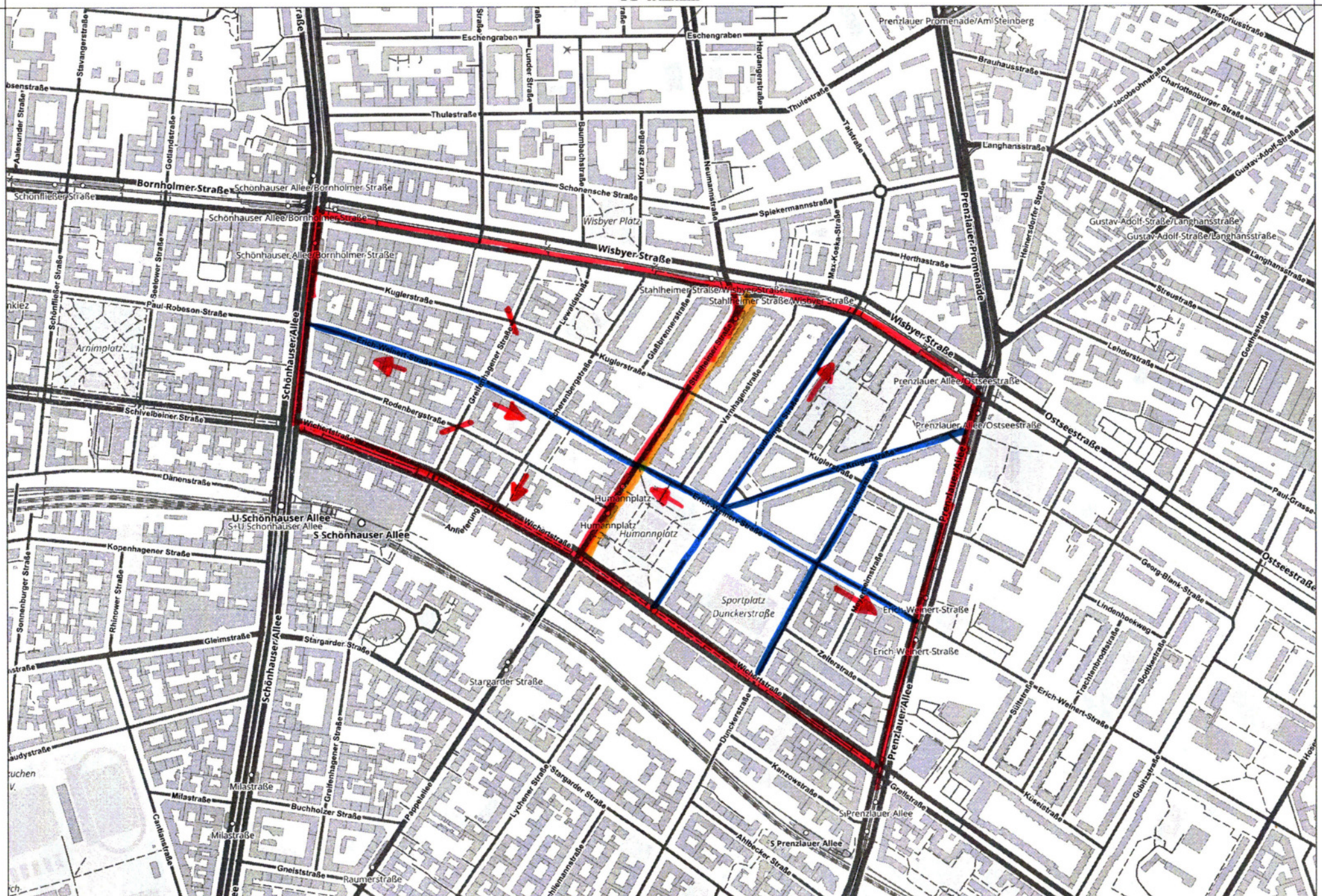
Im östlichen Kiezblock rund um den Humannplatz würden folgende Maßnahmen den Abkürzungsverkehr verhindern: Die Einfahrt aus der Talstraße und der Erich-Weinert-Str. (aus der Carl-Legien-Siedlung) könnte durch zwei Einbahnstraßen verhindert werden. Wenn die Gudvanger Str. im Abschnitt zwischen Kuglerstr. und Wisbyer Str. und die Erich-Weinert-Str. im Abschnitt Dunckerstraße und Prenzlauer Allee als Einbahnstraße ausgewiesen würde, so würden die Einfahrtsrouten gekappt werden. Ein zusätzlicher Einbahnstraßenabschnitt auf der Erich-Weinert-Str. im Abschnitt zwischen Stahlheimer und Gudvanger Str. würde die Einfahrt aus der Stahlheimer Str. verhindern, um die Ampel Wichertstr./Stahlheimer Str. zu umfahren. Durch diese Maßnahmen wäre der Schulweg in diesem Kiezblock wieder von durchfahrendem Autoverkehr befreit.

Im westlichen Kiezblock könnten folgende Maßnahmen den Umgehungsverkehr an den Ampeln verhindern: Diagonalsperre Kuglerstr./Greifenhagener: verhindert einerseits die Abkürzung durch die Kuglerstr. und Erich-Weinert-Str. wenn Ampelrückstau auf der Schönhauser Allee vorhanden. Die Diagonalsperre Rodenbergstr./Greifenhagener Str., die Einbahnstr. Scherenbergstr. (Abschnitt zwischen Wichertstr. und Rodenbergstr.) und die Einbahnstraße Erich-Weinert-Str. (Abschnitt zwischen Greifenhagener Str. und Scherenbergstr.) verhindern die Ampelumgehung von der Wichertstr. aus. Die Einbahnstr. in der Erich-Weinert-Str. (Abschnitt zwischen Schönhauser Allee und Greifenhagener Str. verhindert zusätzlich, dass Autos bei Ampelrückstau einfahren können. Durch diese Version der Einbahnstraßenregelungen wird zusätzlich verhindert, dass Anwohnende bei einer Parksuche weite Wege zurücklegen müssen, wenn sie aus ihrem eigenem Block wieder zurückfahren müssen.



Created on Inkatlas. © OpenStreetMap contributors (openstreetmap.org), Inkatlas. Map data Jul 28, 2019. 1:7500

A1 D2 Humann A1



A1 A1

E1 Flora-/Tirolerkiez
Stand: 30.01.2020
Ansprechpartner/Kiezsprecher: Janik Feuerhahn

I. Analyse

Bedingt durch die Bahntrassen gibt es nur eine wesentliche Kfz-Route Süd-Nord (Berliner bzw. Mühlenstraße) und eine wesentliche Kfz-Route Ost-West (Breite Straße bzw. Florastraße). Insbesondere die Maximilianstraße und in Weiterführung die Brehmestraße (Tempo 30-Wohngebietsstraße) werden jedoch immer stärker als Abkürzung Ost-West von der Berliner auf die Wollankstraße genutzt.

Eines der Probleme in der Brehmestraße: Fußgänger, die an der Kreuzung mit der Heynstraße über die Brehmestraße gehen wollen, sind einem erheblichen Risiko durch den von der Heynstraße in die Brehmestraße biegenden Kfz-Verkehr ausgesetzt. Dieser fährt bereits mit hoher Geschwindigkeit von der Maximilianstraße durch den Tunnel (abschüssig), von dort ist die Kreuzung schlecht einsehbar, die Geschwindigkeit wird selten gesenkt und die Vorfahrt der Radfahrer (und Fußgänger), die geradeaus über die Brehmestraße wollen, wird oft genommen.

Im Tirolerkiez beobachtet man regelmäßig durchfahrenden motorisierten Individualverkehr (MIV). Vor allem zur Umfahrung der Ampel an der Maximilian-/Mühlenstraße und der Fußgängerampel auf der Mühlenstraße (nördlich der Tiroler) wird die Brixener und die Tiroler Straße genutzt. Das ist umso gefährlicher, da sich beiderseits der Brixener Straße eine Grundschule und eine große Kita befinden. Auch im Verlauf der Tiroler Straße gibt es eine weitere Kita und eine Jugendfreizeiteinrichtung. Aus diesem Grund ist die Unterbindung des MIV-Durchfahrtverkehrs wünschenswert.

II. Entwurf

<u>TEIL 1 SOFORTMAßNAHMEN</u>

1. Konzept 1: Quersperre an der Einmündung zur Brehmestraße (Seite Maximilianstraße/ Heynstraße), Entlastung Brehmestraße

Die Quersperre (Poller) würden den MIV-Durchgangsverkehr (Abkürzen durch die Brehmestraße) sofort und kostengünstig reduzieren bzw. im Fall der Absperrung durch Poller (mit Schlüssel für Feuerwehr und Ambulanz) in dem ersten Abschnitt komplett zum Erliegen bringen. Diese Option hätte den Nebeneffekt, dass die Gefahrensituation an der Ecke Brehme-/Heynstraße (Autos biegen zu schnell um die Ecke, Tempo 30-Schild wird ignoriert, Erwachsene und Kinder können nur schwer zu Fuß die Brehmestraße in Höhe der Kreuzung überqueren) nicht mehr existieren würde. Das ließe sich einfach versuchsweise implementieren.

2. Konzept 2: Gegenläufige Einbahnstraßen in Brehmestraße sowie Tempo 30 bei S-Bahn-Unterführung, Entlastung und Senkung des Unfallrisikos Brehmestraße

Von der Wollankstraße sowie von der Heynstraße aus verlaufen zwei Einbahnstraßen gegenläufig in die Brehmestraße (von der Wollankstraße kommend bis zur Gaillardstraße; von der Heynstraße kommend bis zur Görschstraße). Somit soll die Brehmestraße nur noch attraktiv für Anwohner*innen sein, die den Wohnblock u.a. durch die Gaillardstraße oder Görschstraße verlassen können. Ein Zebrastreifen auf der Brehmestraße nahe der T-Kreuzung zur Heynstraße ist eine sinnvolle Erweiterung, insbesondere Kinder und Ältere könnten dadurch angemessen und sicher die Straße überqueren.

3. Konzept 3: Trennung von Flora- und Tirolerkiez mittels Durchfahrtsstopp an der S-Bahn-Unterführung, Entlastung von Brehme- und Heynstraße

Durch einen Modalfilter unter der S-Bahn-Brücke („Durchfahrt verboten"-Schild mit Hinweis „frei für ÖPNV") würde verhindert, dass Privatautos von der Maximilianstraße kommend Richtung Brehmestraße (und dann Wollankstraße) sowie Richtung Heynstraße (und dann Florastraße, Wollankstraße) fahren können. Sie würden automatisch umgeleitet über die Dolomitenstraße zur Mühlenstraße. Mit dieser verkehrlichen Trennung von Florakiez und Tirolerkiez würden die Brehmestraße und die Heynstraße entlastet. Ebenso die durch die Heynstraße fahrenden Busse.

Dieser Vorschlag greift vergleichsweise stark in die gewohnte Verkehrsführung des Viertels und damit ins Leben der Anwohner ein. Da es aber den Durchgangsverkehr reduzieren und nicht nur die Brehme-, sondern auch die Heynstraße (inkl. Busverkehr) entlasten würde, stellen wir dieses Konzept hier als zusätzlich mögliche Maßnahme vor. Wir empfehlen im Falle einer positiven Prüfung durch die Verkehrsplanung vor der Umsetzung die Anwohner in die Entscheidung mit einzubeziehen.

Fazit Brehmestraße: Konzept 1 und 2 könnten beide schnell und kostengünstig zu einer signifikanten Verbesserung der Brehmestraßensituation führen und einfach über einen beschränkten Zeitraum getestet werden. Sollte aus Gründen der Verkehrsleitplanung die Umleitung nicht darstellbar sein oder erst in einem längeren Prozess geprüft werden, sollte das Minimalziel – *der Schutz der Fußgänger an der gefährlichen Kreuzung Heyn-/Brehmestraße mit Hilfe eines Zebrastreifens* – schnellstmöglich umgesetzt werden. Zudem ist in allen drei Konzepten eine Teilteerung der Brehmestraße für den Radverkehr (bis Höhe Gaillardstraße) sinnvoll, da dieser in diesem Abschnitt auf Grund des groben Kopfsteinpflasters auf dem Fußweg und nicht auf der Straße stattfindet bzw. dort nicht stattfinden kann. So kann und muss die gesamte Brehmestraße einen richtigen Radweg erhalten.

4. Diagonal-/Quersperren im Tirolerkiez

Vier Diagonalsperren und eine Quersperre (siehe Karte) würden den Durchgangsverkehr verringern und die infrastrukturelle Übersichtlichkeit im Kiez stärken. Sie erleichtern den Schülerinnen und Schülern der anliegenden Grundschule deutlich das Queren der Brixener Straße und der Zillertalstraße auf ihrem Schulweg. Die Sperren verhindern den MIV-Durchgangsverkehr, der v.a. aus Nord-West kommt und sich in Richtung Berliner Straße bewegt. Durch die Sperren werden drei Kiezblöcke verkehrsberuhigt; die Anlieferung der Norma-Filiale durch große Lkw wurde hier berücksichtigt.

- Diagonalsperre Trienter/Zillertal
- Diagonalsperre Trienter/Tiroler
- Diagonalsperre Trienter/Brenner
- Diagonalsperre Zillertal/Brixener
- Quersperre Toblacher Straße Höhe Brennerstr.

TEIL 2 WEITERE MAßNAHMEN (LANGFRISTIG)

Weitere nötige Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrslage und Sicherheit im Kiez sehen wir in den folgenden Punkten.

1. Radweg in der Florastraße

Eine der wichtigsten Maßnahmen zur Erhöhung der Lebensqualität im Florakiez ist die Verkehrsberuhigung der überfüllten und unsicheren Florastraße im Zentrum. Hier werden dringend Fahrradwege benötigt. Das Radfahren ist auf der Florastraße in der Enge zwischen fahrenden und parkenden Autos nicht sicher bzw. gar nicht möglich. Auch ein Ausweichen auf den Fußweg ist – selbst für Kinder – kaum möglich, denn die Fußwege sind dafür zu schmal.

2. Öffnung Nasses Dreieck für Radfahrer

Der Mauerstreifen ist im südlichen Nassen Dreieck unterbrochen. Wenn diese Unterbrechung wieder aufgehoben würde, könnte der Radverkehr wieder direkt auf dem Mauerradweg entlanggeführt werden (autofrei). Die Verbindung hätte touristische Bedeutung, würde aber auch das hohe Aufkommen des Radverkehrs im Wohnviertel (v.a. über die Dolomitenstraße und Brehmestraße auf dem Fußgängerweg, siehe oben) senken bzw. verteilen. Eine direkte Anbindung an den Kirschblütenweg in Richtung Prenzlauer Berg würde möglich.

3. Sichere Abbiegemöglichkeit für Radfahrer von Mühlenstraße nach links in die Maximilianstraße

Falls im Zuge des Radwegbaus laut Mobilitätsgesetz auf der Mühlenstraße noch nicht vorgesehen, muss das sichere Abbiegen von Radfahrenden ermöglicht werden. Von der Mühlenstraße (stadtauswärts) kommend, können Radfahrer momentan nur sehr schwer und mit hohem Risiko nach links in die für Radfahrer wichtige Ost-Westachse Maximilianstraße einbiegen. Um die Gefahrensituation für Radfahrer zu entschärfen, bedarf es entweder einer Fußgängerampel auf der Mühlenstraße *vor* der Maximilianstraße oder einer Fahrradampel auf der rechten Straßenseite, die das (exklusive) Linksabbiegen von Radfahrern an der Kreuzung regelt.

4. Zebrastreifen auf der Maximilianstraße und Brixener Straße

Zebrastreifen auf der Insel Maximilianstraße westlich in Höhe Brixener Straße (befindet sich genau zwischen zwei Schulen) sowie auf der Brixener Straße zwischen Kleks Grundschule und Kita am Brennerberg.

5. Ersetzen des Vorfahrtschildes Brixener-/Maximilianstraße durch ein Stoppschild

Durch Unwissenheit wird hier regelmäßig den Verkehrsteilnehmern (Pkw und Radfahrer) auf der Maximilianstraße die Vorfahrt genommen. Ein Stoppschild und/oder eine weiße Haltelinie würden das Unfallrisiko erheblich senken.

6. Maximilianstraße komplett Tempo 30

Tempo 30-Schild am Eingang Maximilianstraße, von der Mühlenstraße gesehen.

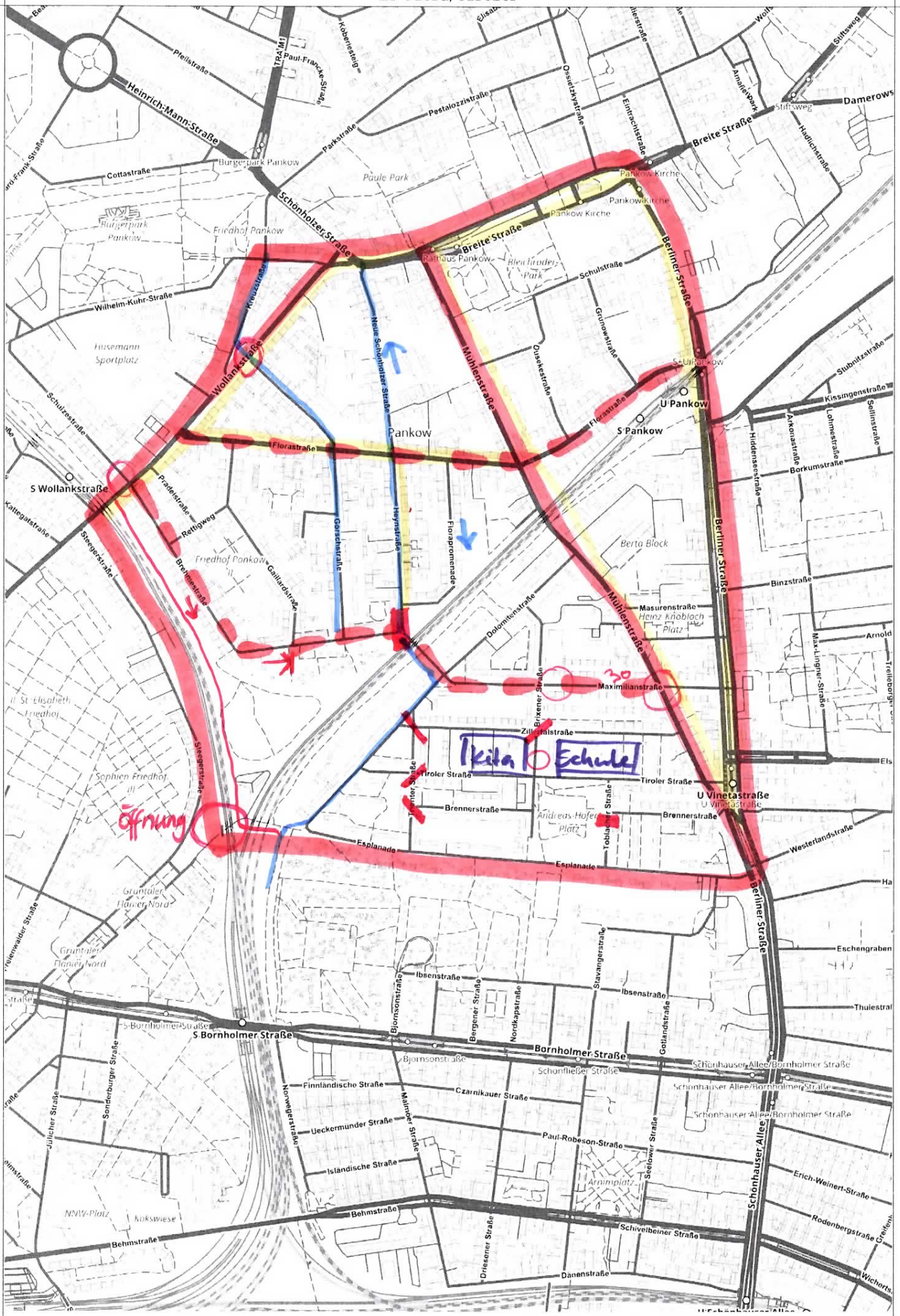
7. Zebrastreifen zur/von der Insel Wollankstraße (Höhe Brehme-/Schulzestraße)

Zusätzlicher Schutz von Fußgängern und Radfahrern beim Überqueren der Wollankstraße, die u.a. auf dem Weg zur S-Bahn sind.

8. Fuß-/Fahrradampel auf der Wollankstraße

Durch eine Fuß-/Fahrradampel auf der Wollankstr. Höhe Görschstr. kann der Radverkehr aus der Görschstr. durch die Mini-Grünanlage geradeaus in die Kreuzstraße weiter nach Nordosten fahren. Die Ampel hätte auch für den Fußverkehr (auch zu den Schulen) eine entlastende Wirkung und wäre für einige eine Alternative zu den stressigen und suboptimalen Nachbarampeln (am Rathaus und Wollankstr./Florastr.), die weit weg sind und eine zusätzliche Ampel rechtfertigen.

Anmerkung: Der Einfachheit halber wurde hier die männliche Form (z.B. Radfahrer, Fußgänger) gewählt, es sind jedoch alle Geschlechter gemeint.



Created on Inkatlas. © OpenStreetMap contributors (openstreetmap.org), Inkatlas. Map data Jul 28, 2019. 1:10000

E2 Vineta

E2 Kissingen

E2 Talstraße

E2 Vineta-Kiezblock

Beschreibung zu: Analyse/Entwurf Nr. 3

Stand: 31.01.2020 Ansprechpartner: Tobias Kraudzun

I. Analyse

Es gibt zwei wesentliche Kfz-Durchfahrtsrouten:

Nord-Süd: Rückstau Berliner Straße vor Schönhauser Allee/Bornholmer Str. wird vormittags mit der Route Elsa-Brandström (alternativ Westerlandstr.) - Trelleborger Str. umfahren; besonders interessant für die Linksabbieger Richtung Wisbyer, aber auch weiter Richtung Süden über Greifenhagener/Scherenberg/Stahlheimer Str.
Ost-West: Rückstau Wisbyer nachmittags wird durch Schonensche Str./ Thulestr./ Eschengraben umfahren, vor allem interessant für Rechtsabbieger Richtung Berliner Str.;

Umfahrer Rückstau Bornholmer nachmittags fahren von Esplanade kommend durch Westerland - Vineta/Trelleborger Str. Richtung Prenzlauer Promenade stadtauswärts
Häufige Konflikte (Erzwingen von Vorfahrt) an allen Rechts-vor-Links-Kreuzungen, aufeinander folgend nahes Überholen und dann Ausbremsen bei Begegnungsfällen Kfz-Kfz.

II. Entwurf

Die Planung in Entwurf Nr. 2 sieht vier Diagonalsperren, eine Quersperre und eine Einbahnstraße vor:
Diagonalsperre Vineta-/Trelleborger Str.: kappt den Nord-Süd-Kfz-Durchgangsverkehr effektiv. Die Anliegerzone nördlicher Vinetakiez ist über Berliner Str. und Elsa-Brandström-Str. erreichbar.

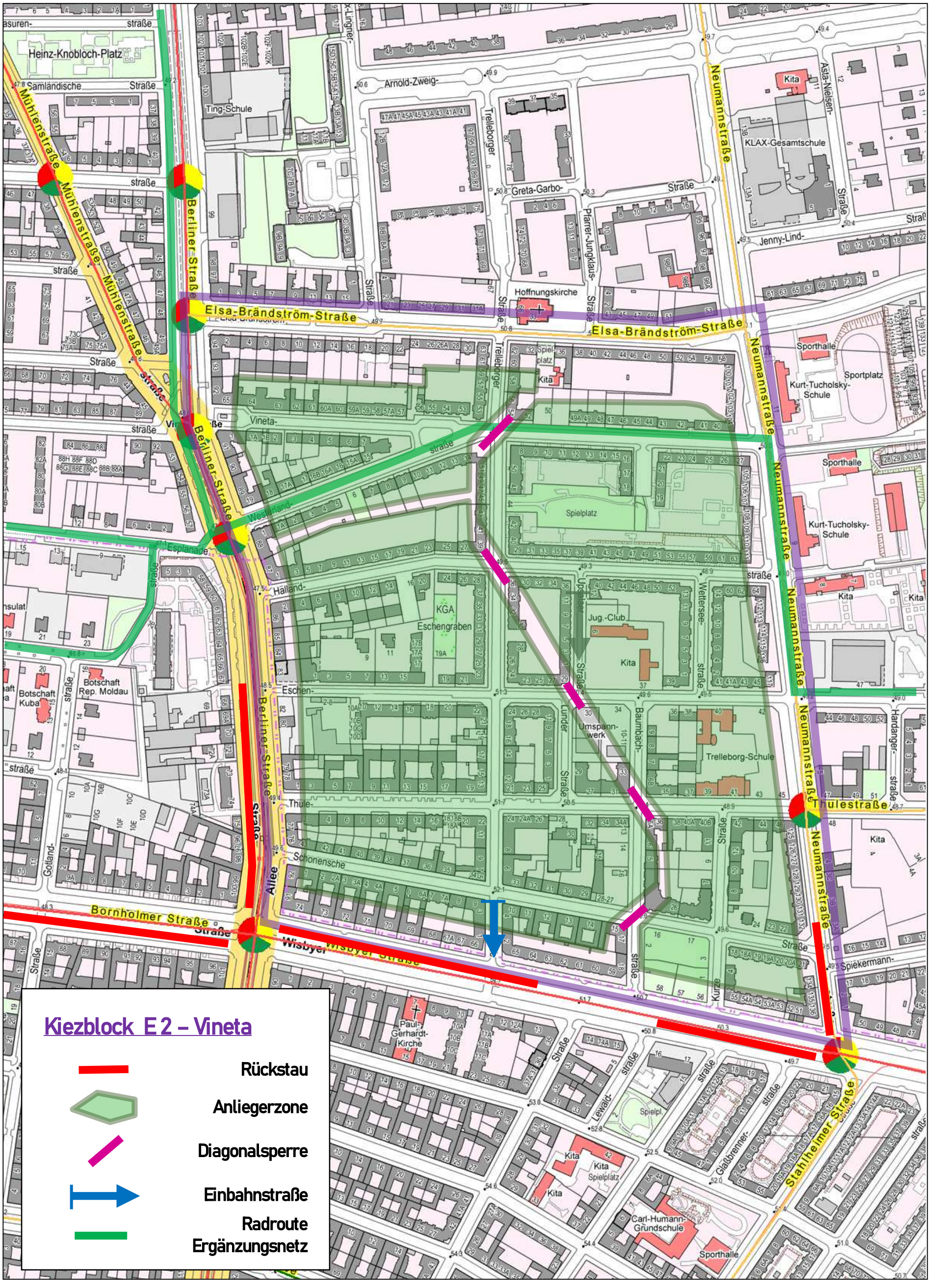
Diagonalsperre Halland/Trelleborger Str, Quersperre Eschengraben zwischen Upsalaer und Lunder Str., Diagonalsperren Thule-/Baumbach und Schonensche/Baumbachstr., Elnbahnstr. Trelleborger Str. von Schonensche Str. Richtung Wisbyer Str:

unterbinden den Ost-West Durchgangsverkehr als Umfahrung des Rückstaus auf der Wisbyer Straße ganztags.

Die Anliegerzone westlicher Vinetakiez ist von der Berliner Str. erreichbar, Quellverkehr Richtung Süden/Osten kann sie über die Trelleborger Str. verlassen.

Die Anliegerzone östlicher Vinetakiez ist von Wisbyer und Neumannstr. erreichbar.

Rettungswagen fahren häufig zur Seniorenwohnanlage “Haus am Park”. Sie erreichen sie aus Richtung Westen weiterhin wie bereits heute über die Schonensche Str. (alternativ mit Sondersignal über die Trelleborger Str.) und stellen sich an der Diagonalsperre Schonensche/Baumbachstr. Auf. Aus Richtung Osten ist die Anlage über Kurze oder Baumbachstr. unmittelbar erreichbar.


Kiezblock E 2 – Vineta
Rückstau
Anliegerzone
Diagonalsperre
Einbahnstraße
Radroute
Ergänzungsnetz
Mühlenstraße
Berliner Straße
Elsa-Brändström-Straße
Neumannstraße
Thulestraße
Bornholmer Straße
Wisbyer Straße
Stahlheimer Straße
Allee
Esplanade
Heinz-Knobloch-Platz
Samländische Straße
Ting-Schule
Arnold-Zweig-straße
Trelleborger Straße
Greta-Garbo-Straße
Pfarrer-Jungklaus-Straße
Hoffnungskirche
KLAX-Gesamtschule
Asta-Nielsen-Straße
Jenny-Lind-straße
Kita
Sporthalle
Sportplatz
Kurt-Tucholsky-Schule
Spielplatz
Vineta-straße
Westland-straße
Halland-straße
Eschen-straße
Thule-straße
Schonensche
KGA Eschengraben
Jug.-Club
Wettersee-straße
Uppsalaer Straße
Lunder Straße
Umspannwerk
Baumbach-straße
Trelleborg-Schule
Hardanger-straße
Spiekermann-straße
Kurze Straße
Lewald-straße
Glaßbrenner-straße
Carl-Humann-Grundschule
Paul-Gerhardt-Kirche
Botschaft Kuba
Botschaft Rep. Moldau
Gotland-straße

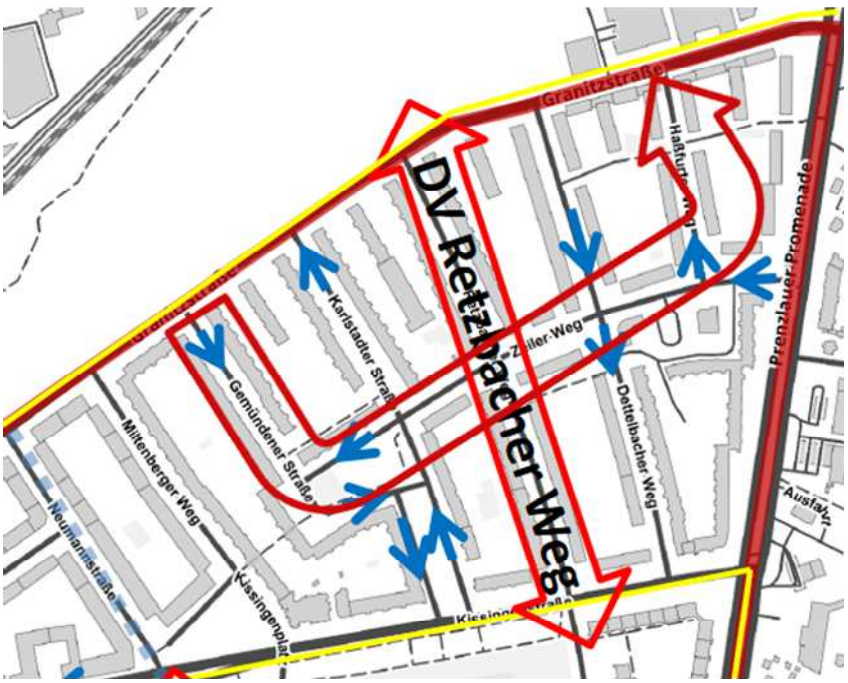
E2 Kissingenkiez
Stand: 04.02.2020
Ansprechpartner: Michael Herda

I. Analyse

Der Kissingenkiez wird durch die Berliner Straße im Westen, die Granitzstraße im Norden, die Prenzlauer Promenade im Osten und die Binzstraße im Süden begrenzt. Der Kiez selbst wird durch zwei Hauptverkehrsstraßen, die Kissingenstraße in Ost-West-Richtung und die Neumannstraße in Nord-Süd-Richtung, bereits in **vier Kiezteile** getrennt.

I a. Der **nordöstliche** Teil des Kissingenkiezes zwischen Kissingen-, Neumann-, Granitzstraße und Prenzlauer Promenade ist geprägt von vielen Einbahnstraßen und groben Großsteinpflaster. Die Straßen sind sehr eng und Begegnungsverkehr auf den Nicht-Einbahnstraßen ist meist nur auf den Kreuzungen und in offenen Parklücken möglich. Dennoch wird dieser Teil häufig zur Umfahrung von Rückstaus verschiedener Lichtsignalanlagen (LSA) auf den begrenzenden Hauptverkehrsstraßen als Ausweichstrecke durchfahren. Die Einbahnstraßen fördern ein zu schnelles Durchfahren der Straßen, da es keinen Gegenverkehr gibt und aufgrund der Einbahnstraßen an einigen Kreuzungen nicht mit vorfahrtberechtigten Verkehr von rechts gerechnet werden muss. Der Durchgangsverkehr konzentriert sich hier auf folgende Bereiche:

- Bei Stau auf Prenzlauer Promenade stadteinwärts: Umfahrung des Staus / LSA-Rückstau Kissingenstraße/Prenzlauer Promenade durch den Retzbacher Weg von Nord nach Süd
- Bei LSA-Rückstau auf der Granitzstraße oder der Kissingenstraße vor dem Bahnhof Pankow: Umfahrung des Staus auf der Granitz- oder der Kissingenstraße über den Retzbacher Weg von Nord nach Süd bzw. von Süd nach Nord und dann weiter über die Kissingen- bzw. Granitzstraße.
- Bei LSA-Rückstau auf der Granitzstraße vor der Prenzlauer Promenade: Umfahrung über die Gemündener Straße, den Zeiler Weg und den Haßfurter Weg zum „Vordrängeln“ im Stau.



I b. Der **nordwestliche** Teil des Kissingenkiezes zwischen Kissingen-, Berliner-, Granitz- und Neumannstraße wird nur durch die Stubnitzstraße erschlossen und erscheint uns unauffällig.

I c. Der **südwestliche** Teil des Kissingenkiezes wird von der Binz-, Berliner-, Kissingen- und Neumannstraße begrenzt und der Borkumstraße in Ost-West-Richtung durchzogen.

- Abkürzung innerhalb des Kiezes: Die Borkumstraße wird von Anwohnerinnen und Anwohnern gern als Abkürzung von der Berliner Straße in die Neumannstraße genutzt.
- Bei (LSA-Rück-) Stau LSA-Umfahrung im Doppelknoten Berliner-/Granitz-/Kissingenstraße am Bahnhof Pankow: Umfahrung über die Borkumstraße in Südwest-Nordost-Richtung (die Borkumstraße ist von der Berliner Straße nur aus Richtung Süden erreichbar).
- Bei (LSA-Rück-) Stau oder LSA-Umfahrung im Doppelknoten Berliner-/Granitz-/Kissingenstraße am Bahnhof Pankow: Umfahrung über die Borkumstraße und die Hiddenseestraße zur Kissingenstraße
- Abkürzung innerhalb des Kiezes und Umfahrung der stauanfälligen Hauptverkehrsstraßen Prenzlauer Promenade oder Granitzstraße: Die Binzstraße ist durchgängig zwischen der Berliner Straße und der Prenzlauer Promenade in beide Richtungen befahrbar. Attraktiv für den Durchgangsverkehr ist sie vor allem aufgrund der offenen Mittelstreifen an ihren Kreuzungen mit der Berliner Straße und der Prenzlauer Promenade. Die Enge der Binzstraße erlaubt Gegenverkehr nur an den wenigen Kreuzungen westlich der Neumannstraße und in den freien Parklücken. Dadurch hat der Durchgangsverkehr meist freie Bahn und ist dementsprechend häufig zu schnell unterwegs.

I d. Der **südöstliche** Teil des Kissingenkiezes wird von der Binz-, Neumann-, Kissingenstraße und Prenzlauer Promenade begrenzt.

- Abkürzung innerhalb des Kiezes und Umfahrung der stauanfälligen Hauptverkehrsstraßen Prenzlauer Promenade oder Granitzstraße: Die Binzstraße ist durchgängig zwischen der Berliner Straße und der Prenzlauer Promenade in beide Richtungen befahrbar. Attraktiv für

den Durchgangsverkehr ist sie vor allem aufgrund der offenen Mittelstreifen an ihren Kreuzungen mit der Berliner Straße und der Prenzlauer Promenade. Die Enge der Binzstraße erlaubt Gegenverkehr nur an den wenigen Kreuzungen westlich der Neumannstraße und in den freien Parklücken. Dadurch hat der Durchgangsverkehr meist freie Bahn und ist dementsprechend häufig zu schnell unterwegs.

II. Maßnahmen

Durch insgesamt 2 Diagonalsperren und zwei neue Einbahnstraßen lässt sich der beschriebene derzeitige Durchgangsverkehr in allen vier Teilen Kissingenkiezes unterbinden.

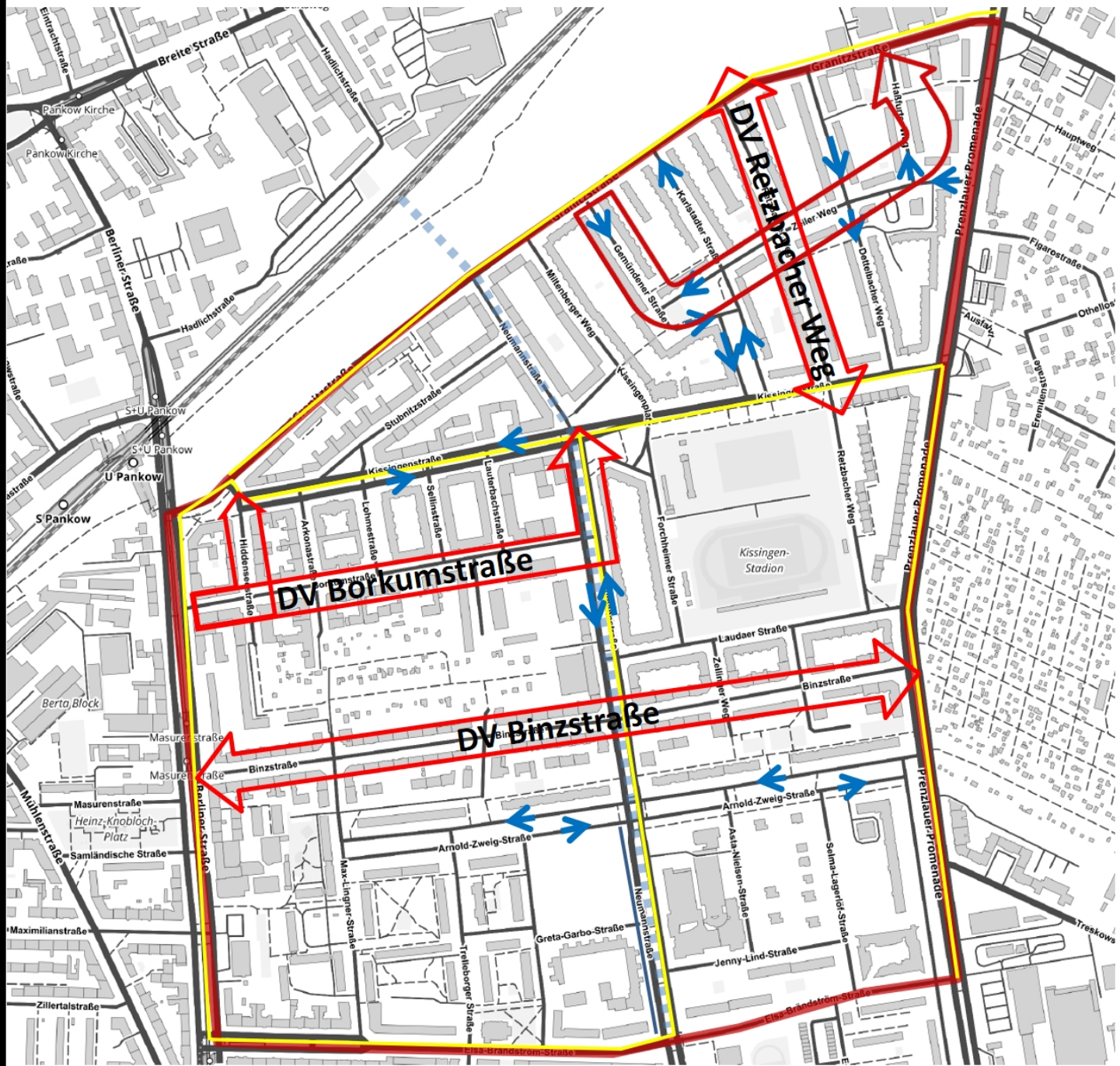
<u>II a.</u> Im **nordöstlichen** Teil wird eine Diagonalsperre auf der Kreuzung Retzbacher Ecke Zeiler Weg vorgeschlagen. Diese unterbindet den unter I a. beschriebenen Durchgangsverkehr jeweils durch den Retzbacher und den Zeiler Weg. Die Diagonalsperre teilt darüber hinaus diesen Teil des Kiezes in zwei Kiezblöcke.

II b. Im **nordwestlichen** Teil werden keine Maßnahmen vorgeschlagen.

II c. und II d. Im **südwestlichen** Teil wird eine Diagonalsperre auf der Kreuzung Hiddenseestraße Ecke Borkumstraße sowie die Anordnung einer Einbahnstraße in der Binzstraße vorgeschlagen.

Die Diagonalsperre unterbindet den unter I c. beschriebenen Durchgangsverkehr jeweils durch die Borkumstraße sowie durch die Borkumstraße und die Hiddenseestraße zur Umfahrung des Doppelknotens Berliner-/Granitz-/Kissingenstraße. Die Diagonalsperre teilt darüber hinaus diesen Teil des Kiezes in zwei Kiezblöcke.

Im **südwestlichen und südöstlichen** Teil würde eine dem östlichen und westlichen Teil der Binzstraße entgegenlaufende Einbahnstraßenregelung den Durchgangsverkehr auf der Binzstraße erschweren und den Durchgangsverkehr in ganzer Länge sogar unterbinden.



Kiezgrenze

Bestehende Einbahnstr.

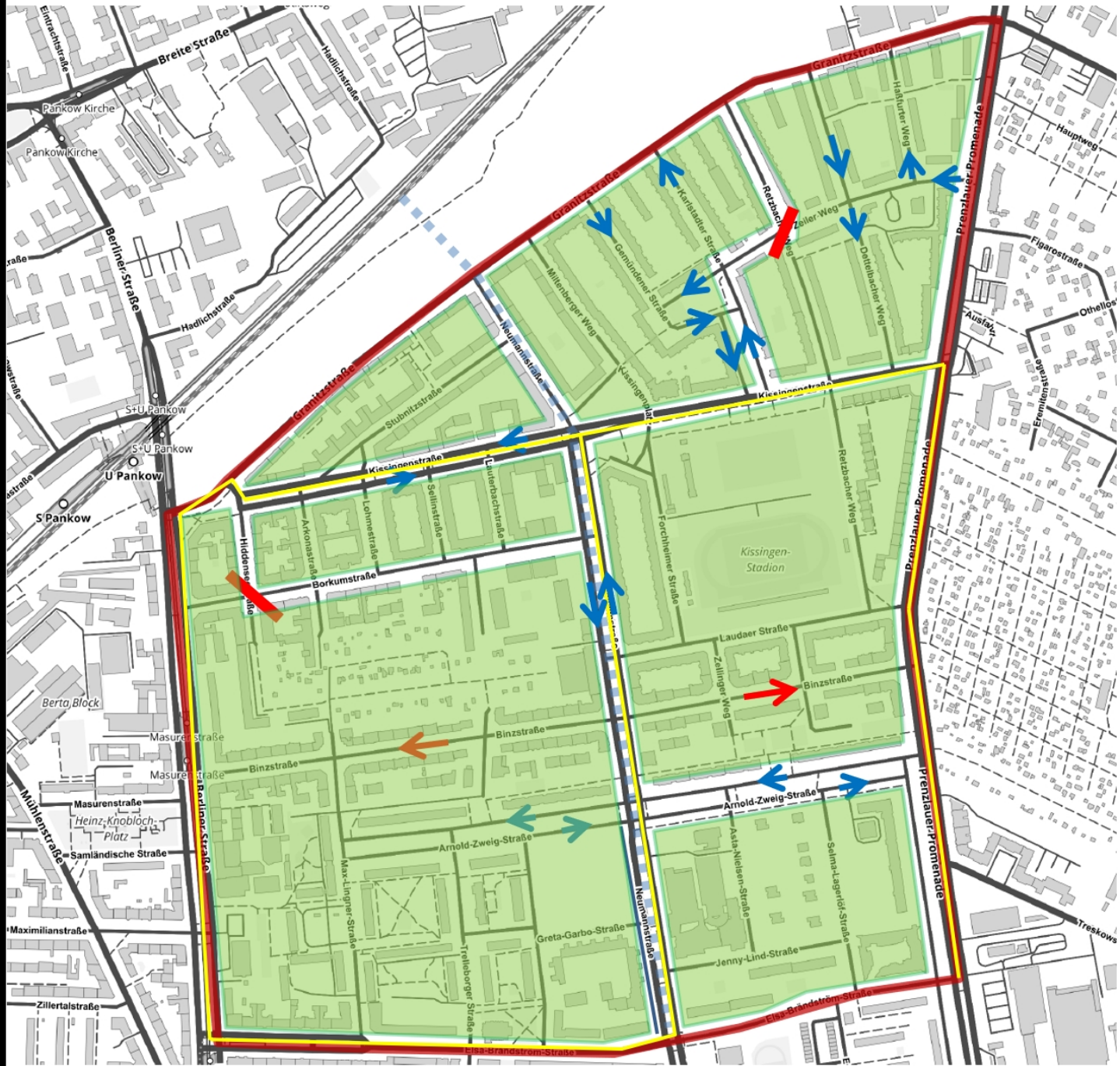
Einbahnstr. geplant

Diagonal-Sperre

Radstrecke Geplant

ÖPNV (Bus)

Bestehender Durchgangs-verkehr



Kiezgrenze

Bestehende Einbahnstr.

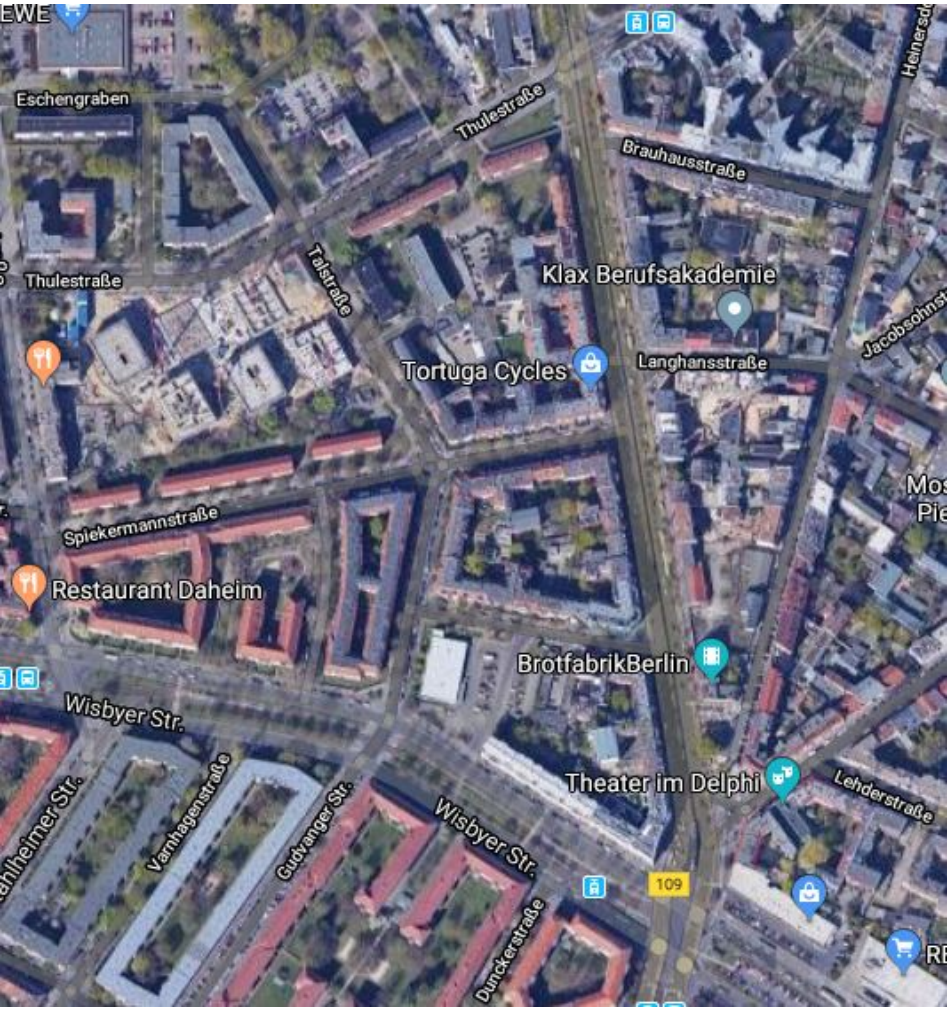
Einbahnstr. geplant

Diagonal-Sperre

Radstrecke Geplant

ÖPNV (Bus)

Bestehender Durchgangs-verkehr



MINIKIEZ TALSTRAßE

BEITRAG ZUR MOBILITÄTSWENDE FÜR FUßGÄNGER, RADFAHRER UND ANWOHNERVERKEHR

GEBIET RUND UM DIE TALSTRAßE

Die Talstraße, die Spiekermannstraße und die Herthastraße sind starkem Umgehungsverkehr von der Prenzlauer Promenade, stadteinwärts ausgesetzt. Andersrum wird die Talstraße gern auch als stadtauswärtsführende Straße genutzt um die Kreuzung Wisbyerstraße / Ostseestraße / Prenzlauer Allee bzw. -Promenade zu vermeiden. Rückstauender Autoverkehr aus der Wisbyerstraße kommend in Richtung Ostseestraße nutzen gern die Talstraße um diese Kreuzung in Richtung A114 zu umfahren.

- Talstraße Hü

STATUS

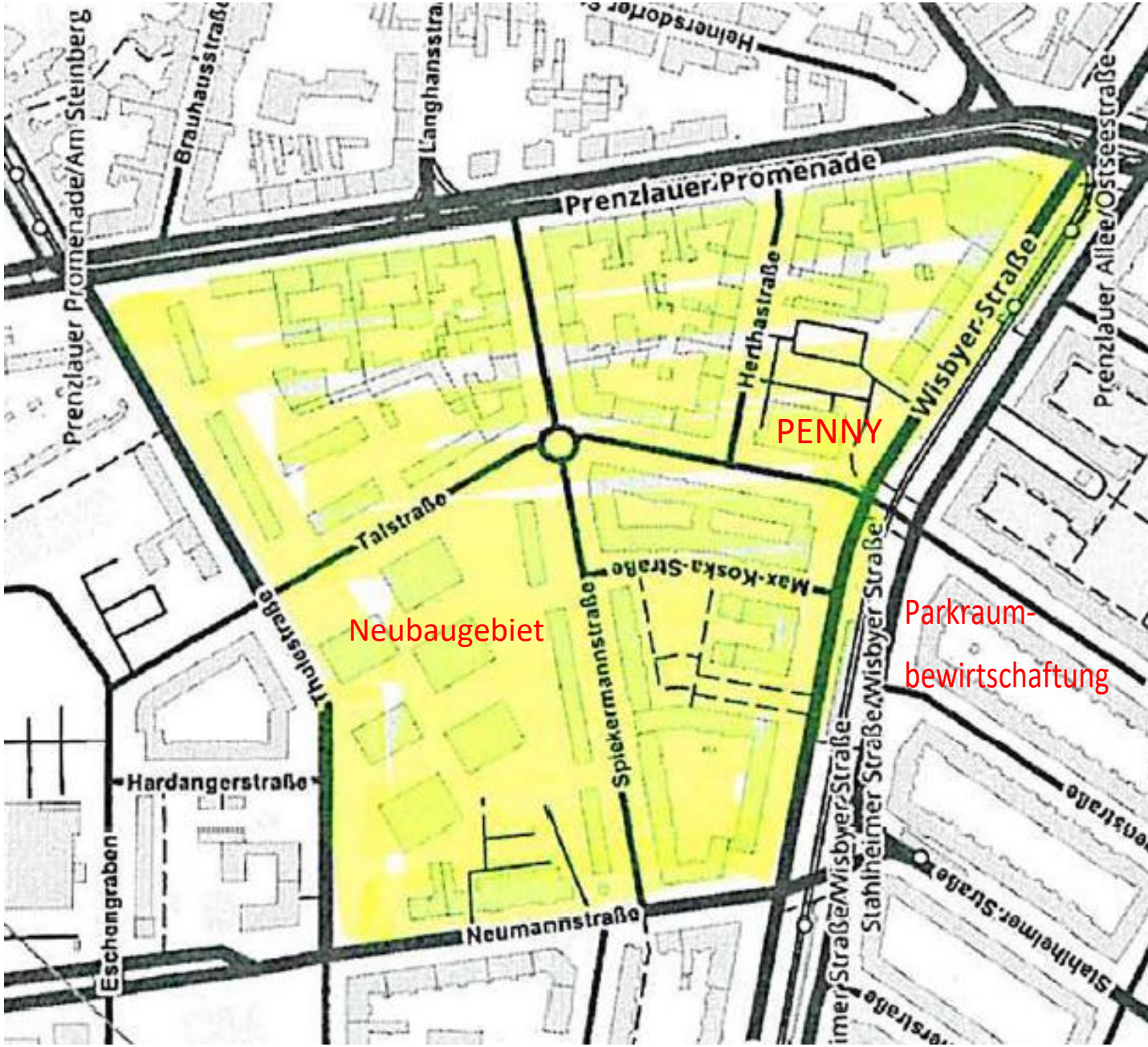
Zählungen im Straßenabschnitt zwischen Herthastraße und Spiekermannstraße am 08.01.2019 zwischen 08:30 und 9:00 Uhr 130 durchfahrende Fahrzeuge ergaben.

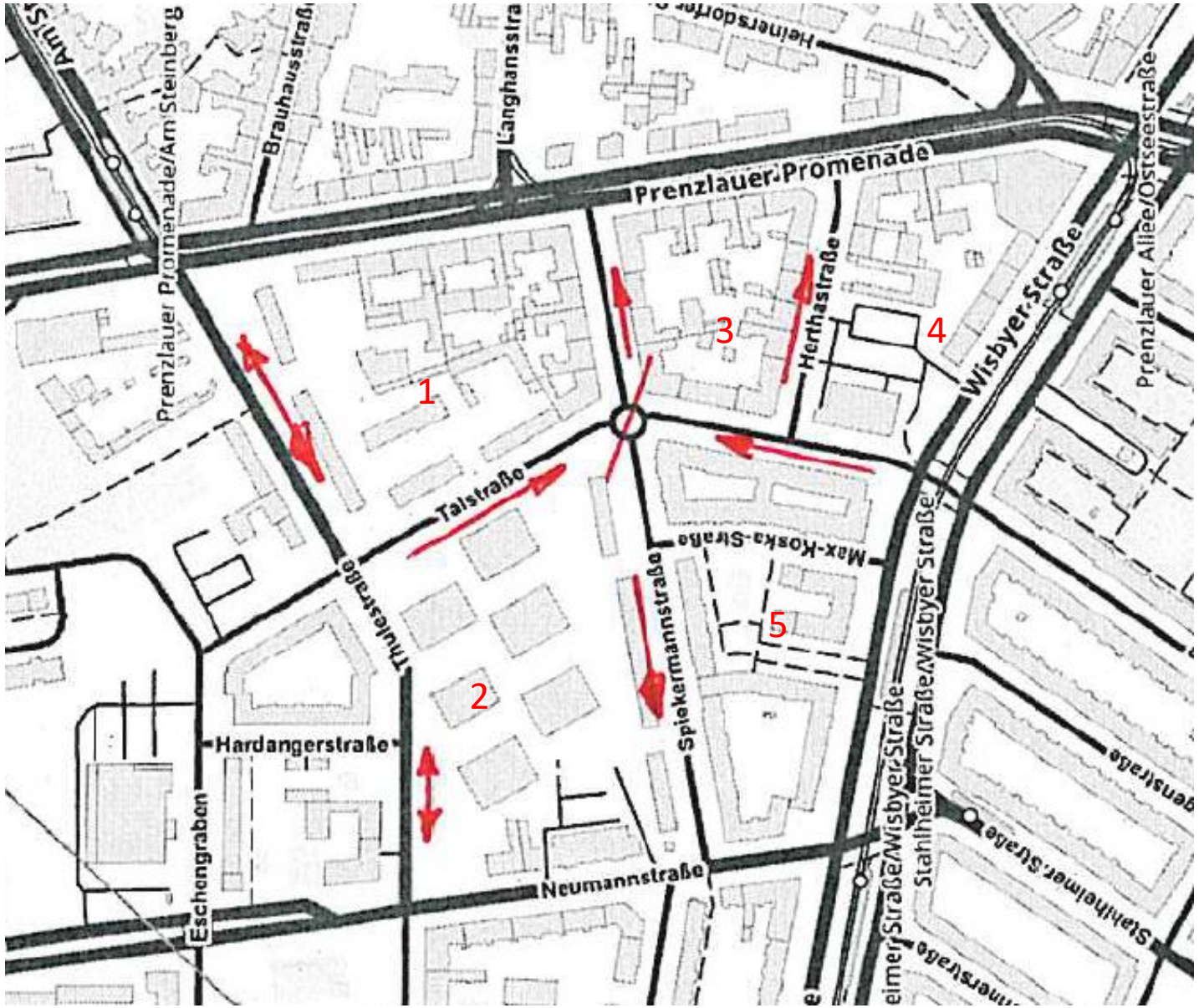
Weitere Zählungen im Berufsverkehr morgens und abends verzeichneten einen regen Verkehr mit überhöhten Geschwindigkeiten und nicht beachten der Vorfahrtsregelungen.

Nutzung des Penny-Parkplatzes als Durchfahrtsstraße mit tlw. überhöhten Geschwindigkeiten, Anzahl der Autos wurden nicht gezählt.

Parkraumsuchverkehr erhöht die Durchfahrten, Rangierlärm und Abgase.

Fahrradnutzung nur auf der Straße gemeinsam mit den Autos möglich.





Anliegerzonen 1 bis 5

VORSCHLAG FÜR DIE KIEZBERUHIGUNG

Zur Entlastung des Talkiezes von Straßenlärm und Abgasen und für die Unattraktivität für Autofahrer durch unseren Kiez zu fahren stellen wir folgenden Vorschlag vor:

Den Status der gleichberechtigten Straßen, befahrbar in beiden Richtungen wird aufgehoben!

Einführung der Einbahnstraßenregelung!

Rückleitung des Durchgangsverkehres auf die Hauptstraßen. Beibehaltung der verkehrsberuhigenden Geschwindigkeit von 30km/h.

Einführung der Parkraumbewirtschaftung!

Mit wenigen Mittel können eine vollkommende Beruhigung und Sicherheit erreicht werden.

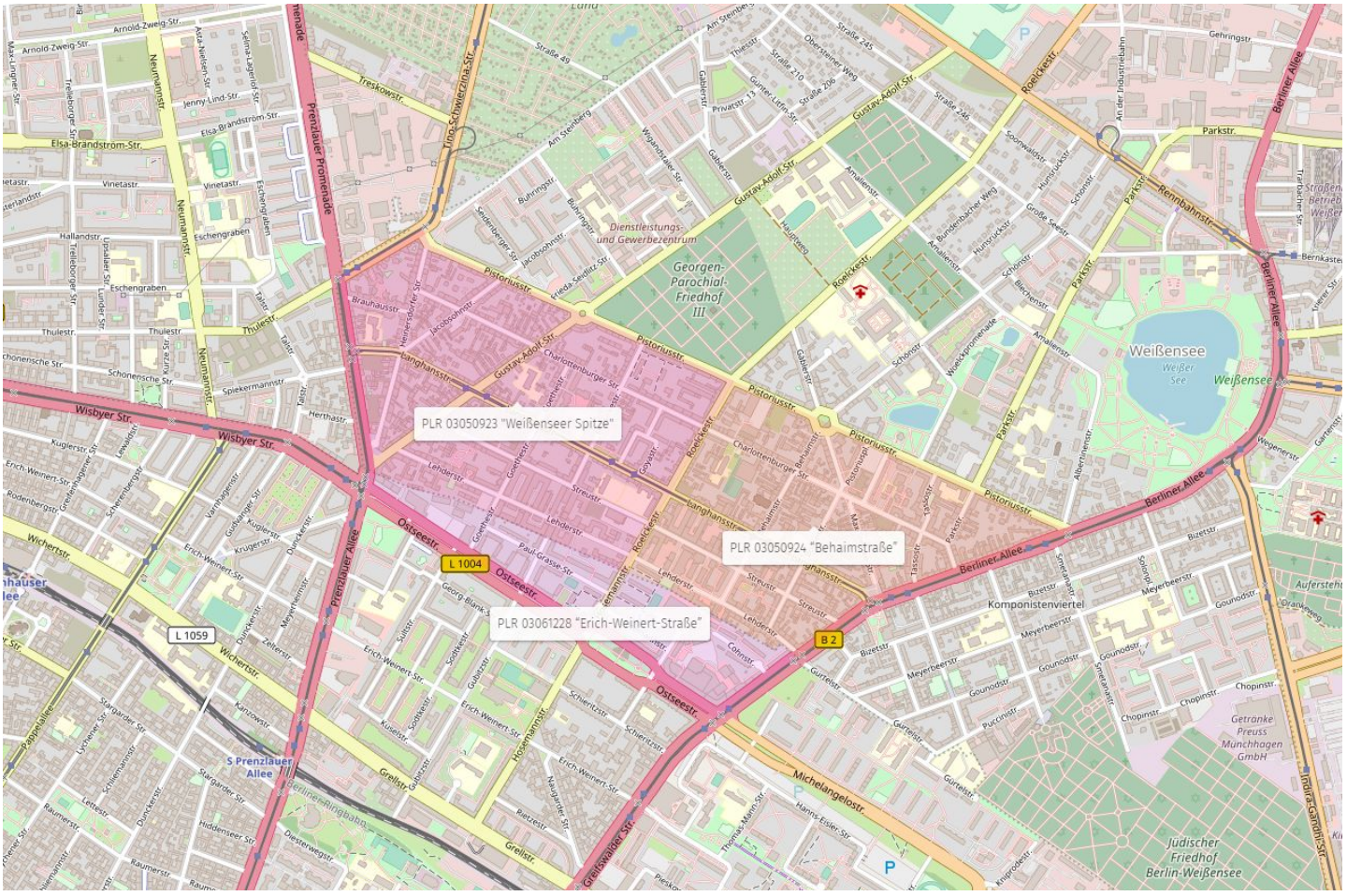
Die Autofahrer sollen merken, dass es länger dauert durch das Kiez zu fahren, als die großen Straßen von vorn herein zu nehmen.

Kiez “Langhansstraße” in Weißensee

#Kiezblock-Verkehrsberuhigung (Stand: 31. Januar 2020)

Einleitung

Der in diesem Konzept betrachtete Teil von Weißensee im Bezirk Pankow ist 1,25 km² groß. Er wird umgrenzt von der Prenzlauer Promenade im Westen, von der Ostseestraße im Südwesten, von der Berliner Allee im Südosten sowie von der Pistoriusstraße und Am Steinberg im Norden bzw. Nordwesten. Das Gebiet umfasst somit komplett die Planungsräume (PLRs) 03050923 “Weißenseer Spitze” sowie 03050924 “Behaimstraße”. Die beiden Planungsräume werden voneinander durch die Hosemannstraße bzw. die Roelckestraße getrennt. Mit der Langhansstraße und der Gustav-Adolf-Straße liegen noch zwei weitere übergeordnete Straßen im Gebiet. Südlich der Stadtteilgrenze Weißensees und nördlich der Ostseestraße gehört auch ein ca. 0,2 km² großer Streifen des PLR 03061228 “Erich-Weinert-Straße” zum betrachteten Gebiet.

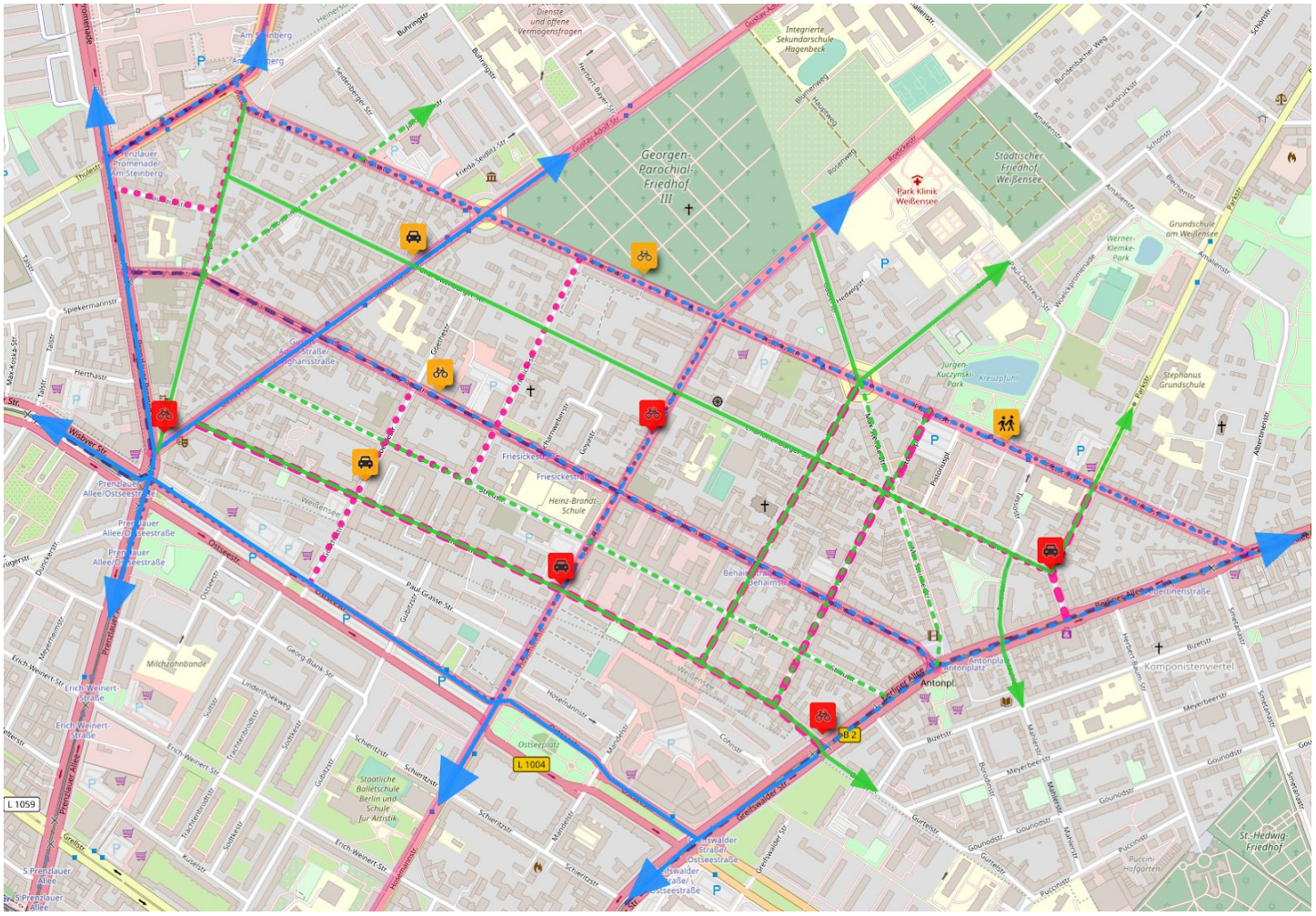


Laut amtlicher Statistik wohnen in den beiden zu Weißensee gehörenden PLRs 10.733 Personen in 6.630 Wohnungen. Typisch für die Gegend ist die sog. "Verdichtete Blockrandbebauung", zu der 72% der Wohnungen zählen. Darüber hinaus ist noch der "Siedlungsbau der 20er-30er Jahre" (17%) und der "Siedlungsbau der 90er-2000er Jahre" (11%) aufzufinden. Die Straßenflächen nehmen etwa 25% des Gebiets

ein. Gewerblich genutzt wird etwa 15% der Gebietsfläche, insbesondere südlich der Langhansstraße und östlich der Hosemannstraße bzw. Roelckestraße.

Allgemeine Verkehrssituation im Kiez

Die Tramlinien 12 und M13 fahren von der Kreuzung Ostseestraße/Prenzlauer Allee über die Prenzlauer Promenade und dann über die gesamte Länge der Langhansstraße zum Antonplatz und dann über die Berliner Allee weiter Richtung Nordosten. Die Linie M2 fährt über die Prenzlauer Promenade und dann weiter nördlich durch die Straße Am Steinberg. Die Linie M4 fährt an der Berliner Allee entlang. Die Buslinie 156 durchquert den Kiez über die Gustav-Adolf-Straße. Die Buslinie 158 biegt von Norden her kommend von der Parkstraße auf die Pistoriusstraße ab und fährt dann via Roelckestraße/Hosemannstraße auf die Ostseestraße. Ihre Endhaltestelle liegt an der Kreuzung Prenzlauer Allee. In die Gegenrichtung fährt der Bus über die Gustav-Adolf-Straße und dann über die Pistoriusstraße. Entlang der Pistoriusstraße in ganzer Länge verkehrt zudem die Buslinie 255.



ÖPNV	Durchgangsverkehr	Radverkehr
Straßenbahn	Stark für Schleichverkehr genutzt	Auf übergeordneten Straßen (gut)
Bus	Moderat für Schleichverkehr genutzt	Auf übergeordneten Straßen (kritisch)
		Auf Nebenstraßen (Kiez/überörtlich)
		Auf Nebenstraßen (im Kiez)

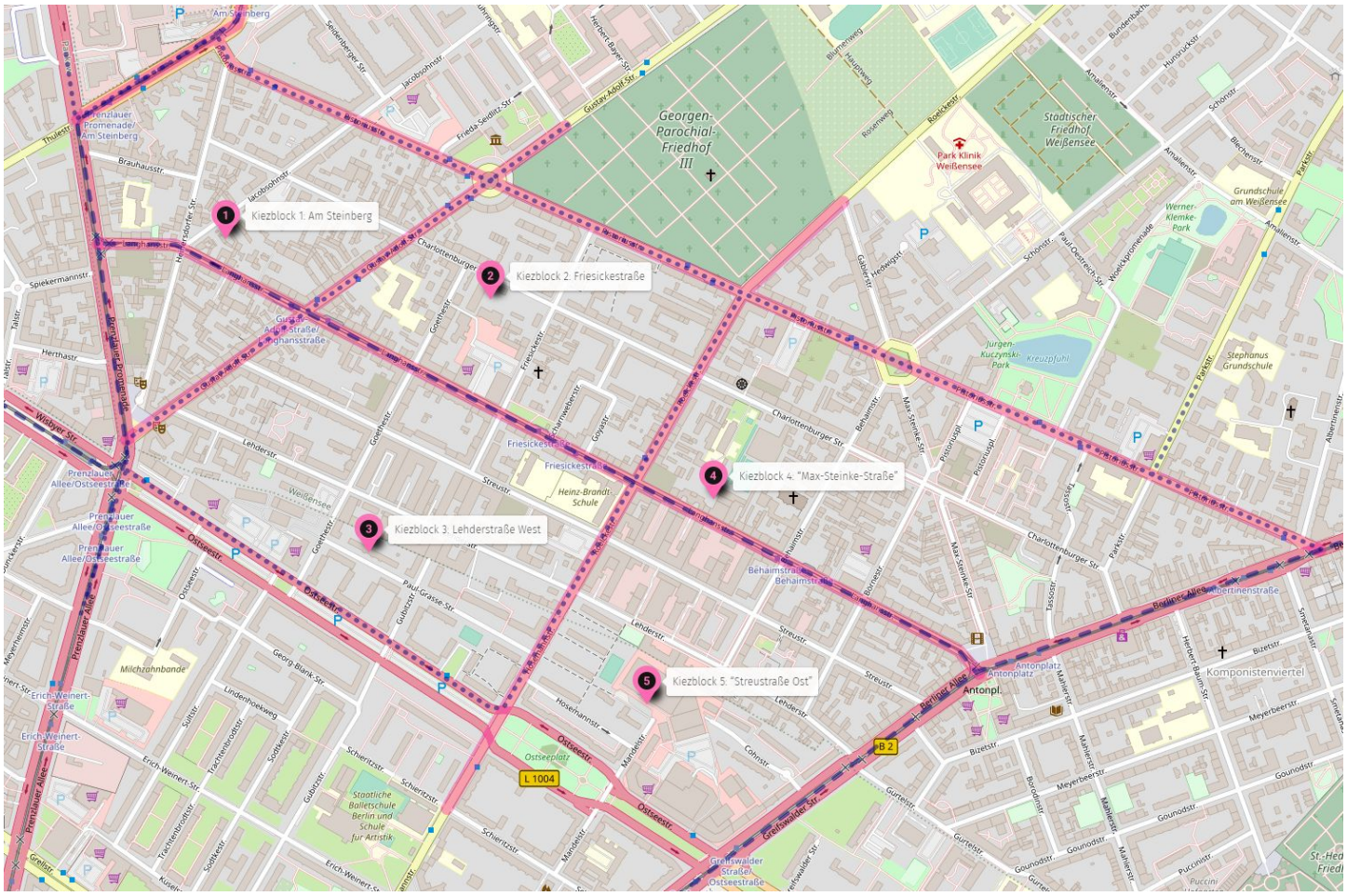
Auf den übergeordneten Durchgangsstraßen im Kiez gibt es keine markierten Fahrradwege, auch sind die Kreuzungssituationen zwischen den Kiezblöcken über die Durchgangsstraßen gefahrenträchtig. Für den Radverkehr bieten die Charlottenburger Straße und Lehderstraße ebenso wie die Behaimstraße und die Börnestraße sowie die Jacobsohnstraße bzw. Heinersdorferstraße gute Möglichkeiten, das Gebiet zu durchqueren und zugleich die stark befahrenen übergeordneten Straßen im Kiez bzw. um den Kiez herum zu vermeiden. Während die Gustav-Adolf-Straße recht unproblematisch mit dem Fahrrad befahren werden kann, werden Radfahrende auf der Langhansstraße durch die Tramschienen gefährdet, auf der Roelckestraße und insbesondere auf der Berliner Allee durch das hohe KFZ-Aufkommen. An der Ostseestraße ist zumindest ein Radschutzstreifen und auf der Prenzlauer Promenade (bis Am Steinberg) ein Radweg vorhanden.

Der Schleichverkehr im Kiez nutzt vorrangig die Lehderstraße als Alternative zur stark befahrenen Ostseestraße oder fährt von der Berliner Allee kommend über die Lehderstraße in die Börnestraße und die Behaimstraße. Des weiteren werden auch die Goethestraße, die Friesickestraße sowie die Heinersdorfer Straße und die Brauhausstraße zur Umfahrung von Staus auf den übergeordneten Straßen genutzt.

Im Gebiet Langhansstraße liegen innerhalb der Kiezblöcke bereits verkehrsberuhigte Zonen mit Tempo 30. Diese sind allerdings vielfach nicht auffällig genug markiert. Die Zonen sind in der Regel nur an den Mündungen zu den übergeordneten Straßen ausgewiesen. Die Tempo-30-Schilder sind sehr ungünstig positioniert und teils stark bemoost. Die Tempobegrenzung wird im Kiez so gut wie nicht kontrolliert, so dass Durchgangsverkehr generell mit erhöhter Geschwindigkeit unterwegs ist.

Im Kiezblock liegen mehrere Grund- und Weiterführende Schulen, sowie Kitas, Initiativ-Kinderläden und Einrichtungen der Kinder- und Jugendhilfe.

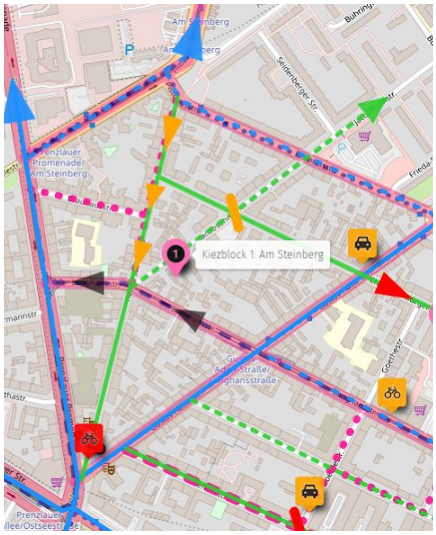
Kiezblock-Konzept für die fünf Blöcke



Der Kiez “Langhansstraße” wird durch die übergeordneten Straßen Langhansstraße, Gustav-Adolf-Straße und Hosemannstraße bzw. Roelckestraße in die folgenden fünf Kiezblöcke unterteilt:

1. **“Am Steinberg”** (zwischen Am Steinberg, Pistoriusstraße, Gustav-Adolf-Straße, Langhansstraße, Prenzlauer Promenade)
2. **“Friesickestraße”** (Pistoriusstraße, Roelckestraße, Langhansstraße, Gustav-Adolf-Straße)
3. **“Max-Steinke-Straße”** (Pistoriusstraße, Berliner Allee, Langhansstraße, Roelckestraße)
4. **“Streustraße Ost”** (Langhansstraße, Berliner Allee, Lehderstraße, Roelckestraße)
5. **“Lehderstraße West”** (Langhansstraße, Roelckestraße, Ostseestraße, Prenzlauer Promenade, Gustav-Adolf-Straße)

Kiezblock 1: Am Steinberg



Situation

a. Eigentlich wird dieser Block durch die Langhansstraße nochmal zweigeteilt. Hier ist der KFZ-Verkehr jedoch nur Richtung Prenzlauer Promenade erlaubt, während die Straßenbahn in beide Richtungen fährt.

b. Da auf dieser Strecke oft zäher Verkehr herrscht, nutzen Autofahrende die Heinersdorfer Straße und die Brauhausstraße, um auf die Prenzlauer Promenade zu gelangen.

c. Zudem nutzt der KFZ-Verkehr die Brauhausstraße und die Heinersdorfer Straße weiter Richtung Norden, um Staus auf der Prenzlauer Promenade und Am Steinberg zu umfahren.

d. Auch die Charlottenburger Straße wird als parallele Alternative zur Pistoriusstraße genutzt.

e. Radfahrende, die von der Gustav-Adolf-Straße stadteinwärts unterwegs sind, müssen rein rechtlich gesehen am Ende der Straße absteigen und die Räder entlang der Prenzlauer Promenade ca. 50m bis zur Kreuzung Ostseestraße schieben. In der Praxis fahren sie zumeist über den Bürgersteig bis zur Ampel.

f. Radfahrende, die an gleicher Stelle auf der Prenzlauer Promenade stadtauswärts fahren wollen, werden vom KFZ-Verkehr, der in die Gustav-Adolf-Straße einbiegt, regelmäßig gefährdet (trotz des mittlerweile rot eingefärbten Radschutzstreifens an dieser Stelle).

Sofortmaßnahmen

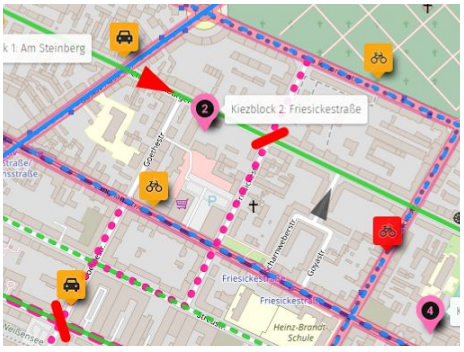
1. Die Heinersdorfer Straße sollte zwischen Pistoriusstraße und Langhansstraße zur Einbahnstraße in südliche Richtung umgestaltet werden. Das würde die in den Punkten b) und c) erwähnten Umfahrungen unterbinden.

2. An der Kreuzung Charlottenburger Straße/Jacobsohnstraße ist eine Diagonalsperre als Modalfilter in Nordwest-Südost Richtung einzurichten. Das würde sicherstellen, dass die Charlottenburger Straße für den motorisierten Durchgangsverkehr unattraktiv wird. Zudem wird damit auch der Radverkehr auf der Jacobsohnstraße Richtung Kunsthochschule Weißensee erleichtert.

Weitere Empfehlungen

3. Längerfristig sollte dem Charakter des südlichen Teils der Gustav-Adolf-Straße (zwischen Hamburger Platz und Prenzlauer Promenade) als Wohngegend mit vielen Geschäften und Gastronomie und entsprechend vielen Personen, die hier zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, Rechnung getragen werden. Daher ist eine Entlassung aus dem übergeordneten Straßennetz anzustreben. Anschließend sollte der Zugang von der Prenzlauer Promenade für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt und die Straße mit dem südlichen Ende der Heinersdorfer Straße verbunden werden. Ideal wäre eine neue Streckenführung für die Buslinien 156 und 158 stadtauswärts, weil dann die Zufahrt von der Prenzlauer Promenade komplett geschlossen werden könnte.

Kiezblock 2: Friesickestraße



Situation

a. Autofahrende, die über den Hamburger Platz kommend Richtung Südosten fahren wollen, kürzen von der Pistoriusstraße über die Friesickestraße bis zur Streustraße in die Roelkestraße ab, um die Ampeln Pistoriusstraße/Ecke Roelkestraße und Langhansstraße/Ecke Roelkestraße zu umgehen.

b. Autofahrende kürzen die Ampel Langhansstraße/Ecke Gustav-Adolf-Straße über die Goethestraße und Charlottenburger Straße ab.

Sofortmaßnahmen

1. Um die Friesickestraße vom Durchgangsverkehr zu befreien, schlagen wir die Einrichtung einer Diagonalsperre als Modalfilter in der Friesickestraße/Ecke Charlottenburger Straße vor. Die Sperre soll dabei von Südwesten nach Nordosten verlaufen, um so den Schleichverkehr von und zur Pistoriusstraße zu unterbinden.

2. Um die Umfahrung Goethestraße-Charlottenburger Straße zu unterbinden, schlagen wir die Einrichtung eines kurzen Stücks Einbahnstraße in der Charlottenburger Straße zwischen Gustav-Adolf-Straße und Goethestraße vor. Diese erlaubt das Befahren der Charlottenburger in diesem Bereich nur noch von West nach Ost.

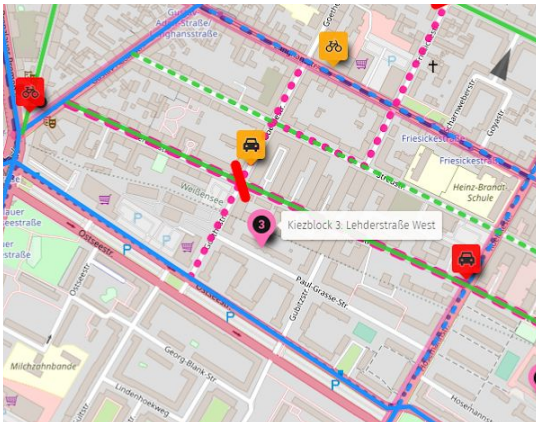
Weitere Empfehlungen

3. Um die Anbindung an die umliegenden Kiezblöcke zu verbessern, sollten Hilfen zur Querung der Roelckestraße, Langhansstraße und Gustav-Adolf-Straße eingerichtet werden wie beispielsweise Gehwegvorstreckungen .

Kiezblock 3: “Lehderstraße West”

Situation

a. Die gesamte Lehderstraße ist laut Planung und längst auch de facto eine wichtige Fahrradroute.



b. Abgesehen von der Kreuzung Roelckestraße liegt sie komplett in zwei Tempo-30-Zonen. Dieses Limit wird von KFZ oft missachtet, da die Strasse recht breit ist.

c. Der mittlere Teil der westlichen Lehderstraße wird durch KFZ in westlicher Fahrtrichtung häufig zur Umfahrung der Ampelkreuzung Roelckestraße/Ostseestraße genutzt. Die KFZ biegen hierbei meist nach Südwesten in die Goethestraße ab, um direkt oder über den riesigen Parkplatz bei Aldi auf die Ostseestraße zu gelangen. Auch in der Gegenrichtung gibt es auf dieser Route Durchgangsverkehr.

d. Die gesamte westliche Lehderstraße wird zweitens durch KFZ häufig von der Gustav-Adolf-Straße bis zur Roelckestraße durchfahren.

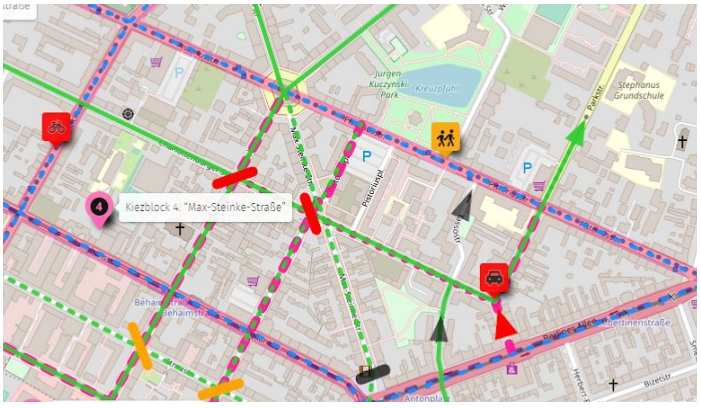
Sofortmaßnahmen

1. Vorgeschlagen wird eine Diagonalsperre als Modalfilter von Nordwest nach Südost auf der Kreuzung Lehderstraße/Goethestraße, so dass die in den Punkten a) und d) genannten KFZ-Durchgangsverkehre unterbunden werden. Auch eine Durchfahrt aus der nördlichen Goethestraße in die Ostseestraße wird so verhindert. Eine Verlagerung des Verkehrs nördlich der Lehderstraße wird so vor allem auf die Langhansstraße erfolgen. Die Streustraße wird vom südwestlich gerichteten Durchgangsverkehr kaum stärker belastet werden, da man aus der Gustav-Adolf-Straße nicht tatsächlich südwärts ausfahren kann.

Weitere Empfehlungen

2. Eine Verlagerung des Verkehrs südlich der Lehderstraße auf die Paul-Grasse-Straße ist denkbar. Falls dies eintritt, sollte die Paul-Grasse-Straße derart in zwei Einbahnstraßen geteilt werden, dass eine Einfahrt mit KFZ ausschließlich von der Gubitzstraße aus möglich ist.

Kiezblock 4: Max-Steinke-Straße



Situation

a. Die Börnestraße und die Behaimstraße haben sich auf gesamter Länge zur Durchgangsstraßen für Schleichverkehre entwickelt. Zum einen findet hier die diagonale (weil ampelfreie) Durchfahrt durch den gesamten Langhanskiez (Berliner Allee-Wisbyer Straße und Roelckestraße-Gabler Straße-Lehderstraße-Greifswalder Straße) statt, zum anderen wird der Verkehr auf der Berliner Allee stadtein- und auswärts (Pistoriusstraße-Börnestraße-Lehderstraße-Greifswalder Straße und umgekehrt) umfahren.

b. Da die Straßen eng sind, kommt es ständig zu Konflikten zwischen Autofahrerenden und anderen Autofahrerenden, Zufußgehenden oder Fahrradfahrerenden. Insbesondere ist die Ecke Börnestraße/Lehderstraße bei hohem Verkehrsaufkommen unübersichtlich und riskant für Radfahrende.

c. Die Parkstraße wird intensiv von Autofahrenden genutzt, um parallel zur Berliner Allee mit nur einer Ampelkreuzung (an der Pistoriusstraße) ins Wohngebiet und darüber hinaus zu fahren. Die Y-Kreuzung Parkstraße und Charlottenburger Straße ist durch parkende Autos im Kreuzungsbereich schlecht zu überblicken; Gehwegvorstreckungen oder auch nur markierte Überwege für Zufußgehende fehlen. Direkt an der Kreuzung liegt ein Kinderladen, an der wenige Meter entfernten Kreuzung Charlottenburger Straße/Tassostraße befinden sich zwei weitere Kitas. Linksabbiegende Autofahrende verzichten hier häufig darauf, die Kurve richtig auszufahren. Das birgt Gefahren für Radfahrende und querende Zufußgehende.

Sofortmaßnahmen

1. Vorgeschlagen wird das Aufstellen von Diagonalsperren als Modalfilter an den Kreuzungen Börnestraße/Charlottenburger Straße und Behaimstraße/Charlottenburger Straße, um diese Durchgangsverkehre wirksam zu unterbinden.

2. Vorgeschlagen wird zudem, auf beiden Straßen an allen Kreuzungen und Mündungen in den Kiezblock deutlicher auf die geltende Tempo-30-Zone hinzuweisen (Einfahrt Langhansstraße, Kreuzung Charlottenburger Straße, Einfahrt Pistoriusstraße). Dies sollte auch durch Tempo-30-Hinweise auf dem Straßenbelag selbst kenntlich gemacht werden.

Weitere Empfehlungen

3. Es wird vorgeschlagen, auf der Parkstraße eine Einbahnstraßenregelung ab Eingang Berliner Allee bis zur Charlottenburger Straße (Rechtsabbieger in Parkstraße) einzuführen, um den Durchgangsverkehr auf der Parkstraße als Schleichweg zu unterbinden und die sehr unübersichtliche Y-Kreuzung Parkstraße - Charlottenburger Straße zu entschärfen. Gleichzeitig bleibt der Zuweg zur Post in der Charlottenburger Straße erhalten.

Kiezblock 5: “Streustraße Ost”

Situation

a. Der südliche Teil der Behaim- sowie der Börnestraße wird ebenfalls als Umgehungs- bzw. Durchgangsstraße von und zu der Berliner Allee genutzt (siehe auch Kiezblock Max-Steinke-Straße). Von der Langhansstraße südlich abbiegend werden beide Straße genutzt, um über die Lehderstraße zur Berliner Allee zu kommen. Damit wird eine Ampel umgangen.

b. Insbesondere wird jedoch von der Greifswalder Straße kommend die Börnestraße als Durchfahrtsstraße genutzt, um in die nördlichen Kieze (bis zur Parkstraße und Schönstraße nördlich der Pistoriusstraße) zu gelangen.

c. An der Ecke Börnestraße/Streustraße befindet sich ein Kinderladen. Die an sich sehr enge Straße wird somit von Kindern frequentiert.

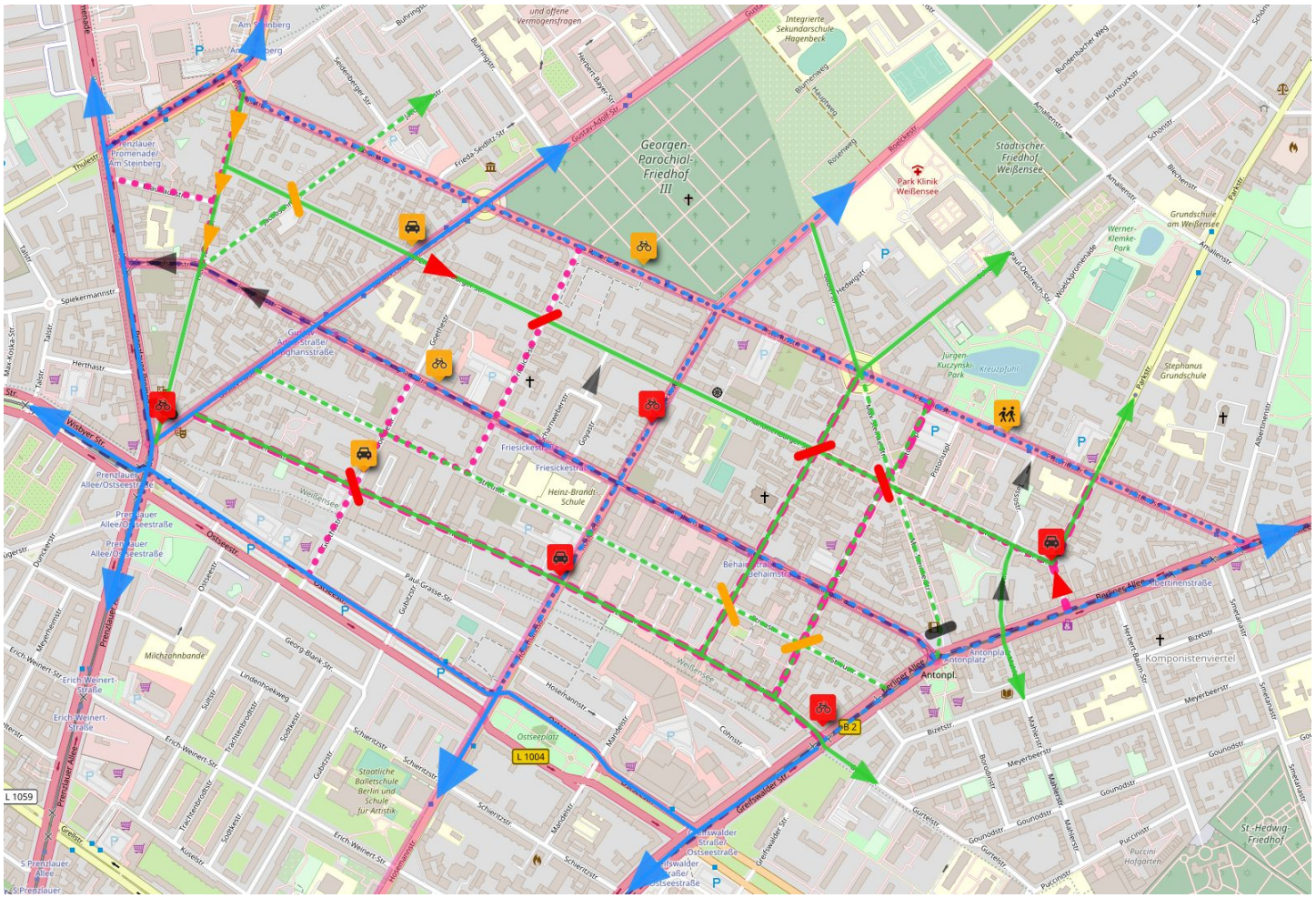
Sofortmaßnahmen

1. Vorgeschlagen werden daher jeweils eine Diagonalsperre als Modalfilter an der Ecke Börnestraße/Streustraße von Nordost nach Südwest sowie an der Ecke Börnestraße/Behaimstraße von Nordwest nach Südost.

Weitere Empfehlungen

2. Als weitere Maßnahme zur Beruhigung der Lehderstraße, an der einer der wenigen Spielplätze im Kiezblock anliegt, könnte die Einrichtung einer Einbahnstraße in der Lehderstraße ab Roelckestraße bis Berliner Allee in Betracht gezogen werden, um nach Einrichtung der Modalfilter dem potentiellen Umgehungsverkehr über die Lehderstraße Ost auf die Roelckestraße vorzubeugen.

Überblick Sofortmaßnahmen



https://umap.openstreetmap.de/de/map/kiezblocks-langhansstrae-weiensee_2187

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass bereits durch eine sehr begrenzte Anzahl von Sofortmaßnahmen, die der Bezirk selbst in der Form eines Verkehrsversuchs (nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 der StVO) anordnen könnte, der Durchgangsverkehr im Kiez Langhansstraße wirksam unterbunden und somit die Attraktivität der Mobilität zu Fuß oder mit der Rad deutlich erhöht werden könnte.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen schaffen keine zusätzlichen Sackgassen. Anlieger können ihre Zielorte weiterhin einfach von den übergeordneten Straßen her erreichen und Rettungsdienste sowie der Lieferverkehr zu den gewerblich genutzten Grundstücken werden nicht behindert. Auch ist an allen genannten Kreuzungen ausreichend Raum für Diagonalsperren, so dass selbst größere Fahrzeuge weiterhin unproblematisch abbiegen können - in manchen Fällen müssten ggf. einige Parkplätze wegfallen bzw. das Falschparken durch (zunächst temporäre) Gehwegvorstreckungen unterbunden werden.

Erste Priorität

Diagonalsperren an den folgenden Kreuzungen:

1. Charlottenburger Straße/Börnestraße (Nordwest-Südost)

2. Charlottenburger Straße/Behaimstraße (Nordost-Südwest)
3. Charlottenburger Straße/Friesickestraße (Nordost-Südwest)
4. Lehderstraße/Goethestraße (Nordwest-Südost)

Einbahnstraßen:

1. Charlottenburger Straße zwischen Gustav-Adolf-Straße und Goethestraße (Richtung Osten)
2. Parkstraße zwischen Berliner Allee und Einmündung Charlottenburger Straße (Richtung Nordwesten)

Zweite Priorität

Diagonalsperren an den folgenden Kreuzungen:

1. Charlottenburger Straße/Jacobsonstraße (Nordwest-Südost)
2. Streustraße/Behaimstraße (Nordwest-Südost)
3. Streustraße/Börnestraße (Nordost-Südwest)

Einbahnstraße:

- Heinersdorfer Straße zwischen Pistoriusstraße und Langhansstraße (Richtung Süden)

Weiterführende Vorschläge

Auf den übergeordneten Durchgangsstraßen im Kiez Langhansstraße gibt es **keine markierten Fahrradwege**, auch sind die Kreuzungssituationen zwischen den Unterblöcken im Kiez über die Durchgangsstraßen unübersichtlich und gefahrenträchtig. Der aktuelle Zustand ist eine Einladung zum Rasen. Gerade die Roelckestraße ist auch für Radfahrende eine wichtige Verbindung, diese sollte in der gesamten Länge (bis zur Rennbahnstraße) mit einer Radverkehrsanlage ausgestattet werden.

Die Charlottenburger Straße und Lehderstraße sollten als Fahrradstraße ausgewiesen werden, ebenso die Behaim- oder Börnestraße sowie die Jacobsohnstraße bzw. Heinersdorferstraße, da über sie Fahrradverkehr

im Kiezblock wirksam durchgeleitet und stadteinwärts in die Greifswalder Straße und Prenzlauer Allee weitergeleitet wird. Die Transfersituation in Richtung Komponistenviertel kann über den Ausbau des Übergangs Tassostraße bewerkstelligt werden. Schwieriger gestaltet sich dies in Richtung Pankow Süd, da es keine vernünftige Übergangssituation über die Prenzlauer Promenade gibt.

Im Gebiet Langhansstraße liegen innerhalb der Kiezblöcke bereits **verkehrsberuhigte Zonen mit Tempo 30**. **Diese sind leider vielfach schlecht markiert**. Die Zonen sind in der Regel nur an den Mündungen zu den übergeordneten Straßen ausgewiesen und die Tempo-30-Schilder sind sehr ungünstig positioniert.

Die Pistoriusstraße, die Roelckestraße und die Gustav-Adolf-Straße (letztere auf der gesamten Länge bis zur Rennbahnstraße) sowie nördlich des Kiezes auch die Schönstraße und die Parkstraße sollten durchgehend auf Tempo 30 beschränkt werden, die bestehende 30 - 50 km/h-Regelung, Tempo 30 von 22 - 6 Uhr-Beschränkung und Wochenend-/Werktagsregelungen sind a) unübersichtlich und verleiten b) zum Ignorieren, da sie nicht kontrolliert werden.

Die Tempobegrenzung wird im Kiez so gut wie nicht kontrolliert, so dass Durchgangsverkehr generell mit erhöhter Geschwindigkeit unterwegs ist. **Tempo 30 muss konsequent ausgewiesen, besser kenntlich gemacht werden** bspw. durch Beschriftung auch auf den Straßen und an Kreuzungen; auch sollte die Einhaltung regelmäßig kontrolliert werden. Tempo 30 führt erfahrungsgemäß dann zu einer Beruhigung, wenn die Gestaltung der Straßen, der Parkplatzsituation an den Straßen und Übergangssituationen auf die die Verkehrsberuhigung hinwirken und diese mitgestalten (vorgezogene Gehwege sowie “Berliner Kissen” an Kreuzungen und Einmündungen, versetzte Parkplätze usw.).

Um das Rasen entlang der Pistoriusstraße einzuschränken und andererseits einen besseren Verkehrsfluss für alle zu gestalten, sollte an der Kreuzung zur Roelckestraße die Ampelanlage durch einen Kreisverkehr ersetzt werden. Ebenso sollte der Mirbachplatz in einen echten Kreisverkehr umgewandelt werden. Der bestehende Kreisverkehr am Hamburger Platz sollte durch gut markierte Radstreifen (ähnlich dem Moritzplatz in Kreuzberg) ergänzt werden.

An nahezu allen Mündungen und Kreuzungen an den übergeordneten Straßen im Kiez bestehen Sichthindernisse, gerade für Kinder. Es gibt viel zu wenige Fußgängerüberwege, Querungen und Ampeln. Das betrifft insbesondere die Kreuzungen Roelckestraße/Lehderstraße, Roelckestraße/Streustraße, Roelckestraße/Charlottenburger Straße und Gustav-Adolf-Straße/Charlottenburger Straße. An diesen Stellen ist die Querung der übergeordneten Straßen für Radfahrende sowie für Zufußgehende (insbesondere für ältere Menschen sowie Familien mit Kindern) eine echte Herausforderung. Die Umgestaltung dieser Kreuzungen sollte daher mit Priorität erfolgen, etwa durch Einsatz von Zebrastreifen, Gehwegvorstreckungen und den Wegfall von angrenzenden Stellplätzen für KFZ (bzw. durch das bauliche Verhindern von Falschparken an diesen Stellen).

Die Langhansstraße ist für den Verkehr zu eng: Tram, Auto, Fahrrad, enge Gehwege und zwei Parkspuren, keine sichtbaren Querungen, kaum Übergänge oder vorgezogene Bürgersteige. Hier wäre über das Aufheben einer Parkspur bzw. eine Einbahnstraßenregelungen viel gewonnen, langfristig sollte der motorisierte Individualverkehr in dieser Straße komplett untersagt werden.

Auch die Berliner Allee ist eine große Herausforderung für Anwohnerinnen und Anwohner, die zu Fuß, per Rad oder mit dem ÖPNV unterwegs sind. Hier sollten in erster Linie die Querungsmöglichkeiten verbessert werden. Längerfristig wäre dringend die Umwandlung einer Fahrspur pro Richtung in Radwege sowie mehr Platz für Zufußgehende und Grünflächen nötig. Auch wenn es vom hier untersuchten Kiez etwas weiter entfernt liegt - die derzeitige Gestaltung der **Einmündung der Indira-Gandhi-Straße in die Berliner Allee** ist aus Sicht des Umweltverbunds eine Zumutung. So muss man z.B. von der Tramhaltestelle stadtauswärts (M4, 12, M13) drei Fußgängerampeln überqueren, um zum Park am Weißen See Richtung Strandbad zu gelangen (oder einen langen Umweg über die Ampel am südwestlichen Ende des Bahnsteigs nehmen), obwohl man davon eigentlich nur durch zwei Fahrspuren und die Tramgleise getrennt ist.

Im Kiezblock liegen mehrere **Grund- und Weiterführende Schulen, sowie viele Kitas, Initiativ-Kinderläden und Einrichtungen der Kinder- und Jugendhilfe**. An der Langhansstraße befinden sich zwei weiterführende Schulen (Heinrich-Brandt-Schule und Freie Schule Pankow) sowie zahlreiche Kitas. Dass hier überhaupt Autoverkehr durchgeht, ist kaum nachvollziehbar. Die Verkehrslenkung nimmt im gesamten Kiez hierauf nur mangelnd bis gar keine Rücksicht; so wäre es angemessen bspw. vor Schulen generell Parken nur am Wochenende und wochentags außerhalb der Schulzeiten zu gestatten. Vor jeder Schule und Kindertagesstätte sollten zudem Begegnungszonen/ Spielstraßen/shared Space als Minimum eingeführt werden, wenn die Straßen nicht für die Durchfahrt gesperrt werden können, die Geschwindigkeit ist auf Schrittgeschwindigkeit zu beschränken, hierfür gibt es im gesamten Bundesgebiet zahlreiche z.T. seit viel Jahren gut funktionierende Beispiele.

Angestrebt werden sollte eine **Kohärenz mit der Spielleitplanung** und Grünflächenplanung Weissensee, war doch die Spielleitplanung einmal bundesweit beispielgebend und liegt leider in der ambitionierten Umsetzung hinter dem Plan weit zurück.

Die Reduzierung des **Parkplatzbestandes** für Autos im Kiez bis 2025 um ⅓ und bis 2028 um 50 % wäre erstrebenswert. Ein erster Schritt wäre die konsequente Ausweisung von Parkflächen für e-Autos (Ladeinfrastruktur) und Car-Sharing-Plätzen, sowie das Aufstellen von Fahrradständern und Lastenrad-Parkplätzen auf bestehenden Parkplätzen und entlang der Straßen. Diese Infrastruktur sollte für alle Verkehrsteilnehmer sichtbar und nutzbar sein; sie gestaltet den öffentlichen Raum mit.

Seit der Ausweisung der **Parkraumbewirtschaftung in den Gebieten im S-Bahn Ring** haben sich die Parkkplätze im Kiez zu Pendlerparkplätzen entwickelt (bspw. Pistoriusplatz), die viel zusätzlichen Verkehr ins Viertel ziehen. Die Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung vom Ring bis zur Rennbahnstraße/Liebermannstraße sowie im Komponistenviertel wäre dringend angeraten.

Auf den Parkplätzen Aldi, Netto,Lidl, KiK im Kiez gibt es zudem genug freie ungenutzte Parkflächen. Hier sollte - wo möglich - im Nutzungskonzept eine Vereinbarung zur Parkplatznutzung im Bezirk angestrebt werden.

Autoren

- Dániel Fehér
- Daniel Freudl
- Jens Klessmann
- Georg Pirker
- Rolf Schröder
- Lena Bendlin
- Christian Voy

Kontakt

- Dániel Fehér
  daniel.feher@gmail.com
  0176 62001877

Komponistenviertel

Beschreibung zu den Entwurf mit den Varianten 1 und 2
Stand: 30.01.2020,
Ansprechpartner: Benno Schick

I. Analyse

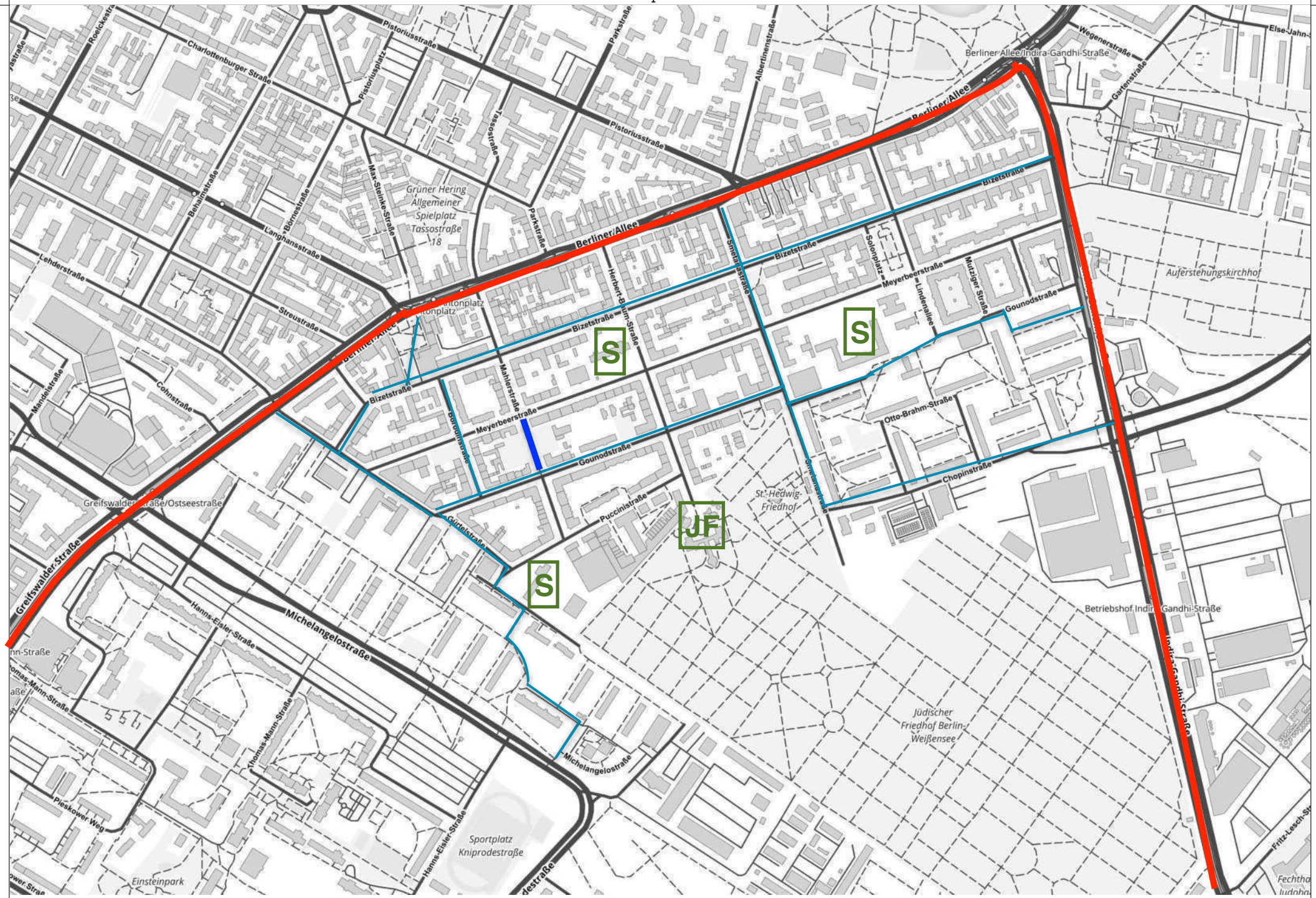
- **Das Komponistenviertel ist von zunehmendem Durchgangsverkehr morgens von der Hansa- und Indira-Gandhi-Straße in Richtung Greifswalder-/ Ostseestr. und abends in der Gegenrichtung belastet.** Im Berufsverkehr weichen die Autofahrer dem Verkehr und den Staus in der Berliner Allee und im nördlichen Teil der Indira-Gandhi-Str. aus, halten sich dabei im Komponistenviertel häufig nicht an die Tempo-30-Zone und gefährden zum Teil Schülerinnen und Schüler der drei im Komponistenviertel gelegenen Schulen.
- **Vom Durchgangsverkehr sind im Komponistenviertel die Bizetstr., die Meyerbeerstr., die Gounodstr. und die Chopinstr. sowie die verbindenden Straßen in Nord-Süd-Richtung betroffen.** Die BVV will mit Beschluss vom 30.10.2019 an der Kreuzung Bizet-/Smetanastr. eine Diagonalsperre und in der Meyerbeerstr. vor dem Solonplatz einen modalen Filter errichten. Viele Einwohner insbes. aus der Gounodstr. befürchten dann eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs in die südlichen Straßen, da nach Sperrung der Bizet- und der Meyerbeerstr. die Gounodstr. die einzige verbleibende Ost-West Verbindung wäre, und haben in der BVV am 04.12.2019 einen ergänzenden Einwohnerantrag für eine (zeitweise) Sperre in der Chopinstr. gestellt. Hiermit befasst sich nun der Verkehrsausschuss der BVV.

II. Entwurf

a. Die Arbeitsgruppe ist zu dem Ergebnis gekommen, dass der Durchgangsverkehr nur dann effektiv unterbunden werden kann, wenn das Komponistenviertel in einen östlichen und einen westlichen Teil getrennt wird. Hierfür sind vier Sperren erforderlich:
b. **Zwei Diagonalsperren in der Bizetstraße, an der Kreuzung zur Smetanastr. und zur Lindenallee**. Dies dämmt den Durchgangsverkehr durch die Bizetstr. ein und verhindert an der Ecke zur Lindenallee, die von vielen Schülern frequentiert wird, dass die Autofahrer die "kurze Ecke" wählen, um der Kreuzung Berliner Allee/Indira-Gandhi-Str. auszuweichen. Darüber hinaus die Variante 1 oder die Variante 2, damit sich der Durchgangsverkehr, den es dort im südlichen Teil des Komponistenviertels schon jetzt sehr viel gibt, bei einer Sperrung der Bizetstr. nicht noch verstärkt:
c. Variante 1: **Zwei Diagonalsperren in der Herbert-Baum-Str., d.h. an der Ecke zur Gounodstr. und zur Meyerbeerstr**. Evtl. Problem, dass die Zufahrt zum Jüdischen Friedhof für Busse erschwert wird und einem größeren Teil der Anwohner die Fahrt in die Innenstadt nicht mehr möglich ist.
d. Variante 2: **Eine Diagonalsperre in der Smetanastr., an der Ecke zur Meyerbeerstr**. und **einen Modalfilter an der Ecke der Chopinstr. zur Otto-Brahmstr.** Auch wenn Modalfilter keine Dialogsperre, für Mülltransporter akzeptabel, da drei Eckhäuser an der Chopinstr./Smetanastr. weiterhin erreichbar. Für die Bewohner des nordöstlichen Komp.viertels müsste für die Fahrt in die Innenstadt eine Linksabbiegung auf der Indira-Gandhi-Str. geschaffen werden (z.B. von der Bizetstr.).

III. Alternativen

- Der o. a. Einwohnerantrag vom 04.12.2019 schlägt vor, statt der beiden Sperren an der Gounodstraße und der Meyerbeerstr. eine **Durchgangsperre an einer geeigneten Stelle in der Chopinstraße zu errichten, die möglichst in jeder Richtung nur auf ein paar Stunden begrenzt** ist. Die zeitweisen Sperren würden zur Eindämmung des Berufsverkehrs genügen und auf die Einwände, mit denen wir gegen ständige Diagonalsperren auch unter den Bewohnern des Komponistenviertels rechnen, einzugehen und die Verkehrsbeschränkungen mehrheitsfähig zu machen. Hierfür würde sich auch der Aufwand für die erforderliche Technik für eine zeitweise Beschränkung lohnen. Auch ohne zeitweise Beschränkung wäre dies Sperre effektiv.
- **Keine Alternative sind vor allem die bisher von der BVV beschlossenen Vorschläge**, weil sie nur einen Teil des Komponistenviertels entlasten und den anderen Teil stärker belasten.



Created on Inkatlas. © OpenStreetMap contributors (openstreetmap.org), Inkatlas. Map data Jul 28, 2019. 1:7500

A1 S Schule JF Jüd. Friedhof Spielstr Radnetz 2.0 Durchfahrtsverkehr, mit „Zu- und Ausfahrten“ A1

Created on Inkatlas. © OpenStreetMap contributors (openstreetmap.org), Inkatlas. Map data Jul 28, 2019. 1:7500

Created on Inkatlas. © OpenStreetMap contributors (openstreetmap.org), Inkatlas. Map data Jul 28, 2019. 1:7500

F2 Schlosspark

Entwurf vom: 2.2.2020
Mitwirkung: Jörg Barnstedt, Maren Böhm, Florian Engelken, Michael Fabricius, Kati Gruner, Hans Hagedorn, Jürgen Hopfgartner, Ina Kube, Simone Mige-Winkelmann, Christian Schindler, Angelika Willmen

I. Analyse

Der Kiezblock verfügt bereits über zahlreiche Modalfilter. Im nördlichen Teil wurden so effektive Anliegerzonen geformt. Im südlichen Teil gibt es jedoch zwei stark belastete Kfz-Durchfahrtsrouten:

- **Süd-Nord:** Die westlichen Hauptverkehrsstraßen werden mit der Route Ossietzkystr. – Majakowskiring – Stille Str. – Tschaikowskistr. umfahren. In der Gegenrichtung werden zusätzlich auch Rudolf-Ditzen-Weg, Wolfshagener Str., Eintrachtstr. und Kavalierstr. genutzt.
- **Ost-West:** Die südlichen Hauptverkehrsstraßen werden mit der Route Galenusstr. – Mendelstr. – Wolfshagener Str. – Ossietzkystr. – Parkstr. umfahren. In der Gegenrichtung wird die Mendelstraße auch in der gesamten Länge befahren.

Vor allem die Süd-Nord-Route über die Ossietzky- über die Tschaikowskistraße zur Grabbeallee wird zu Hauptverkehrszeiten intensiv als so genannter Schleichweg genutzt. Dabei kommt es zu Staus und gefährlichen Verdrängungssituationen von Fußgängern und Radfahrern. Autofahrer verhalten sich aggressiv und ignorieren die Geschwindigkeitsbegrenzung. Die Anordnung der Fahrradstraße ist zu begrüßen, eine wirkliche Verbesserung der Situation ist aber erst mit einer physischen Durchfahrtssperre zu erwarten. Im Prinzip ist das sogar Voraussetzung für eine Verkehrswende, da für Radfahrer aus Niederschönhausen und Pankow Nord, die sich Richtung Zentrum bewegen, aktuell praktisch keine sichere Wege-Infrastruktur rund um den Schlosspark vorhanden ist.

II. Entwurf

Wir schlagen die Maßnahmen in drei Paketen vor. Im Rahmen des Verkehrsversuchs sollten die Auswirkungen jeweils gesondert analysiert werden:

Maßnahmenpaket A (unverzüglich):

- **Diagonalsperre Ossietzkystr./Majakowskiring:** Dieser Modalfilter am Übergang zwischen den beiden Straßen ist die wichtigste und zentrale Maßnahme, da sie den Nord-Süd-Kfz-Verkehr physisch unterbindet. Es entsteht eine Anliegerzone rund um den Majakowskiring mit zwei westlichen Anschlüssen an die Hauptverkehrsstraße. Die Zufahrt zur Sicherheits-akademie über die Ossietzkystraße bleibt bestehen, und die Parkplätze entlang der Ossietzkystraße bleiben für die südliche Anliegerzone erhalten.
- **Einbahnregelung Parkstraße:** Die Anliegerzone rund um die Ossietzkystraße ist von den südlichen Hauptverkehrsstraßen erreichbar. Ein möglicher Schleichweg zur Umfahrung der Breite Straße (westwärts) wird durch ein kurzes Stück Einbahnstraße auf der Parkstraße zwischen Pestalozzistr. und Schönholzer Str. abgedichtet. Die bestehende Ampel kann unverändert bleiben und den Radverkehr Richtung Westen regeln. Die bestehende Abbiegeregelung auf der Schönholzer Str. ermöglicht ausschließlich das Rechtsabbiegen in die Parkstraße.

- **Diagonalsperre Mendelstr./Achtermannstr.:** Diese Diagonalsperre schützt den nordwestlichen Teil des Galenusviertels vor abkürzenden Kfz, die die Damerowstraße umfahren wollen.

Maßnahmenpaket B (nach Abstimmung mit BVG und Senat):

- **Diagonalsperre Bleicheroder Str./Klaustaler Str.:** Diese Diagonalsperre vervollständigt den Schutz des Galenusviertels. Da die Kreuzung jedoch von der Tram 50 gradlinig durchfahren wird, ist ein spezieller Modalfilter erforderlich, der zwar den Kfz-Verkehr abbiegen lässt, die Tram ungehindert geradeaus führt. Die angestrebte Lösung wird in der beiliegenden Prinzipskizze erläutert.
- **Einbahnregelung zwischen Hans-Jürgen-Str. und Pankower Str.:** Auf dem kurzen Verbindungsstück wird die Süd-Nord-Richtung für Kfz gesperrt, um die Umgehung des Ampelrückstaus auf der der Blankenburger Straße einzuschränken.

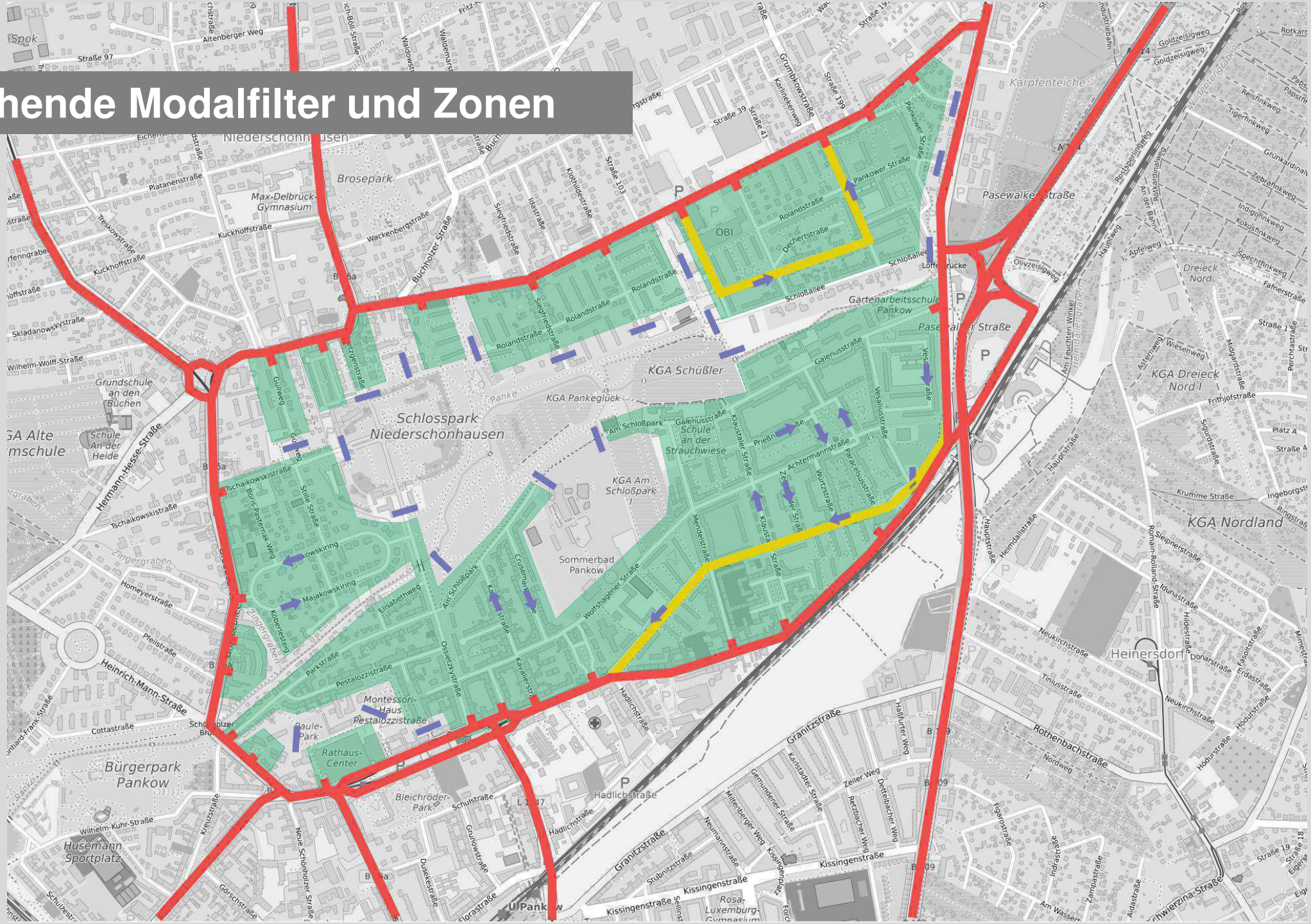
Maßnahmenpaket C (nach Auswertung der Maßnahmen aus Paket A):

- **Ausweichrouten schützen:** Nach einigen Monaten des Verkehrsversuchs sollte analysiert werden, ob sich unerwünschte Ausweichrouten für Kfz etablieren. Bereits jetzt nehmen manche Autofahrer große Umwege in Kauf, nicht um schneller zu sein, sondern um das subjektive Gefühl der Bewegung zu haben. Möglicher Kandidat wäre die West-Ost-Route Parkstr. – Ossietzkystr. – Wolfshagener Str. – Mendelstr. Der Stadtauswärts-Verkehr am Nachmittag weicht bereits heute auf die Mikro-Umfahrung über Majakowskiring – Stille Straße – Tschaikowskistraße aus.
  Falls sich diese Routen manifestieren, könnten gegenläufige Einbahnregelungen auf der Stillen Str. sowie auf der Wolfshagener Str. zwischen Ossietzky- und Kavalierstraße erwogen werden, auch um die dortigen Fahrradrouten zu schützen.

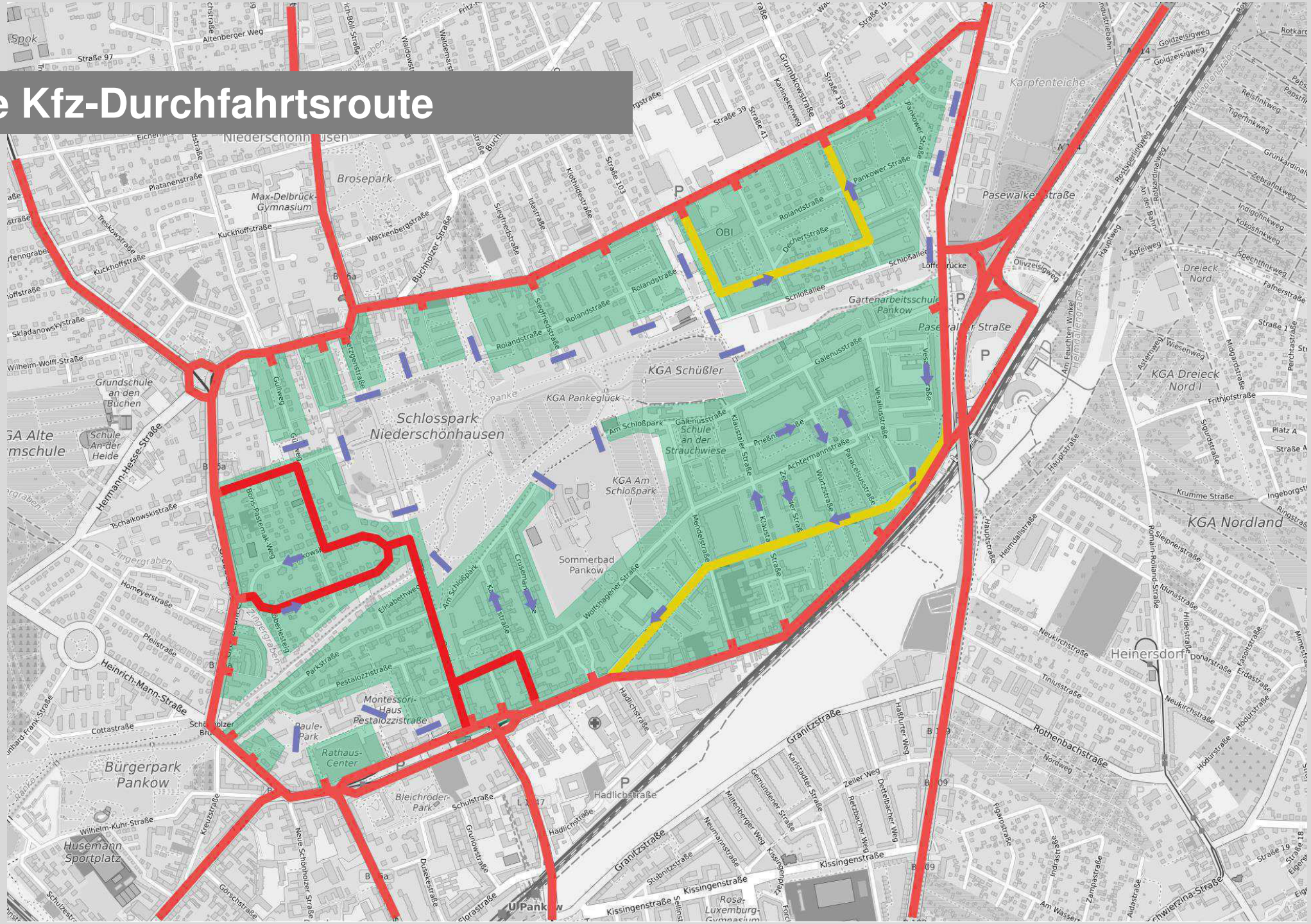
Hinweise

- Der Verkehrsversuch würde wertvolle Hinweise für das Verkehrskonzept im Rahmen der Schwimmbaderweiterung liefern sowie für das Projekt „Stadtleben 2030“. Dies spricht dafür, den Kiezblock „Schlosspark“ in die erste Gruppe der Verkehrsversuche aufzunehmen.
- Die bestehenden und neuen Einbahnstraßen sind für Fahrräder in Gegenrichtung freizugeben. Damit diese auch auf dem Stiftsweg funktioniert, müsste entweder eine Reihe der Stellplätze aufgelöst werden oder auf dem breiten, südlichen Fußweg ein Radweg abmarkiert werden.
- An der Bleicheroder Straße, Höhe Paracelsusstr. befindet sich eine Supermarktfiliale, deren Parkplatz auch eine Zufahrt zur Damerowstraße bietet. Über diesen Parkplatz findet bereits heute Kfz-Erschließungsverkehr für den östlichen Teil des Galenusviertels statt. Mit der Einrichtung von zwei getrennten Anliegerzonen im Galenusviertel (Maßnahmenpaket B) könnte diese Zufahrt offiziell anerkannt werden, so dass die Anliegerzone neben der Galenusstraße eine zweite Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz erhält.
- Begleitend zum Verkehrsversuch sollten bezirksübergreifende Standards für Kiezblocks definiert werden. Zum Beispiel: Ausweisung als Fahrradzone, Parkraummanagement, allmähliche Umwandlung von Stellplätzen, sichere Gestaltung der Ein- und Ausfahrten zu den Hauptverkehrsstraßen sowie der Umbau der umliegenden Hauptverkehrsstraßen.

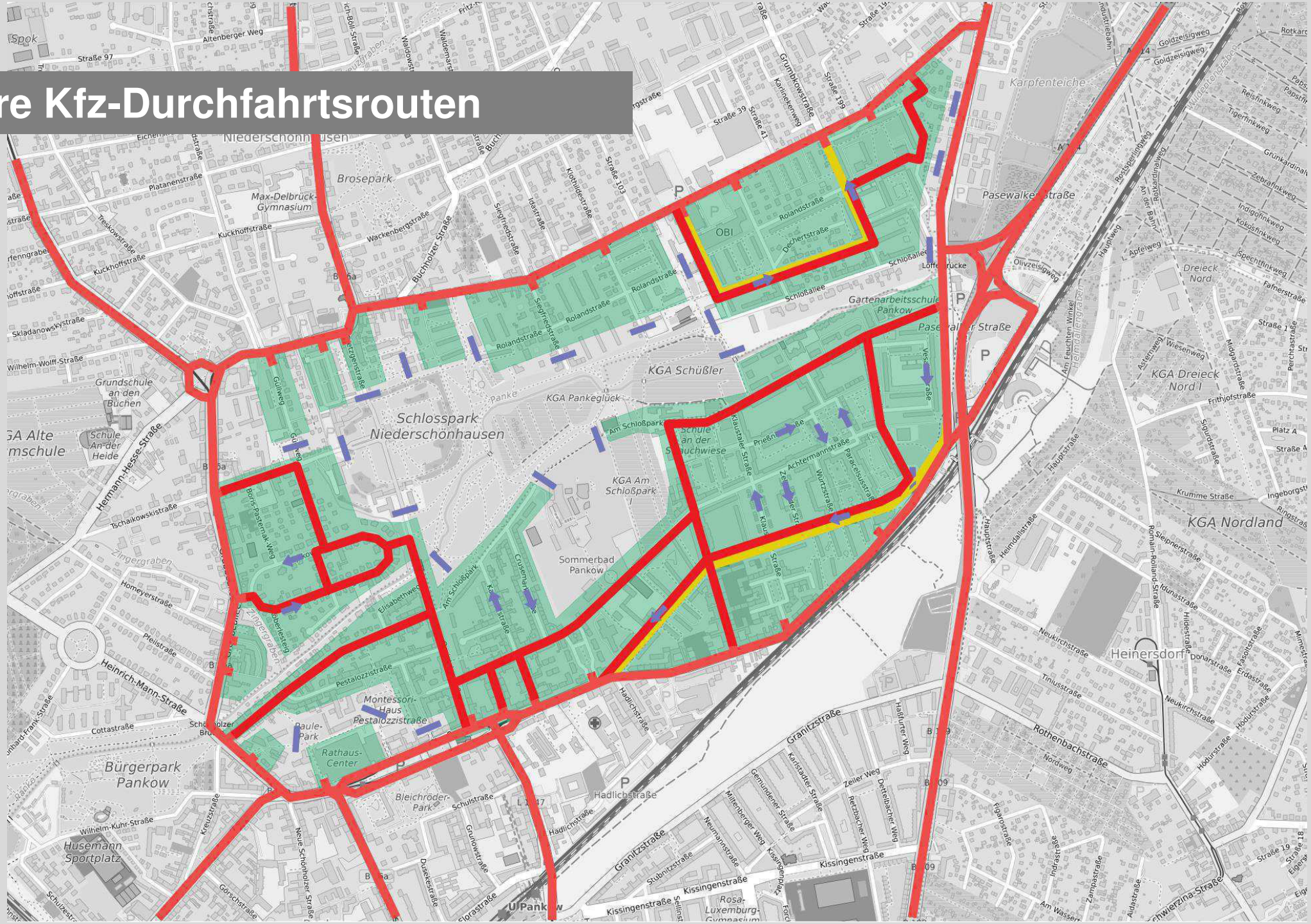
Bestehende Modalfilter und Zonen



Starke Kfz-Durchfahrtsroute



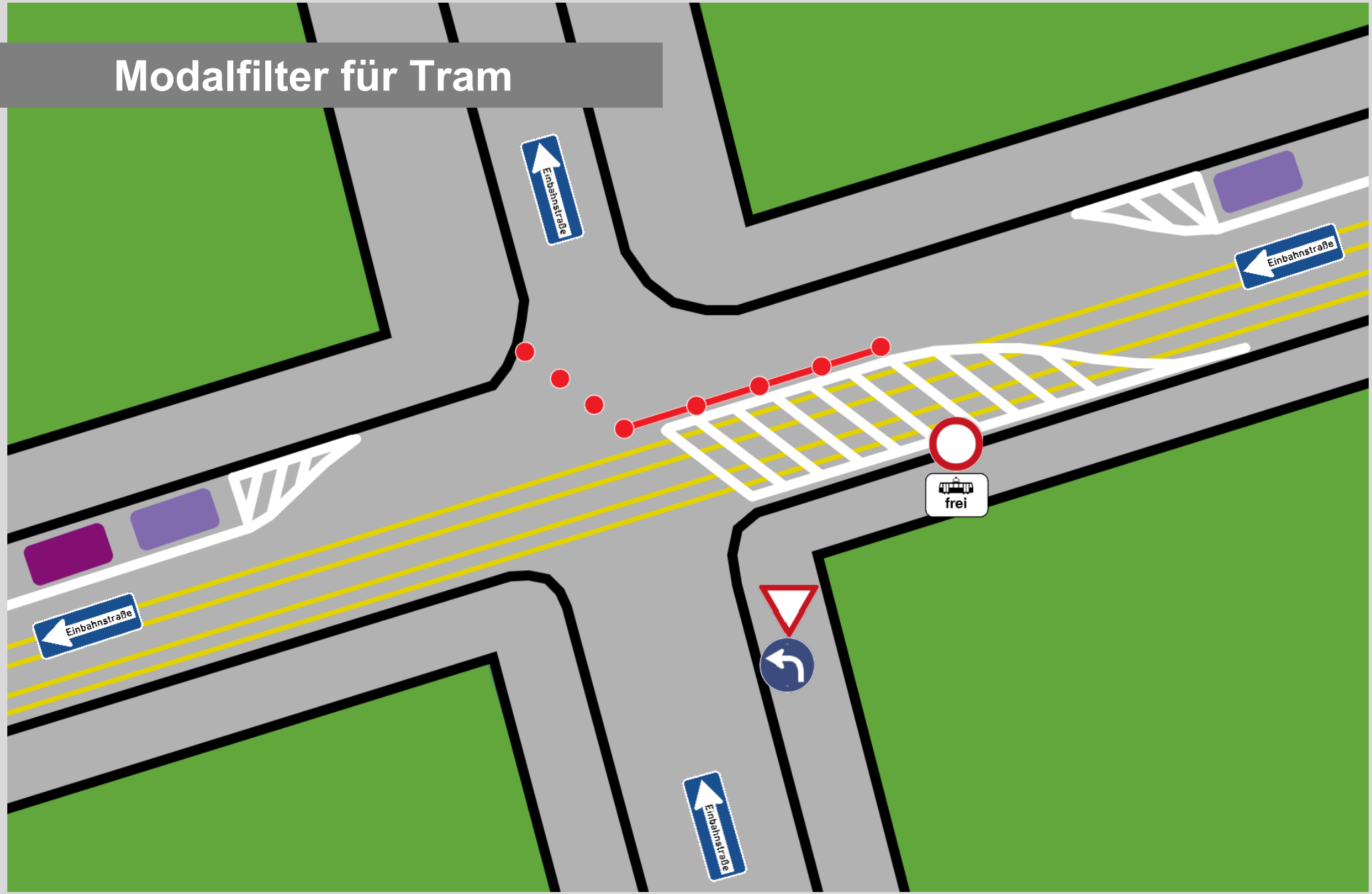
Weitere Kfz-Durchfahrtsrouten



Neue Anliegerzonen

Modalfilter für Tram

Modalfilter für Tram



Kiezblock Schlosspark !

Niederschönhausen
Brosepark
Max-Delbrück-Gymnasium
Platanenstraße
Wackenbergstraße
Buchholzer Straße
Kuckhoffstraße
Wilhelm-Wolff-Straße
Grundschule an den Buchen
Schule An der Heide
Hermann-Hesse-Straße
Tschaikowskistraße
Boris-Pasternak-Weg
Majakowskiring
Zingergraben
Homeyerstraße
Preilstraße
Heinrich-Mann-Straße
Cottastraße
Bürgerpark Pankow
Husemann Sportplatz
Wilhelm-Kuhr-Straße
Kreuzstraße
Neue Schönholzer Straße
Görschstraße
Schönholzer Straße
Elisabethweg
Parkstraße
Pestalozzistraße
Montessori-Haus Pestalozzistraße
Baule-Park
Rathaus-Center
Bleichröder-Park
Schulstraße
Grunowstraße
Düsedestraße
Elorastraße
U Pankow
Schlosspark Niederschönhausen
Am Schloßpark
Idastraße
Klothildestraße
Straße 103
Straße 39
Straße 41
Straße 199
Grumbkowstraße
Kahlenkenweg
Rolandstraße
Dechertstraße
OBI
Pankower Straße
Löfferbrücke
Gartenarbeitsschule Pankow
Pasewalker Straße
KGA Schüßler
KGA Pankeglück
Galenusstraße
Schule an der Strauchwiese
Klausthaler Straße
Vesaliusstraße
Priesnitzstraße
Achtermannstraße
Paracelsusstraße
Wünzstraße
KGA Am Schloßpark
Sommerbad Pankow
Wolfshagener Straße
Mendelssohnstraße
Cusemarkstraße
Kavalierstraße
Hadlichstraße
Granitzstraße
Karlsbader Straße
Gemundener Straße
Miltenberger Weg
Neumannstraße
Stubnitzstraße
Kissingenstraße
Zeiler Weg
Rerzbacher Weg
Detelbacher Weg
Haßfurter Weg
Rosa-Luxemburg-Gymnasium
Kampfenteiche
Goldzeisigweg
Rotkardinalweg
Reisfinkweg
Tigerfinkweg
Grunkardinalweg
Zebrafinkweg
Indigofinkweg
Kokosfinkweg
Spechtfinkweg
Olivzeisigweg
Apfelweg
Haunweg
Dreieck Nord
KGA Dreieck Nord I
Frithjofstraße
Sigurdstraße
Platz A
Krumme Straße
Ingeborgstr
KGA Nordland
Romain-Rolland-Straße
Sieperstraße
Idunastraße
Hildestraße
Donarstraße
Fasoltstraße
Erdastraße
Hodurstraße
Heinersdorf
Neukirchstraße
Tiniusstraße
Rothenbachstraße
Nordweg
Figarostraße
Indrastraße
Zappastraße
Aldastraße
Schwierzina-Straße
Am Wassertor
Straße 19
Straße 18
Hauptstraße
Heimdallstraße
Heimdallengraben
Am Feuchten Winkel
Asternweg
Wiesenweg
Midgardstraße
Perchtastraße
Fahnerstraße
Straße 1
Straße A
Straße 97
Altenberger Weg
Fritz-R
Waldemarstraße
Straße 199
Straße 19
Straße 14
Straße 17
Straße 18
Straße 19
Straße 1
Straße A
Straße 97
Straße 103
Straße 39
Straße 41

G2 Niederschönhausen

Beschreibung zu: Niederschönhausen G2 Entwurf Nr.1
Stand: 30.1.2020
Ansprechpartnerin: Agnes Schuller

1. Analyse

Für die Durchfahrung unseres Viertels gibt es keinerlei Beschränkung. Es wird diesbezüglich massiv von Pendlern, Handwerkern bis hin zu LKWs genutzt.

In Ost-West-Richtung:
Isnbesondere die Platanenstraße, als einzige uneingeschränkt durchgängige Straße zwischen Schönholzer Heide und Dietzgenstr., die zudem in ihrer Verlängerung über die Beuthstr. bis auf die Buchholzer Str. führt, wird insbesondere zu den Stoßzeiten wie eine inoffizielle Hauptverkehrsstraße genutzt. Auch die Kuckhoffstraße wird ähnlich viel frequentiert.
Selbst ortsfremde Autofahrer werden über Navigationshilfen wie Google durch unser Viertel geleitet, auf dem Weg von und zur A114.
Zum großen Teil durchfahren auch Handwerker, mit Kleinlastern und Kleintransportern, unseren Kiez, vermutlich auf ihren Wegen zwischen den Gewerbegebieten östlich und westlich unseres Viertels.

In Nord-Süd-Richtung wird die Waldstraße stark frequentiert, vermutlich als Ausweichmöglichkeit zur Dietzgenstraße.

Unfallschwerpunkte:
Die geltende Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h wird überwiegend und zum teil massiv überschritten. Oft herrscht eine rücksichtslose und andere Verkehrsteilnehmer gefährdende Fahrweise vor. Ganz deutlich wird das an der Kreuzung Platanenstr. Ecke Waldstr., an der es in regelmäßigen Abständen zu zum Teil heftigen Unfällen kommt.
Auch Kuckhoffstr. Ecke Waldstr. kommt es häufiger zu Unfällen.

Im gesamten Viertel, aber auch überwiegend auf den genannten drei Straßen, sind viele Kinder zu Fuß oder mit dem Fahrrad auf dem Weg zur Schule unterwegs.

2. Entwurf

Aufgrund der uneingeschränkten Durchlässigkeit für den Autoverkehr in unserem Viertel reichen einzelne Maßnahmen zur Beschränkung dessen nicht aus.
Der vorliegende Entwurf beinhaltet 2-4 Diagonalsperren und eine Einbahnstraße.

- **Diagonalsperre Platanenstr./Waldstr.:** Der Modalfilter unterbricht den Ost-West-, wie den Nord-Süd-Verkehr und ist bewusst genau am Unfallschwerpunkt gesetzt.

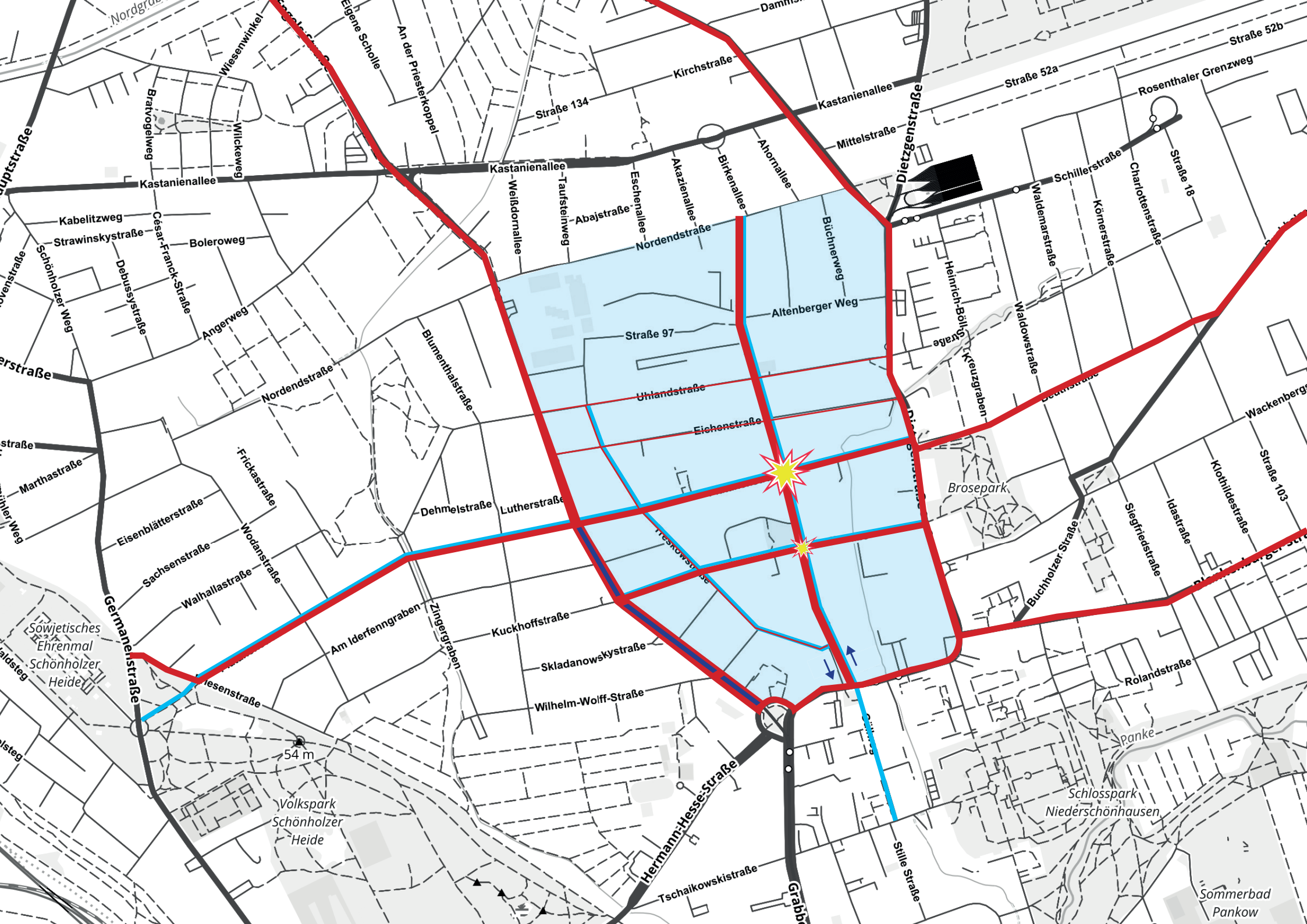
- **Diagonalsperre Kuckhoffstr./Waldstr.:** Dieser Modalfilter hat dieselbe Funktion und verhindert ein einfaches Ausweichen des Verkehrs auf die Kuckhoffstraße.

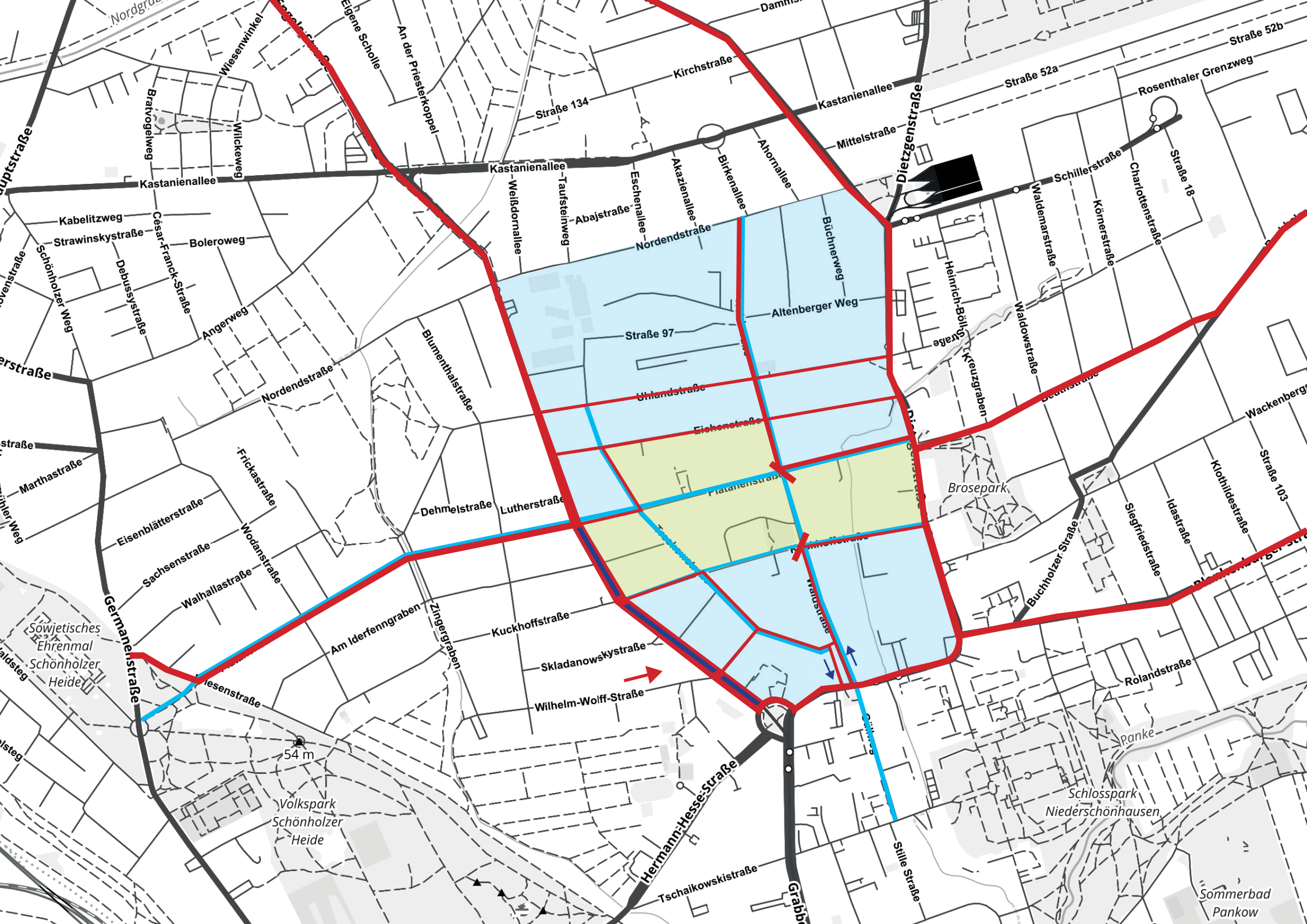
- **Diagonalsperren Eichenstr./Waldstr., Uhlandstr/Waldstr.:** Hier gesetzte Modalfilter können verhindern, dass wiederum die Eichen- oder Uhlandstraße als einfache Ausweichrouten genutzt werden.

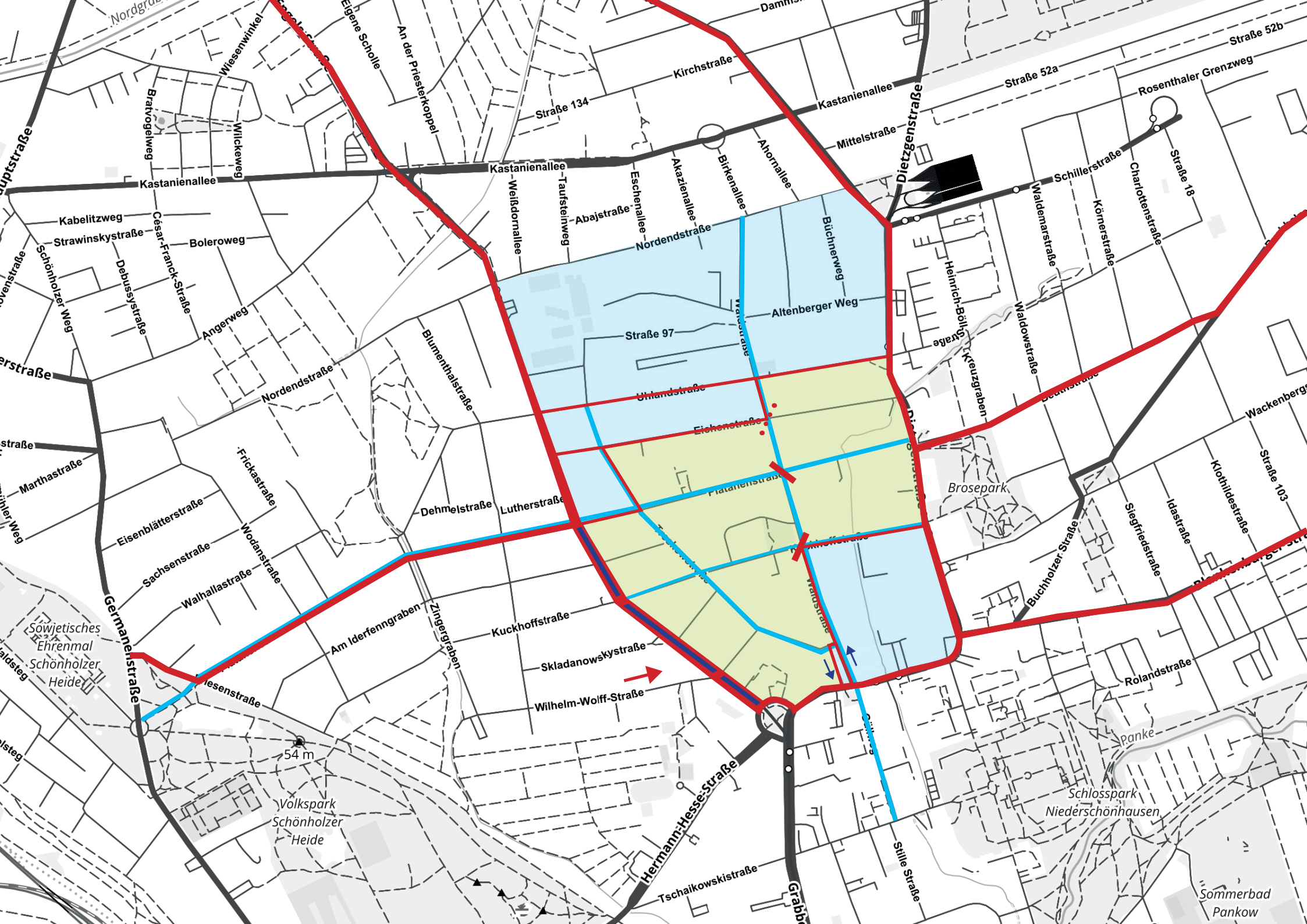
- **Gehwegvorstreckungen Treskowstraße:**

  Platanenstr./Treskowstr. und Kuckhoffstr./Treskowstr.: Diese Kreuzungen sind je an zwei Ecken extrem weit und unübersichtlich, aufgrund der schräg verlaufenden Treskowstr. und ungünstig angelegter Gehwege. Diese abgeschrägten Ecken sind zudem meist von Fahrzeugen zugestellt. Gehwegvorstreckungen an den entsprechenden zwei Ecken pro Kreuzung (auch mit Pollern) würden es insbesondere Kindern ermöglichen, die Kreuzung gefahrlos zu passieren. Da ein Zustellen der Ecken durch Autos verhindert würde und man gefahrlos bis zu einer Stelle vorlaufen könnte, an der man die Straße voll einsehen kann.

- **Einbahnstraße Wilhelm-Wolff-Straße:** In der sehr engen Wilhelm-Wolff-Straße kommt es, aufgrund von rangierenden und wendenden Eltern-Taxis, häufig zu gefährlichen Situationen für die zu Fuß kommenden Schulkinder. Eine Einbahnstraßen-Regelung würde diese Gefahr effektiv begrenzen.


Nordgraben
Wiesenwinkel
Eigene Scholle
An der Priesterkoppel
Damm
Straße 52b
Straße 52a
Rosenthaler Grenzweg
Kirchstraße
Straße 134
Kastanienallee
Mittelstraße
Dietzgenstraße
Schillerstraße
Charlottenstraße
Straße 18
Körnerstraße
Waldemarstraße
Bratvogelweg
Wilckeweg
Kastanienallee
Weißdornallee
Taufsteinweg
Abajstraße
Eschenallee
Akazienallee
Birkenallee
Ahornallee
Büchnerweg
Nordendstraße
Kabelitzweg
Strawinskystraße
César-Franck-Straße
Boleroweg
Schönholzer Weg
Debussystraße
Angerweg
Altenberger Weg
Straße 97
Heinrich-Böll-Straße
Kreuzgraben
Waldowstraße
Blumenthalstraße
Nordendstraße
Uhlandstraße
Eichenstraße
Wackenberg
Marthastraße
Frickastraße
Dehmelstraße
Lutherstraße
Brosepark
Klothildestraße
Straße 103
Idastraße
Siegfriedstraße
Eisenblätterstraße
Sachsenstraße
Wodanstraße
Walhallastraße
Buchholzer Straße
Germanenstraße
Sowjetisches Ehrenmal Schönholzer Heide
Am Iderfenngraben
Zingergraben
Kuckhoffstraße
Skladanowskystraße
Wilhelm-Wolff-Straße
Rolandstraße
Panke
54 m
Volkspark Schönholzer Heide
Hermann-Hesse-Straße
Tschaikowskistraße
Stille Straße
Schlosspark Niederschönhausen
Sommerbad Pankow


Nordgraben
Wiesenwinkel
Eigene Scholle
An der Priesterkoppel
Damm
Straße 52b
Straße 52a
Rosenthaler Grenzweg
Kirchstraße
Straße 134
Kastanienallee
Mittelstraße
Dietzgenstraße
Schillerstraße
Charlottenstraße
Straße 18
Körnerstraße
Waldemarstraße
Bratvogelweg
Wilckeweg
Kastanienallee
Weißdornallee
Taufsteinweg
Abajstraße
Eschenallee
Akazienallee
Birkenallee
Ahornallee
Büchnerweg
Nordendstraße
Kabelitzweg
Strawinskystraße
César-Franck-Straße
Boleroweg
Schönholzer Weg
Debussystraße
Angerweg
Altenberger Weg
Straße 97
Heinrich-Böll-Straße
Kreuzgraben
Waldowstraße
Blumenthalstraße
Nordendstraße
Uhlandstraße
Eichenstraße
Platanenstraße
Wackenberg
Marthastraße
Frickastraße
Dehmelstraße
Lutherstraße
Brosepark
Eisenblätterstraße
Sachsenstraße
Wodanstraße
Walhallastraße
Buchholzer Straße
Siegfriedstraße
Idastraße
Klothildestraße
Straße 103
Germanenstraße
Sowjetisches Ehrenmal Schönholzer Heide
Am Iderfenngraben
Zingergraben
Kuckhoffstraße
Skladanowskystraße
Wilhelm-Wolff-Straße
Rolandstraße
Panke
54 m
Volkspark Schönholzer Heide
Hermann-Hesse-Straße
Schlosspark Niederschönhausen
Tschaikowskistraße
Stille Straße
Sommerbad Pankow


Nordgraben
Wiesenwinkel
Eigene Scholle
An der Priesterkoppel
Damm
Straße 52b
Straße 52a
Rosenthaler Grenzweg
Kirchstraße
Straße 134
Kastanienallee
Mittelstraße
Dietzgenstraße
Schillerstraße
Charlottenstraße
Straße 18
Körnerstraße
Waldemarstraße
Bratvogelweg
Wilckeweg
Kastanienallee
Weißdornallee
Taufsteinweg
Abajstraße
Eschenallee
Akazienallee
Birkenallee
Ahornallee
Büchnerweg
Nordendstraße
Kabelitzweg
Strawinskystraße
César-Franck-Straße
Boleroweg
Schönholzer Weg
Debussystraße
Angerweg
Altenberger Weg
Straße 97
Heinrich-Böll-Straße
Kreuzgraben
Waldowstraße
Blumenthalstraße
Nordendstraße
Uhlandstraße
Eichenstraße
Platanenstraße
Wackenberg
Brosepark
Marthastraße
Frickastraße
Dehmelstraße
Lutherstraße
Eisenblätterstraße
Sachsenstraße
Wodanstraße
Walhallastraße
Buchholzer Straße
Siegfriedstraße
Idastraße
Klothildestraße
Straße 103
Germanenstraße
Sowjetisches Ehrenmal Schönholzer Heide
Am Iderfenngraben
Zingergraben
Kuckhoffstraße
Skladanowskystraße
Wilhelm-Wolff-Straße
Rolandstraße
Panke
54 m
Volkspark Schönholzer Heide
Hermann-Hesse-Straße
Schlosspark Niederschönhausen
Tschaikowskistraße
Stille Straße
Sommerbad Pankow

Lawrenz Law Office - Rechtsanwalt Lawrenz
Kummerkasten-Kiezkneipe
Kuckhoffstraße
Treskowstraße
Nordendstraße
Altenberger Weg
Straße 97
Uhlandstraße
Eichenstraße
Platanenstraße
Kastanienallee
Mittelstraße
Kirchstraße
Straße 134
Straße 52a
Straße 52b
Rosenthaler Grenzweg
Dietzgenstraße
Schillerstraße
Waldemarstraße
Körnerstraße
Charlottenstraße
Straße 18
Heinrich-Böll-Straße
Kreuzgraben
Waldowstraße
Wackenbergs
Brosepark
Klothildestraße
Straße 103
Idastraße
Siegfriedstraße
Buchholzer Straße
Rolandstraße
Panke
Schlosspark Niederschönhausen
Sommerbad Pankow
Stille Straße
Hermann-Hesse-Straße
Tschaikowskistraße
Grabbe
Germanenstraße
Sowjetisches Ehrenmal Schönholzer Heide
Volkspark Schönholzer Heide
54 m
Hesenstraße
Walhallastraße
Sachsenstraße
Odanstraße
Eisenblätterstraße
Marthastraße
Dehmelstraße
Lutherstraße
Am Iderfenngraben
Zingergraben
Skladanowskystraße
Wilhelm-Wolff-Straße
Kastanienallee
Weißdornallee
Taufsteinweg
Abajstraße
Eschenallee
Akazienallee
Birkenallee
Ahornallee
Büchnerweg
Wiesenwinkel
Eigene Scholle
An der Priesterkoppel
Bratvogelweg
Wilckeweg
Kabelitzweg
Strawinskystraße
Schönholzer Weg
Debussystraße
César-Franck
Nordgraben

H1 Wilhelmsruh

Beschreibung zu: Analyse/Entwurf 1&2
Stand: 28.01.2020
Ansprechpartner: Arne Baron, Martin Schulze, Bernd Lorenzen

I. Analyse

Grundsätzlich vorab: Das Wilhelmsruher Zentrum ist die Hauptstraße. Diese gilt es in erster Linie von PKW- und LKW-Durchfahrtsverkehr zu entlasten.

Generell hält sich der PKW-Verkehr in den Nebenstraßen in Grenzen es gibt aber folgende wesentliche KFZ-Durchfahrtsrouten

- **Nord-Süd:** Uhlandstraße wird als Umfahrung von Rosenthal genutzt, an der Einmündung zur Lessingstraße befindet sich eine Grundschule und eine Kita (Elterntaxiproblematik).
  Die Hielscherstraße wird als Ausweichroute zur Hauptstraße genutzt.
- **Ost-West:** Kastanienallee als Zubringerstraße auch für LKW. Der Waldsteg als Abkürzung aus Niederschönhausen (wird auch von Navigationssystemen vorgeschlagen).

II. Entwurf 1

Die Planung Entwurf 1 sieht drei Fahrradstraßenabschnitte und vier Diagonalsperren vor

- **Fahrradstraße Uhlandstraße** höhe Nordgraben und Ecke Lessingstraße: Verhindert das einfahren aus und nach Reinickendorfer und Rosenthaler Richtung als Umgehung des Kopfsteinpflasters und der Ampeln auf der Hauptstraße.
  Die Uhlandstraße als sichere Fahrradroute wird gestärkt.
  Auf diesen beiden Abschnitten gibt es keine Wohnbebauung oder anderweitige Einfahrten, die gewährleistet bleiben müssten.

- **Fahrradstraße / Verkehrsberuhigter Bereich Goethestraße:** Dieser Modalfilter oder Verkehrsberuhigung würde den PKW-Verkehr zwischen der Stadtteilbibliothek, der Grünfläche der Kirche, einer Kita und eines Wochenmarktes raushalten. Zusätzlich würde der Fahrradverkehr attraktiver gemacht. Es gibt auf diesem Teilstück ausschließlich zwei Wohnhausbebauungen.

- **Fahrradstraße Waldsteg:** Der Modalfilter und die ca. 50m lange Fahrradstraße zwischen Wohnbebauung würde Durchfahrtsverkehre unterbinden. Der Waldsteg würde als sichere Fahrradstrecke zurückgewonnen werden. PKW-Verkehr auf den schlechten Straßen in Wilhelmsruh wird verhindert.

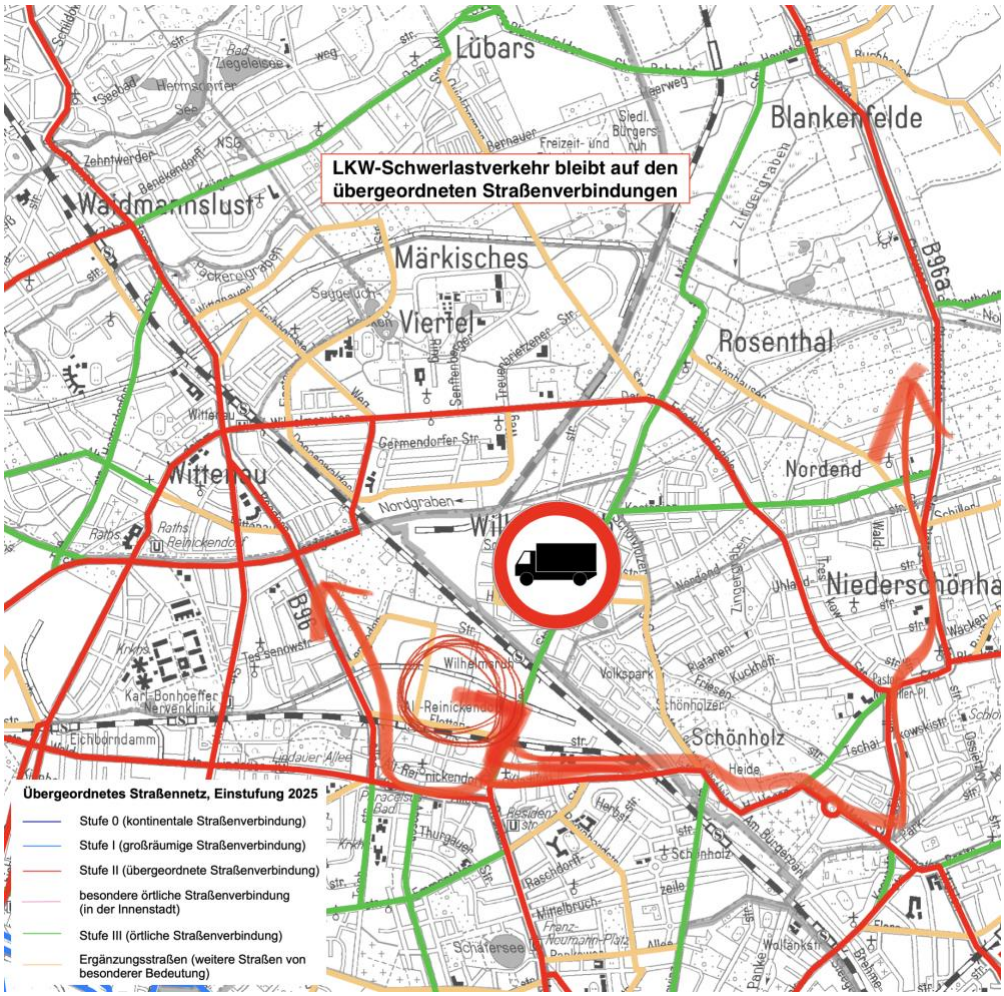
III. Entwurf 2

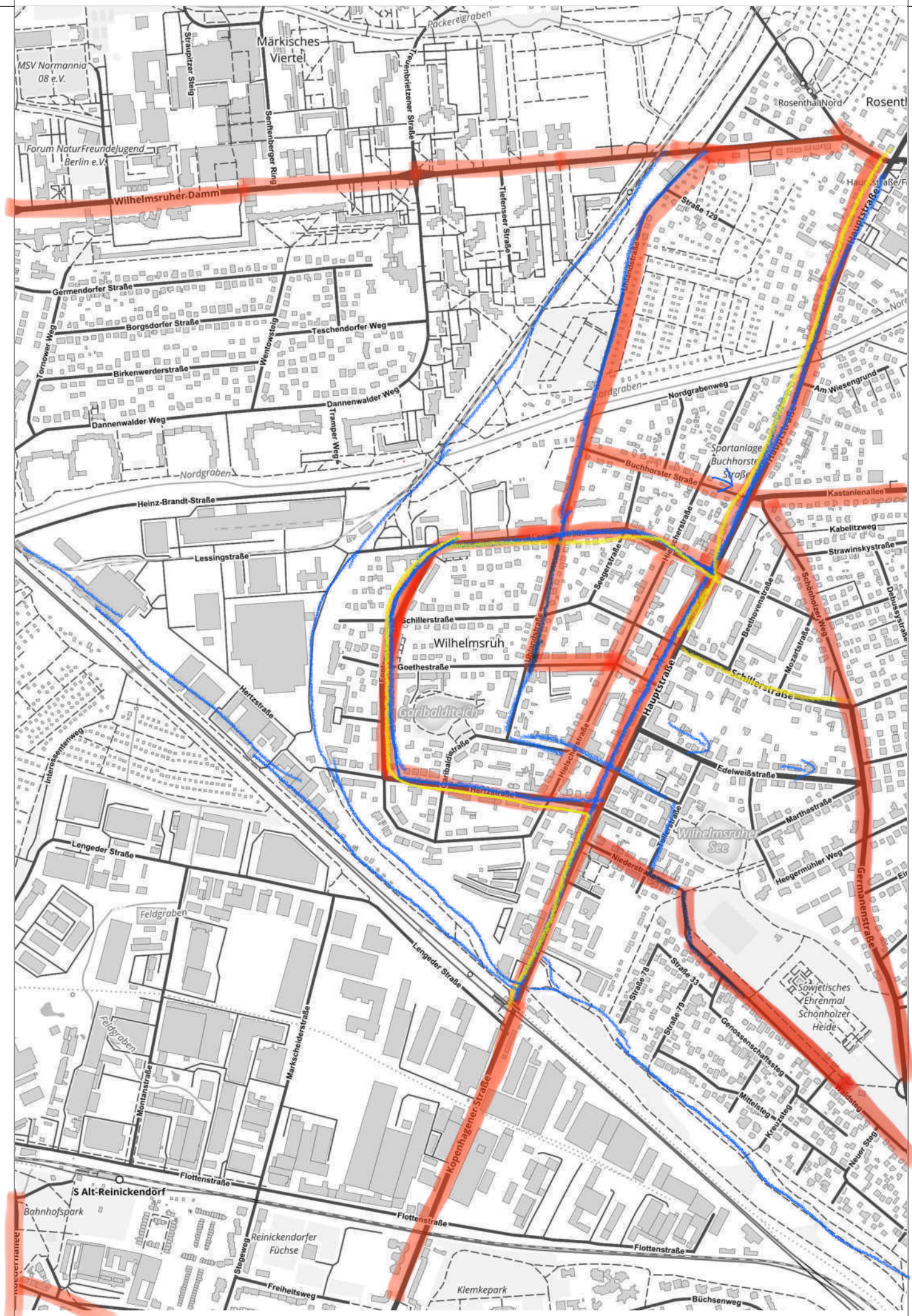
Die Planung Entwurf 2 sieht zusätzlich zu den bezirklichen Anordnungen auch noch die Einführung von Tempo 30 und einer Durchfahrtsbeschränkung für LKW > 3,5t (BVG ausgenommen) der Verkehrslenkungsbehörde Berlin.

- **Tempo 30 Hauptstraße:** durch Tempo 30 wird die Verkehrssicherheit erhöht und der Kiez in seinem Zentrum von Lärm und Abgasen befreit. Kontrolliert und eingehalten werden sollte das durch stationäre Blitzer.

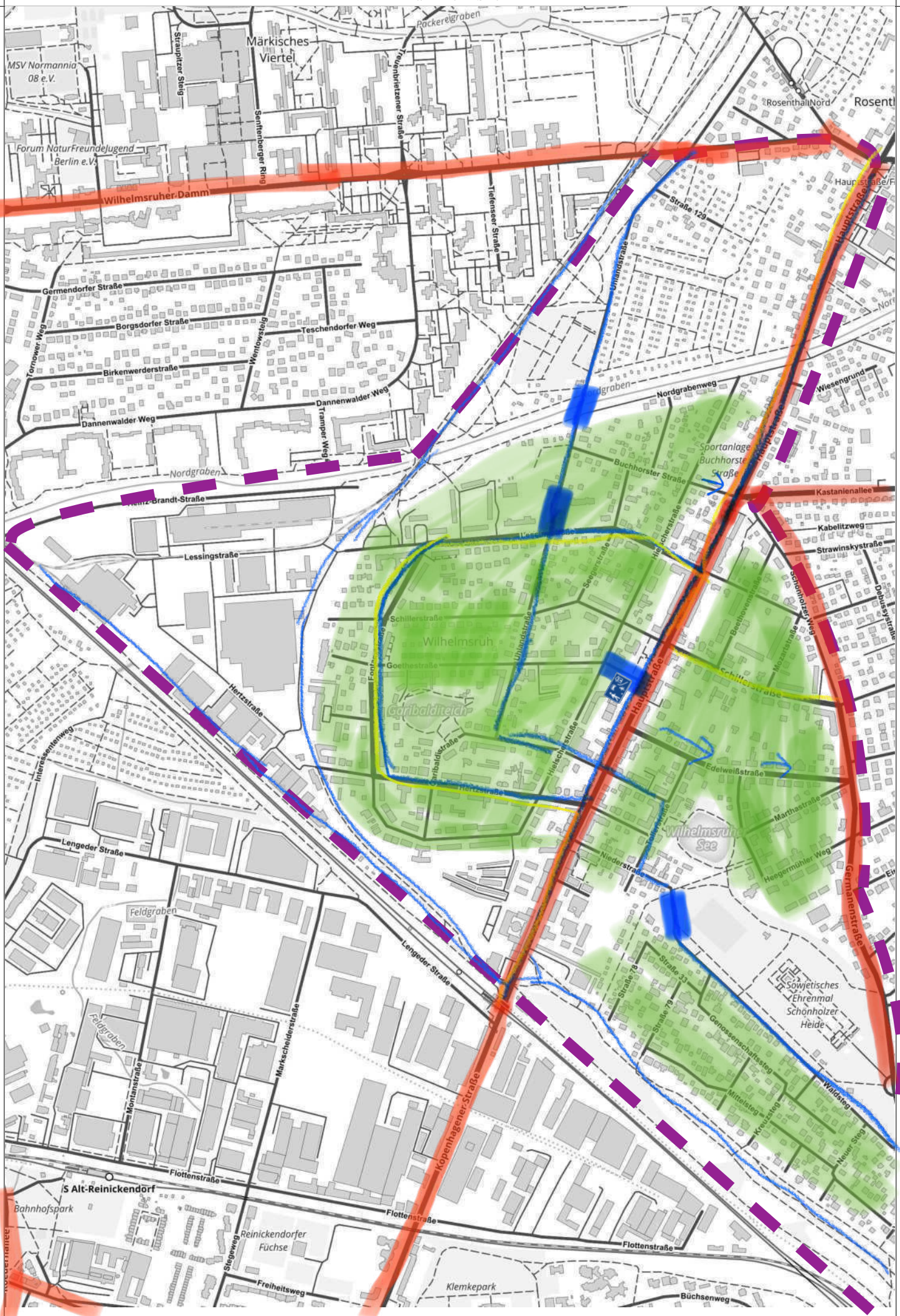
- **Tempo 30 Lessingstraße / Fontanestraße / Hertzstraße:** durch Tempo 30 auf diesem Bogen würde die Sicherheit der Radfahrer (kein Fahrradweg) sowie Schul- und Kitakinder drastisch erhöht werden. Zudem würden die Schadstoffe und die Lärmbelastung gesenkt werden.

- **<u>Durchfahrtsbeschränkung LKW 7,5t (BVG frei) Hauptstraße</u>:** Die Schwerlasttransporter des Industriegebiet Flottenstraße würden sich an den für Schwerlastverkehr vorgesehenen Strecken orientieren (übergeordnetes Straßennetz Kat. I & II) und das Wilhelmsruher Kiez so vor 24/7 Lärmbelastung befreit werden. Auch würde die durch diesen Schwerlastverkehr geprägte Kastanienallee von Lärm- und Vibrationsbelastung befreit werden. Diese Maßnahme ist als **DRINGEND** und vorranging einzustufen.

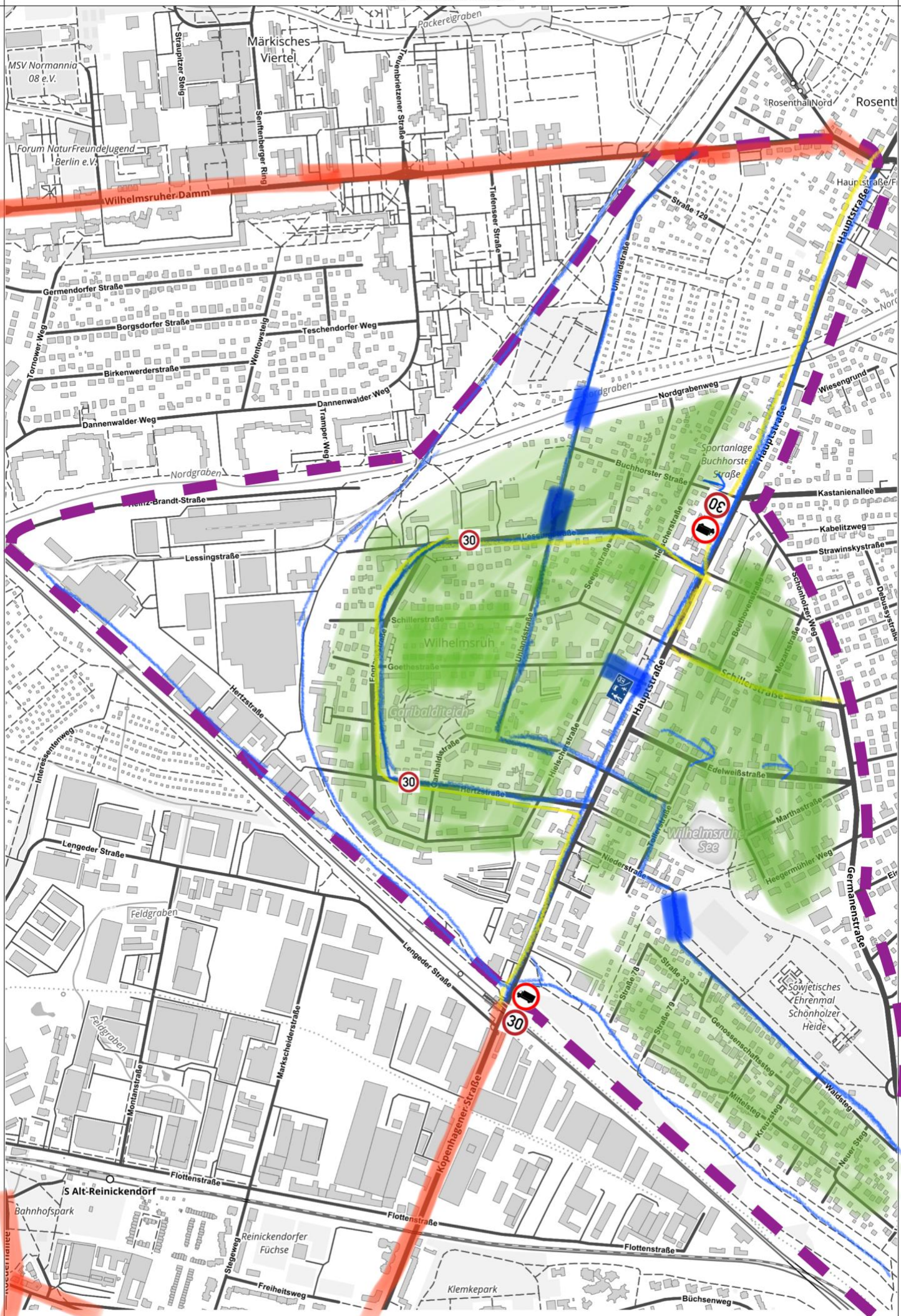




Created on Inkatlas. © OpenStreetMap contributors (openstreetmap.org), Inkatlas. Map data Jul 28, 2019. 1:10000



Created on Inkatlas. © OpenStreetMap contributors (openstreetmap.org), Inkatlas. Map data Jul 28, 2019. 1:10000



Created on Inkatlas. © OpenStreetMap contributors (openstreetmap.org), Inkatlas. Map data Jul 28, 2019. 1:10000