



**HOFFMANN
LEICHTER**
Ingenieurgesellschaft

Verkehrsplanung | Straßenentwurf | Straßenverkehrstechnik | Immissionsschutz | Projektsteuerung

Mobilitätskonzept

zur Sichtbarmachung der Verkehrsberuhigung im Klausenerkiez



Quelle: eigene Darstellung HOFFMANN-LEICHTER

Berlin | 08. September 2022



zertifiziert durch
TÜV Rheinland
Certipedia-ID 0000021410
www.certipedia.de

IMPRESSUM

Titel.....**Mobilitätskonzept**
zur Sichtbarmachung der Verkehrsberuhigung im Klausenerkiez

Auftraggeber.....**Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf**
Abteilung Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt
Straßen- und Grünflächenamt
FB Tiefbau - Tief 200
Goslarer Ufer 39
D- 10589 Berlin

Bearbeitung.....**HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH**
Freiheit 6
13597 Berlin
www.hoffmann-leichter.de

Projektteam.....Marian Knapschinsky, M. Sc. (Projektmanagerin)
Beata Schulte-Wrede, Dipl. Ing. (FH) (Projektmanagerin)
Pauline Löhr, M. A.
Pinar Tatlikazan, M. Sc.
Jens Stephan, M. Sc.
Moritz Karlhuber

Ort | Datum.....Berlin | 08 September 2022 | Finale Fassung

INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabenstellung und Hintergrund	1
1.1	Hintergrund, Aufgabenstellung und Zielsetzung	1
1.2	Zielbestimmung und Leitbildentwicklung	1
1.3	Lage und Charakteristika des Untersuchungsgebiets	2
2	Arbeitsprogramm / Methodik	4
3	Bestands- und Konfliktanalyse	6
3.1	Nutzungsstruktur	6
3.1.1	Wesentliche Kenndaten des Untersuchungsgebiets	6
3.1.2	Zielorte im Quartier	7
3.2	Verkehrsinfrastruktur	8
3.2.1	Erschließung im Fußverkehr	8
3.2.2	Erschließung im Radverkehr	9
3.2.3	Erschließung im öffentlichen Personennahverkehr	11
3.2.4	Erschließung durch den motorisierten Individualverkehr	12
3.3	Durchführen einer Verkehrserhebung	13
3.3.1	Ergebnisse der Verkehrserhebungen	14
3.3.2	Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde (Analyse-Nullfall)	16
3.4	Unfallanalyse	17
3.5	Beteiligung der Öffentlichkeit	19
3.6	Fazit der Konfliktanalyse	20
4	Maßnahmenentwicklung	23
4.1	Maßnahmenvorschläge der Initiativen	23
4.2	Entwicklung eines Maßnahmenkonzepts	23
4.3	Maßnahmenpaket Verkehrsführung und Anordnung	24
4.3.1	Langfristige Empfehlung: Umwidmung der Knobelsdorffstraße zur Fahrradstraße	28
4.4	Maßnahmenpaket bauliche Maßnahmen	30
4.5	Maßnahmenpaket organisatorische (betriebliche) Maßnahmen für das Liefern und Sharing	33

5	Zusammenfassung und Gesamtfazit	36
	Quellennachweis.....	38

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1	Lage des Plangebiets	3
Abbildung 2	Nutzungen in der Umgebung des Klausenerplatzes.....	7
Abbildung 3	Querungshilfen und verkehrsberuhigende Maßnahmen (Ausschnitt).....	8
Abbildung 4	Barrierefreiheit und Qualität im Fußverkehr (Ausschnitt).....	9
Abbildung 5	Fahrradbügel auf der Sophie-Charlotten-Straße und Fahrradbox in der Seelingstraße	11
Abbildung 6	Fahrradbügel auf der Seelingstraße und auf dem Horstweg.....	11
Abbildung 7	Erhebungspunkte der Verkehrszählung (Ausschnitt).....	13
Abbildung 8	Ergebnisse der Verkehrserhebung (Ausschnitt).....	14
Abbildung 9	Durchschnittliches werktägliches Verkehrsaufkommen (Daten HL Ausschnitt).....	15
Abbildung 10	Durchschnittliches werktägliches Verkehrsaufkommen (Daten SenUVK Ausschnitt).....	16
Abbildung 11	Verkehrsaufkommen zur Spitzenstunde am Nachmittag (Ausschnitt).....	17
Abbildung 12	Dreijahresanalyse Unfälle mit Fuß- und Radbeteiligung.....	18
Abbildung 13	Konflikte im Untersuchungsgebiet.....	21
Abbildung 14	Maßnahmenvorschläge zur Verkehrsführung und Anordnung	25
Abbildung 15	Detaildarstellung der Diagonalsperre am Knotenpunkt Danckelmannstraße / Christstraße.....	26
Abbildung 16	Detaildarstellung der Querschnittsgestaltung entlang der Schloßstraße.....	27
Abbildung 17	Auszug aus dem Leitfaden „Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin“ (SenUVK 2020), Seite 29..	29
Abbildung 18	Beispiel Übergang VBB zu Fahrradstraße in Berlin Schöneberg (Foto HL)	30
Abbildung 19	Maßnahmenvorschläge zu baulichen Maßnahmen	31
Abbildung 20	Detaildarstellung Einfahrt/-gang zum verkehrsberuhigten Bereich.....	31
Abbildung 21	Detaildarstellung (Beispiel) Qualifizierung der Kreuzungsbereiche.....	32
Abbildung 22	Detaildarstellung (Beispiel) Umordnung der Parkstände	33
Abbildung 23	Maßnahmenvorschläge zur (betrieblichen) Organisation für das Liefern und Sharing.....	34

1 Aufgabenstellung und Hintergrund

1.1 Hintergrund, Aufgabenstellung und Zielsetzung

Eine umweltfreundliche verkehrliche Quartiersentwicklung mit dem Ziel einer Verbesserung von Lebens- und Wohnqualität sowie einem verantwortungsvollem Umgang mit den Herausforderungen des Klimaschutzes ist ein zentrales städtebauliches Thema. Den Klausenerplatz-Kiez in Berlin Charlottenburg-Wilmersdorf charakterisieren seine gründerzeitliche Bebauungsstruktur, eine hohe Bevölkerungsdichte sowie eine für Besuchsverkehre der im Quartier gelegenen Einzelhandels- und Gastronomiestandorte attraktiven Lage. Die bestehenden unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse machen die Sicherheit des Straßenraums zu einer Herausforderung. Anwohner:innen des Klausenerplatz-Kiezes engagieren sich angesichts vielfältiger Konfliktlagen bereits seit längerem für den Ausbau der Verkehrsberuhigung in ihrem Quartier, die die Bewohner:innen und nicht die Verkehrsmittel in den Vordergrund stellt.

Die Arbeitsgruppe (AG) Verkehr des seit dem Jahr 1999 bestehenden Bürgervereins „Kiezbündnis Klausenerplatz e.V.“ hat im Laufe der Jahre bereits zahlreiche Vorschläge für die Verbesserung der Verkehrssituation im Kiez erarbeitet. Ebenso engagiert sich eine Gruppe von Anwohner:innen in der „Stadtplatz-Initiative Horstweg / Wundtstraße“ für eine Umgestaltung und bauliche Anpassung des Kreuzungsbereichs Wundtstraße / Horstweg.

Vor diesem Hintergrund hat der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf nun die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für den Klausenerplatz-Kiez beauftragt, welches eine Beteiligung der Bewohner:innen, Initiativen und anderen lokalen Akteur:innen vorsieht. Mittelfristig soll ein attraktiver, sicherer und gerecht aufgeteilter Straßenraum geschaffen werden, der die Belange der Nutzer:innen und des Umweltschutzes berücksichtigt und damit einen Beitrag zu einer notwendigen Verkehrswende in Berlin leisten kann. Ziel ist es, die Grundlage für die Erweiterung, erfolgreiche Umsetzung und damit eine bessere Sichtbarkeit der (teilweise schon bestehenden) Verkehrsberuhigung mit entsprechenden Maßnahmen unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel bzw. -arten zu schaffen.

1.2 Zielbestimmung und Leitbildentwicklung

Das vorliegende Mobilitäts- bzw. Verkehrskonzept soll einen Rahmen für die künftige Erschließung des Klausenerplatz-Kiezes und insbesondere Maßnahmen zur Beruhigung des motorisierten Verkehrs und zur Förderung des Verkehrs des Umweltverbands und dabei insbesondere der aktiven Mobilität (Fuß- und Radverkehr) liefern. Zusätzlich sollen die Nachbarschaft und die Identifikation mit dem Kiez gestärkt werden.

Das Land Berlin strebt aktuell durch verschiedene Mittel, wie Stadtentwicklungspläne und Strategiepapiere eine Verkehrswende an. Dazu gehören u.a.:

- Sicherstellung einer kompletten Kiezmobilität in allen denkbaren Formen mit Vorrang für die CO₂-freie bzw. -neutrale Mobilität (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV)
- Ausweitung und selbsterklärende bzw. verständliche Umsetzung der Verkehrsberuhigung und weitere Temporeduzierung
- Reduktion des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung im MIV, insbesondere des gebietsfremden Durchgangsverkehrs („Schleichverkehrs“) von und zur Autobahn A 100
- Reduktion und sinnvolle An- bzw. Neuordnung der Pkw-Stellplätze und deren Bewirtschaftung
- Verbesserung der Bedingungen und barrierefreier Ausbau für den Fußverkehr im Längs- und Querverkehr sowie Gestaltung und Nutzung der Flächen der inneren Erschließung als Begegnungs- und Aufenthaltsräume („ruhender Fußverkehr“)
- Verbesserung der Erschließung für den Radverkehr
- Ausschöpfung der Potenziale von Multi- und Intermodalität, Verbesserung der Koordination und Verknüpfung zwischen Verkehrsträgern und -mitteln
- Fußläufige Angebotsbündelung mit Sharing- und Serviceangeboten
- Umfassende Mobilitätsinformation und Beratung

Der Fokus des Mobilitätskonzepts liegt dementsprechend in Übereinstimmung mit gesamtstädtischen Bestrebungen Berlins auf dem Ausbau der Infrastruktur für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV), auf der Lösungsfindung für innovative, klimaneutrale Formen für den lokalen Wirtschaftsverkehr und auf der Förderung aneignungs-, aufenthalts- und gemeinwohlorientierter Nutzungen der öffentlichen Straßenräume, v. a. durch die Bewohner:innen.

Dabei sind die Problemstellungen im städtebaulichen, funktionalen, verkehrlichen, logistischen und rechtlichen Zusammenhang komplex. Zudem sind die Interessenlagen und Entwicklungsvorstellungen von Betroffenen und Akteur:innen zu der Begrifflichkeit „Verkehrswende“ sehr unterschiedlich und die „Fronten“ im Spannungsfeld zwischen der Schaffung eines autofreien Quartiers und dem Erhalt des Status Quo sowie der Befürchtung vor weiterer Gentrifizierung zum Teil verhärtet.

1.3 Lage und Charakteristika des Untersuchungsgebiets

Der Klausenerplatz-Kiez ist ein innerstädtisches Quartier im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf und umfasst den Bereich der Nebenstraßen innerhalb der Sophie-Charlotten-Straße, Spandauer

Damm, Schloßstraße und Kaiserdamm und somit den Bereich um den S-Bahnhof Westend sowie den U-Bahnhof Sophie-Charlotte-Platz. Das Viertel ist durch überwiegend gründerzeitliche Blockrandbebauung und durch eine hohe Bebauungs- und Einwohnerdichte geprägt. Durch seine zentrale Lage ist das Quartier verkehrlich hervorragend angebunden.

Der Klausener-Kiez ist geprägt durch stark verdichtete, gründerzeitliche Bebauungsstrukturen, eine hohe Bevölkerungsdichte und eine urbane und lebendige Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten, Handel und Gastronomie, die auch viele Besucher:innen und Tourist:innen anzieht. So befinden sich im Untersuchungsgebiet zahlreiche größere und kleinere Einzelhandelsstandorte und Gastronomieangebote, wie z.B. die Berliner Vollkornbäckerei Brotgarten sowie das Gasthaus Kastanie. Gleichzeitig gibt es erhebliche funktionale, verkehrliche und gestalterische Defizite im öffentlichen Raum, der zudem räumlich begrenzt einem starken Nutzungsdruck unterliegt.

Das Quartier ist benannt nach dem gleichnamigen Klausenerplatz, welcher von den Straßen Neufertstraße, Danckelmannstraße, Gardes-du-Corps Straße und Spandauer Damm umrahmt wird. Der Klausenerplatz bildet mit Grünflächen und Sitzgelegenheiten einen beliebten Aufenthaltsraum, darüber hinaus findet dienstags und freitags ein Wochenmarkt um den Platz statt. In vielen Straßen ist bereits ein verkehrsberuhigter Bereich angeordnet. Die folgende Abbildung gibt ausschnittsweise einen Überblick zur Lage und zum Umfeld des Untersuchungsgebiets im bestehenden Straßennetz. Die gesamte Abbildung mit Legende ist dem Anlagenband zu entnehmen.

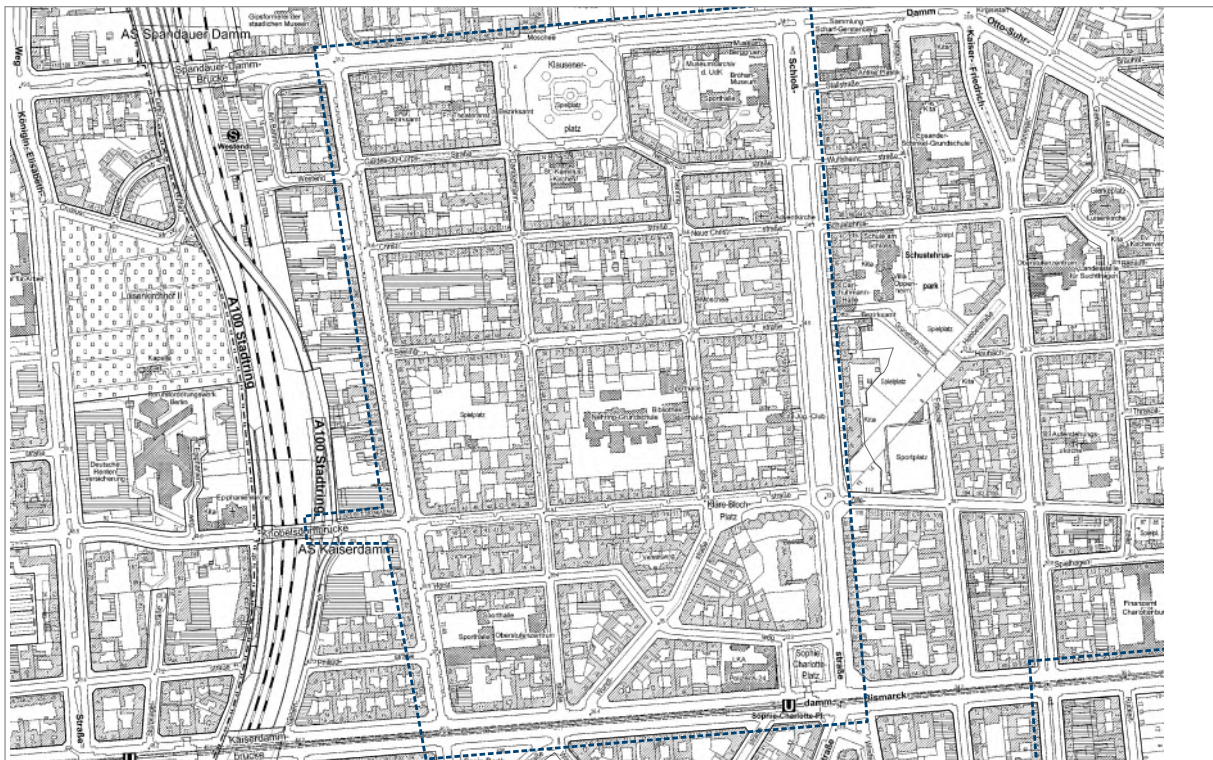


Abbildung 1 Lage des Plangebiets

2 Arbeitsprogramm / Methodik

Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzepte sollen dazu dienen, die Mobilitätsbedürfnisse und das Verkehrsverhalten der Nutzenden auf Angebots- und Nachfrageseite zu beeinflussen. Sie sind somit Instrumente der integrierten Verkehrsplanung und enthalten neben der Infrastrukturplanung und dem Verkehrsmanagement auch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements. Letzteres setzt am Mobilitätsverhalten an und versucht, die Verkehrsentstehung zu beeinflussen. Es ist die „zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen, in der Regel unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus“ [FGSV 2018]. Dabei kann Mobilitätsmanagement sowohl auf übergeordneter, kommunaler bzw. Quartiers-Ebene als auch der operativen, zielgruppenspezifischen Ebene (für Wohngebiete, Gewerbegebiete, Schulen etc.) zum Einsatz kommen.

In einem Mobilitätskonzept greifen diverse Maßnahmen als eine Art »Baukastenprinzip« ineinander und ergänzen sich. In der allgemeinen Verkehrs- und Stadtplanung hat das Mobilitätskonzept das Ziel, ein multimodales Erschließungskonzept für im Allgemeinen große bzw. großräumige Vorhaben zu entwickeln. Darin spielen auch alternative Verkehrsmittel und ÖPNV-Szenarien, multimodale Verknüpfungspunkte im Quartier und im Umfeld sowie progressive Betriebskonzepte eine Rolle. Die Zielstellung umfasst also die Prüfung und Erarbeitung eines weiten Spektrums an infrastrukturellen und betrieblichen Maßnahmen, die sowohl im Umfeld als auch im Plangebiet bzw. innerhalb des Objekts umgesetzt werden sollen.

Eine solches Mobilitätskonzept unterliegt keinem festgelegten Verfahren und ist daher als ein erster Schritt zu verstehen, um gemeinsam mit den Betroffenen und Akteur:innen vor Ort Art und Umfang erster Maßnahmen auf dem Weg zur Verkehrswende auszuloten und festzuhalten. Hierfür wird an dieser Stelle auf bewährte Methodiken von verkehrstechnischen Untersuchungen und Wirkungsanalysen zurückgegriffen. Die Erstellung des Konzepts gliedert sich in die folgenden aufeinander aufbauenden Bearbeitungsschritte, wobei die Bestands- und Konfliktanalyse sowie die Maßnahmenentwicklung und die Öffentlichkeitsbeteiligung eng miteinander verknüpft sind.

1) Bestands- und Konfliktanalyse

Zunächst erfolgen die Grundlagenermittlung und eine umfassende Bestandsanalyse mit umfangreichen Ortsbegehungen mit Verkehrsbeobachtungen, Verkehrszählungen und der Auswertung von bestehenden Daten und Konzepten.

Ziel ist es, die wesentlichen Problembereiche und Handlungserfordernisse im Sinne einer Konfliktanalyse zu identifizieren, um darauf aufbauend entsprechende Maßnahmenvorschläge zu erar-

beiten. Hierfür sind das Kennen z. B der Bevölkerungs- und Nutzungsstruktur, des Motorisierungsgrades, der Verkehrsmengen, der Unfalldaten, der Wegewahl, der Park- und Aufstellvorgänge sowie der potenziellen Konfliktsituationen von besonderer Relevanz.

2) Maßnahmenkonzept und Maßnahmenpakete

Im Anschluss erfolgen die finale Aufstellung eines Maßnahmenkonzepts und Vorschläge zur Umsetzung in Form von Maßnahmenpaketen. Es werden (ineinandergreifende) kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen erarbeitet. Hierbei ist das Zusammenspiel von betrieblichen und baulichen Maßnahmen bzw. Maßnahmen der Verkehrsführung zu beachten. Eine temporäre bzw. testweise Umsetzung von Maßnahmen und das Anpassen - falls nötig - sind in diesem Schritt möglich. Wesentliche Ziele des Konzepts sind die Förderung der Verkehrsmittel im Umweltverbund, insbesondere für Besuchsverkehre und die damit einhergehende Senkung des Kfz-Anteils sowie eine Reduktion von Durchgangsverkehren.

Die hier unterbreiteten Maßnahmenvorschläge sind als »Werkzeuge« und das Konzept als »Werkzeugkoffer « zu verstehen. In den nachfolgenden Planungen und behördlichen Abstimmungen sowie der Umsetzung sind die zugrunde gelegten Anforderungen zu überprüfen und die Maßnahmen ggf. zu konkretisieren.

3) Beteiligung der Öffentlichkeit

Ziel ist es, das Mobilitätskonzept im Rahmen eines diskursiven Prozesses zu entwickeln um möglichst effektive und tatsächlich erforderliche Maßnahmen herauszustellen. Hierzu werden Bewohner:innen, Beschäftigte, lokale Gewerbetreibende und Institutionen sowie zuständige Ämter und Initiativen in die Entwicklung eingebunden um Transparenz und eine fundierte Grundlage für das Konzept zu schaffen. Das bedeutet, dass Bewohner:innen (unterschiedliche Zielgruppen), Eigentümer:innen, Gewerbebetriebe, Institutionen, zuständige Ämter und Initiativen in einem gemeinsamen Format eingebunden werden, um eine größtmögliche Transparenz für Meinungsbildungen als Grundlage für die erforderlichen politischen Beschlüsse herzustellen. Hierzu fanden ein Kiezspaziergang, zwei mehrwöchige Online-Beteiligungen und eine Informationsveranstaltung mit anschließender Möglichkeit zum Dialog und zu Diskussionen im Rahmen der Konzeptentwicklung statt. Die hier gesammelten Erkenntnisse bildeten eine wesentliche Grundlage für die Konfliktanalyse sowie für die Maßnahmenkonzeption.

3 Bestands- und Konfliktanalyse

Im folgenden Kapitel werden die wesentlichen Ergebnisse der Bestandsanalyse zur räumlichen Lage und Charakteristik des Klausenerplatz-Kiezes zusammenfassend beschrieben. Hierbei werden die aktuelle Verkehrssituation und Regelungen für die Verkehrsteilnehmenden sowie anliegende Nutzungen dargestellt und analysiert. Außerdem werden die Ergebnisse der durchgeführten Beteiligungsformate kurz dargestellt. Im Anschluss erfolgt eine Analyse der entstehenden Konflikte. Die dargestellten Analysekarten sowie weitere Karten befinden sich im Anlagenband des Berichts.

3.1 Nutzungsstruktur

Der Klausenerplatz-Kiez ist ein innerstädtisches Quartier im Berliner Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf und gehört zur Bezirksregion Schloss Charlottenburg. Im Wesentlichen ist das Untersuchungsgebiet gemäß des Berliner Flächennutzungsplans (FNP) durch Mehrfamilienhäuser, gemischte Bauflächen und wenigen gewerblichen Nutzungsflächen sowie Sondernutzungen geprägt. Darüber hinaus befinden sich einige kulturelle, soziale und bildungsbezogene Einrichtungen innerhalb des Untersuchungsgebietes. Auf dem für das Quartier wichtigen Klausenerplatz findet dienstags und freitags ein Wochenmarkt statt.

3.1.1 Wesentliche Kenndaten des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet umfasst eine Fläche von ca 557.200 m² (Fläche in Google abgemessen) und ist mit etwa 13.990 (2019) Einwohnern (entspricht ca. 25.116 Einwohner / km²) im gesamtstädtischen Vergleich überdurchschnittlich dicht besiedelt [Statistik Berlin Brandenburg 2021]. Im Jahr 2020 waren im LOR-Planungsraum Klausenerplatz rund 3.259 Kfz und im LOS-Planungsraum Schloßstraße rund 3550 Kfz registriert. Der sich ergebende Motorisierungsgrad von 265-275 Kfz / 1.000 Einwohner (Pkw im Jahr 2020) liegt damit unter dem Berliner Durchschnitt von 414 Kfz / 1.000 Einwohner, was typisch für innerstädtische Quartiere ist [Statistik Berlin Brandenburg 2020]. Trotzdem ist der Druck auf den vorhandenen, eingeschränkten Parkraum sehr stark und die Quartiersstraßen sind durch viele parkende Kfz und zugeparkte Einfahrten, Straßenkreuzungen und Querungen geprägt.

Der Modal Split im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf für alle Nutzungen teilt sich auf in Fußverkehr, Radverkehr, MIV und ÖPNV. Die größten Anteile werden über alle Wege vom Fußverkehr mit rund 32 % und vom ÖPNV mit rund 27 % eingenommen. Dicht dahinter liegt der MIV mit einem Anteil von rund 24 %. Der Radverkehrsanteil liegt bei rund 17 % [TU Dresden 2018].

3.1.2 Zielorte im Quartier

Verkehr ist in der Regel kein Selbstzweck, sondern dient dem Erreichen von Zielorten. Diese Zielorte können dabei sowohl End- als auch wiederum Ausgangspunkt eines Weges sein. Die Identifizierung und das Aufzeigen wichtiger Zielorte ist ein wesentlicher Bestandteil der Untersuchung, um prioritäre Wegebeziehungen und Handlungserfordernisse im Sinne einer attraktiven und funktionalen Gestaltung der Verkehrswege im Untersuchungsgebiet herauszuarbeiten. Zielorte von besonderer Bedeutung bzw. mit hohem Publikumsverkehr müssen im Rahmen der Zielnetze möglichst direkt erreichbar sein, um entsprechend eine attraktive Erschließung im jeweiligen Verkehrsträger sicherzustellen.

In der nachfolgenden Abbildung werden die identifizierten Zielorte von besonderer Bedeutung nach unterschiedlichen Funktionen innerhalb des Untersuchungsgebiets dargestellt. Die Abbildung befindet sich auch noch einmal im Anlagenband.

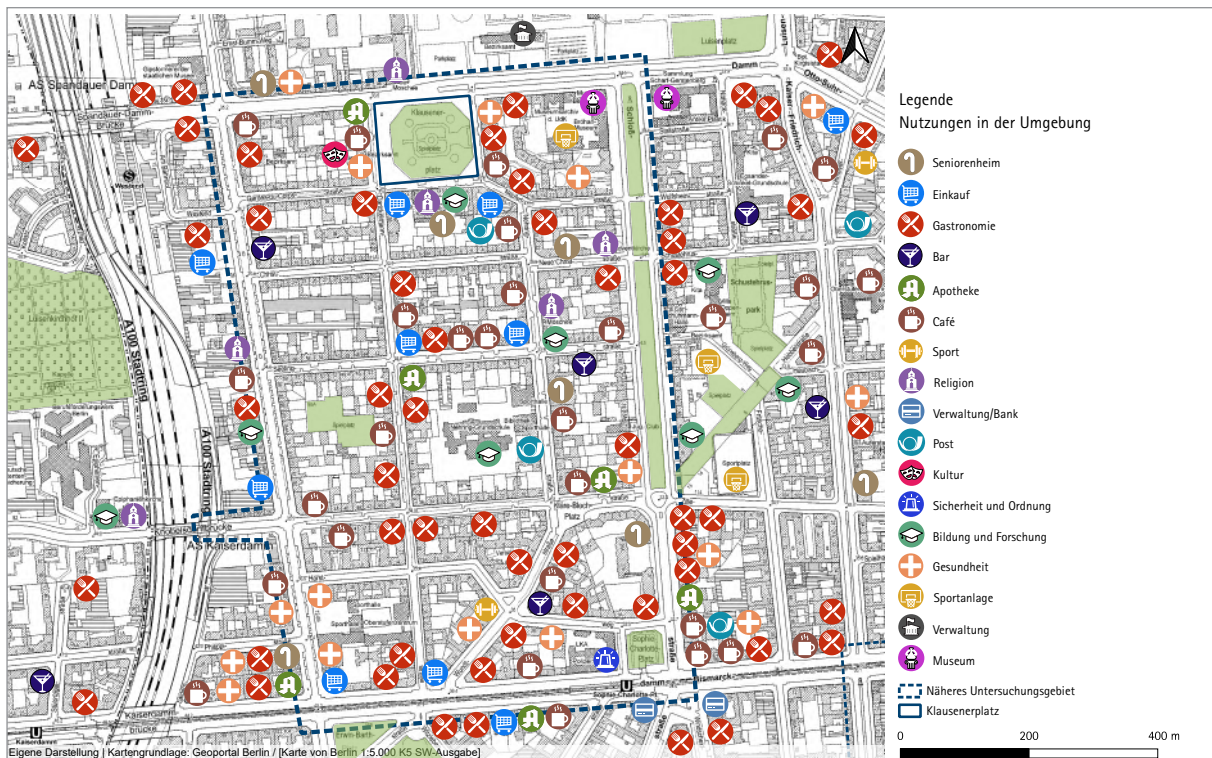


Abbildung 2 Nutzungen in der Umgebung des Klausenerplatzes

Die Abbildung 2 zeigt deutlich die überwiegende Gastronomienutzung im Untersuchungsbereich, welche neben den Einzelhandelsstandorten die wesentlichen Zielorte bilden. Der schon erwähnte Markt auf dem Klausenerplatz und der Platz als Aufenthaltsort an sich bilden einen weiteren wichtigen Zielort. Darüber hinaus gibt es im Quartier zahlreiche Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, wie Schulen, verschiedene Kitas, Weiterbildungseinrichtungen, weitere Einrichtungen sozialer und kirchlicher Träger sowie zahlreiche Arztpraxen und Gesundheitsdienstleistungen. Weitere

wichtige Zielorte sind die in der Abbildung nicht dargestellten ÖPNV-Haltestellen im Umfeld des Untersuchungsgebiets.

3.2 Verkehrsinfrastruktur

3.2.1 Erschließung im Fußverkehr

Das Fußverkehrsnetz, das den grundlegenden Zugang zur Mobilität schafft, bildet die Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und ist somit wichtig für alle Nutzenden und Bewohnenden des Klausenerplatz-Kiezes. Es dient der Erschließung und Herstellung von Wegeverbindungen zu unterschiedlichen Ziel- und Quellorten innerhalb sowie außerhalb des Untersuchungsgebiets. Hierzu gehören die genannten Zielorte. Außerdem dient es der Anbindung an andere Verkehrsmittel, wie z.B. den ÖPNV-Haltestellen oder Fahrradabstellanlagen. An allen Straßen im Gebiet finden sich straßenbegleitende Gehwege aus überwiegend gepflastertem Untergrund. Die nachfolgende Abbildung zeigt einen Ausschnitt im Plangebiet liegender Querungshilfen und bereits vorhandene Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Die vollständige Abbildung mit Legende befindet sich im Anlagenband.

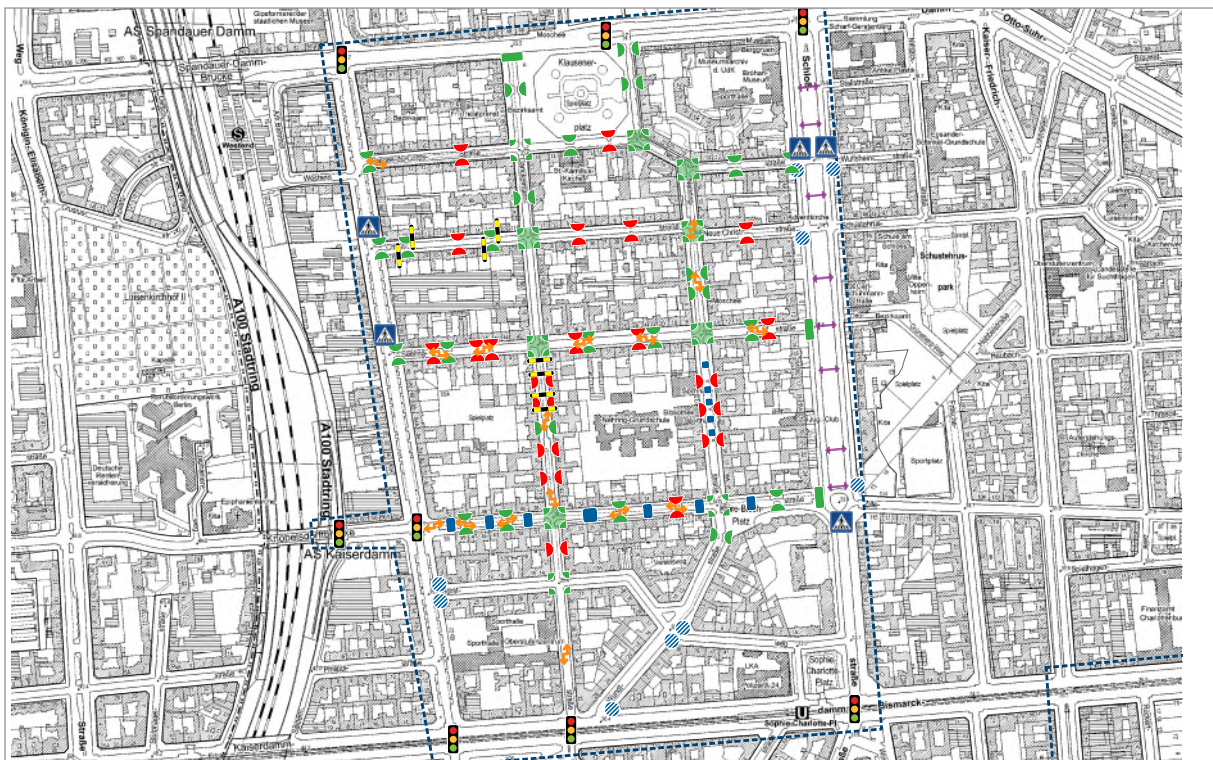


Abbildung 3 Querungshilfen und verkehrsberuhigende Maßnahmen (Ausschnitt)

Entlang der Hauptstraßen, die das Plangebiet umgeben, befinden sich Querungshilfen in Form von Lichtsignalanlagen (LSA) oder Mittelinseln. Auf der Schloßstraße befindet sich eine durchgehende Mittelinsel mit mehreren Querungsmöglichkeiten sowie zwei Fußgängerüberwegen. Entlang der Sophie-Charlotten-Straße befinden sich ebenso zwei Fußgängerüberwege. Darüber hinaus sind an

einigen Stellen Fußgängermarkierungen auf der Fahrbahn zu finden. Zusätzlich wurden Fahrbahnverschwenkungen sowie Knotenpunkte und Straßenabschnitte mit Gehwegvorstreckungen verzeichnet. Letztere sind teilweise von mangelhafter Qualität.

Die nachfolgende Karte bewertet die Qualität der barrierefreien Gestaltung sowie die Qualität für den gesamten Fußverkehr der Kreuzungsbereiche und Gehwege im Untersuchungsgebiet. Die vollständige Kartendarstellung mit Legende befindet sich im Anlagenband.

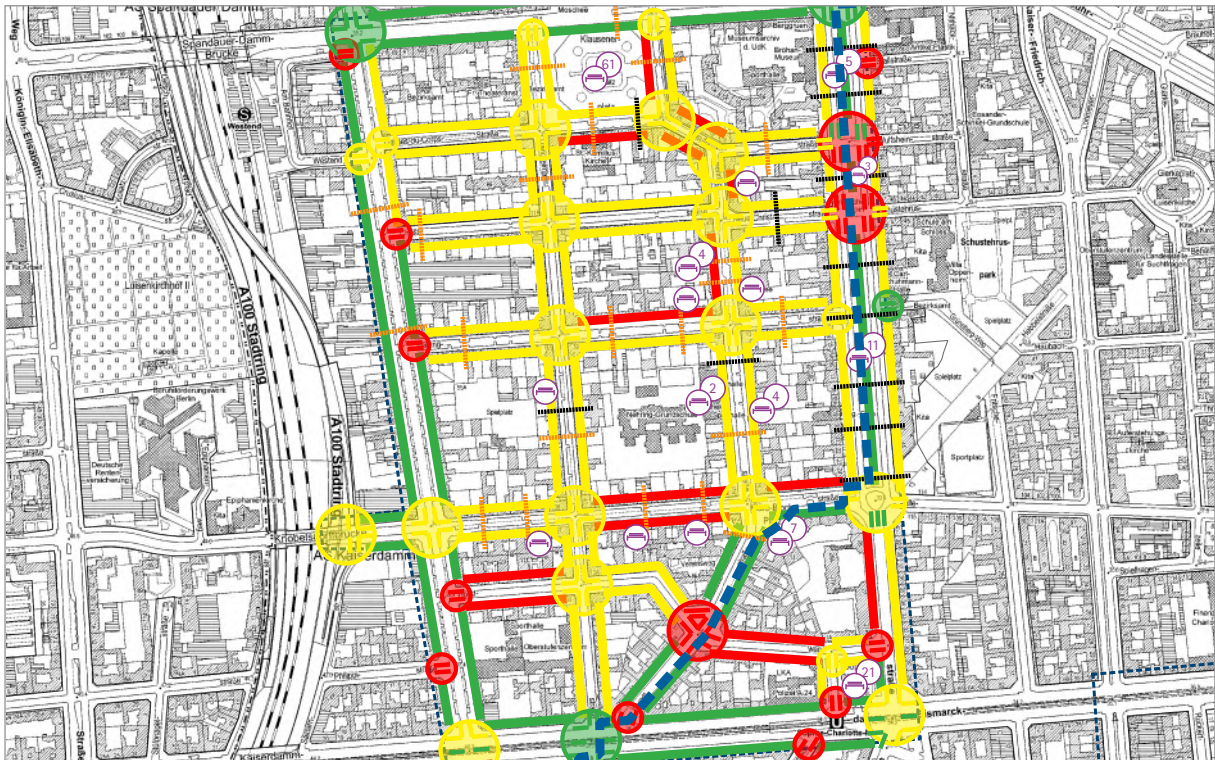


Abbildung 4 Barrierefreiheit und Qualität im Fußverkehr (Ausschnitt)

Die Bewertung erfolgt nach den dargestellten Kriterien. Untersucht wird, ob im Kreuzungsbereich bestimmte Merkmale vorhanden sind. Hierzu gehören Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege oder Gehwegvorstreckungen, Bordsteinabsenkungen und Blindenleitstreifen. Die Querungsmöglichkeiten werden auch auf der Strecke analysiert und bewertet. Besonders im Bereich der Kreuzungen zeigt sich, dass überwiegend nicht alle Merkmale vorhanden sind. Zusätzlich werden die Gehwege auf ihre Breite und mögliche Hindernisse untersucht. Für die Aufenthaltsqualität im Klausenerplatz-Kiez befinden sich einige Sitzmöglichkeiten zum Aufenthalt im öffentlichen Raum. Hauptsächlich sind diese rund um den Klausenerplatz und entlang der Schloßstraße sowie auf dem Sophie-Charlotte-Platz zu finden.

3.2.2 Erschließung im Radverkehr

Durch das Untersuchungsgebiet verlaufen nach aktuellem Stand des Radverkehrsnetzplans der zuständigen Senatsverwaltung [SenUMVK 2022/A] zwei Routen des Radvorrangnetzes Berlin:

Entlang der Knobelsdorfstraße in Ost-West-Richtung, welche im weiteren Verlauf über die Schloßstraße Richtung Kaiserdamm führt sowie entlang des Kaiserdamms in Ost-West-Richtung. Der Spandauer Damm, die Seelingstraße sowie die Sophie-Charlotten-Straße werden dem Ergänzungsnetz zugeordnet.

In den umliegenden übergeordneten Straßen existieren benutzungspflichtige Radwege entlang des Kaiserdamms, der Sophie-Charlotten-Straße und entlang des Spandauer Damms. Entlang der Schloßstraße verläuft ein Schutzstreifen. Auf den übrigen Straßen erfolgt eine gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn. Die Straßenbeläge im Untersuchungsgebiet variieren zwischen Asphalt und Kopfstein / Betonpflaster.

Ein weiteres Angebot für den Radverkehr besteht in der Möglichkeit des „Rad-Teilens“. Das Bike-sharing wird im Klausenerplatz-Kiez durch die Unternehmen Nextbike und Call-a-Bike der Deutschen Bahn angeboten. Zwei Nextbike Stationen befinden sich am Klausenerplatz Ecke Danckelmannstraße und Neufertstraße [Nextbike 2022]. Eine Call-a-Bike Station ist an der S-Bahnstation Westend verortet [Call a Bike 2022].

Radabstellanlagen

Im Untersuchungsgebiet befinden sich insgesamt rund 400 öffentliche Fahrradbügel, je nach Dimensionierung der Abstellanlage stehen ein bis 23 Bügel zur Verfügung. Zusätzlich bestehen ca. 50 Abstellmöglichkeiten in Fahrradboxen. Darüber hinaus wurden zusätzlich ca. 400 Fahrradstellplätze in Form von Vorderradhaltern verzeichnet. Die Abstellbügel sind i. d. R. nicht vollständig ausgelastet, weisen aber eine höhere Auslastung als die Vorderradhalter auf. Trotzdem werden viele Fahrräder „wild“ im Untersuchungsgebiet abgestellt, d. h. keine vorhandenen Stellplatzanlagen wurden genutzt. Dies zeigt sich zum Zeitpunkt der Erhebungen am Mittwoch den 28.04.2021 und Donnerstag den 29.04.2021. Am 28.04.2021 wurden mittags um 13:00 Uhr insgesamt rund 550 an den Abstellanlagen abgestellte Fahrräder und ca. 800 wild abgestellte Fahrräder gezählt. Zum Zeitpunkt der Erhebung am 29.04.2021 um 21:00 Uhr befanden sich ca 500 abgestellte Fahrräder an den Abstellanlagen und rund 700 wild parkende Fahrräder im Untersuchungsgebiet. Das bedeutet, ca. 60 % der zur Mittagszeit abgestellten Räder wurden „wild“ abgestellt, nachts lag diese Zahl bei rund 58 %. Die Auslastung der öffentlichen Bügel dagegen liegt am Mittag und in der Nacht bei rund 60 %, die der Vorderradhalter mittags bei rund 25 % und am Abend nur bei 15 %. Die Karten zur gesamten Übersicht der Rad-Stellplatzauslastung befinden sich im Anlagenband.

Nachfolgend werden einige Beispiele für die Gestaltung der umliegenden Abstellanlagen für den Radverkehr dargestellt.



Abbildung 5 Fahrradbügel auf der Sophie-Charlotten-Straße und Fahrradbox in der Seelingstraße



Abbildung 6 Fahrradbügel auf der Seelingstraße und auf dem Horstweg

3.2.3 Erschließung im öffentlichen Personennahverkehr

Die Bewertung der Erschließung des Plangebiets durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erfolgt gemäß den angestrebten Erschließungsstandards des aktuellen Nahverkehrsplans von Berlin. Der Einzugsradius von 300 m ist als Zielwert anzunehmen [SenUVK 2019]. Die Empfehlungen des FGSV differenzieren nach S- und Regionalbahnhöfen und Bus- und Tramhaltestellen und berücksichtigen einen weiteren Erschließungsradius von 800 m für den S- und Regionalverkehr bzw. 500 m für Busse und Straßenbahnen [FGSV 2010].

Unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen und des Einzugsradius von 300 m ist das Quartier überdurchschnittlich gut durch den ÖPNV erschlossen. Insgesamt bedienen zwei Buslinien das Gebiet tagsüber im mindestens 10 Minuten-Takt unter der Woche (von Montag bis Freitag) an den barrierefreien Haltestellen U-Sophie-Charlotte-Platz, Klausenerplatz, Schloss Charlottenburg, Seelingstraße, Sophie-Charlotten-Straße und Zillestraße. Die U-Bahnhaltestelle Sophie-Charlotte-Platz liegt im Süden des Untersuchungsgebietes. Darüber hinaus ist der S-Bahnhof Westend in unmittelbarer Nähe zum Untersuchungsgebiet nord-westlich gelegen. Von dort besteht Anschluss an die Berliner Ringbahnen 41 und 42 sowie die S-Bahnlinien 45 und 46 Richtung Flughafen BER und Königs Wusterhausen.

3.2.4 Erschließung durch den motorisierten Individualverkehr

Die großräumige Erschließung des Untersuchungsgebiets erfolgt über die angrenzenden Straßen Kaiserdamm, Spandauer Damm sowie abschnittsweise über die Sophie-Charlotten-Straße und Knobelsdorffstraße, die eine Verbindung zur Stadtautobahn 100 herstellen. Der Kaiserdamm, die A100 und die verbindenden Abschnitte der Sophie-Charlotten-Straße sowie der Knobelsdorffstraße werden als kontinentale Straßenverbindungen klassifiziert, während der Spandauer Damm als übergeordnete Straßenverbindung eingestuft wird [FGSV 2008]. Der Kaiserdamm verbindet als B2 das westliche Berliner Umland über Spandau mit dem Zentrum. Die außerdem an das Untersuchungsgebiet angrenzende Straße Schloßstraße ist als Ergänzungsstraße klassifiziert.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerhalb der verkehrsberuhigten Bereiche 5 km/h, vereinzelt besteht ein Tempolimit 30 km/h. Auf dem Kaiserdamm und der Sophie-Charlotten-Straße besteht ein Tempolimit 50 km/h.

Carsharing

Im Jahr 2021 boten im Klausenerplatz-Kiez gemäß dem Internetauftritt von „Sharing Vergleich“ die Anbieter WeShare, ShareNow, Miles und Sixt Share sogenanntes free-floating Carsharing ohne feste Stationen an. Darüber hinaus befindet sich im Westen des Untersuchungsgebietes an der Königin-Elisabeth-Straße eine Station des Carsharing-Anbieters Stadtmobil [Sharing Vergleich 2022].

Neben dem Carsharing sind auch klassische Autovermietungen in fußläufiger Nähe des Quartiers vertreten. Am Standort Bismarckstraße 42 verfügt der Anbieter Europcar über eine Verleih-Station [Europcar 2022] und am Standort Bismarckstraße 88 ist der Anbieter Autovermietung Köhrich ansässig [Köhrich 2022].

Ruhender Kfz-Verkehr

Das Untersuchungsgebiet gehört bisher noch zu keiner Parkraumbewirtschaftungszone, die Einrichtung einer solchen Zone ist allerdings durch das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf geplant [SenUMVK 2022/B]. Es besteht daher überwiegend freies Parkangebot im Quartier. Neben drei Carsharing-Parkständen gibt es drei Ladesäulen für Elektro-Fahrzeuge mit jeweils zwei Parkständen und einige barrierefreie Stellplätze.

Die Parkraumerhebung an angrenzenden Hauptstraßen ergab, dass insgesamt ca. 85 % der vorhandenen Parkstände ausgelastet waren (Auslastung mittags am 30.03.2021). Die entsprechenden Abbildungen zum ruhenden Verkehr finden sich im Anlagenband.

3.3 Durchführen einer Verkehrserhebung

Zur Ermittlung des bestehenden Verkehrsaufkommens, insbesondere an der Knobelsdorffstraße sowie innerhalb des Gebiets an der Kreuzung Horstweg/Wundtstraße wurden am 15.06.2021 von 07:00 bis 19:00 Uhr Verkehrserhebungen durchgeführt. Die Zählungen fanden an den folgenden Knotenpunkten statt:

- KP 1 Knobelsdorffstraße / Sophie-Charlotten-Straße
- KP 2 Danckelmannstraße / Horstweg
- KP 3 Wundtstraße / Horstweg

Es wurden Pkw, Lkw (> 3,5 t) und Busse bei der Erhebung erfasst. Mit Hilfe der gewonnenen Daten werden Rückschlüsse auf die tageszeitliche und räumliche Verkehrsverteilung im Bestand gezogen. Die nachfolgende Abbildung zeigt einen Ausschnitt der Karte zur räumlichen Verordung der Zählstandorte. Die gesamte Karte mit Legende befindet sich im Anlagenband.



Abbildung 7 Erhebungspunkte der Verkehrszählung (Ausschnitt)

Die Ergebnisse der Zählungen sind in den Anlagen tabellarisch und grafisch dargestellt. Nachfolgend werden die wesentlichen Ergebnisse der Verkehrserhebung erläutert.

3.3.1 Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Kfz- und Radverkehrsaufkommen

Das gesamte Verkehrsaufkommen der Erhebungen durch HOFFMANN-LEICHTER (HL) sowie des darin enthaltenen Lkw-Anteils und der erhobene Radverkehr (gerundet) auf der Fahrbahn im Erhebungszeitraum von 07:00 bis 19:00 Uhr über 12 Stunden ist ausschnittsweise in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Die gesamte Kartendarstellung mit Legende befindet sich im Anlagenband.

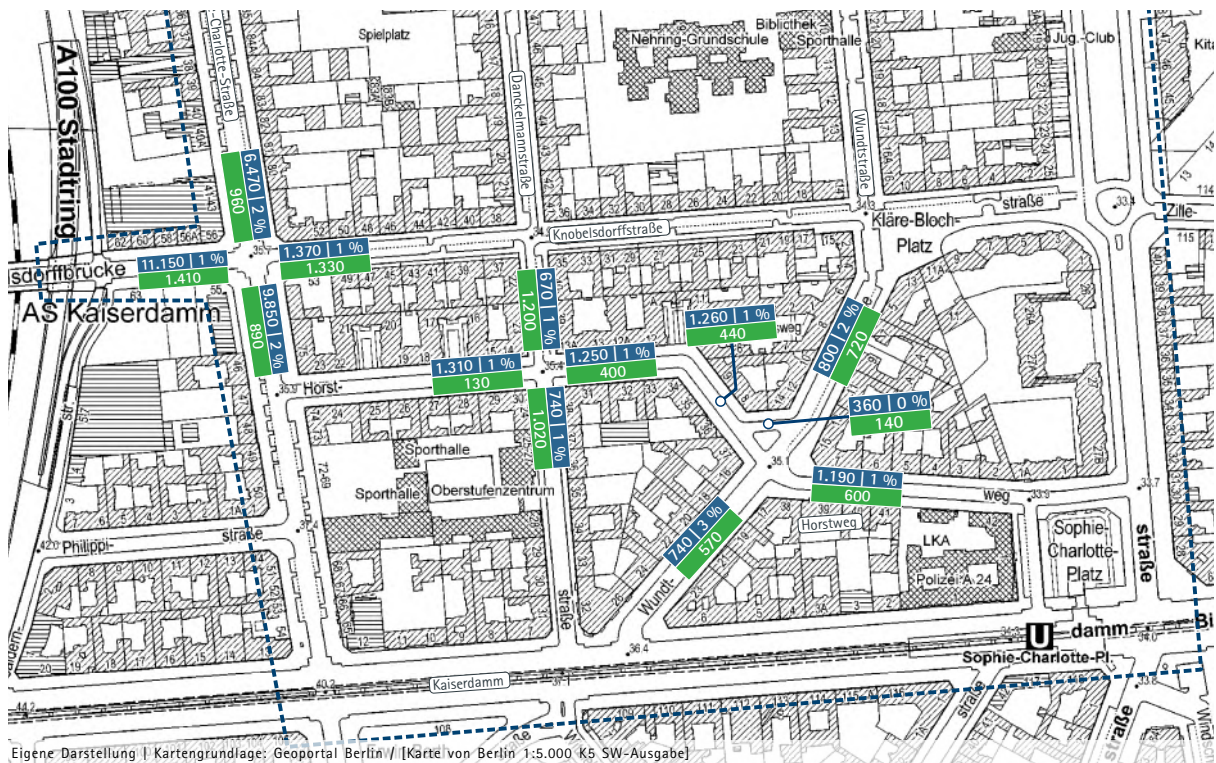


Abbildung 8 Ergebnisse der Verkehrserhebung (Ausschnitt)

Die Auswertung der Erhebungsergebnisse zeigt, dass entlang der Knobelsdorffstraße das Radverkehrsaufkommen in etwa genauso hoch wie das verzeichnete Kfz-Aufkommen ist. Entlang der Danckelmannstraße wurden rund 30–40 % mehr Radverkehr als MIV verzeichnet. In Richtung der Kreuzung Horstweg/Wundtstraße nimmt das Gesamtverkehrsaufkommen ab. Vergleicht man die dargestellten Werte des Kfz-Verkehrs innerhalb des Quartiers mit denen entlang der Sophie-Charlotten-Straße und der Knobelsdorffbrücke, so wird die bereits bestehende geringe Verkehrsbelastung im Klausenerkiez deutlich.

Durchschnittlicher (werk-)täglicher Verkehr

Die Ergebnisse der Verkehrserhebung werden mit Hilfe vorgegebener Parameter zur Vergleichbarkeit auf einen durchschnittlichen (werk-)täglichen Verkehr (DTV_w) hochgerechnet. In der nachfol-

genden Abbildung ist das Ergebnis der Hochrechnung des DTV_w ausschnittsweise an den Punkten der von HL durchgeführten Verkehrserhebung dargestellt und stellenweise erläutert. Die detaillierte Hochrechnung des DTV_w für die einzelnen Knotenpunktarme und die vollständige Abbildung der Karte mit Legende ist dem Anlagenband zu entnehmen.

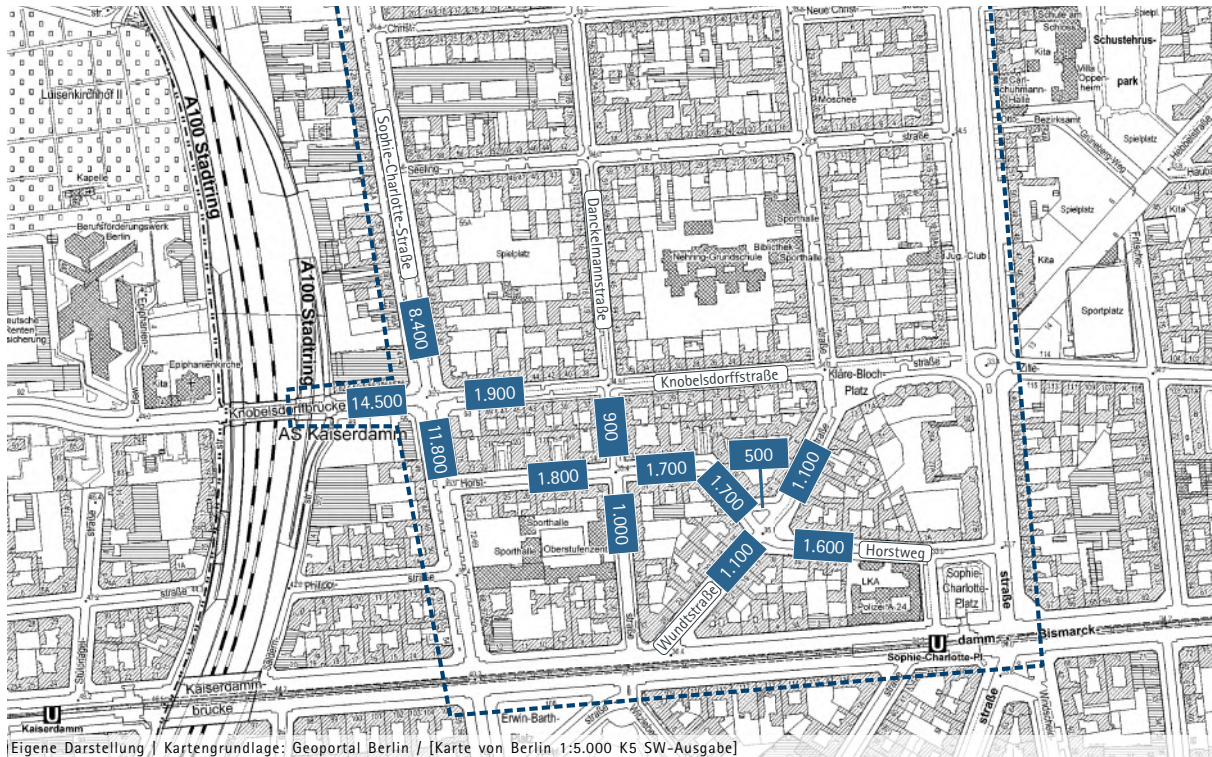


Abbildung 9 Durchschnittliches werktägliche Verkehrsaufkommen (Daten HL | Ausschnitt)

Demnach besteht das höchste durchschnittliche werktägliche Verkehrsaufkommen von 14.500 Kfz/24h am KP 1 auf dem westlichen Arm der Knobelsdorffstraße. Im Inneren des Untersuchungsgebietes sind die Werte deutlich geringer und liegen zwischen 1.900 Kfz/24h entlang des östlichen Arms der Knobelsdorffstraße an KP 1 und 500 Kfz/24h an der Kreuzung Horstweg/Wundtstraße bei KP 3. Die detaillierte Hochrechnung des DTV_w für die einzelnen Knotenpunktarme ist den Anlagen zu entnehmen.

Um die Ergebnisse der Erhebung in ein Verhältnis setzen zu können, wurden über die seitens HL durchgeführten Verkehrserhebungen hinaus Verkehrsdaten für umliegende Knotenpunkte und Querschnitte im Untersuchungsgebiet abgefragt. Die nachfolgende Abbildung zeigt den DTV_w gemäß abgefragter Zähldaten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) aus den Jahren 2016 bis 2020 in einem Kartenausschnitt. Die vollständige Karte mit Legende befindet sich im Anlagenband.

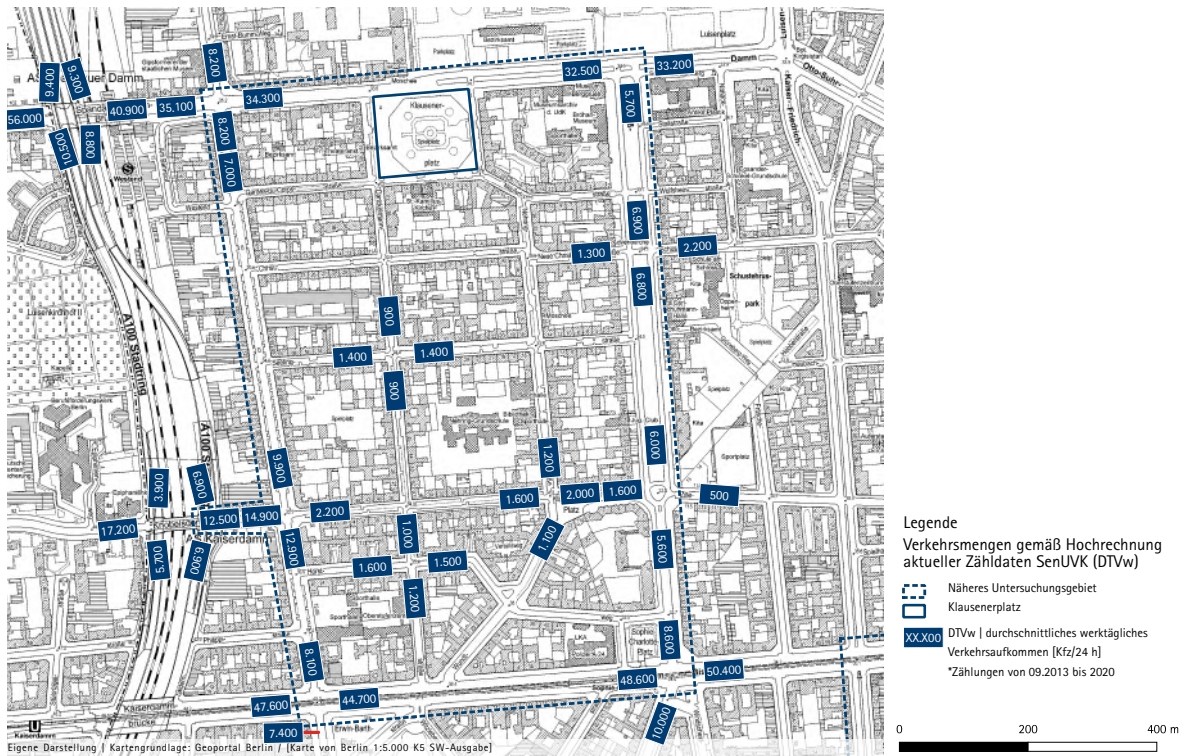


Abbildung 10 Durchschnittliches werktägliches Verkehrsaufkommen (Daten SenUVK | Ausschnitt)

Es zeigt sich, dass die Zählraten an den Knotenpunkten Knobelsdorffstraße / Sophie-Charlotte-Straße und Danckelmannstraße / Horstweg mit den Ergebnissen der Zählung von HL übereinstimmen. Die weiteren Zählraten verzeichnen ein relativ hohes Verkehrsaufkommen in den das Untersuchungsgebiet umgebenden Straßen, insbesondere entlang des Kaiserdamms von rund 50.000 Kfz je 24 Stunden und des Spandauer Damms von ca. 35.000 Kfz je 24 Stunden und verdeutlichen damit erneut das bereits erwähnte verhältnismäßig geringe Verkehrsaufkommen im Klausenerkiez selbst. Die detaillierte Hochrechnung des DTV_w für die einzelnen Knotenpunktarme ist den Anlagen zu entnehmen.

3.3.2 Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde (Analyse-Nullfall)

Die Auswertung der Erhebungen kommt zu dem Ergebnis, dass die maßgebliche Belastungsspitze während des Nachmittags vorliegt. Die folgende Abbildung stellt das Verkehrsaufkommen an den Erhebungspunkten im Kfz-, Fuß- und Radverkehr zur Spitzenstunde am Nachmittag in einem Kartenausschnitt dar. Die vollständige Karte mit Legende befindet sich im Anlagenband.



Abbildung 11 Verkehrsaufkommen zur Spitzenstunde am Nachmittag (Ausschnitt)

Die Abbildung zeigt, dass das Fußverkehrsaufkommen im Inneren des Untersuchungsgebiets an den Knotenpunkten Danckelmannstraße / Horstweg und Wundtstraße / Horstweg den Hauptverkehrsanteil bildet. Es wurden rund doppelt so viele Zufußgehende wie Radfahrende verzeichnet. Entlang der Sophie-Charlotten-Straße am Knotenpunkt Sophie-Charlottenstraße / Knobelsdorffstraße sind das Kfz-Aufkommen und das Radverkehrsaufkommen erwartbar höher.

3.4 Unfallanalyse

Die Unfallanalyse wurde anhand von SenUVK zur Verfügung gestellten Daten der letzten Jahre 2018 bis 2020 erstellt. In der Dreijahreskarte der Unfälle mit Todesfolge und schweren Verletzungen wurde abgesehen von den umgrenzenden Hauptstraßen eine Häufung von Unfällen auf der Nebenstraße Sophie-Charlotten-Straße ermittelt. Darüber hinaus ereignete sich ein tödlicher Unfall in der Neufertstraße. Aus der Einjahreskarte 2020 der Unfallanalyse um den Klausenerplatz gehen Unfälle mit Leichtverletzten auf dem Spandauer Damm am Knotenpunkt Nehringstraße / Neufertstraße hervor. Darüber hinaus wurden diverse Unfälle mit Sachschäden im Umfeld des Klausenerplatzes verzeichnet.

Die Unfallanalyse der Jahre 2018 bis 2020 zeigt, dass Unfälle mit Beteiligung des Rad- und Fußgängerverkehrs auf den Nebenstraßen des Klausenerkiezes nur vereinzelt stattgefunden haben. Überwiegend wurden Unfälle auf den Hauptstraßen, insbesondere auf dem Kaiserdamm und entlang des Spandauer Damm und den entsprechenden Knotenpunkten zur Einmündung ins Untersu-

chungsgebiet verzeichnet. Die nachfolgende Abbildung stellt die verzeichneten Unfälle in einer Dreijahresanalyse dar.

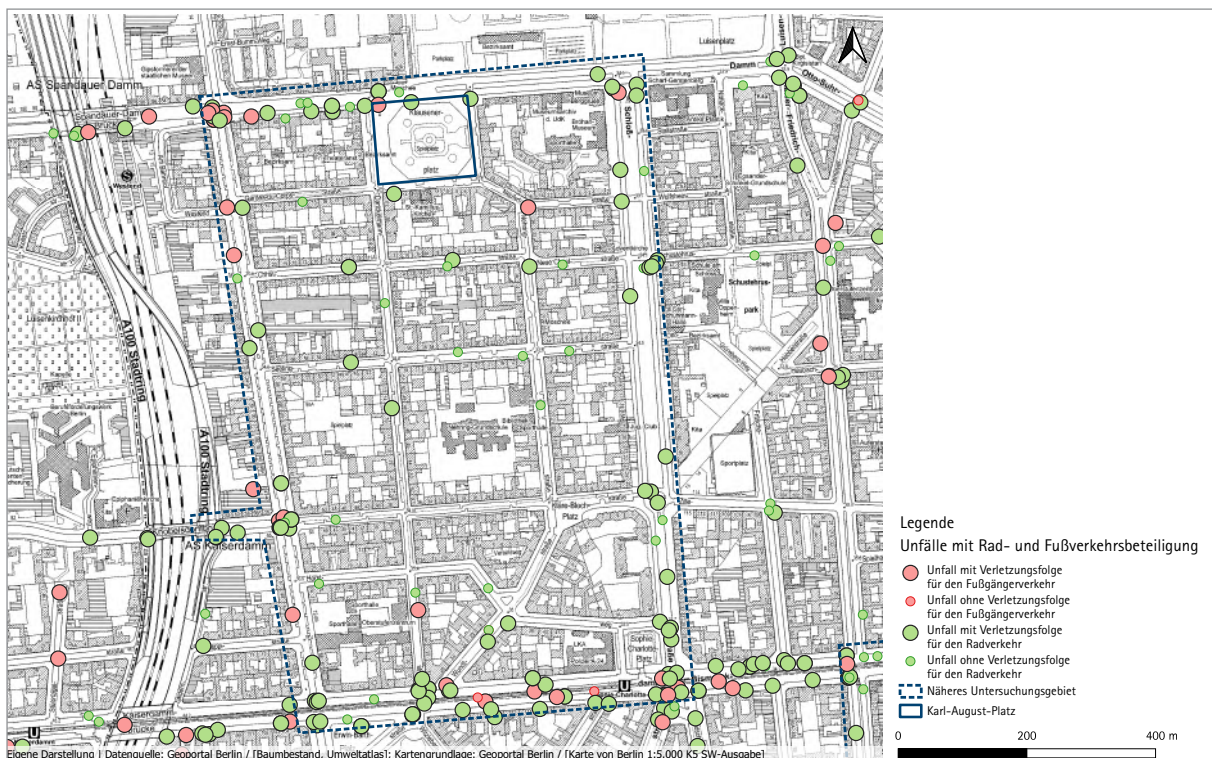


Abbildung 12 Dreijahresanalyse Unfälle mit Fuß- und Radbeteiligung

Eine detaillierte Darstellung der gesamten Unfall-Analysekarten befindet sich im Anlagenband.

Unfallhäufungsstellen (UHS)

Nach der Stellungnahme der Polizei Berlin vom 19.04.2021 wird etwas als Unfallhäufungsstelle (UHS) definiert, wenn sich dort innerhalb von drei Jahren fünf oder mehr Unfälle mit Personenschaden oder fünf Unfälle des gleichen Unfalltyps ereigneten. Demzufolge werden im Bereich des Untersuchungsgebiets die Knotenpunkte Kaiserdamm / Sophie-Charlotte-Straße und Kaiserdamm – Bismarckstraße / Schloßstraße als UHS klassifiziert. Sie weisen ein überdurchschnittlich hohes Unfallaufkommen auf. Die Polizei Berlin schreibt über die Unfallhäufungsstellen: „Beide sind im oberen Bereich der Rangliste angesiedelt. Auf beiden Kreuzungen ereigneten sich in den Jahren 2017-2019 insgesamt 215 Unfälle, davon 45 mit Personenschaden. Bei den Unfällen in den beiden UHS handelte es sich in den meisten Fällen um Unfälle im Längsverkehr.“ (Polizei Berlin, 2021)

Darüber hinaus wurden die Knotenpunkte Danckelmannstraße / Kaiserdamm und Sophie-Charlotten-Straße / Spandauer Damm als Unfallhäufungsstellen klassifiziert. Durch das eher durchschnittliche Verkehrsaufkommen werden beide UHS nach Aussagen der Polizei Berlin eher im mittleren Bereich der Rangliste eingeordnet.

3.5 Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Folgenden werden die verschiedenen durchgeführten Beteiligungsbausteine kurz erläutert.

Zu Beginn der Bearbeitung des Mobilitätskonzepts wurde am 04.05.2021 ein Kiezspaziergang zur Beteiligung lokaler Akteurgemeinschaften mit dem „Kiezbündnis Klausenerplatz e. V., AG Verkehr“ und der „Stadtplatz-Initiative Horstweg / Wundtplatz“ durchgeführt, bei dem die Teilnehmenden auf bestehende Defizite und Problemfelder aufmerksam machten und Verbesserungsvorschläge nannten.

Vom 20. September bis zum 14. November 2021 wurde eine Online-Beteiligung auf der Plattform mein.Berlin.de eingerichtet. Dort wurde für den Zeitraum von 8 Wochen ein Online-Dialog eingerichtet. Angemeldete User konnten Anregungen, Kritik, Fragen und Wünsche zu im Rahmen des Mobilitätskonzepts vorgeschlagenen Maßnahmen geben. Dazu wurde ein Zwischenstand des Konzepts hochgeladen und der Öffentlichkeit freigegeben. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung wurden sorgfältig gesichtet, ausgewertet und bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt. Insgesamt haben 44 Teilnehmende die Möglichkeit der Befragung genutzt und ihre Anmerkungen in Form von rund 200 Kommentaren und Antworten eingebracht. Die Auswertung erfolgte qualitativ, d. h. die wesentlichen Themen, Positionen und Entwicklungsvorstellungen wurden schlagwortartig erfasst, inhaltlich zusammengefasst und teilweise verortet. Wiederkehrende Themenschwerpunkte waren Schlagworte wie *Durchgangsverkehr*, *Carsharing*, *Verkehrsberuhigung vervollständigen*, *Einfahrverbot von der Sophie-Charlotte-Straße*, *Öffentlicher Raum für Menschen*, *Aufenthaltsqualität*, etc. Die eingegangenen Wünsche, Anregungen und Kritik wurden ausgewertet und in das entstehende Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzept integriert.

Am 09.03.2022 fand ein weiteres Treffen mit der AG Verkehr des Kiezbündnisses statt, bei dem der aktuelle Stand der Untersuchung diskutiert wurde.

Darüber hinaus fand am 20.05.2022 in der Schule am Schloss in Berlin-Charlottenburg eine Informations-Veranstaltung für Anwohnende statt. Hierbei wurde das erarbeitete Konzept erörtert und im Rahmen einer Ausstellung Möglichkeit für individuelle Rückfragen und Raum für Diskussionen gegeben. Im Anschluss an einen Vortrag wurde die Diskussion an vier Thementischen mit den Schwerpunkten „Bauliche Maßnahmen“, „Verkehrsführende Maßnahmen“, „Organisatorische Maßnahmen“ und „Fahrradstraße Krumme Straße“ weitergeführt. Bewohner:innen und Interessierte konnten sich über die Bestandsanalyse (u. a. Verkehrszählung, Unfallgeschehen, Parkraumerhebung) sowie über das weitere Beteiligungsverfahren informieren. Außerdem haben viele Personen die Möglichkeit genutzt, sich mit den Planer:innen vor Ort über verkehrliche Handlungsbedarfe und Entwicklungsvorstellungen auszutauschen. Dabei wurde deutlich, dass die Teilnehmenden durchaus unterschiedliche Vorstellungen davon haben, wie eine solche „Verkehrswende“

im Quartier aussehen soll und v. a. wie stark die Maßnahmen in die bestehende Situation eingreifen sollten. Auch die Gewerbetreibenden im Klausenerkiez wurden gezielt im Rahmen des Beteiligungsprozesses angesprochen und einbezogen. Wichtige Themen waren u. a.:

- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, insbesondere in den Gehwegbereichen
- Planung und Aufteilung des Straßenraums in der Knobelsdorffstraße
- störende Falschparker
- unzureichende Verkehrssicherheit an den Kreuzungen
- Wirkung / Verortung von Diagonalsperren und Lieferzonen
- der Zustand des öffentlichen Raums (Müll, Verwahrlosung, Sicherheit und Ordnung)

Die eingegangenen Wünsche, Anregungen und Kritik wurden ausgewertet und in das entstehende Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzept erneut integriert.

3.6 Fazit der Konfliktanalyse

Nach der Bestandsanalyse, dem Kiezspaziergang mit der AG Verkehr des Klausenerplatz e.V. sowie der „Stadtplatz-Initiative“ und der Auswertung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung über mein.Berlin und in Form einer Anwohnendenveranstaltung wurden folgende Konflikte im Kiez festgestellt:

Funktionale Defizite / Probleme:

- Durchgangsverkehr auf dem Horstweg, der Knobelsdorffstraße und auf dem Straßenzug Klausenerplatz – Nehringstraße – Neue Christstraße
- Unfälle an den Knotenpunkten der umgrenzenden Hauptverkehrsstraßen
- Unfälle mit Fuß- und Radbeteiligung innerhalb des Kiezes befinden sich überwiegend auf Streckenabschnitten des Spandauer Damms, des Kaiserdamms und der Sophie-Charlotten-Straße; 2019 gab es einen Unfall mit Todesfolge für eine Person im Kiez
- Missachtung des Parkverbots und eingeschränkte Sichtverhältnisse durch parkende Kfz im gesamten Kiez
- Radroutenführung durch Verkehrsberuhigte Bereiche

Ruhender Verkehr:

- Beeinträchtigungen der Gehwegnutzung durch parkende Autos auf dem Horstweg und auf der Knobelsdorffstraße

- Fehlendes Angebot an Fahrradstellplätzen und wildparkende Fahrräder insbesondere auf dem Horstweg und um den Klausenerplatz
- Missachten des Park- und Halteverbots an mehreren Stellen im Untersuchungsgebiet, so auch an den Gehwegvorstreckungen und Parken in zweiter Reihe

Gestalterische Defizite / Problemlagen:

- Konflikt mit Belag und Anordnung verkehrsberuhigter Bereich auf der Knobelsdorffstraße
- Schlechte Qualität der Gehwegvorstreckungen und fehlende Fußgängerüberquerungen
- Gehwegvorstreckungen ohne barrierefreie Querungsmöglichkeiten
- Defizitäre Straßenraumgliederungen in der Eingangssituation zum verkehrsberuhigten Bereich am Klausenerplatz und auf dem westlichen Abschnitt der Dankelmannstraße
- Nicht nachvollziehbare Wechsel von verkehrsberuhigtem Bereich zu Tempo-30-Zone auf dem Horstweg, der Wundtstraße, dem Sophie-Chralotte-Platz und dem südlichen Abschnitt der Dankelmannstraße
- Schlechte Qualität der geschwindigkeitsdämpfenden Schwellen in der Dankelmannstraße und vor der Grundschule in der Nehringstraße
- Fehlende geschwindigkeitsdämmende Aufpflasterungen und Schwellen zum verkehrsberuhigten Bereich

Nachfolgend sind die wesentlichen Konflikte in einer Karte aufgeführt und verortet.

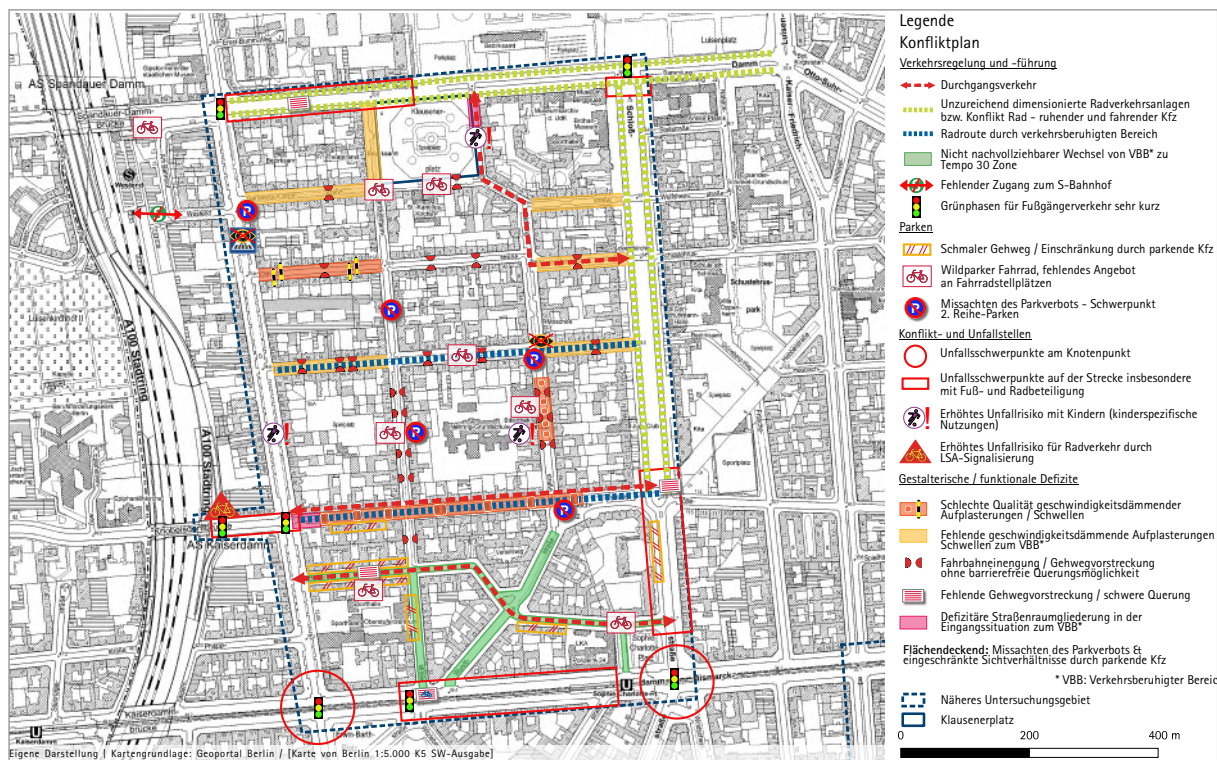


Abbildung 13 Konflikte im Untersuchungsgebiet

Wesentliche Konflikte sind störender Parksuchverkehr, Durchgangsverkehr und zweite Reihe parken, welche durch Kfz-Verkehr im Kiez erzeugt werden. Die defizitäre Straßenraumgestaltung an den Eingangsbereichen des Klausenerkieses, die überdimensionierte Fahrbahnbreite sowie die fehlende oder nicht ausreichende Beschilderung stehen im Kontrast zum teilweise geltenden verkehrsberuhigten Bereich und der erforderlichen Geschwindigkeitsreduzierung. Darüber hinaus kommt es zu Unfallschwerpunkten an den Knotenpunkten insbesondere mit Fuß- und Radbeteiligung. Weitere Konflikte sind die unzureichende Dimensionierung vorhandener Radverkehrsanlagen, fehlende Abstellanlagen und die Planung einer Radvorrangroute durch Teile des verkehrsberuhigten Bereichs.

4 Maßnahmenentwicklung

Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse des entwickelten Maßnahmenkonzepts für die Förderung der Verkehrsberuhigung im Klausenerkiez dargestellt und erläutert. Die Erarbeitung erfolgte auf Basis der vorangegangenen Konfliktanalyse, den Vorschlägen der Initiativen sowie den Ergebnissen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung der Bürger:innen und Anwohnenden.

Die erarbeiteten Maßnahmen / Maßnahmenpakete sind als Vorschläge zu verstehen, die in Stufen umsetzbar dazu beitragen können, die verkehrliche Entwicklung des Klausenerkieses in Zukunft nachhaltiger zu gestalten. Dabei ist nach kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen Maßnahmen zu unterscheiden.

4.1 Maßnahmenvorschläge der Initiativen

Die AG Verkehr des Kiezbündnisses Klausenerplatz e.V. hat im Jahr 2012 ein Konzeptpapier mit konkreten Maßnahmenvorschlägen zur Verkehrsberuhigung im Kiez erstellt, was 2021 überarbeitet wurde und HOFFMANN-LEICHTER im Zuge der Bearbeitung neben zahlreichen weiteren Unterlagen zur Verfügung gestellt wurde. Sämtliche Unterlagen fanden im hier vorliegenden Konzept Berücksichtigung. Zentrale Maßnahmenvorschläge der AG Verkehr sind u.a.:

- Sperrung der Knobelsdorffstraße
- Bessere Sichtbarmachung des verkehrsberuhigten Bereichs
- Verbreiterung der Gehwegflächen an einigen Stellen, insbesondere vor den Schulen
- Unterbrechung der Wundtstraße und des Horstwegs auf Höhe der Kreuzung Horstweg/Wundtstraße
- Anlegen von Fahrbahnschwellen

Die „Stadtplatz-Initiative“ hat ebenfalls ein Konzeptpapier für die Sperrung der Kreuzung Horstweg/Wundtstraße erarbeitet, welches in die Bearbeitung eingeflossen ist. Die wesentliche Maßnahme der Sperrung und somit Unterbrechung der Wundtstraße und des Horstwegs auf Höhe des Platzes zur Schaffung eines attraktiven Aufenthaltsbereichs deckt sich mit den Vorschlägen des Kiezbündnisses.

4.2 Entwicklung eines Maßnahmenkonzepts

Im Zuge der Bestandsanalyse wurde bereits deutlich, dass der Klausenerplatz-Kiez über umfangreiche verkehrsrelevante Voraussetzungen zur Reduktion des Kfz-Verkehrs verfügt. Die herausgestellten Konflikte zeigen dennoch notwendigen Handlungsbedarf. Auf Grundlage des übergeordneten Leitbildes sowie der identifizierten Probleme, Mängel und Defizite wurden für das

integrierte Mobilitätskonzept bzw. für die Entwicklung der öffentlichen Räume des Klausenerplatz-Kiezes folgende konkrete Zielstellungen definiert:

- Sichere und attraktive Wegeverbindungen für Fuß- und Radverkehr mit sicheren, komfortablen und barrierefreien Quermöglichkeiten,
- Verminderung und Verlangsamung des Durchgangsverkehrs und Reduzierung von überdimensionierten Fahrbahnflächen,
- Reduzierung des Parkdrucks und des Aufkommens von Falschparkenden

Die zentrale Aufgabe des Konzepts wird in der flächendeckenden Umsetzung der offiziell bereits bestehenden Verkehrsberuhigung gesehen. Momentan ist der in allen Nebenstraßen des Quartiers mittels Verkehrszeichen Z 325 angeordnete verkehrsberuhigte Bereich kaum erkennbar. Es existieren zwar einige Verkehrszeichen, diese sind jedoch zum Großteil nicht gewartet oder schwer sichtbar aufgestellt; die entsprechenden Piktogramme auf den Fahrbahnen sind unvollständig. Die Sichtbarkeit der Verkehrszeichen und Piktogramme ist zu bemängeln, weitaus relevanter ist jedoch die Gestaltung des Straßenraums, die die Regelung nicht widerspiegelt. Die Querschnitte, Fahr- und Gehbahnbeläge und Gestaltungselemente erinnern eher an eine Tempo-30-Zone. Dies führt alltäglich zu absichtlichen oder unabsichtlichen Missachtungen der Regelungen – insbesondere des Fahrens in Schrittgeschwindigkeit. Entgegen der Intention, mit der in der Regel ein verkehrsberuhigter Bereich angeordnet wird, sowohl die Kfz-Fahrten als auch die Fahrzeuge selbst im Gebiet zu reduzieren, dominiert das abgestellte und (durch)fahrende Kfz das Straßenbild im Klausenerkiez flächendeckend.

Es wird zum einen angestrebt, die Verkehrsregelung sichtbar und intuitiv begreifbarer zu machen. Zum anderen sollen die bisher durch das Auto dominierten Flächen gerechter verteilt und den anderen Verkehrsteilnehmenden besser zugänglich gemacht werden. Die Anzahl der abgestellten und fahrenden Kfz soll zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV reduziert werden.

Zur Umsetzung dieser Ziele werden verschiedene bauliche und organisatorische bzw. verkehrslenkende Maßnahmen vorgesehen.

4.3 Maßnahmenpaket Verkehrsführung und Anordnung

Im nachfolgenden Kapitel werden die vorgeschlagenen Maßnahmen des Pakets zur Verkehrsführung und Anordnung dargestellt und näher erläutert. Die abgebildeten Kartenausschnitte können im Detail im Anlagenband betrachtet werden.

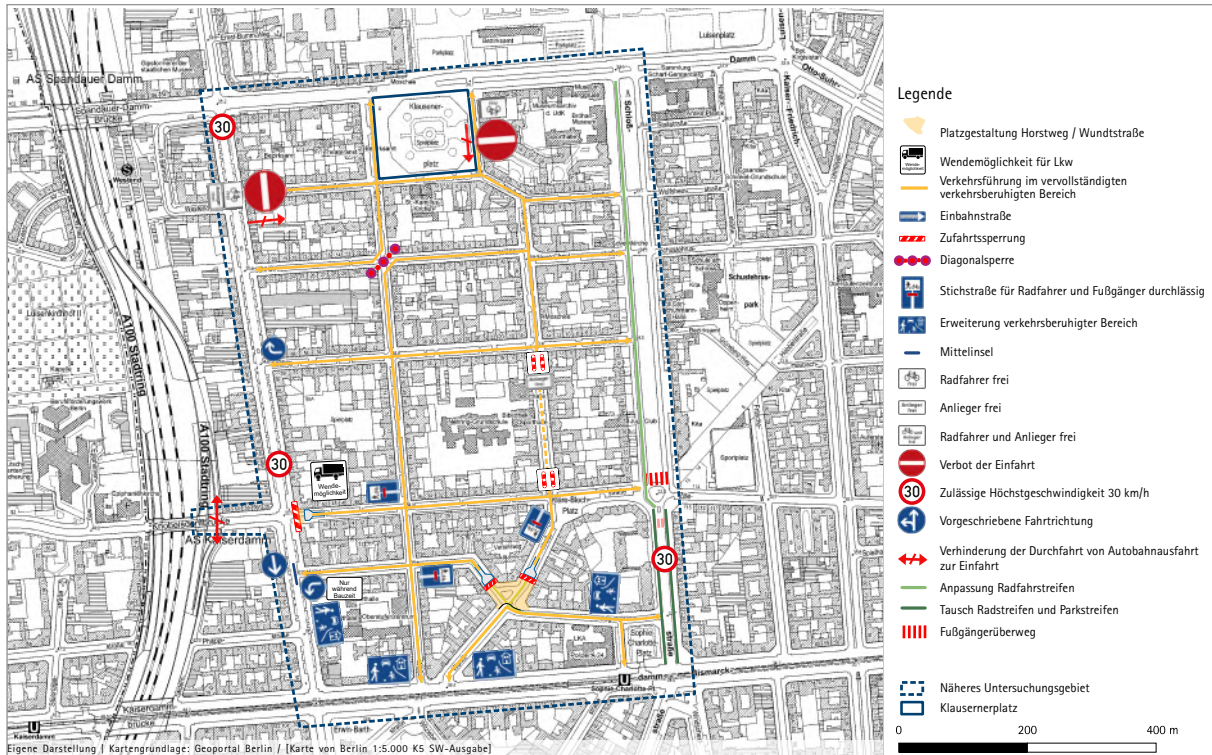


Abbildung 14 Maßnahmenvorschläge zur Verkehrsführung und Anordnung

Die zentrale Aufgabe des Konzepts wird in der flächendeckenden Umsetzung der offiziell bereits bestehenden Verkehrsberuhigung gesehen. Im Bestand ist der teilweise bestehende, mittels Verkehrszeichen Z 325 angeordnete verkehrsberuhigte Bereich kaum erkennbar. Es existieren zwar einige Verkehrszeichen, diese sind jedoch zum Großteil nicht gewartet oder schwer sichtbar aufgestellt; die entsprechenden Piktogramme auf den Farbahnen sind unvollständig. Es wird also eine Ausweitung des verkehrsberuhigten Bereichs auf alle Nebenstraßen des Kiezes und die Erneuerung der Beschilderung und Herstellung eindeutiger Kennlichkeit empfohlen. Dabei bleiben die meisten Straßenzüge für den Kfz-Verkehr freigegeben. Diese Maßnahme lässt sich kurzfristig herstellen und erzielt einen hohen Effekt.

Zunächst soll die Verkehrsführung so angepasst werden, dass der potenzielle Durchgangsverkehr weiterhin reduziert wird. Hierzu sind punktuelle Maßnahmen notwendig, um einen flächenhaften Effekt zu erzielen. Nur wenn alle „Eingänge“ in das Gebiet berücksichtigt werden, kann Schleichverkehr effektiv vermieden werden.

Dazu werden kurzfristig zu implementierende Einfahrverbote vom Spandauer Damm in den östlichen Abschnitt des Klausenerplatzes und von der Sophie-Charlotten-Straße in die Gardes-du-Corpes Straße vorgeschlagen. Mittelfristig ist außerdem die nord-östlich zu süd-westlich verlaufende Errichtung einer Diagonalsperre am Knotenpunkt Danckelmannstraße / Christstraße sinnvoll, um den Schleichverkehr zu unterbinden, sofern ein umfangreicher Umbau des Knotenpunkts zur Einrichtung einer Diagonalsperre denkbar ist. Abbildung 15 zeigt skizzenhaft die Ausführung einer solchen Sperrung.

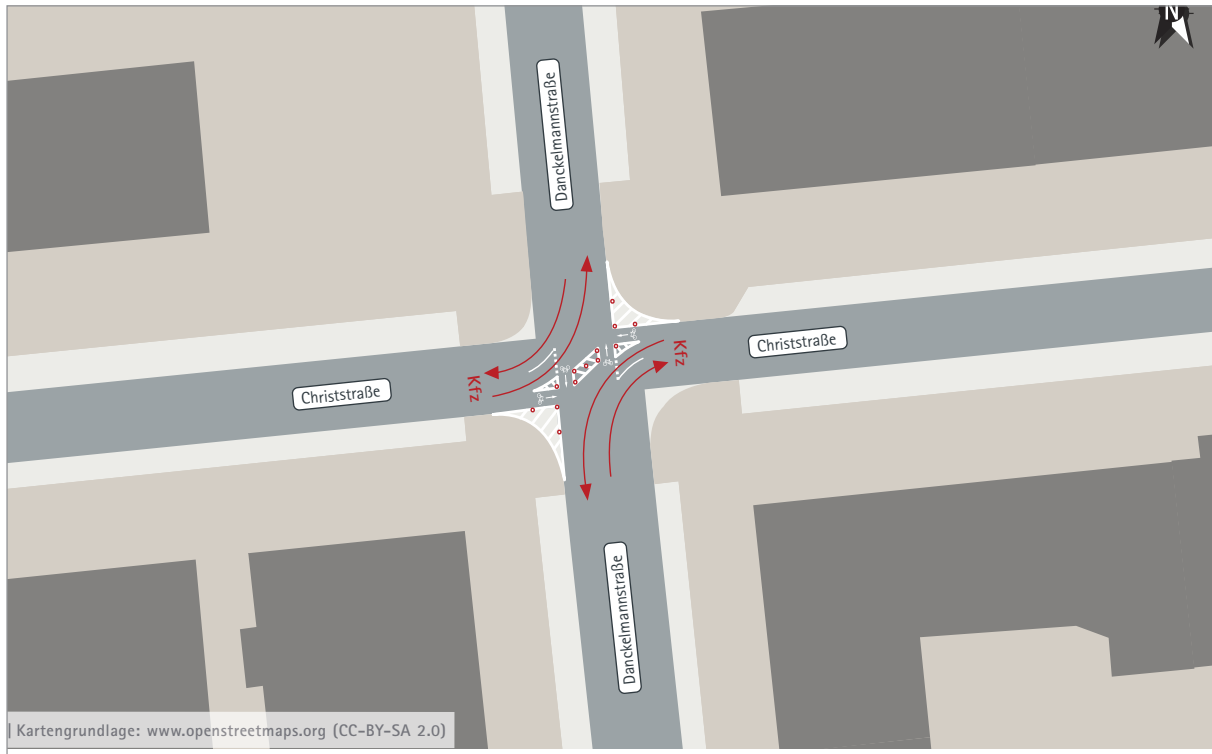


Abbildung 15 Detaildarstellung der Diagonalsperre am Knotenpunkt Danckelmannstraße / Christstraße

Darüber hinaus sieht das Konzept als kurz- bis mittelfristige Maßnahme eine Zufahrtssperrung für den Kfz-Verkehr der westlichen Mündung der Knobelsdorffstraße mit ausreichender Dimensionierung des Wendehammers für Lkw vor. Eine Darstellung des Wendehammers befindet sich im Anlagenband. Dies soll insbesondere auch im Zeitraum während der Baumaßnahmen im Bereich der Autobahn aber auch darüber hinaus den Durchgangsverkehr verhindern. Das Konzept beinhaltet außerdem den Vorschlag von Ausfahrbeschränkungen in Form eines Linksabbiegeverbots von der Seelingstraße in die Sophie-Charlotten-Straße sowie eines Rechtsabbiegeverbots vom Horstweg in die Sophie-Charlotten-Straße. Diese stehen ebenfalls in Verbindung mit dem entstehenden Durchgangsverkehr zur Autobahn, welcher nicht nur im Rahmen der Sperrung eine Rolle spielt und sollten daher kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden.

Neben den Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs beinhaltet das Konzept wichtige Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Entlang der Schloßstraße wird mittelfristig die Anpassung des Radfahrstreifens auf der westlichen Seite empfohlen, um die Sicherheit für den Radverkehr zu erhöhen und das Konfliktpotenzial zu minimieren. Im Bestand befindet sich hier ein Schutzstreifen, der von Fahrzeugen überfahren wird und auf dem teilweise in zweiter Reihe parkende Fahrzeuge abgestellt werden. Die mögliche Querschnittsgestaltung ist nachfolgend dargestellt und sieht einen 2 m breiten Radfahrstreifen vor, der mit Sicherheitsabstand an den parkenden Fahrzeugen vorbeigeführt wird.

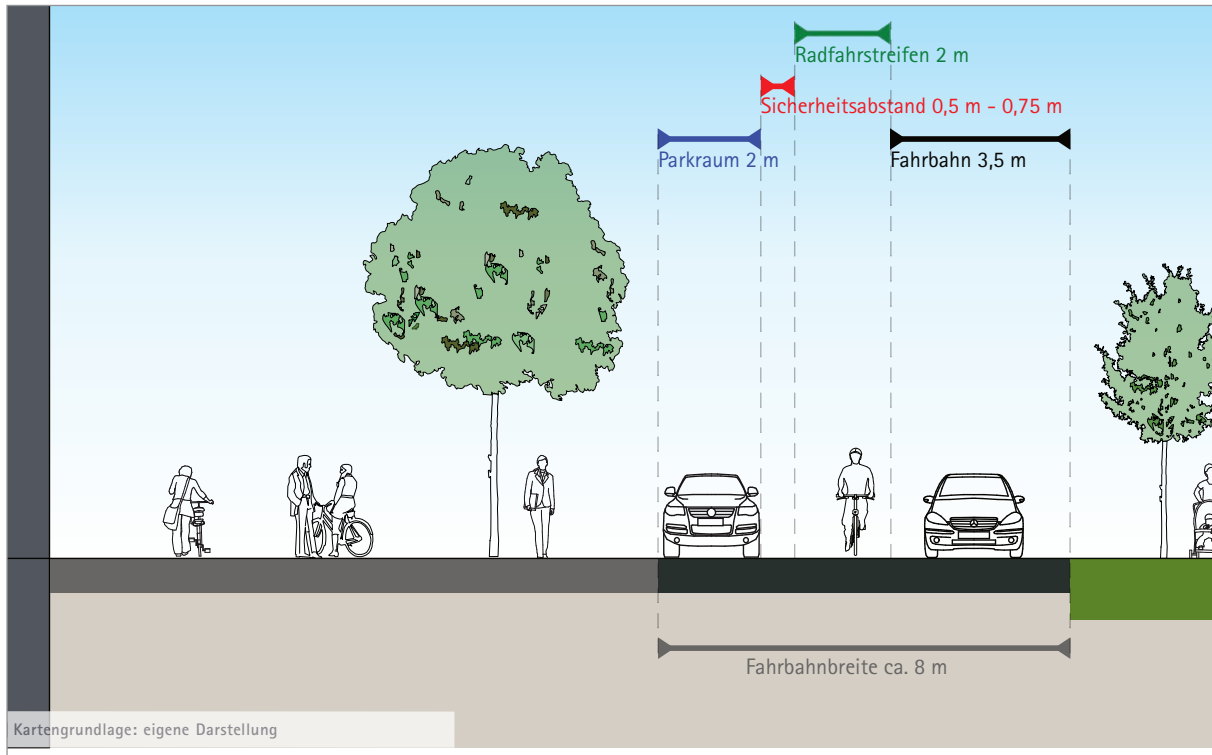


Abbildung 16 Detaildarstellung der Querschnittsgestaltung entlang der Schloßstraße

Auch für den südlichen Abschnitt der Schloßstraße ab Einmündung der Knobelsdorffstraße sieht das Konzept mittelfristig den beidseitigen Austausch von Radstreifen und Parkstreifen vor, um Falschparker auf dem Radweg zu verhindern und das Konfliktpotenzial zu minimieren. Für eine allgemeine Erhöhung der Verkehrssicherheit wird zudem als kurzfristige Maßnahme das Einrichten einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf diesem Streckenabschnitt vorgeschlagen. Gleiches wird auch entlang der Sophie-Charlotten-Straße empfohlen.

Um die Verkehrssicherheit insbesondere auch für Kinder zu erhöhen, sieht das Konzept vor, die Nehringstraße im Abschnitt vor der Grundschule zwischen Knobelsdorffstraße und Seelingstraße mittelfristig durch klappbare oder absenkbare Poller für den Kfz-Verkehr zu sperren. Die Zufahrt der Anwohnenden muss im Falle einer Sperrung gewährleistet bleiben. Hier empfiehlt sich daher mindestens langfristig das Implementieren von absenkbaren Pollern, die eine Zufahrt für Berechtigte möglich machen und eine anschließende Wiederherstellung der Sperrung nach Durchfahrt vereinfachen.

Wirkungsanalyse Umgestaltung Kreuzung Horstweg/Wundtstraße

Die Umgestaltung der Kreuzung Horstweg/Wundtstraße ist angetrieben durch die „Stadtplatz-Initiative“ seit einigen Jahren im Gespräch. Ziel ist die Schaffung eines neuen Aufenthaltsraumes am Kreuzungsbereich der Straßen Horstweg und Wundtstraße.

Um zu testen, wie der Straßenraum im Klausenerkiez mit Blick auf mehr Flächengerechtigkeit anders aufgeteilt werden kann, wurde bereits eine zweimonatige Test-Sperrung eines kleinen Abschnitts des Horstweges als Anpassung des Dreiecksbereichs im Jahre 2020 durchgeführt, welche im Jahr 2021 dauerhaft implementiert wurde. Durch die Initiative wurden drei Varianten einer möglichen Sperrung der Straßenabschnitte erarbeitet, um aus dem Kreuzungsbereich einen Platz mit Aufenthaltsqualität zu schaffen. Die durch unterschiedliche Varianten möglicherweise entstehenden Umleitungsverkehre sowie bestmögliche dauerhafte Umsetzungen wurden durch HL im Rahmen dieses Projektes in verschiedenen Szenarien geprüft und analysiert. Ziel ist es, mittelfristig eine Umgestaltung der Fläche und eine Sperrung für den motorisierten Individualverkehr (mit Ausnahme der Einsatz- und Rettungsfahrzeuge) umzusetzen. Die Abbildungen und Erläuterungen der unterschiedlichen Varianten befinden sich im Anlagenband.

Als bestmögliche Umsetzung mit der höchsten Effektivität zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Schaffung neuer Aufenthaltsräume ist mittel- bis langfristig die Variante einer vollständigen Sperrung beider Straßenabschnitte, wie im Maßnahmenplan ersichtlich, zu empfehlen (vgl. Variante 3 im Anlagenband). Hierzu enden die beiden nordöstlich und nordwestlich zulaufenden Straßen Wundtstraße und Horstweg ohne Möglichkeit zur Durchfahrt am Platz, sodass die südlich verlaufenden Straßen am Platz vorbeiführen. Dies führt zu einer starken Unterbrechung des Durchgangsverkehrs in beide Richtungen, verringert den Kfz-Verkehr am Platz und somit auch das Konfliktpotenzial.

Zur besseren Wirksamkeit der gesamten Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs sind die Verkehrsteilnehmenden möglichst schon an den umliegenden Hauptstraßen auf die eingeschränkte Durchfahrbarkeit im Quartier und die Sperrung an der Kreuzung Horstweg/Wundtstraße hinzuweisen, um unnötige Kfz-Fahrten in den Nebenstraßen und Unzufriedenheit zu vermeiden.

4.3.1 Langfristige Empfehlung: Umwidmung der Knobelsdorffstraße zur Fahrradstraße

Die Knobelsdorffstraße ist eine der zentralen Quartiersachsen und als Radvorrangroute mit übergeordneter Bedeutung für den Radverkehr von der SenUVK eingestuft. Dies zeigt sich auch in den Erhebungsdaten zum Aufkommen des Radverkehrs. Die Knobelsdorffstraße ist ebenso wie die anderen Straßen im Kiez als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, es gilt daher Schrittgeschwindigkeit. Ziel ist es, die Knobelsdorffstraße als attraktive Verkehrsachse mit hoher Aufenthaltsqualität und als Radverkehrsrouten zu stärken. Die geplante Durchfahrtssperrung führt zu einer ersten verkehrlichen Beruhigung. Ziel der Verkehrsführung muss langfristig sein, eine Radwegeinfrastruktur zu entwickeln, die Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr vermeidet.

Langfristig wird daher zur Stärkung des Radverkehrs die Ausweisung der Knobelsdorffstraße im

Abschnitt zwischen Sophie-Charlotten-Straße und Schloßstraße zur Fahrradstraße vorgeschlagen. Während der unterschiedlichen Beteiligungsverfahren wurde deutlich, dass der Radverkehr teilweise auf Gehwege ausweicht oder auch in den Abschnitten der Fußgängerzone verkehrt. Um den Radverkehr gebündelt durch den Kiez zu führen und damit verkehrsberuhigte Bereiche zu entlasten und regelwidriges Fahren einzudämmen wäre eine Fahrradstraße ein wichtiges Instrument. Weitere positive Effekte wären die Förderung emissionsarmer Verkehre und ein Umstieg vom Kfz auf den Radverkehr gemäß Berliner Mobilitätskonzept sowie die Reduzierung von Unfällen mit Kfz- und Rad-Beteiligung. Die Führung des Radvorrangnetzes, in welchem die Knobelsdorffstraße als Radvorrangroute klassifiziert wird, begünstigt diese Empfehlung. Die nachfolgende Abbildung zeigt eine mögliche Gestaltung eines Knotenpunktes mit durchgehender Fahrradstraße und anschließender Tempo-30-Zone. Der verkehrsberuhigte Bereich wird an dieser Stelle unterbrochen. Es empfiehlt sich, alle Begegnungsbereiche mit Materialwechseln oder Aufpflasterungen entsprechend zu kennzeichnen, um die bestmögliche Sichtbarkeit herzustellen. Nachfolgend ist beispielhaft ein Auszug aus dem Berliner Leitfaden für Fahrradstraßen (SenUVK 2020) für eine bevorrechtigte Querung und Gehwegüberfahrt mit Materialwechsel dargestellt.

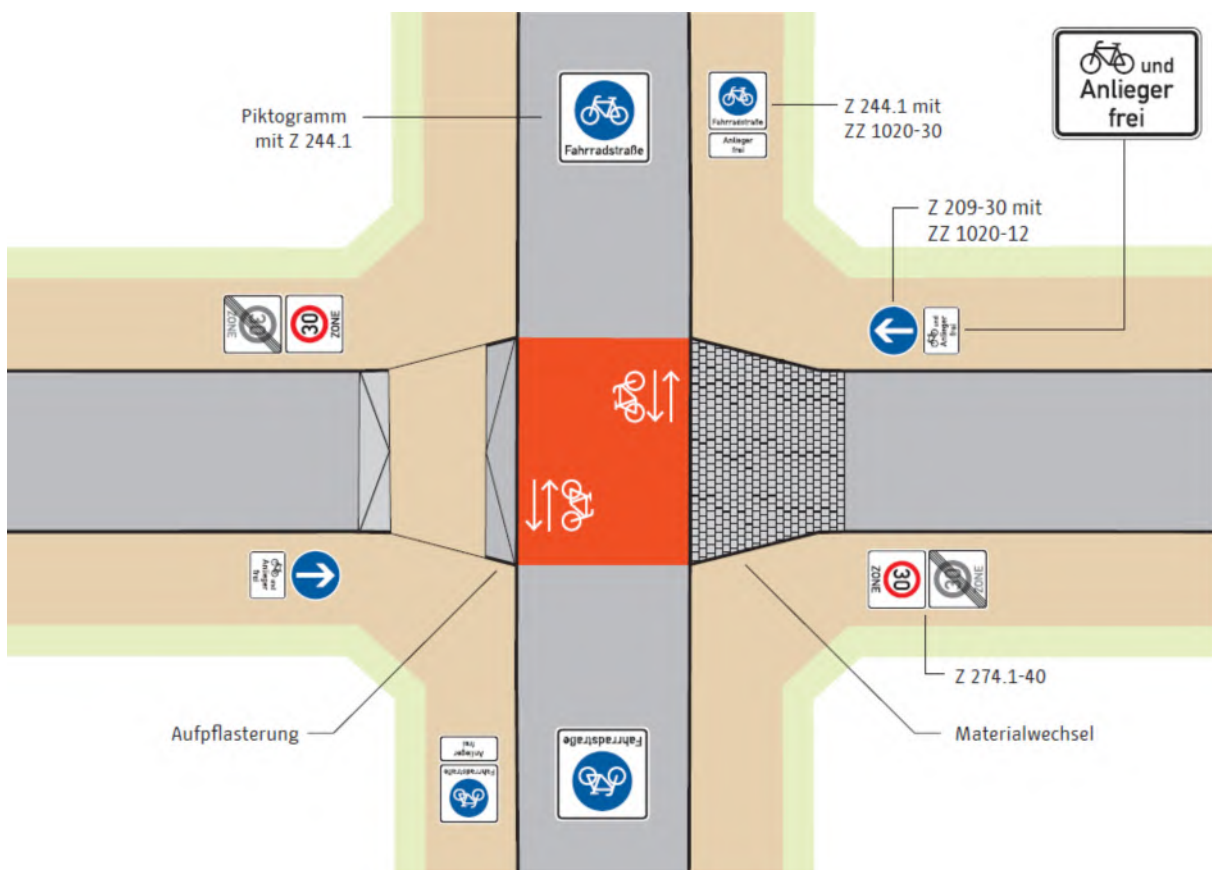


Abbildung 17 Auszug aus dem Leitfaden „Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin“ (SenUVK 2020), Seite 29

Durch Beschränkung der Geschwindigkeit auf 20 km/h innerhalb der Fahrradstraße kann das Begegnungsrisiko von Fuß- und Radverkehr minimiert und die Verkehrsberuhigung trotzdem erzielt werden. Die nachfolgende Abbildung zeigt einen solchen Wechsel zwischen Fahrradstraße und

verkehrberuhigtem Bereich.



Abbildung 18 Beispiel Übergang VBB zu Fahrradstraße in Berlin Schöneberg (Foto HL)

4.4 Maßnahmenpaket bauliche Maßnahmen

Das nachfolgende Kapitel zeigt die Maßnahmenempfehlungen des Pakets der baulichen Maßnahmen auf und erläutert diese. Die nachfolgend abgebildete Maßnahmenkarte ist ebenfalls im Anlagenband in voller Größe einsehbar.

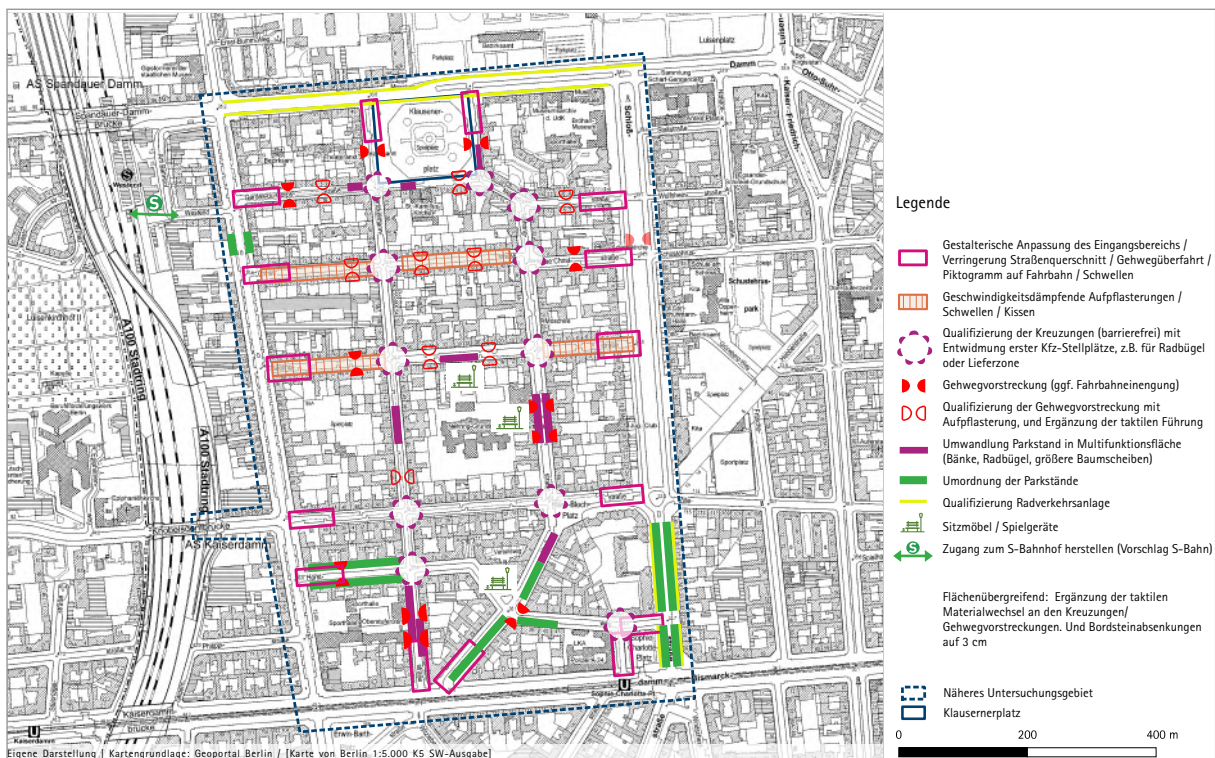


Abbildung 19 Maßnahmenvorschläge zu baulichen Maßnahmen

Die Vorschläge für bauliche Maßnahmen im Klausenerplatz dienen im Wesentlichen der Erhöhung der Verkehrssicherheit – insbesondere des Fuß- und Radverkehrs und der Aufenthaltsqualität.

Bereiche, die im Zuge der Konfliktanalyse als besonders kritisch identifiziert wurden, sind z. B. die Eingänge zum verkehrsberuhigten Bereich und die Engstellen um den Klausenerplatz. Die Gestaltung des Straßenraums spiegelt den verkehrsberuhigten Bereich nicht wieder. Die Querschnitte, Fahr- und Gehbahnbeläge und Gestaltungselemente erinnern eher an eine Tempo-30-Zone. Dies führt alltäglich zu absichtlichen oder unabsichtlichen Missachtungen der Regelungen – insbesondere des Fahrens in Schrittgeschwindigkeit. Hier kann durch gestalterische Anpassung und einer Verringerung des Straßenquerschnitts das Konfliktpotenzial reduziert werden. Die flächendeckende Ausweisung einer verkehrsberuhigten Zone im Kiez in Kombination mit einer konsequenten Umsetzung von geschwindigkeitsreduzierenden baulichen Maßnahmen, welche im Maßnahmenpaket beschrieben sind, verdeutlichen den typischen Charakter eines geschwindigkeitsreduzierten Bereiches. Die nachfolgende Abbildung zeigt beispielhaft, wie eine solche Umgestaltung aussehen kann.

**Abbildung 20** Detaildarstellung Einfahrt/-gang zum verkehrsberuhigten Bereich

Ein weiterer Maßnahmenvorschlag ist die barrierefreie Qualifizierung der Kreuzungen und Kreuzungsbereiche. Diese sollten so wenig Raum für ruhenden Verkehr wie möglich bieten, um Sichtbarkeit und die volle Nutzung der Fläche zu gewährleisten. Hier bietet es sich an, zusätzlich die ersten Kfz-Stellplätze zu Lieferzonen oder Radabstellplätzen umzuwidmen. Die vorhandenen Gehwegvorstreckungen sollten ebenfalls qualifiziert und durch Aufpflasterung sowie taktile Führungen ergänzt werden. Zusätzlich sieht das Konzept den Bau von einigen weiteren

Gehwegvorstreckungen über das Untersuchungsgebiet verteilt vor.

Mittelfristig wird der Ausbau neuer und die Qualifizierung vorhandener Gehwegvorstreckungen im gesamten Kiez und insbesondere auf der Krumme Straße vorgeschlagen. Des Weiteren ist eine Qualifizierung einiger Kreuzungsbereiche im Untersuchungsgebiet und der barrierefreie Ausbau dieser Bereiche nötig.

Am Beispiel der nachfolgenden skizzenhaften Abbildung lässt sich erkennen, dass neben einer baulichen Anpassung des Kreuzungsbereiches und dem Schaffen von Barrierefreiheit durch Bordsteinabsenkungen und taktilen Systemen, die Umwidmung der jeweils ersten Kfz-Stellplätze vorgeschlagen wird, um z. B. Radbügel zu errichten. Eine solche Umwidmung kann kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden.

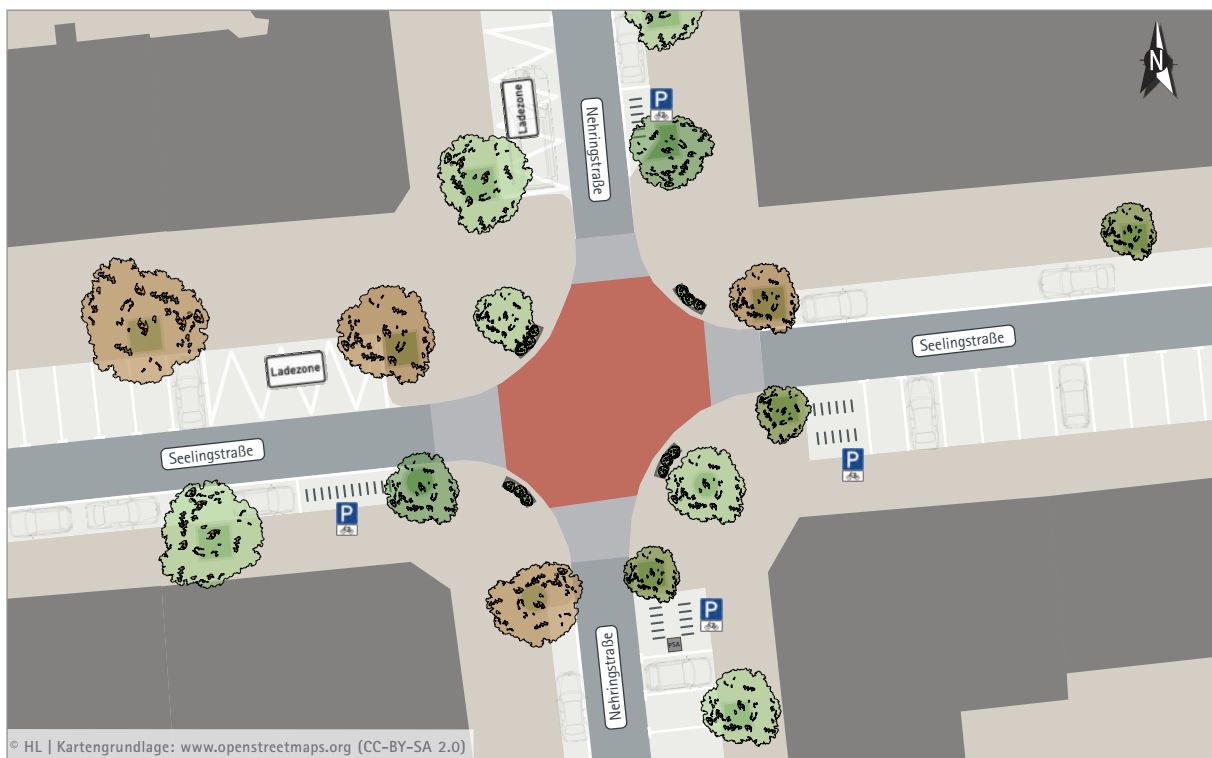


Abbildung 21 Detaildarstellung (Beispiel) Qualifizierung der Kreuzungsbereiche

Eine weitere Maßnahmenempfehlung ist die Umordnung der Parkstände, um Verschwenkungen in der Fahrbahn zu bilden, damit der Verkehrsfluss der Fahrzeuge unterbrochen und das Tempo auf effektive Weise reduziert wird. Insbesondere im Bereich des Horstwegs wäre eine abwechselnde Anordnung der Parkstände sinnvoll, um eine geschwindigkeitsreduzierende Fahrbahnverschwenkung zu erzielen. Denkbar wäre an dieser Stelle (sowie generell im gesamten Kiezbereich) auch, Stellplätze mit entsprechender Beschilderung nur für Pkw zu kennzeichnen, um überlange quer-parkende Fahrzeuge aus dem Straßenraum und insbesondere aus dem Fußverkehrsraum herauszuhalten. Dies kann auch durch eine Verschiebung der Markierung der Stellplätze in Richtung Straße erzielt werden. Nachfolgend ist eine solche Verschwenkung und Anordnung der Parkstände

skizzenhaft dargestellt.



Abbildung 22 Detaildarstellung (Beispiel) Umordnung der Parkstände

Neben der Umordnung einiger Parkstände vorrangig im südlichen Bereich des Kiezes mit dem Effekt einer geschwindigkeitsdämpfenden Fahrbahnverschwenkung oder wie im Falle der Schloßstraße für mehr Verkehrssicherheit insgesamt, wird die Umwidmung von einzelnen Parkständen zu Multifunktionsflächen empfohlen. Diese können mit Sitzgelegenheiten ausgestattet, zu weiteren Lieferzonen umgewandelt oder mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Scooter oder Roller versehen werden. Vor den Schulen sollten diese Multifunktionsflächen schüler:innentauglich sein, z. B. in Form von Stadtmobiliar für den freien Aufenthalt. Außerdem sollten mögliche Bodenbeläge wie Kies in Teilen genutzt werden, um eine Entsiegelung der Fläche herbeizuführen und Versickerungen von Regenwasser zu ermöglichen.

Weitere Maßnahmenvorschläge zur baulichen Anpassung sind die Qualifizierungen der Radverkehrsanlagen beidseitig auf dem Spandauer Damm und im südlichen Abschnitt der Schloßstraße und die Verteilung und Errichtung von Sitzgelegenheiten im Untersuchungsgebiet.

4.5 Maßnahmenpaket organisatorische (betriebliche) Maßnahmen für das Liefern und Sharing

Nachfolgend werden die Maßnahmenempfehlungen des Pakets zu den organisatorischen Maßnahmen und zum Liefern und Sharing dargestellt und erläutert.

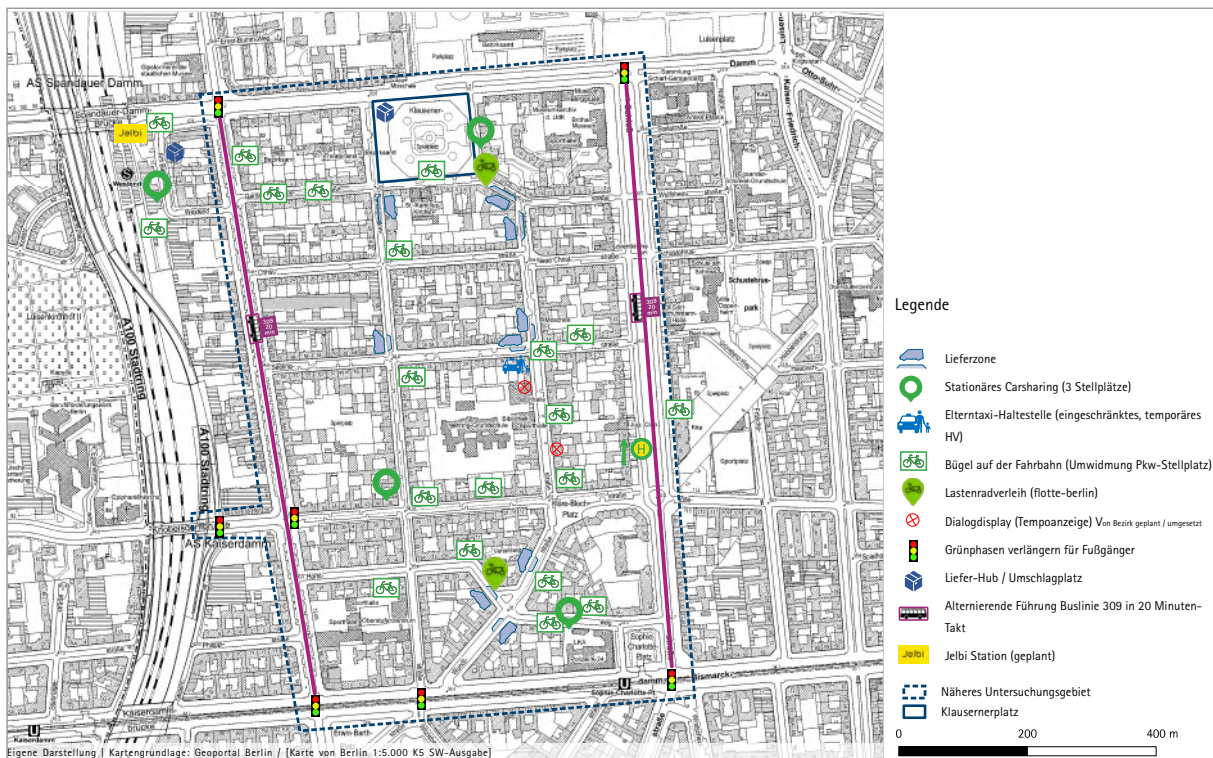


Abbildung 23 Maßnahmenvorschläge zur (betrieblichen) Organisation für das Liefern und Sharing

Zu den organisatorischen Maßnahmen gehört u. a. die Verortung von Lieferzonen und Elterntaxi-Haltestellen. Die Lieferzonen können temporär oder ganztägig eingerichtet werden. Im Laufe der Planungen wurde bei der Verteilung versucht, auf ansässige Gastronomie und Gewerbestandorte zu achten. Eine genaue Verortung der Lieferzonen steht noch aus. Diese soll im Rahmen einer Gewerbebeteiligung durch das Bezirksamt erfolgen. Im Bereich der Nehringgrundschule sollte eine Elterntaxi-Haltestelle eingerichtet werden bzw. die bestehende temporär für diese Zwecke vorgesehene Lieferzone besser kenntlich gemacht werden.

Zur Organisation und räumlichen Bündelung des Lieferverkehrs und zur Entlastung des Straßenraums wird die Errichtung eines Lieferhubs (Mikro-Depot, rd. 250 m²) für private KEP-Dienste vorgesehen. Die „letzte Meile“ für Lieferungen für Privathaushalte geschieht somit nicht mehr mit dem sogenannten „Schwerverkehr“, sondern kann über Lastenräder oder elektrische Kleinfahrzeuge abgewickelt werden. Ein möglicher Ort hierfür wäre nahe des Klausenerplatzes.

Um das Angebot an Radabstellmöglichkeiten zu erhöhen, wird an diversen Stellen im Untersuchungsgebiet die Umwidmung von Pkw-Stellplätzen zu Fahrradbügeln auf der Fahrbahn oder zu Abstellmöglichkeiten für E-Roller und Scooter empfohlen. Es werden sinnvolle Standorte für einen Lastenradverleih und drei mögliche Verortungen für stationäres Carsharing dargestellt (siehe zugehörige Karte im Anlagenband). Zusätzlich wurde die Verortung von zwei Lastenrad-Stationen der flotte-Berlin zum Verleih im Norden am Klausenerplatz und im Süden an der Kreuzung Horst-

weg/Wundtstraße im Rahmen des Konzepts aufgeführt. Darüber hinaus wurden im Zuge der Beteiligungsverfahren mehrfach die für Zufußgehende sehr kurzen Grünphasen der Lichtsignalanlagen an den Hauptstraßen kritisiert. Es bietet sich an, die Signalzeitensteuerung anzupassen, um ein Queren der größeren Straßen in einem Zug ohne Wartezeit auf der Mittelinsel zu ermöglichen.

Zur Unterstützung der geschwindigkeitsbegrenzenden Regeleinhaltung sollten ein oder mehrere Dialogdisplay(s), z. B. an den Schulen im Quartier, eingesetzt werden. Der psychologische Effekt eines lachenden Smilies kann unter Umständen mehr bewirken als ein weiteres, statisches Schild unter vielen.

Als weitere organisatorische Maßnahme ist eine alternierende Führung der Buslinie 309 im 20-Minuten Takt sinnvoll, um die Anbindung an den ÖPNV noch niedrighwelliger zu gestalten und somit zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes beizutragen. Zusätzlich wurde auf der Karte noch die bereits geplante Jelbi-Station am S-Bahnhof Westend dargestellt.

5 Zusammenfassung und Gesamtfazit

Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf hat die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für den Klausenerkiez beauftragt, welches eine Beteiligung der Bewohner:innen, Initiativen und anderen lokalen Akteur:innen vorsieht. Mittelfristig soll ein attraktiver, sicherer und gerecht aufgeteilter Straßenraum geschaffen werden, der die Belange der Nutzer:innen und des Umweltschutzes berücksichtigt und damit einen Beitrag zu einer notwendigen Verkehrswende in Berlin leisten kann. Ziel ist es, die Grundlage für die Erweiterung, erfolgreiche Umsetzung und damit eine bessere Sichtbarkeit der (teilweise schon bestehenden) Verkehrsberuhigung mit entsprechenden Maßnahmen unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel bzw. -arten zu schaffen.

Das Konzept soll einen Rahmen für die künftige Erschließung des Klausenerkieses stecken und insbesondere Maßnahmen zur Beruhigung des motorisierten Verkehrs und zur Förderung des Verkehrs des Umweltverbunds und dabei insbesondere der aktiven Mobilität (Fuß- und Radverkehr) liefern. Zusätzlich sollen die Nachbarschaft und die Identifikation mit dem Kiez gestärkt werden. In die Bearbeitung sind die Beteiligung von Anwohnenden, der Arbeitsgruppe (AG) Verkehr des Bürgervereins „Kiezbündnis Klausenerplatz e.V.“, der „Stadtplatz-Initiative“ und Gewerbetreibenden oder anderweitig Beteiligten eingeflossen. Durch mehrere Beteiligungsformate und Informationsveranstaltungen wurden Hinweise und Anmerkungen gesammelt und in die Konzepterstellung integriert.

Nach umfangreicher Bestandsanalyse und der Durchführung von Verkehrszählungen ist ein Konfliktplan erstellt worden, der die Defizite der verkehrlichen Ordnung im Quartier darstellt. Aus diesem Konfliktplan wurde in einem weiteren Schritt ein Maßnahmenkonzept abgeleitet, welches in drei Maßnahmenpakete unterteilt räumliche, verkehrsführende und organisatorische Maßnahmen benennt und verortet und nach Umsetzungshorizonten gliedert, um auch kurzfristig Effekte zu erzielen und die genannten Ziele der Verkehrsberuhigung, Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Förderung des Verkehrs des Umweltverbunds zu verwirklichen. Obwohl einzelne Maßnahmen des entwickelten Konzepts auch alleinstehend umgesetzt werden können und bereits kleine Effekte erzielen, greifen die Maßnahmenpakete ineinander und sollten für eine bestmögliche Umsetzung schrittweise vollständig im Klausenerkiez implementiert werden.

Nach Fertigstellung der Untersuchung soll in den nächsten Monaten geprüft werden, welche ersten Maßnahmen zeitnah umgesetzt werden können. Dabei stehen vorerst kleinere Maßnahmen mit kurzfristig angesetztem Zeithorizont sowie temporäre Umsetzungen und Testungen von Maßnahmen im Fokus. Eine temporäre Testphase empfiehlt sich, da sich in der Regel erst nach ein bis zwei Monaten eine Gewöhnungszeit einstellt und die Maßnahmen und ihre Effekte so im Anschluss bewertbar sind.

Das entstandene Mobilitätskonzept ist als Bestandteil einer gesamträumlichen Entwicklung zu sehen und zu verstehen und bildet einen ersten Ansatz zur Erreichbarkeit der genannten Zielstellungen. Es werden derzeit weltweit ähnliche Kiezblocks eingerichtet. Das hier vorliegende Projekt kann – je nach Umsetzungsgrad der vorgeschlagenen Maßnahmen – eine große Strahlkraft für weitere Berliner Innenstadtquartiere entwickeln.

Quellennachweis

AGFK Baden-Württemberg (2020)	Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundliche Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (agfk), Querungshilfen für den Fußverkehr, Stand: Januar 2020, Stuttgart
Call a Bike (2022)	Call a Bike: Bikesharing in Berlin leicht gemacht, URL: https://www.callabike.de/de/berlin/ , zuletzt besucht am 02. September 2022
Contipark (2022)	Contipark Interparkin Group, URL: https://www.mein-contipark.de/parkplatz-finden/parken-in-berlin/parkhaus-wilma-berlin--ci3cp10071 , zuletzt besucht am 03. März 2022
Sharing Vergleich (2022)	Sharing Vergleich: Geschäftsgebiete aller Carsharing-Anbieter in Berlin, URL: http://www.sharing-vergleich.de/carsharing.html , zuletzt besucht 11. April 2022
Europcar (2022)	Europcar, URL: https://www.europcar.de/stationen?noredirection=true , zuletzt besucht am 03. März 2022
FGSV (2005)	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2005), Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05), Köln
FGSV (2006)	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2006), Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln
FGSV (2008)	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2008), Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Köln
FGSV (2012)	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2012), Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Köln
FGSV (2015)	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2015), Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Köln
FGSV (2021)	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2021), Hinweise zu Rad-schnellverbindungen und Radvorrangrouten, Köln
fLotte (2022)	fLotte: Freie Lastenräder für Berlin, URL: https://flotte-berlin.de/lastenrad-ausleihen/standorte/standorte-verfuegbar/ , zuletzt besucht am 08. September 2022
Klausenerplatz e.V. (2012/A)	Kiezbündnis Klausenerplatz e.V.: Verkehrsberuhigung im Gebiet Spandauer Damm / Schloßstraße / Kaiserdamm / Sophie-Charlotten-Straße, Stand: 05. Juli 2012, Berlin
Klausenerplatz e.V. (2012/B)	Kiezbündnis Klausenerplatz e.V.: Liste zu Fahrradbügeln und Fahrbahnmarkierungen, Stand: 26. August 2012, Berlin
Klausenerplatz e.V. (2016)	Kiezbündnis Klausenerplatz e.V.: Vorschlag der VerkehrsAG im Kiezbündnis Klausenerplatz für Maßnahmenkatalog im Bereich Spandauer Damm / Schloßstraße / Kaiserdamm / Sophie-Charlotten-Straße, Stand: 14. Januar 2016, Berlin
Köhrich (2022)	Köhrich Transporter & Lkw Vermietung in Berlin, URL: http://autovermietung-koehrich.de/ , zuletzt besucht am 08. September 2022
Nextbike (2022)	Nextbike GmbH, URL: https://www.nextbike.de/de/berlin/standorte/ , zuletzt besucht am 15. März 2022
SenUMVK (2022/A)	Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (Hrsg), Radverkehrsnetz Berlin, Stand: 06. Juli 2022, Berlin
SenUMVK (2022/B)	Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (Hrsg), Parkraumbewirtschaftung für mehr Lebensqualität, Stand: 12. April 2022, Berlin
SenUVK (2019)	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2019), Nahverkehrsplan Berlin 2019 - 2023, Stand: Oktober 2019, Berlin
SenUVK (2020)	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2020), Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin - Leitfaden, Stand: April 2020, Berlin

- SenUVK (2021/B) Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2021), Berliner Mobilitätsgesetz vom 05. Juli 2018, Stand: 27. September 2021, Berlin
- SenUVK (2021/C) Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2021), Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) – Bearbeitungshinweise für die Anordnung von Carsharingstellplätzen, Stand: 22. November 2021, Berlin
- Stadtplatz-Initiative (2020) Stadtplatz-Initiative Horstweg / Wundtstraße (Hrsg.); Bade, Christian: Kurzfassung des Konzeptpapiers zum geplanten Umbau der Kreuzung Horstweg / Wundtstraße zu einem Stadtplatz mit hoher Aufenthaltsqualität, Stand 01. Dezember 2021, Berlin
- Statistik Berlin Brandenburg (2021) Amt für Statistik Berlin Brandenburg: Statistischer Bericht – Einwohnerinnen und Einwohner im Land Berlin am 31. Dezember 2020, Stand: Februar 2021, Postdam
- Statistik Berlin Brandenburg (2020) Amt für Statistik Berlin Brandenburg: In Berlin angemeldete Fahrzeuge (ohne Außerbetriebsetzung) nach LOS-Planungsräumen, Stand 31. Dezember 2020, Berlin
- TU Berlin (2016) Technische Universität Berlin (Hrsg.), Simulation von Freefloating-Carsharing-Angeboten unter Berücksichtigung des Parkraums in Berlin, Stand: 30. November 2016, Berlin
- TU Dresden (2018) Technische Universität Dresden (Hrsg.) (2019), Forschungsprojekt Mobilität in Städten – SrV 2013, Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Berlin Charlottenburg-Wilmersdorf, Dresden
- Polizei Berlin (2021) Polizei Berlin, Landeskriminalamt: Stellungnahme aus Sicht der städtebaulichen Kriminalprävention (SKP), Stand: 19. April 2021, Berlin