

MACHBARKEITSSTUDIE VERKEHR IM RATHAUSBLOCK

Berlin, Stand: 20.05.2022

BERLIN



Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung
und Wohnen

BERLIN



 inno2grid



spitzenkraft.berlin

Inhalt

1	Leitbild_____	S. 4
2	Das Gebiet_____	S. 6
3	Entwicklungsperspektiven_____	S. 14
4	Straßengestaltung Rathausblock_____	S. 35
5	Maßnahmensteckbriefe_____	S. 46
6	Umsetzungsfahrplan_____	S. 75

Impressum

Auftraggeber

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg
Abteilung für Bauen, Planen und kooperative Stadtentwicklung
Fachbereich Stadtplanung
Yorckstraße 4-11
10965 Berlin

Auftragnehmer

inno2grid GmbH
Ansprechpartner: Florian Drescher
EUREF-Campus 12-13
10829 Berlin
<https://inno2grid.com/>

Interlink GmbH
Ansprechpartnerin: Susanne Thomaier
Wallstr. 58
10179 Berlin
<https://www.interlink-verkehr.de/>

spitzenkraft.berlin
Ansprechpartner: Johannes P. Reimann
Sickingenstraße 55
10553 Berlin
<https://spitzenkraft.berlin/>

Berlin, 20.05.2022



 inno2grid

 Interlink
Caroline

spitzenkraft.berlin

LEITBILD

Leitbild zur Mobilität im Dragonerareal und im Rathausblock

Mobil im Rathausblock: gemeinschaftlich, innovativ, vielfältig



Emissionsarme Mobilität

- ✓ Rad- und Fußverkehr in Abstimmung mit den gewerblichen Erfordernissen stärken
- ✓ Kurze Wege schaffen
- ✓ Zugang zum ÖPNV optimieren
- ✓ Alternative Mobilitätsoptionen anbieten



- ✓ Lieferverkehre bündeln
- ✓ Kfz-Stellplätze beschränken und bündeln
- ✓ Kfz-Verkehre reduzieren und dekarbonisieren
- ✓ Verkehrs- und Energiewende zusammendenken



Qualitätvoller öffentlicher Raum

- ✓ Belebende und belebte Räume mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen
- ✓ Verkehr quartiersverträglich gestalten
- ✓ Sichere und barrierefreie Mobilität gewährleisten
- ✓ Vernetzung mit der Umgebung herstellen

♥ Stärkung der Identität

- ✓ Selbstverwaltung, Mitwirkung und Mitentscheidung gewährleisten
- ✓ Innovationen bei Organisations- und Kooperationsformen zulassen
- ✓ Lokales Gewerbe erhalten und neues Gewerbe mit Profil gestalten
- ✓ Zur Identifizierung mit dem Quartier einladen und Aneignung des Raums ermöglichen



inno2grid

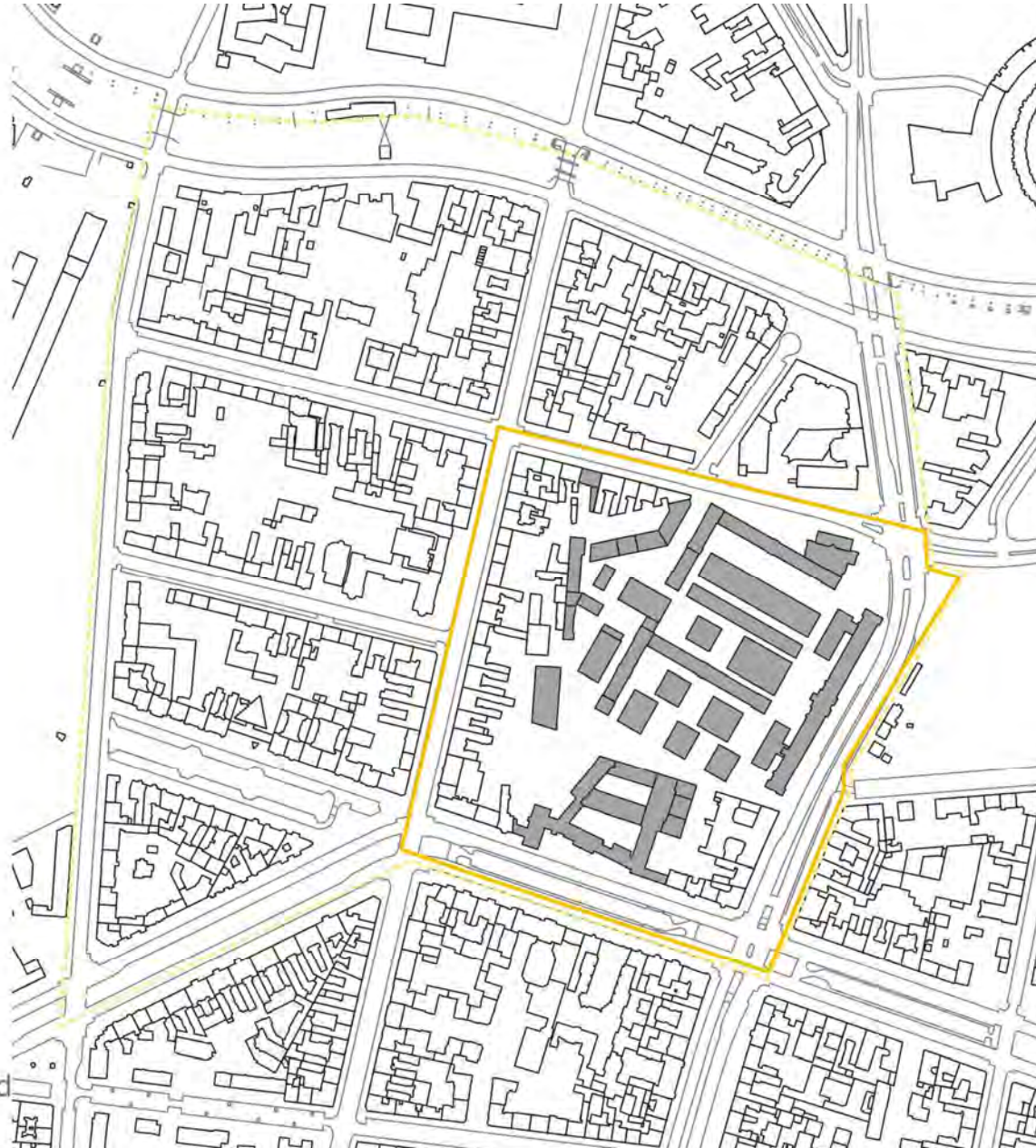
Interlink
Caroline

spitzenkraft.berlin

DAS GEBIET

Legende

- Planungsraum
- Rathausblock



Kartengrundlage:
Geoportal Berlin/ALKIS Berlin s/w.

Maßstab: 1:5.000

November 2021




Gebiet und Aufgaben

- Planungsraum, inkl. Sanierungsgebiet Rathausblock: Mögliche Entwicklungsperspektiven für die Straßenräume aufzeigen
- Sanierungsgebiet Rathausblock: Maßnahmen zur Umsetzung der Entwicklungsperspektiven entwickeln und prüfen

Legende

Unfälle mit Fahrradbeteiligung
2018 und 2019

-  Fahrnfall (2)
-  Abbiegeunfall (44)
-  Einbiegen/ Kreuzen-Unfall (21)
-  Überschreiten-Unfall (5)
-  Unfall durch ruhenden Verkehr (7)
-  Unfall im Längsverkehr (11)
-  Sonstiger Unfall (4)



Quelle: Unfallatlas

Kartengrundlage:
Geoportal Berlin/ALKIS Berlin s/w.

Maßstab: 1:5.000

November 2021







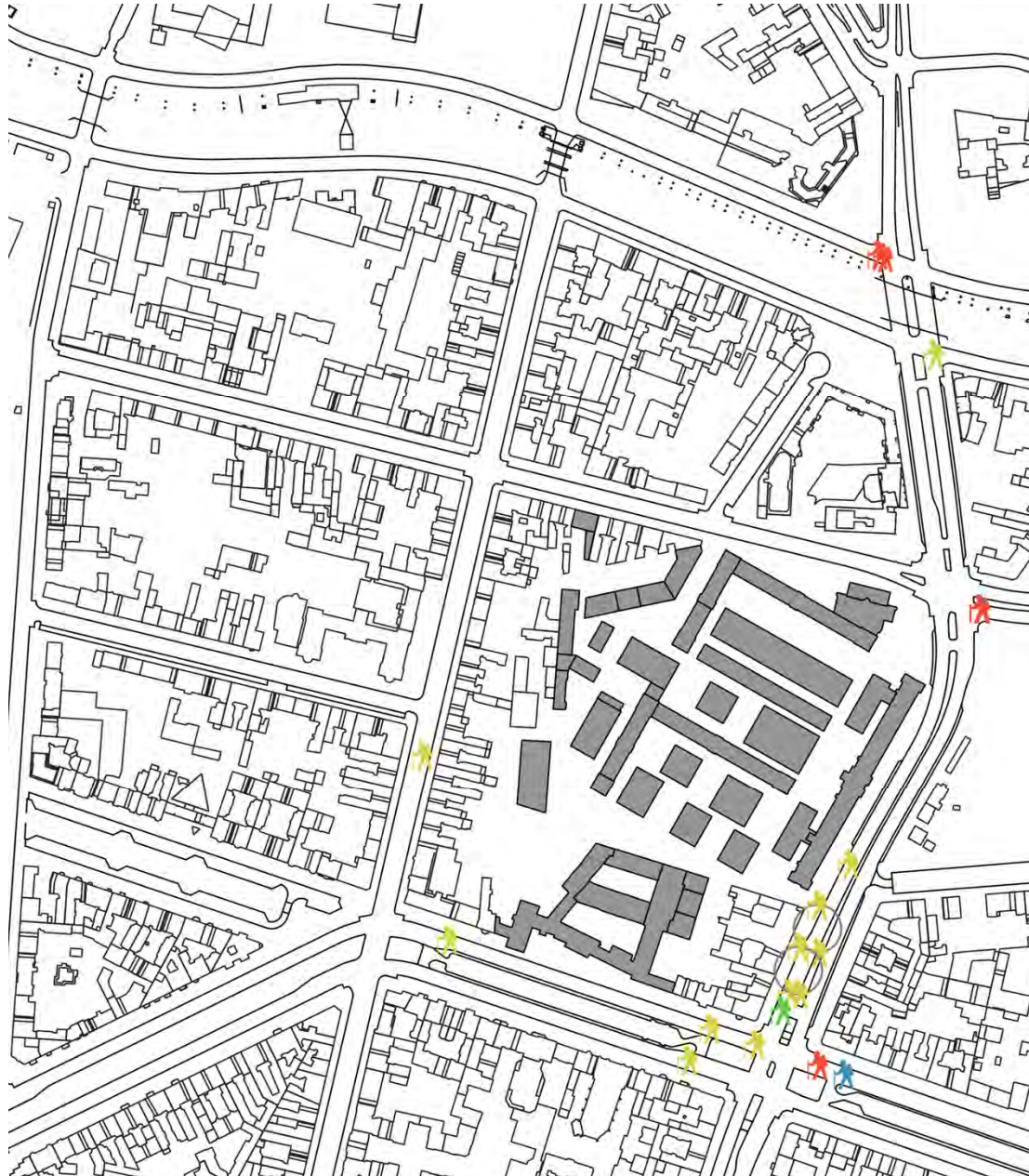
Unfälle Fahrrad

- Schwerpunkte: Kreuzungen am Mehringdamm
- Überwiegend Abbiegeunfälle
- Unfallgegner Kfz (Uferstraßen und Blücherstraße ausschließlich; Yorckstraße auch Unfallgegner Fußverkehr)
- Schwerpunkt Blücherstraße/Blücherplatz
- Möckernstraße: Einmündungen der Seitenstraßen

Legende

Unfälle mit Fußgängerbeteiligung
2018 und 2019

-  Abbiegeunfall (5)
-  Überschreiten-Unfall (5)
-  Unfall im Längsverkehr (1)
-  Sonstiger Unfall (1)



Quelle: Unfallatlas

Kartengrundlage:
Geoportal Berlin/ALKIS Berlin s/w.

Maßstab: 1:5.000

November 2021



Unfälle Fußverkehr

- Schwerpunkt „Kiosk-Bereich“
Curry 36 etc.
 - Überschreiten-Unfälle
 - Unfallgegner Rad und Kfz
- Querung Yorckstr.
 - Überschreiten
 - Unfallgegner Rad und Kfz
- An den anderen Kreuzungen
eher Abbiege-Unfälle mit
Unfallgegner Rad

Legende

Siedlungsraum – thermische Situation

- Sehr günstig
- Günstig
- Weniger günstig
- Ungünstig

Grünräume – Schutzwürdigkeit

- Höchste
- Hohe
- Mittlere
- Geringe

Straßen, Wege, Plätze – thermische Situation

- Sehr günstig
- Günstig
- Weniger günstig
- Ungünstig

Verkehrsbedingte Luftbelastung im Hauptstraßennetz

- Gering belastet
- Mäßig belastet
- Erhöht belastet
- Sehr hoch belastet

Quelle: Umweltatlas Berlin / Klimamodell Berlin:
Planungshinweise Stadtklima 2015 - Hauptkarte

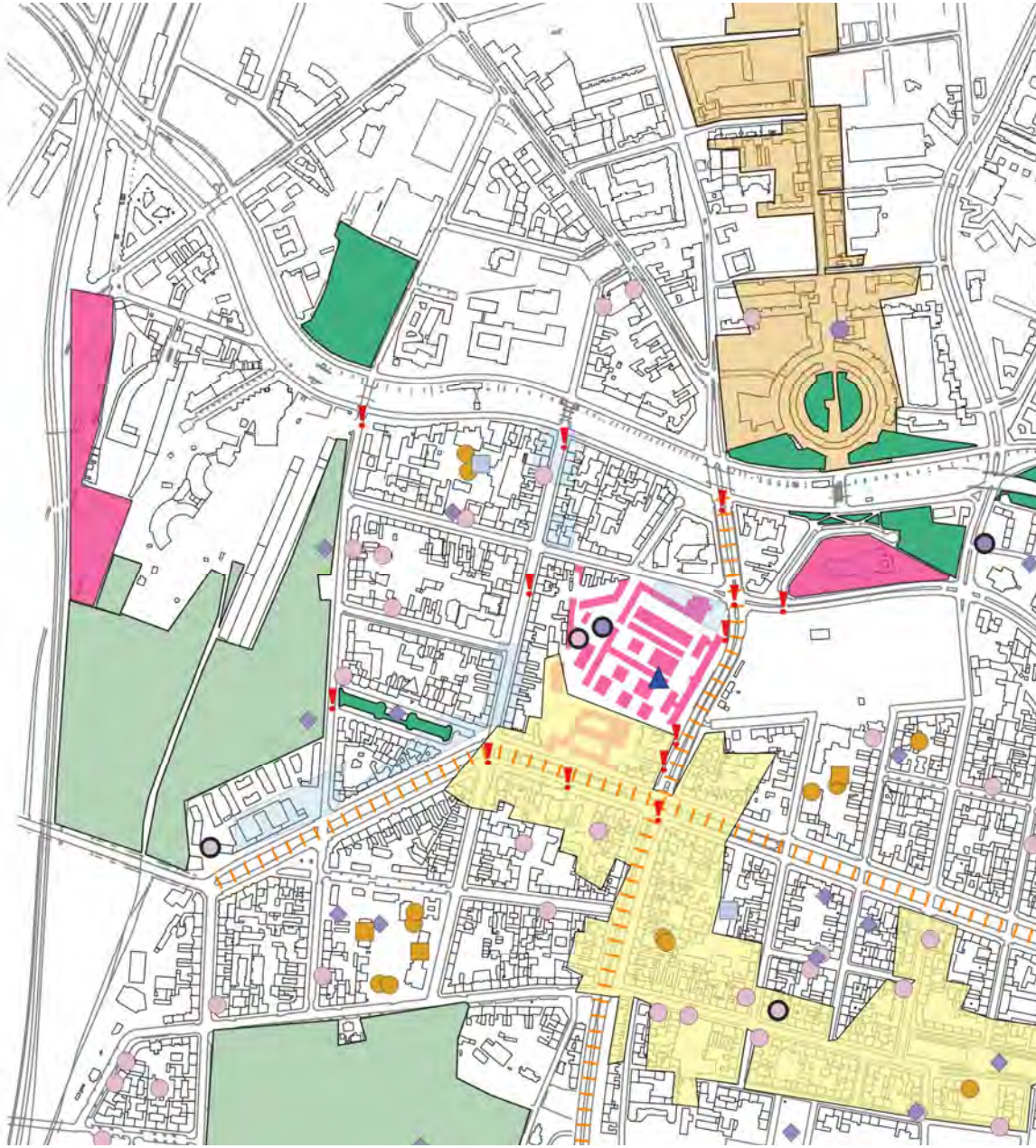


Umweltbelastung

- Mehringdamm insgesamt schlechteste Situation
- Großbeerenstraße und Yorckstraße mit thermisch weniger günstiger Situation und erhöhter Luftbelastung
- Östliche Obentrautstraße mit ungünstiger thermischer Situation

Legende

- Stadtteilzentrum Mehringdamm/ Bergmannstraße
- Nahversorgungszentrum Mehringdamm/Südliche Friedrichsstraße (geplantes Stadtteilzentrum)
- Nahversorgung
- Neuentwicklungen
- Kultur & Weiterbildung
- Sekundarstufe
- Grundschule
- Spielplatz
- Kindertagesstätte
- geplante Kindertagesstätten (Machbarkeitsstudie)
- Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung
- geplante Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung (Machbarkeitsstudie)
- Sportanlage
- wohnungsnahes Grün
- siedlungsnahes Grün
- Barrierewirkung
- Konflikte



Kartengrundlage:
 Geoportal Berlin/ALKIS Berlin s/w.
Maßstab: 1:10.000
Mai 2022

Chancen & Defizite

- Nähe zum Park
- Potenzielle grüne Achsen
- Im N, O, S: übergeordnete Verbindungen
- Unsichere Situationen Rad-/Fußverkehr
- Mehringdamm: Konflikte Aufenthalt – Transit
- Durchgangsverkehre und Umweltbelastung
- Hoher Parkdruck
- Neue Verkehrsströme durch neue Entwicklungen

Legende

- übergeordnete Verbindung, Stufe II
- örtliche Verbindung, Stufe III
- Ergänzungsstraße, Stufe IV



Quelle: SenUVK,
Übergeordnetes Straßennetz






Kartengrundlage:
Geoportal Berlin/ALKIS Berlin s/w.




Maßstab: 1:5.000

November 2021

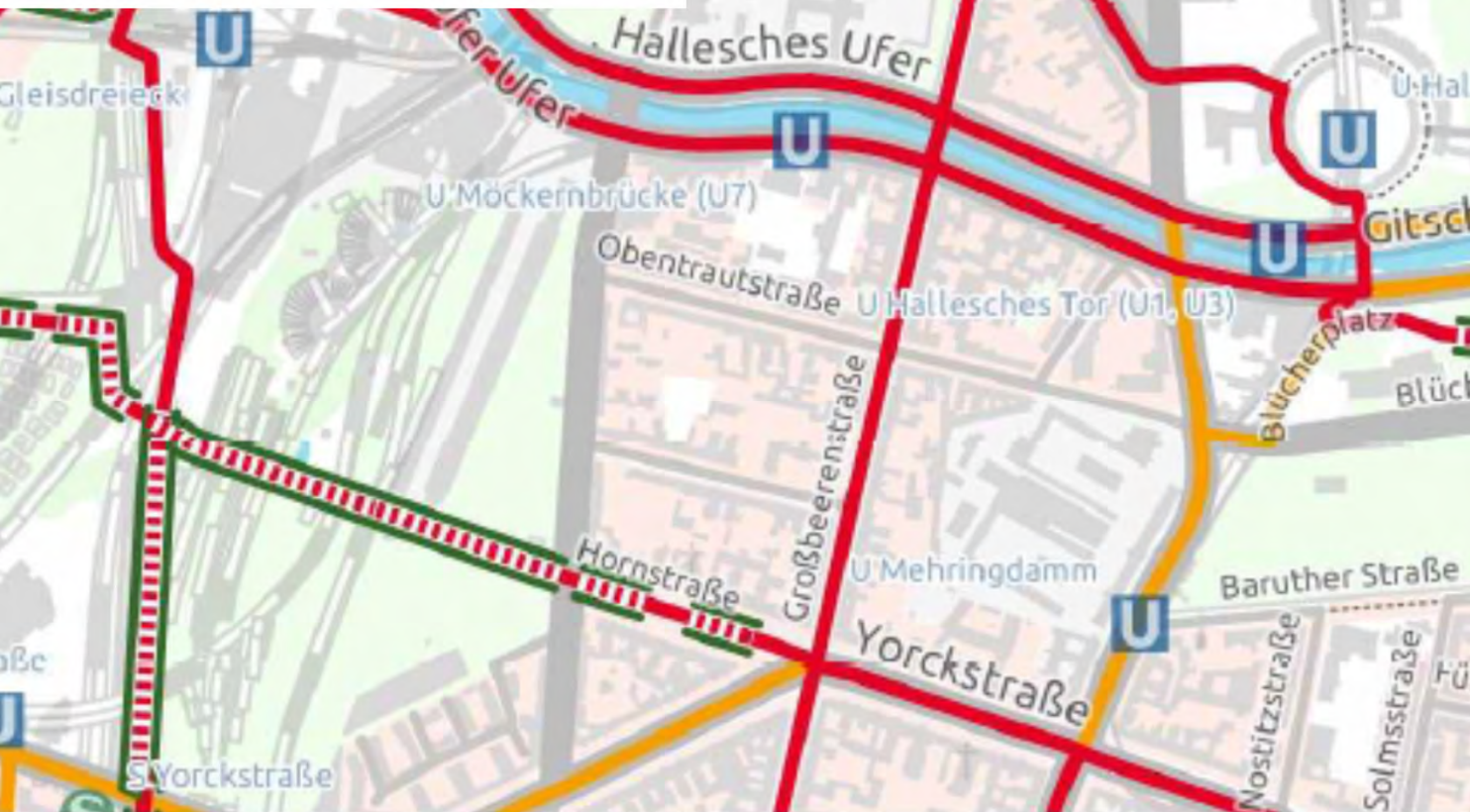
Übergeordnetes Straßennetz

- Planung 2030
- Möckernstraße herabgestuft,
aber immer noch mit Funktion
im übergeordneten Netz

-  Radvorrangnetz
-  Ergänzungsnetz
-  Radvorrangnetz, Verlauf durch Berliner Stadtgrün (besondere Regelungen; Radverkehrsstandards gelten nicht)
-  Ergänzungsnetz, Verlauf durch Berliner Stadtgrün (besondere Regelungen; Radverkehrsstandards gelten nicht)
-  Detailuntersuchungen zum Radverkehrsnetz noch durchzuführen

- nachrichtlich: Straßennetz
-  Hauptverkehrsstraße (STEP I - III)
 -  Sonstige Straße (STEP IV und V)
 -  andere

Quelle: Netzplan Radverkehrsnetz, SenUMVK



Fahrradnetz

- Fahrradnetz, Stand 2021, SenUMVK
- Großbeerenstraße als zentrale Achse und mögliche Entlastung für Mehringdamm

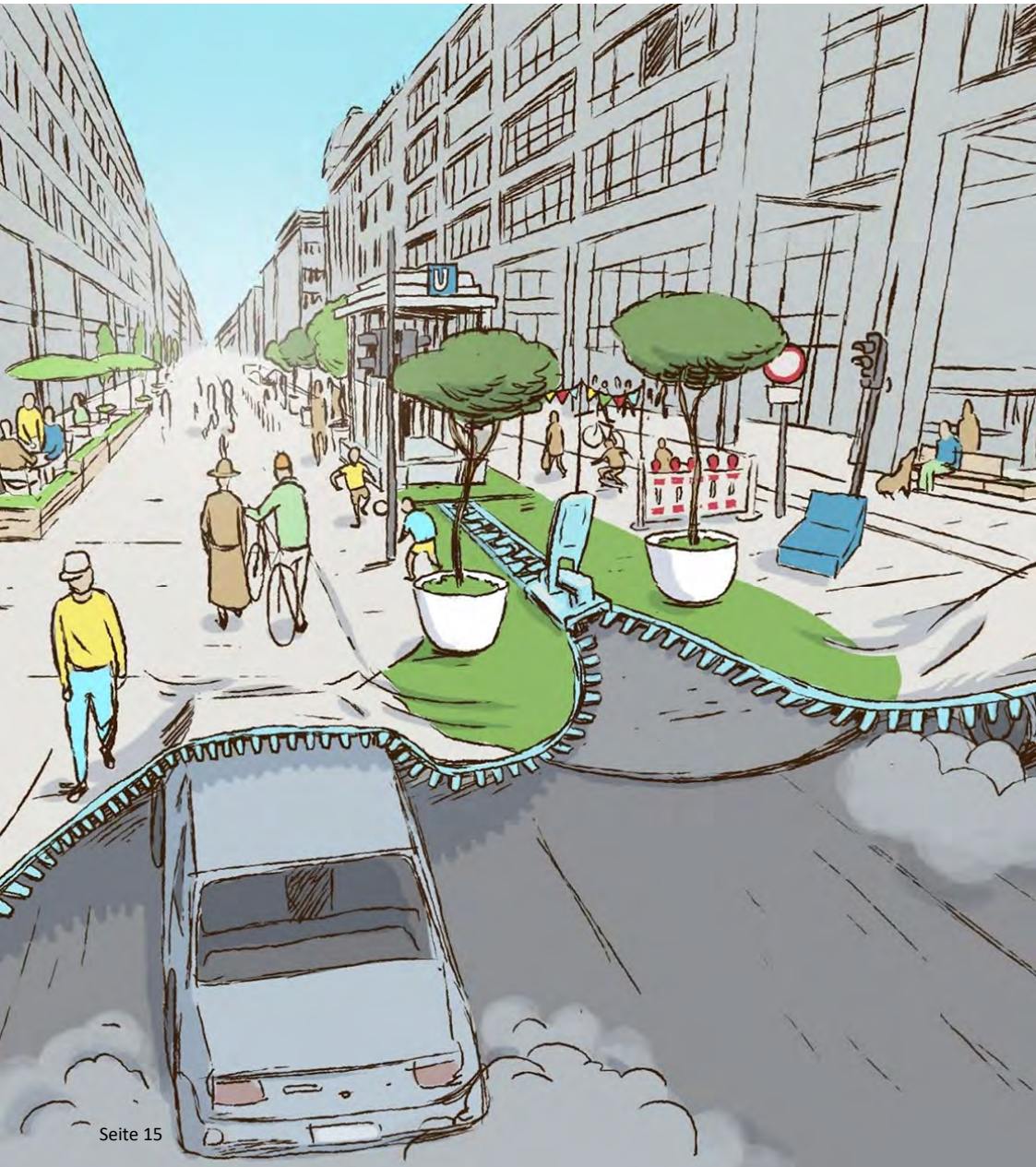


inno2grid

Interlink
Caroline

spitzenkraft.berlin

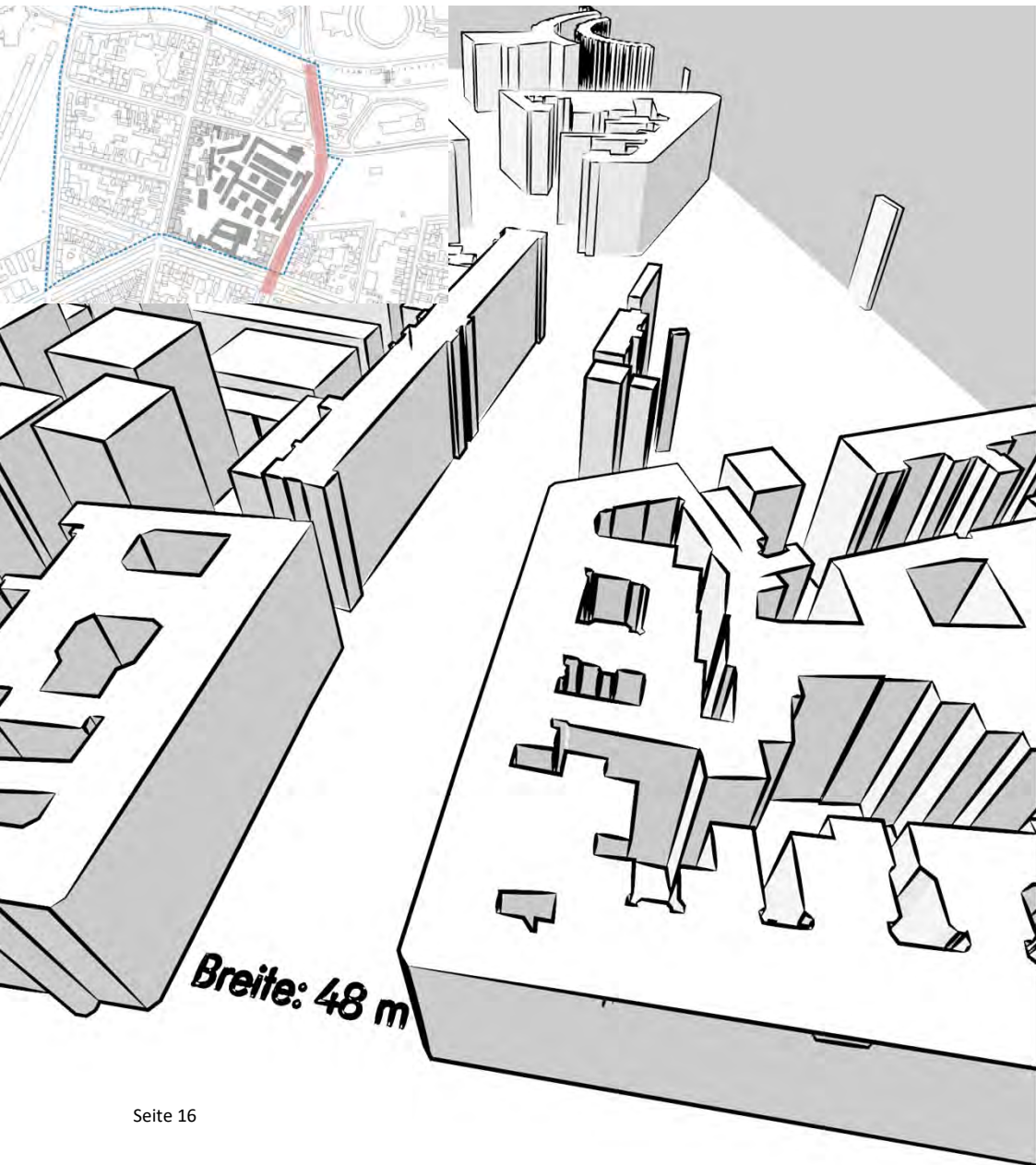
ENTWICKLUNGS- PERSPEKTIVEN



Seite 15

Entwicklungsperspektiven zeigen auf, ...

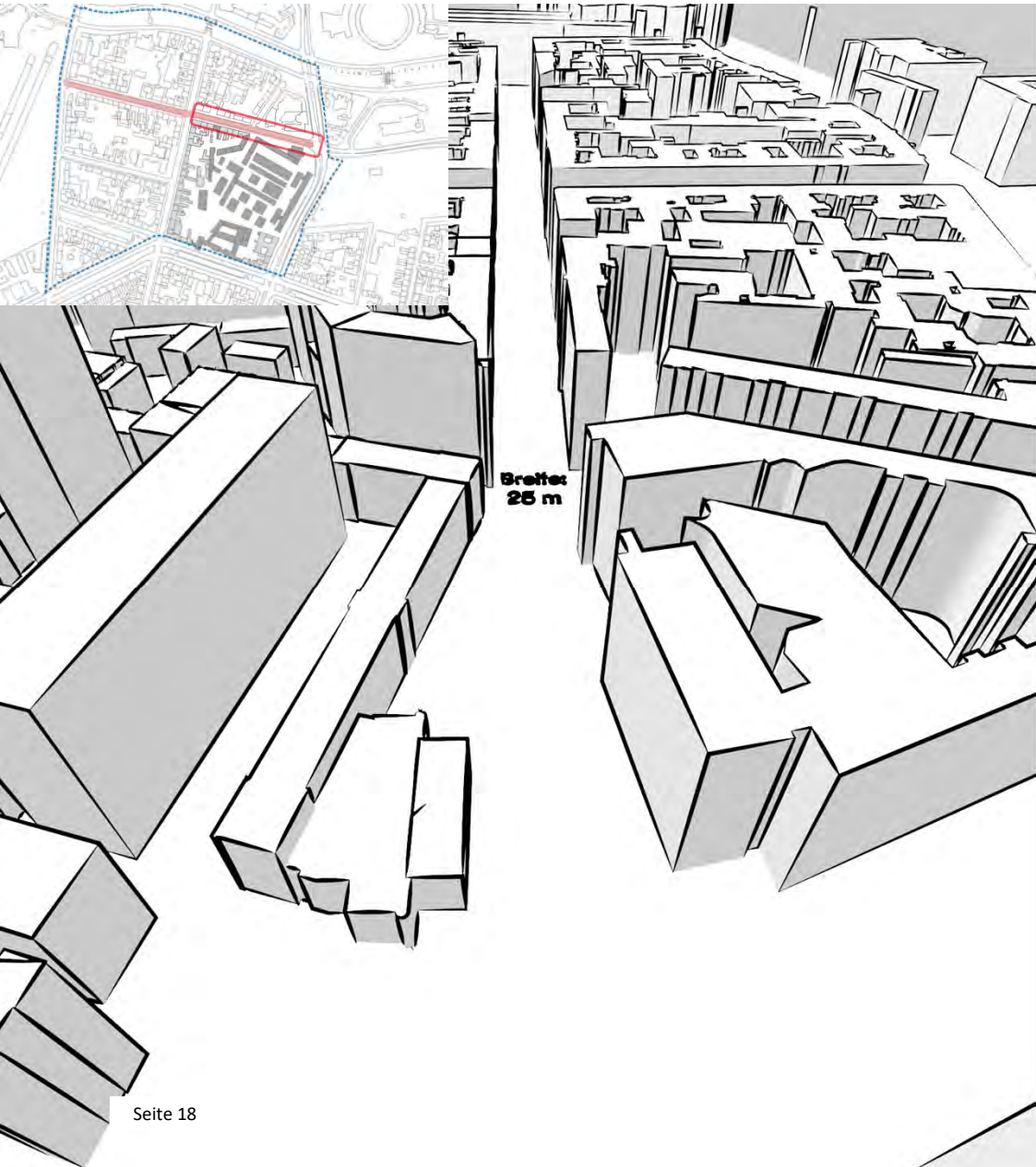
- ... wie sich die Straßenräume entwickeln könnten
- ... welche Funktionen die Straßenräume künftig übernehmen könnten
- ... wie die Straßenräume entsprechend gestaltet werden könnten



Mehringdamm belebter Versorgungstreff

- Aufenthaltsbereiche auf Westseite zwischen Finanzamt und Yorckstraße schaffen
- Aufenthalt und Transit entzerren
- Querung zur Baruther Straße über Mittelinsel ermöglichen
- Sicherheit für Fuß- und Radverkehr erhöhen
- Kreuzungsbereiche und Auffahrten auf Dragonerareal umgestalten
- Raum umverteilen zugunsten von Rad- und Fußverkehr u. sicheren Abbiegemöglichkeiten
- Geschwindigkeit begrenzen
- Tramplanung muss berücksichtigt werden

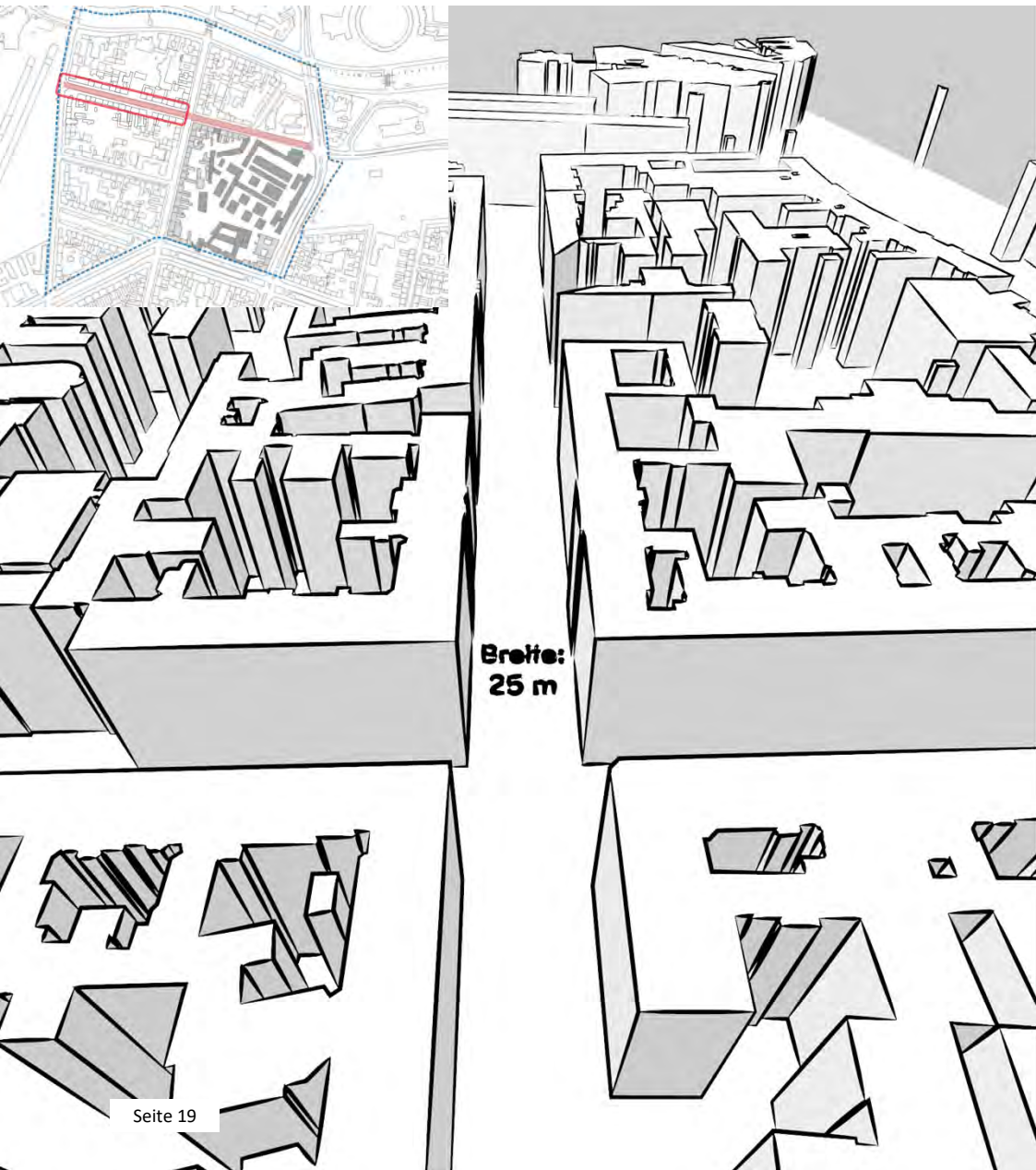




Obentrautstraße, Ostteil

Stichstraße mit Aufenthaltscharakter

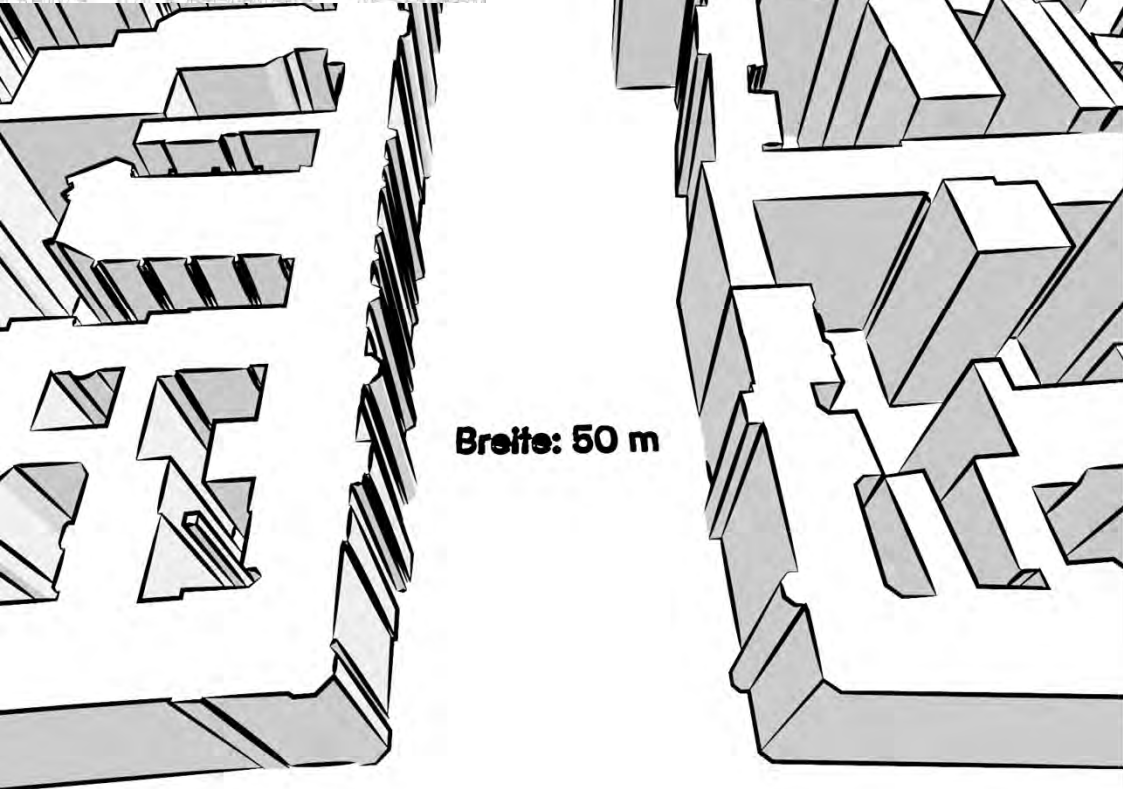
- Westlich der Ruhlsdorfer Straße vom Knoten Mehringdamm abhängen
- Bereich zwischen LPG, HWK und Ruhlsdorfer Straße platzartig und verkehrsberuhigt gestalten
- Sitzmöglichkeiten entlang der Straße etablieren
- Fuß- und Radverkehrsverbindung als Achse zwischen Blücherstraße (ZLB), Dragonerareal, Großbeerstraße und Gleisdreieckpark qualifizieren
- Verkehrsberuhigte Gestaltung mit Anwohner*innenparken



Obentrautstraße, Westteil Grüne Achse der Ruhe

- Kein Durchgangsverkehr auf Grund der fehlenden Verbindung zum Mehringdamm
- Potenzial als grüne Verbindung zum Gleisdreieckpark ausschöpfen
- Alleecharakter herausstellen und Verweilmöglichkeiten schaffen (v.a. auch am Spielplatz)
- Verkehrsberuhigte Gestaltung mit Anwohner*innenparken
- Gehwegvorstreckungen zum Queren für Fußverkehr und als Zugang für BSR
- Kreuzung Großbeerenstraße/ Obentrautstraße für Fußverkehr verbessern

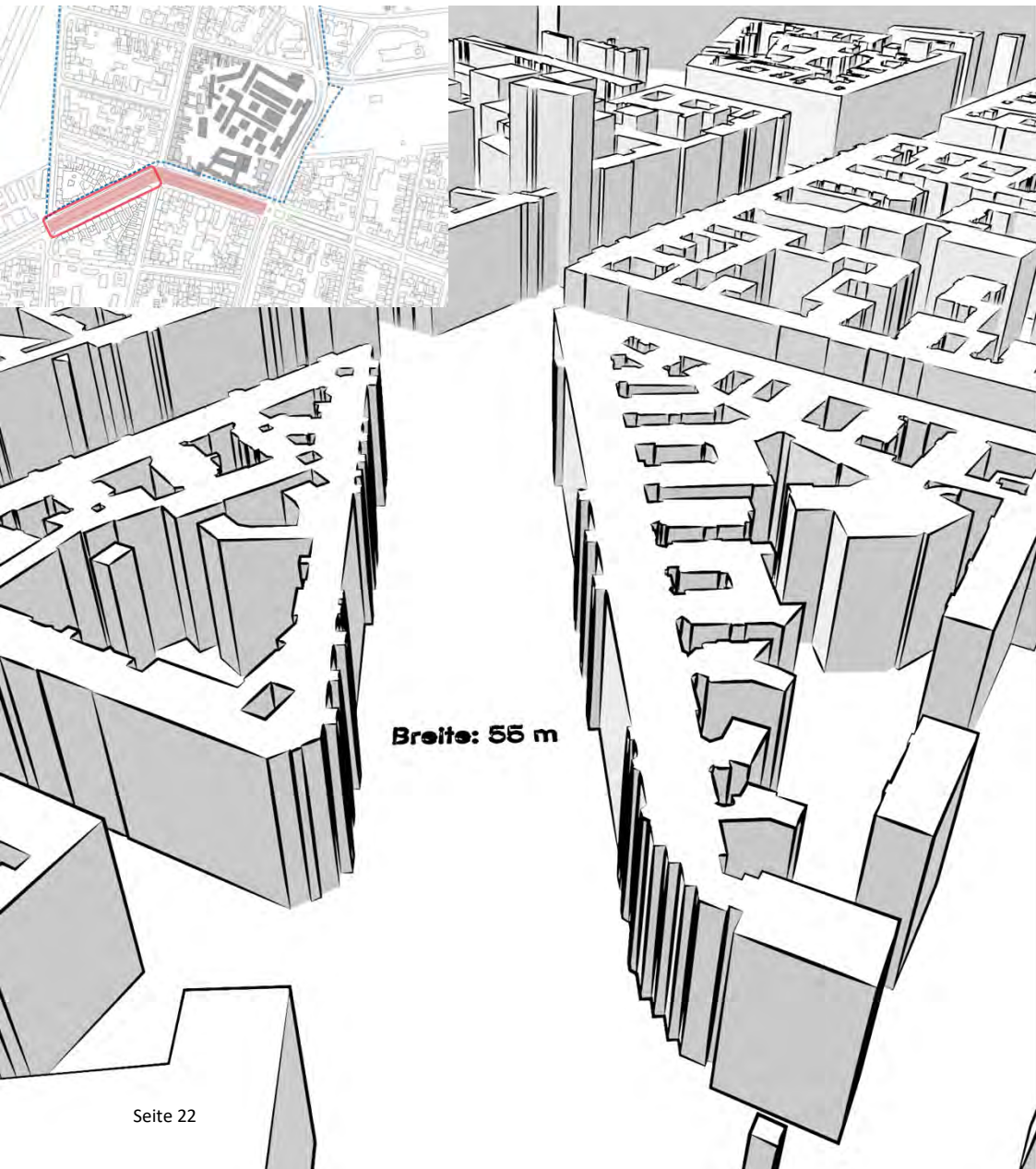




Yorckstraße, Ostteil

Urbaner Platz der Chancen

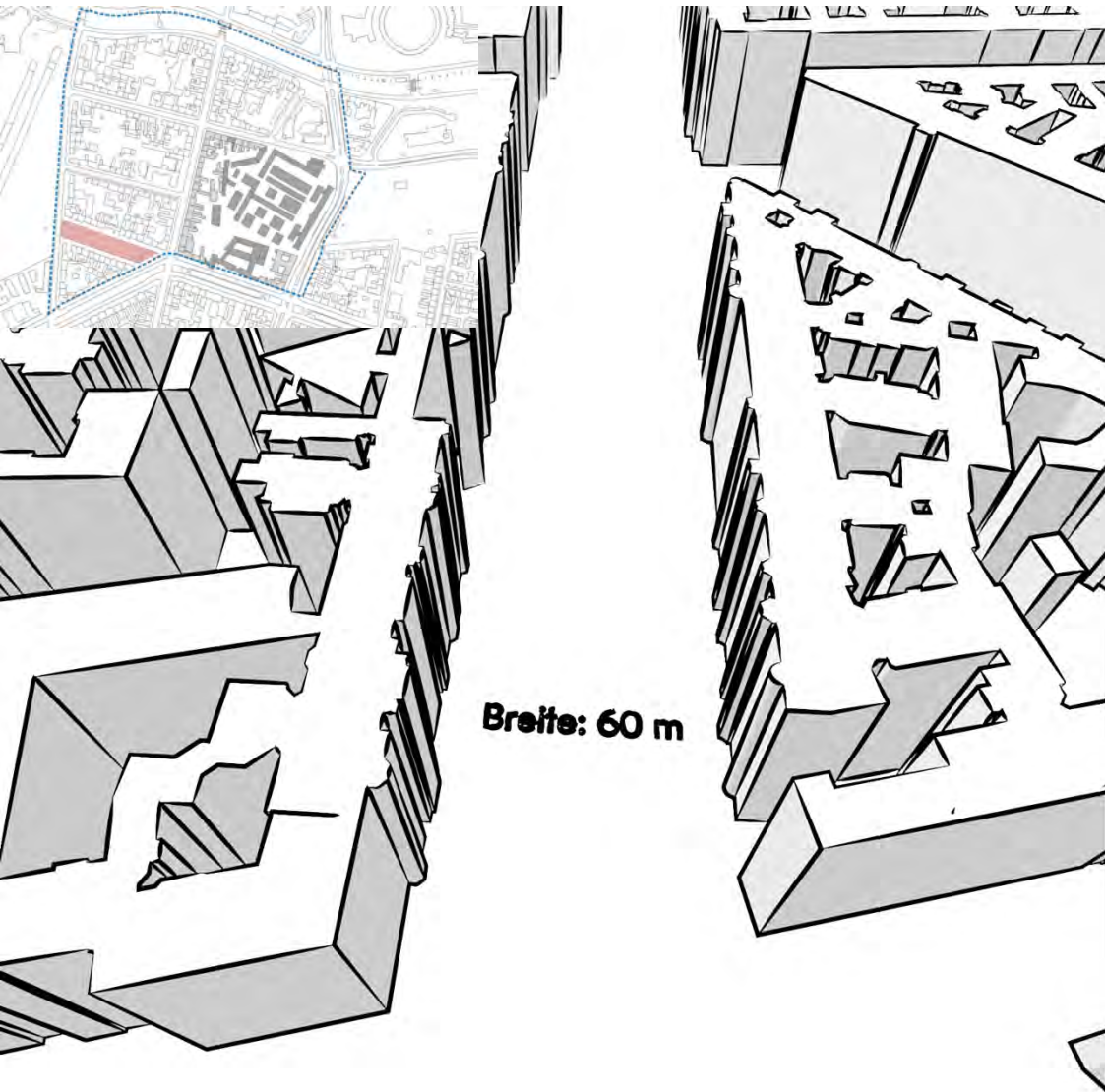
- Reduzierung auf je eine Richtungsfahrspur für MIV und Geschwindigkeitsreduzierung
- Nutzung der frei werdenden Flächen für Rad- und Fußverkehr, Busverkehr sowie Aufenthalt
- Platzcharakter vor Rathaus
- Breite Vorrang-Querungen für Fußverkehr (z.B. Rathaus – Grünstreifen – Riehmers Hofgarten)
- Stärkung der Querverkehre und des Verweilens
- Mittelstreifen als Boulevard



Yorckstraße, Westteil Park-Boulevard

- Weitgehende Fortführung der Raumaufteilung des Ost-Teils
- hier Beibehaltung der Parkplätze im Seitenraum
- Nutzung der frei werdenden Flächen für Rad- und Fußverkehr sowie Busverkehr
- Qualifizierung des Grünstreifens als Aufenthaltsfläche und Promenade





Hornstraße

Aktive Rad- und Fußverkehrsachse mit Naherholung

- Wohnungsnahe Grünfläche auf Mittelachse
- Rad- und Fußverbindung zum Gleisdreieckpark
- Spielplatz vergrößern
- Gehwegparken unterbinden bzw. sanktionieren
- Schrägparken zu späterem Zeitpunkt und nach einer Evaluation ggf. zu Querparken umwandeln
- Beibehaltung der Einbahnstraßenregelung – Beschränkung der Verkehre auf Parksuch- und Anwohnendenverkehre



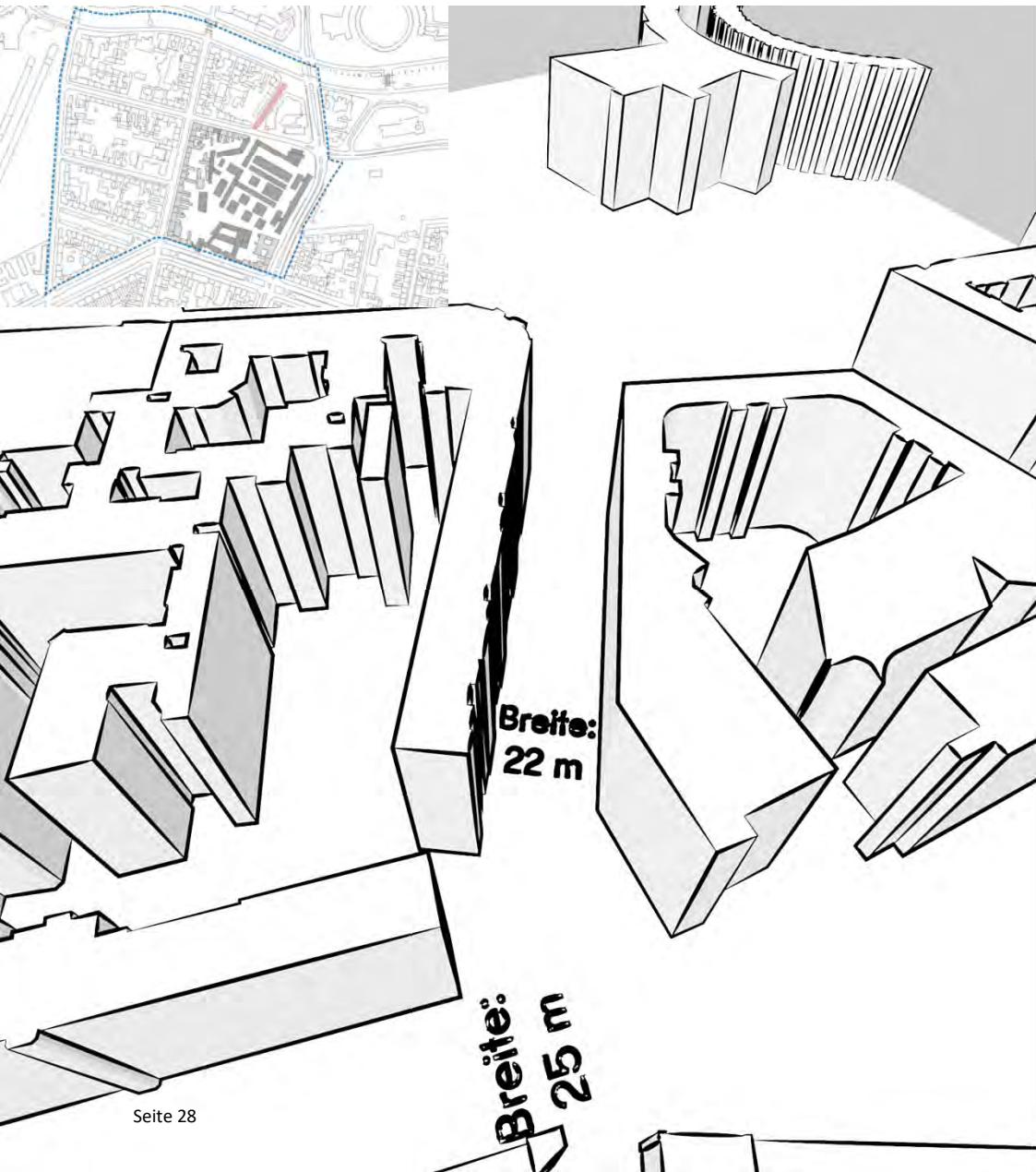


Großbeerenstraße

Zentrale Kiezstraße mit Parkblick

- Komfortable Fahrrad- und Fußverkehrsachse
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Umverteilung des Straßenraums
- mehr Begrünung
- mehr Raum für Aufenthalt (ohne Konsumzwang)
- Straßenraum als Hoferweiterung



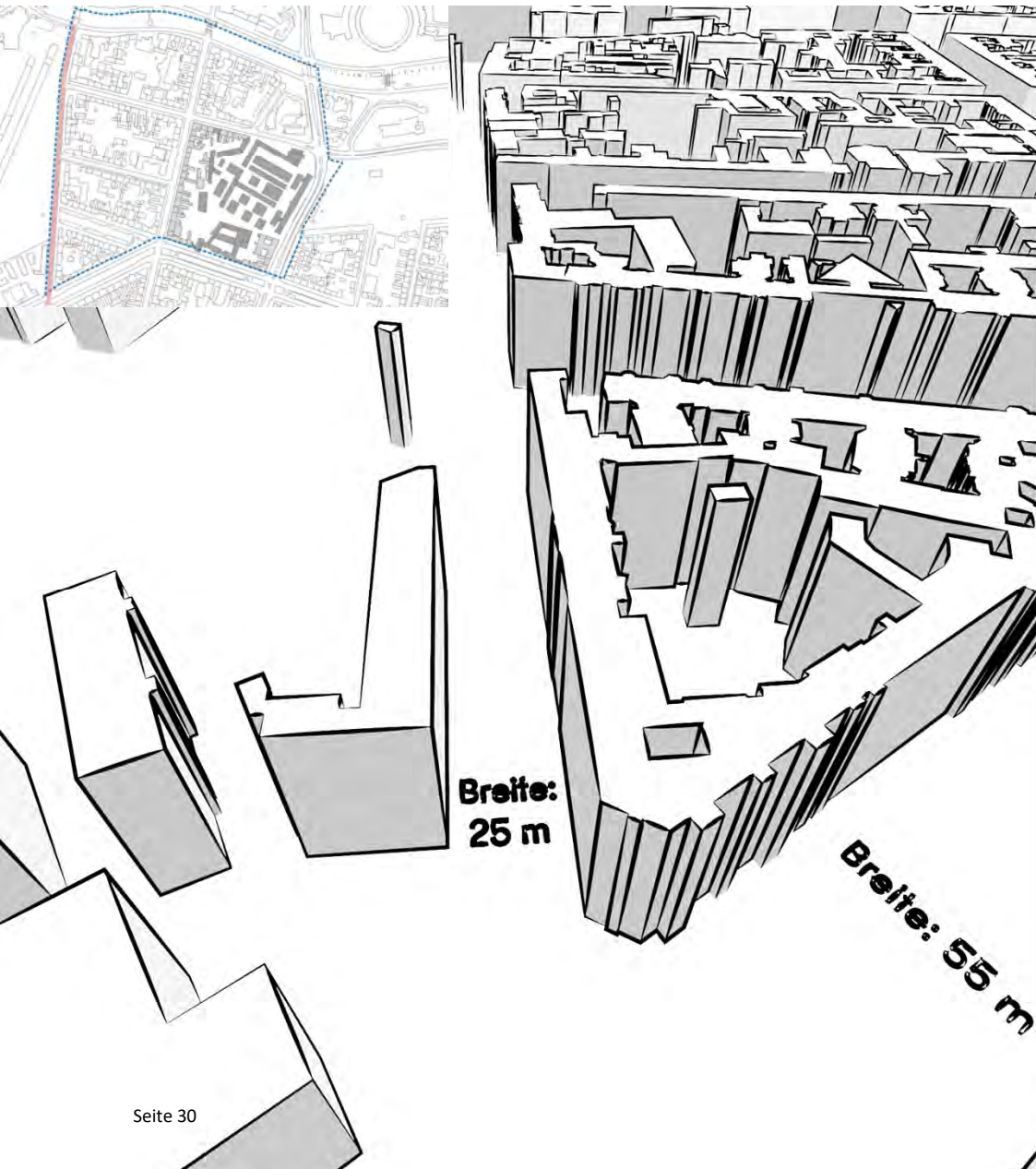


Ruhlsdorfer Straße

Stichstraße mit Anwohner*innenparkplätzen

- Geprägt durch Parksuchverkehre → Parkmöglichkeiten für Anwohner*innen
- Verbindung zwischen Dragonerareal und Tempelhofer Ufer für den Fußverkehr



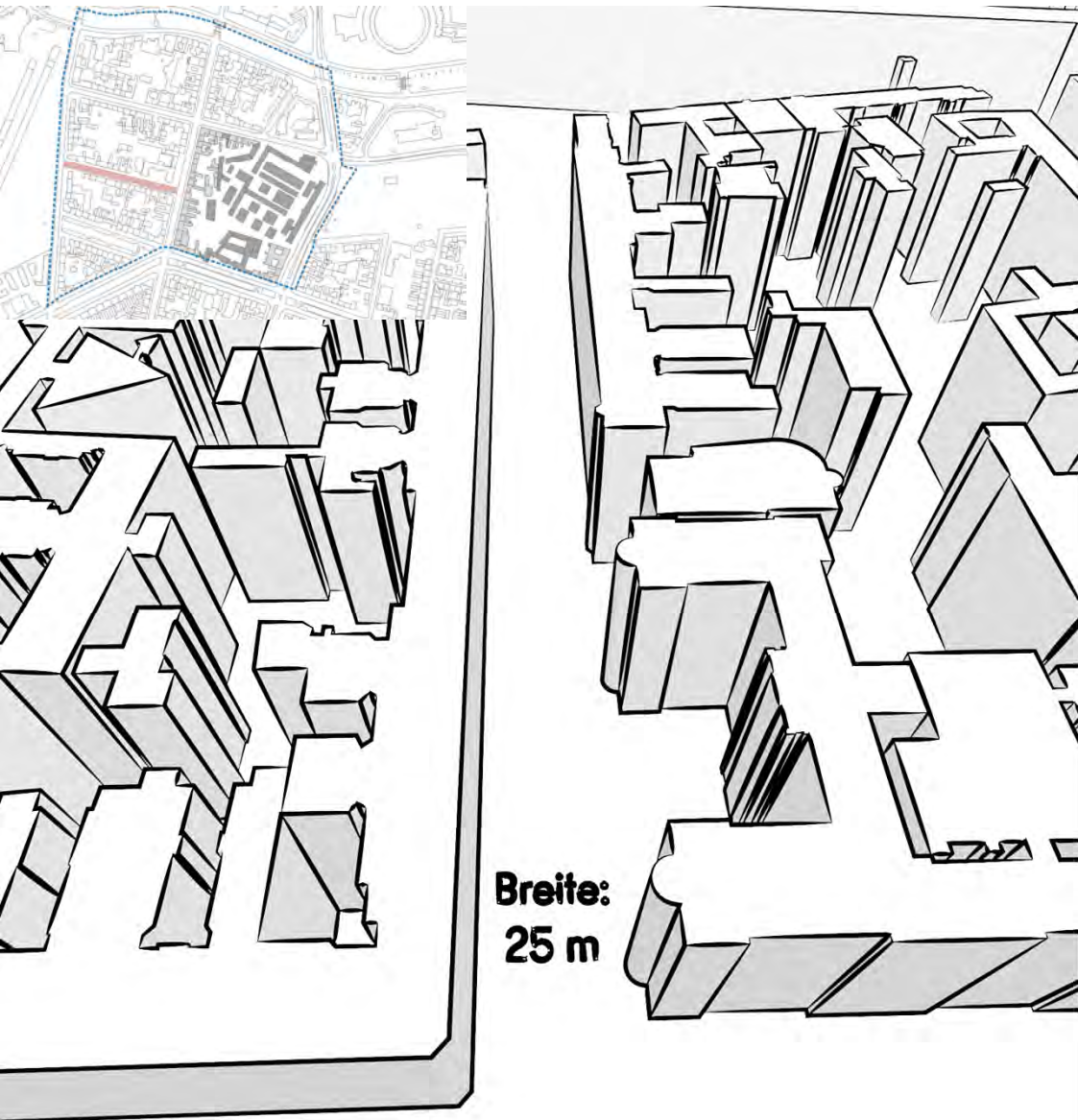


Möckernstraße

Beruhigte Nord-Süd-Achse mit sicheren Querungen

- Starke Verkehrsberuhigung durch bauliche Maßnahmen (z.B. Verschwenkungen)
- Sichere Querungen für Rad- und Fußverkehr an einmündenden Straßen (z.B. Aufpflasterungen, Vorrang Querverkehre)
- Situation Rad – Fuß an Querung Hornstraße entzerren
- Qualifizierung der Rad- und Fußwegeinfrastruktur
- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h





Wartenburgstraße

Verkehrsberuhigter Übergang zum Park am Gleisdreieck

- Aufenthaltsqualität erhöhen
- Platzcharakter /Shared Space mit Aufenthaltsfunktion (Großbeerenstraße/ Wartenburgstraße)
- Anwohner*innenparken im gesamten Straßenbereich
- Punktuelle Reduzierung des ruhenden Verkehrs auf beiden Straßenseiten und partizipative Gestaltung der freien Flächen („Mini-Plätze“)

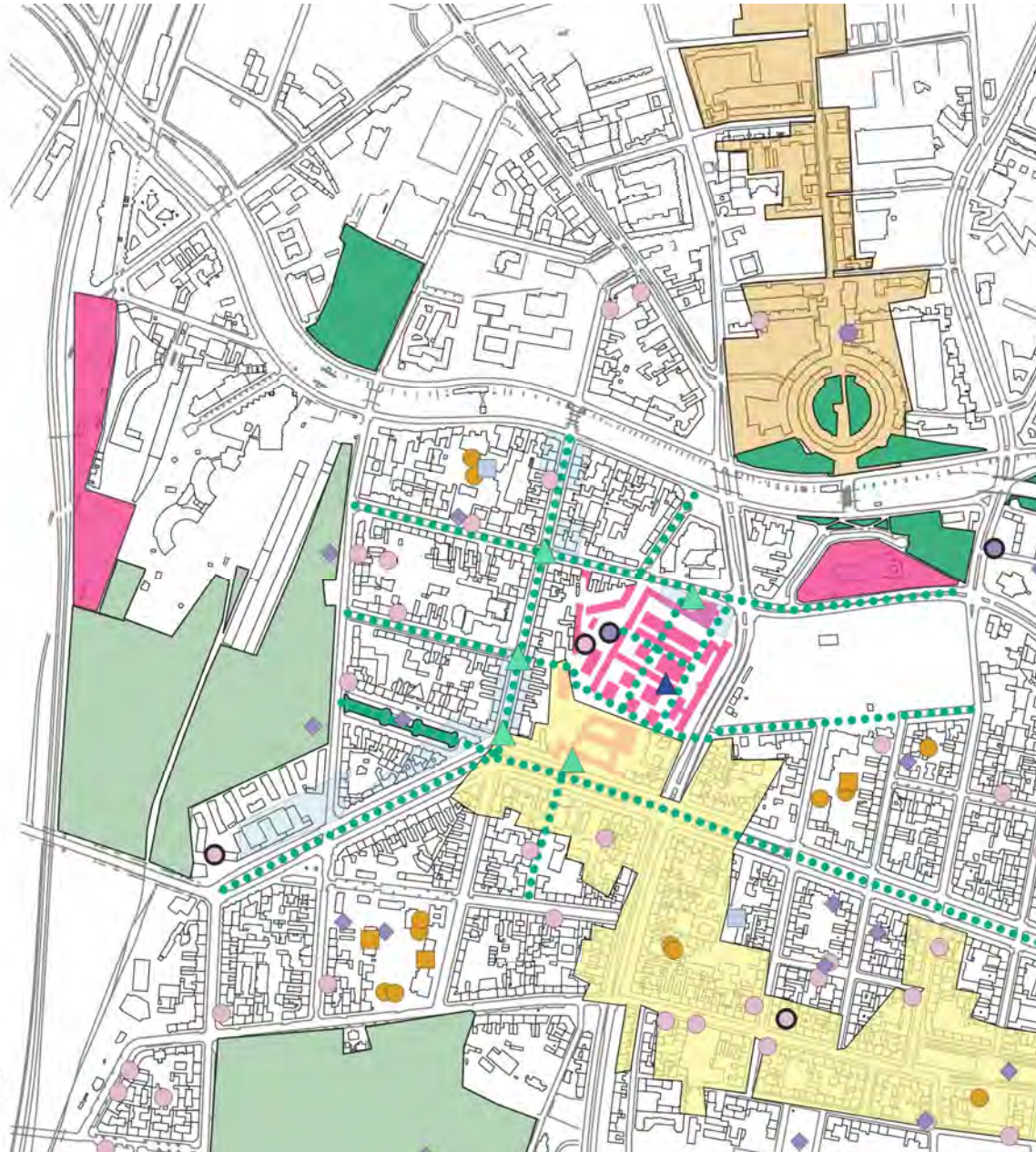


Neue Räume für die Nahmobilität

- Nutzung bestehender grüner Achsen
- Nutzung von Flächenpotenzialen
- Schaffung von Kiezstraßen und platzartigen Situationen mit Aufenthaltsqualität
- Ermöglichung neuer Verbindungen

Legende

- Stadtteilzentrum Mehringdamm/ Bergmannstraße
- Nahversorgungszentrum Mehringdamm/Südliche Friedrichsstraße (geplantes Stadtteilzentrum)
- Nahversorgung
- Neuentwicklungen
- Kultur & Weiterbildung
- Sekundarstufe
- Grundschule
- Spielplatz
- Kindertagesstätte
- geplante Kindertagesstätten (Machbarkeitsstudie)
- Kinder- und Jugendfreizeitanlage
- geplante Kinder- und Jugendfreizeitanlage (Machbarkeitsstudie)
- Sportanlage
- wohnungsnahes Grün
- siedlungsnahes Grün
- Nahmobilitätsachse
- platzartige Situation



Kartengrundlage:
Geoportal Berlin/ALKIS Berlin s/w.
Maßstab: 10.000
Mai 2022



inno2grid

Interlink
Caroline

spitzenkraft.berlin

STRAßEN- GESTALTUNG RATHAUSBLOCK



Die Straßentwürfe ...

- ... zeigen, mit welchen Maßnahmen die Straßenzüge des Rathausblocks im Sinne der Entwicklungsperspektiven konkret umgestaltet werden könnten
- ... sind maßstabsgetreue Planskizzen, aber keine verbindliche Vor- oder Entwurfsplanung

Prämissen:

- Reduzierung der Umweltbelastungen
- Erhöhung der Aufenthalts-/Kiezqualität
- Verkehrsberuhigung
- Reduzierung von Durchgangsverkehren
- Verbesserung der Situation für Rad- und Fußverkehr



Westlicher Teil Obentrautstraße

Obentrautstraße

- Durchfahrtsperre westlich der Ruhlsdorfer Str. (Zufahrt Handwerkskammer, Kfz-Innung möglich)
- Durchfahrt für Entsorgung ermöglichen (Poller)
- Wendemöglichkeit für Pkw westlich der Durchfahrtsperre in der Obentrautstr. schaffen
- Zwischen Ruhlsdorfer Str. und Mehringdamm platzartige Gestaltung (i.S. einer Begegnungszone)
 ⇒ Aufenthaltsraum
 ⇒ Gleichberechtigung aller VerkehrsteilnehmerInnen
- Rückbau des Kreuzungsarms am Mehringdamm auf je eine Fahrspur und Wegnahme der Mittelinsel
 ⇒ Machbarkeit ist in Abhängigkeit der Planungen zur Blücherstraße noch verkehrlich zu untersuchen
- Geschwindigkeitsreduzierung, Tempo 20
- Radverkehr auf Straße führen; bei Zunahme des Radverkehrs (z.B. nach Fertigstellung Dragonerareal und ZLB) Ausweisung als Fahrradstraße prüfen
- Entlang der Straße Gehwegvorstreckungen für Fußverkehr und BSR
- Punktuelle und schrittweise Reduzierung der Pkw-Stellplätze

Östlicher Teil Obentrautstraße





Philipp Böhme auf www.qimby.net CC0 1.0

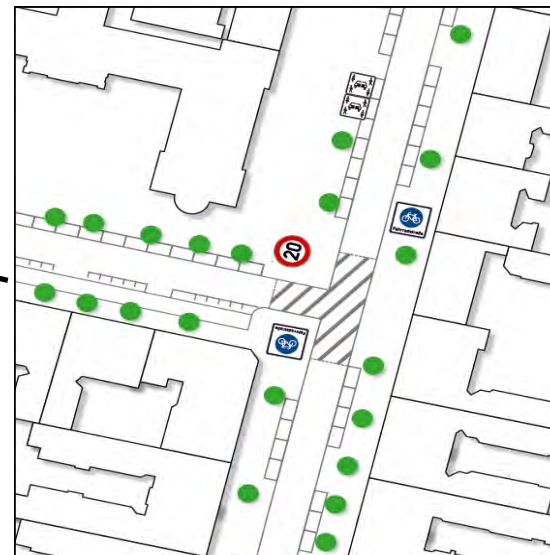
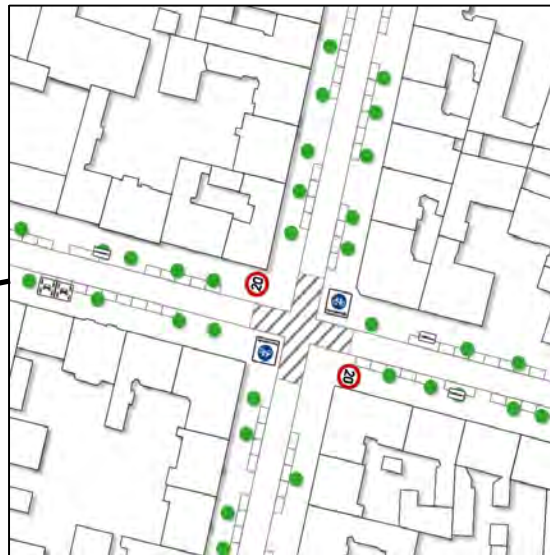
Inspirationen Obentrautstraße

- Eine grüne Achse der Ruhe

Inspirationen Obentrautstraße

- Platzartige Gestaltung im Bereich LPG, HWK
- Durchfahrtsperre





Großbeerenstraße

- Durchfahrtsperre an der Großbeerenstraße zur Yorckstraße – Schaffung eines kleinen Stadtplatzes am südlichen Ende der Großbeerenstraße
- Südlicher Stadtplatz:
 - ⇒ Für Entsorgung und Belieferung Zufahrt von Norden und Ausfahrt nach Süden auf Yorckstraße erlaubt (Poller)
 - ⇒ Zunächst keine eigene Markierung für Radverkehr, um Platz nicht zu zerschneiden; nach Evaluationsphase ggf. nachträglich markieren; Zusammenführung von aktuell bestehender und künftiger Planung
- Südlicher Stadtplatz und alle Kreuzungsbereiche gestalterisch hervorheben
 - ⇒ Farblich gestalten (Schritt 1)
 - ⇒ Ggf. aufpflastern (Schritt 2, nach Evaluation)
- Fahrradstraße einrichten
 - ⇒ Fahrbahnverengung und Erweiterung der Gehwegfläche
 - ⇒ Kfz-Stellplätze auf die jetzige Fahrradspur
 - ⇒ Partizipative Gestaltung der frei werdenden Flächen mit Anwohner*innen
 - ⇒ Weiterführung der Fahrradstraße nördlich und südlich des Untersuchungsgebiets prüfen (Zusammenspiel mit Busverkehr im Süden!)
- Punktuelle und schrittweise Reduzierung der Pkw-Stellplätze



Bell Street von nicfalbo auf flickr.com, CC BY-SA 2.0



Bell Street von SCOT auf flickr.com, CC BY-NC 2.0

Inspirationen Großbeerenstraße



Yorckstraße

- Je Seite Reduzierung auf eine Pkw-Spur und extrabreite Kombi-Spur für Rad und Bus
- Aufwertung der Mittelinsel und Anreicherung mit Funktionen, z.B. Skatepark, Sitzmöglichkeiten, kleine Gastronomie
- Eine extra breite Querung vor dem Rathaus
- Platzcharakter vor dem Rathaus schaffen
- Anordnung Tempo 30



Sonder Boulevard von Tony Webster, flickr.com, CC BY 2.0



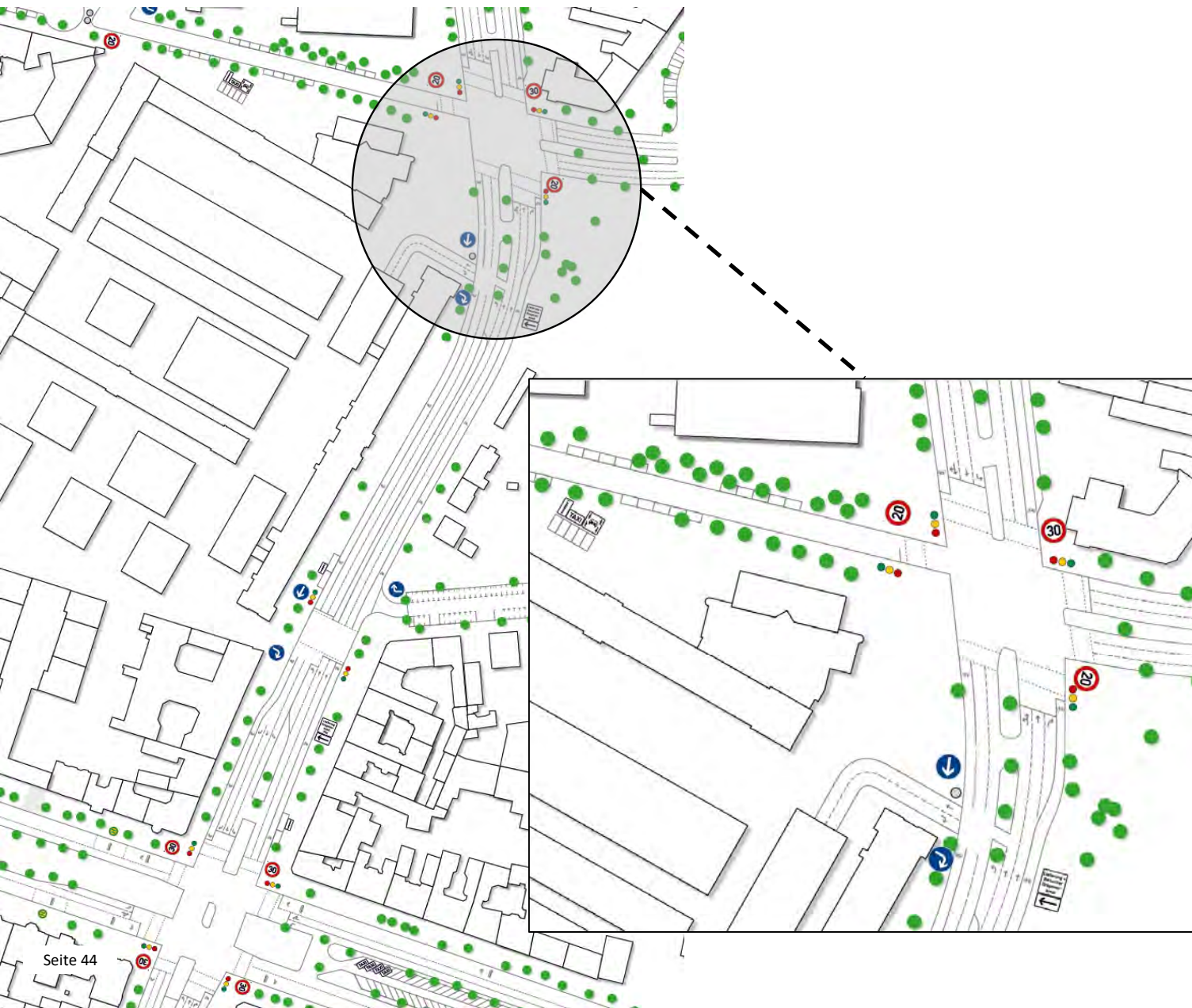
Ramblers2 auf https://commons.wikimedia.org/wiki/File:S%C3%B8nder_Boulevard_01.jpg, CC-BY-SA-4.0



Jrrijaan auf <https://unsplash.com>

Inspirationen Yorckstraße

- Urbaner Platz der Chancen mit Mittelstreifen



Mehringdamm

- Neuordnung Radwegeführung: geschützter Radstreifen auf einer Fahrspur
- Wegnahme der Parkspuren
- Gewonnenen Raum dem Fußverkehr zuschlagen und so Situation entzerren
- Qualifizierung des Grünstreifens vor dem Finanzamt für Aufenthalt (Sitzmöglichkeiten)
- Entschärfung der Zu-/Ausfahrten Dragonerareal
 ⇒ Sowohl bei südlicher als auch nördlicher Zu-/Ausfahrt nur von Süden kommend als Linksabbieger möglich; keine Rechtsabbieger aus Norden kommend
 ⇒ Nördliche Zu-/Ausfahrt (Tiefgarage) wird durch mehr Fußwegfläche an der nördlichen Ecke des Finanzamts entschärft
- Querungsmöglichkeit im Bereich der südlichen Zu-/Ausfahrt Dragonerareal zur Baruther Straße schaffen
- Anordnung Tempo 30
- Kreuzungsbereich Blücherstraße abhängig von Planungen Blücherstraße / ZLB; Empfehlung: Durchfahrtsperre Blücherstraße für Kfz-Verkehr
- **TRAMPLANUNG nicht berücksichtigt**

Mehringdamm

- Belebte Versorgungsstraße:
Inspiration Kottbusser
Damm (mit geschütztem
Radstreifen), Warschauer
Straße





Photo by Behzad Ghaffarian on Unsplash

 inno2grid

 Interlink
Caroline




spitzenkraft.berlin

MAßNAHMEN- STECKBRIEFE










Legende zur Bewertungsbox

Leitbild	  
Aufwand	  

Beitrag der Maßnahme zum Leitbild

-  Beitrag zu emissionsarmer Mobilität
-  Beitrag zu einem qualitätvollen öffentlichen Raum
-  Beitrag zur Stärkung der Identität

Finanzieller Aufwand (Kostenindikation)

-    geringe Investitionskosten (ca. 0 – 20.000 EUR)
-    mittlere Investitionskosten (ca. 20.000 – 100.000 EUR)
-    hohe Investitionskosten (ca. > 100.000 EUR)



Geschwindigkeitsreduzierung

Die Reduzierung der Geschwindigkeit fördert die Verkehrssicherheit und senkt die Lärmemissionen im Straßenverkehr wesentlich. Gleichzeitig führt eine Geschwindigkeitsreduzierung zur Verringerung der Durchgangsverkehre.

Die Anordnung von Tempo 20 fördert die gegenseitige Rücksichtnahme und verdeutlicht ein gleichberechtigtes Miteinander von Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Autofahrer*innen.

Tempo 20:

- Obentrautstraße
- Möckernstraße
- Ruhlsdorferstraße
- Wartenburgstraße

Tempo 30:

- Yorckstraße
- Mehringdamm
- Gesamte Großbeerenstraße (Fahrradstraße)

Effekte & Mehrwerte:

- Förderung der Verkehrssicherheit
- Verringern von Lärmemissionen und Durchgangsverkehre (insb. in Nebenstraßen)

Zuständigkeit & Akteure:

- Straßen und Grünflächenamt Bezirk
- SenUMVK

Nächste Schritte:

- Relevante Ämter einbinden

Leitbild			
Aufwand			



Exkurs: Streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung an Hauptverkehrsstraßen

StVO §45

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie [...]

3. zum Schutz der Wohnbevölkerung [...]

Nachweis Lärm-/Luftbelastung

5. hinsichtlich der zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit erforderlichen Maßnahmen sowie

6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.

(9) Satz 3:

Insbesondere **Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn** auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine **Gefahrenlage besteht**.

Nachweis Gefahrenlage

Am Mehringdamm besteht die zusätzliche Herausforderung, dass es sich um eine Bundesstraße handelt.

Satz 3 gilt nicht

- bei innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen **Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern**,

Nachweis Lage Kita, Schule etc.

- bei **Erprobungsmaßnahmen**

Umsetzung im Rahmen einer Erprobungsmaßnahme

[...]

Satz 3 gilt zudem nicht zur Kennzeichnung der in einem **Luftreinhalteplan** oder einem Plan für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen nach § 47 Absatz 1 oder 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes festgesetzten Umweltzonen nach Absatz 1f.

Nachweis Luftbelastung bzw. Maßnahme im Luftreinhalteplan

Exkurs: Streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung an Hauptverkehrsstraßen

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO):

- Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit **im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, [...] oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen** (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies **gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen** (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) [...] Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. **In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen.** Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt **auf höchstens 300 m Länge zu begrenzen.** [...] Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.

Zu Nachweis Lage Kita, Schule etc.

- Die nächsten vom Dragonerareal erreichbaren Grundschulen liegen in der Nostitzstraße und in der Großbeerenstraße; sie liegen somit nicht direkt am Mehringdamm; ihre Erreichbarkeit vom Dragonerareal erfordert allerdings die Querung von Mehringdamm und Yorckstraße
- ggf. kann auch die auf dem Dragonerareal geplante Kinder- und Jugendfreizeitstätte als Begründung dienen

Exkurs: Streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung an Hauptverkehrsstraßen

Grenzwerte nach

16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) / Lärmschutz-Richtlinie StV2007

Tag	Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	
57 dB (A) / 70 dB (A)	47 dB (A) / 60 dB (A)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	
59 dB (A) / 70 dB (A)	49 dB (A) / 60 dB (A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten und Urbanen Gebieten	
64 dB (A) / 72 dB (A)	54 dB (A) / 62 dB (A)
in Gewerbegebieten	
69 dB (A) / 75 dB (A)	59 dB (A) / 65 dB (A)

Zu Nachweis Lärmbelastung

Strategische Lärmkarten Umweltatlas Berlin:

- **Fassadenpegel Gesamtlärm (Tag-Abend-Nacht) 2017**
 - Mehringdamm: 70-75 dB(A)
 - Yorckstraße: 70-75 dB(A)
- **Fassadenpegel Gesamtlärm (Nacht) 2017**
 - Mehringdamm: 65-70 und 60-65 dB(A)
 - Yorckstraße: 60-65 dB(A)
- **Straßenverkehr (Tag-Abend-Nacht-Index) 2017**
 - Mehringdamm: straßennah über 75 dB(A); im Bereich der Häuser 70-75 und 65-70 dB(A)
 - Yorckstraße: straßennah über 75 dB(A); im Bereich der Häuser 70-75 und 65-70 dB(A)
- **Straßenverkehr (Nacht-Index) 2017**
 - Mehringdamm: straßennah über 70 dB(A); im Bereich der Häuser 65-70 und 60-65 dB(A)
 - Yorckstraße: straßennah über 70 dB(A); im Bereich der Häuser 65-70 und 60-65 dB(A)

Verweise auf Lärmkarten sind zum Nachweis nicht ausreichend. Die Lärmberechnungen sind vom Straßenbaulastträger auszuführen.

Exkurs: Streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung an Hauptverkehrsstraßen

Zu Nachweis Luftbelastung

Umweltatlas Berlin:

- **Verkehrsbedingte Emissionen 2015** (NO_x und PM₁₀)
 - Mehringdamm: weit überdurchschnittlich
 - Yorckstraße: weit überdurchschnittlich
- **Verkehrsbedingte Luftbelastung im Straßenraum Prognose 2020 und 2025** (NO₂ und PM₁₀)
 - Mehringdamm, nördlich der Baruther Straße: mäßig belastet
 - Mehringdamm, Abschnitt Yorckstraße - Baruther Straße: erhöht belastet
 - Mehringdamm, südlich der Yorckstraße: erhöht belastet
 - Yorckstraße mäßig belastet
- Emissionen im Gebiet zu ca. 75% durch Verkehr verursacht (Umweltatlas, Darstellung der NO_x-, PM₁₀- und PM_{2,5}-Emissionen der Verursachergruppen Industrie, Hausbrand und Kfz-Verkehr sowie der jeweiligen Gesamt-Emissionen auf Rasterebene 1 km²)

Zu Nachweis Maßnahme im Luftreinhalteplan

Luftreinhalteplan Fortschreibung 2019 (S.172-174):

- Yorckstraße nicht erwähnt
 - Mehringdamm, Abschnitt Yorckstr-Bergmannstr (ca. 300 m): Tempo 30 wird zur Einhaltung des NO₂ Grenzwertes als erforderlich angesehen.
 - Bisherige Messungen beruhen auf Strecken, die ca. 1 km lang sind. Es ist ungewiss, ob die Reduktion auch auf kürzeren Strecken wirksam wird. Daher wurden teilweise benachbarte Streckenabschnitte mit einbezogen, sofern dies verkehrlich vertretbar war.
- ⇒ Fortführung in Richtung Norden auf Mehringdamm ist laut Luftreinhalteplan nicht vorgesehen, wäre aber in Anbetracht der dortigen Luftbelastung und der Wirksamkeit der Maßnahme südlich der Yorckstraße wünschenswert; verkehrliche Vertretbarkeit im Rahmen der verkehrlichen Untersuchung prüfen

Exkurs: Streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung an Hauptverkehrsstraßen

Zu Nachweis Gefahrenlage

Kfz-Mengen sehr hoch

- Mehringdamm: 39.500 – 42.000 Kfz/24h (Verkehrsmengen DTVw 2019)
- Yorckstraße: 31.300 Kfz/24h (Verkehrsmengen DTVw 2019)

Radverkehrsmengen sehr hoch

- Mehringdamm Querschnittsbelastung 7 – 19 Uhr: 6.700 – 8.200 (LK Argus)
- Yorckstraße Querschnittsbelastung 7 – 19 Uhr: 5.700 – 7.100 (LK Argus)
- Vergleich Querschnittsbelastung 7 – 19 Uhr an vergleichbarem Tag:
Jannowitzbrücke 10.600 (Radzählstellen SenUMVK)
Frankfurter Allee 6.011 (Radzählstellen SenUMVK)

Fußverkehrsmengen und Anzahl Querungen hoch

- Knotenpunkt Mehringdamm / Yorckstraße / Gneisenaustraße:
 - In Spitzstunde ca. 2.100 Zufußgehende (LK Argus)
 - Aufkommen 7-19 Uhr: 5.300 – 6.700 Querungen über Yorckstraße und 2.500 Querungen über Mehringdamm (LK Argus)
- Mehringdamm, Aufkommen 7-19 Uhr, ungesicherte Querungen (Baruther Straße): 150 (LK Argus)
- Knotenpunkt Yorckstraße / Großbeerenstraße:
 - In Spitzstunde ca. 850 Zufußgehende (LK Argus)
 - Aufkommen 7-19 Uhr: 1.350 – 1.550 Querungen über Yorckstraße

Anzahl Unfälle

- Maximalwerte relevanter Straßenabschnitt Mehringdamm
 - 2018: Rad 2, Fuß 3-9, Personenschaden 4-6
 - 2019: Rad 2, Fuß 3-9, Personenschaden 4-6
 - 2020 (Corona): Rad 1, Fuß 1, Personenschaden 2-3
- Maximalwerte relevanter Straßenabschnitt Yorckstraße
 - 2018: Rad 3-15, Fuß 2, Personenschaden 7-10
 - 2019: Rad 3-15, Fuß 2, Personenschaden 11-20
 - 2020 (Corona): Rad 3-15, Fuß 2, Personenschaden 2-3
- Siehe auch Karten Folie 8 und 9

Gefährdungsmuster (siehe auch Karten Folie 8 und 9)

- Unfall-Schwerpunkte Radverkehr: Kreuzungen Mehringdamm/Blücherstraße und Mehringdamm/Yorckstraße
 - Überwiegend Abbiegeunfälle
 - Unfallgegner Kfz (Uferstraßen und Blücherstraße ausschließlich; Yorckstraße auch Unfallgegner Fußverkehr)
- Unfall-Schwerpunkte Fußverkehr: „Kiosk-Bereich“ und Querung Yorckstraße
 - Überschreiten-Unfälle
 - Unfallgegner Rad und Kfz
- Aktuelle Flächen für Fuß- und Radverkehr unterdimensioniert



Durchfahrtssperren (modale Filter)

Um motorisierte Durchgangsverkehre zu unterbinden, werden an zwei Straßen Durchfahrtssperren vorgesehen. Diese sollen in einem ersten Schritt durch rückbaufähige Lösungen, wie einfache Poller, umgesetzt werden. Nach einer Evaluation können sie in einem zweiten Schritt durch versenkbare Poller ersetzt werden oder bei Bedarf wieder rückgängig gemacht werden.

Effekte & Mehrwerte:

- Reduzierung von motorisierten Durchgangsverkehren
- Schaffung von Platzsituationen
- Schrittweises Vorgehen möglich

Zuständigkeit & Akteure:

- Straßen und Grünflächenamt Bezirk
- Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung Bezirk
- SenUMVK bei übergeordneten Straßen

Nächste Schritte:

- Beschluss Zukunftsrat
- Temporäre Pilotphase
- Vorplanung/ Entwurfsplanung initiieren

Verortung

- Großbeerenstraße / Yorckstraße
- Obentrautstraße

Leitbild			
Aufwand			



Durchfahrtssperren (modale Filter)

Obentrautstraße, westlich der Ruhlsdorfer Straße

- Schritt 1: einfache Dreikant-Poller; Wegnahme von Parkplätzen, um Wenden für Pkw zu ermöglichen; Durchfahrt nur für Versorgungsfahrzeuge
- Schritt 2: Anlage Wendehammer; Aufpflasterung (mit Fuhrts für Radverkehr); ggf. versenkbare Poller

Großbeerenstraße / Yorckstraße

- Schritt 1: einfache Dreikant-Poller und temporäre Gestaltung einer Platzsituation
- Schritt 2: Platzsituation mit Aufpflasterung und ggf. versenkbaren Poller



Bellermannstraße, Interlink GmbH

Durchfahrtssperre Obentrautstraße – Abwägung Verortung

Durchfahrtssperre am Mehringdamm

Vorteile

- Entschärfung der Kreuzung Mehringdamm / Obentrautstr. / Blücherstr., v.a. des Kreuzungsarms Mehringdamm / Obentrautstr.
- Möglichkeit, Platzsituation vor LPG und Gretchen zu schaffen
- Eventuelle Spiegelung einer Platzsituation an der Blücherstr.

Nachteile

- Verkehre zur HWK (Angestellte, BesucherInnen, Belieferung und Entsorgung) und zur Innung des Kfz-Gewerbes müssten durch den Kiez geleitet werden; eine alternative Abwicklung der Belieferung und Entsorgung der HWK ist nicht möglich
- Verkehre ins Dragonerareal über die nördliche Zufahrt in der Obentrautstr. (v.a. Belieferung und Entsorgung) müssten durch den Kiez geleitet werden

Durchfahrtssperre an der Ruhlsdorfer Straße

Vorteile

- Erreichbarkeit von HWK, Dragonerareal und Innung des Kfz-Gewerbes vom Mehringdamm aus vermeidet Verkehre durch den Kiez
- Reduzierung von Abbiegevorgängen am Kreuzungsarm Mehringdamm / Obentrautstr. durch Unterbindung von Durchgangsverkehren

Nachteile

- städtebauliche Lösung im Sinne einer Platzsituation hier aufgrund von befürchteter Lärmbelästigung sowie Sicherheitsbedenken nicht sinnvoll
- Weiterhin bestehende Konflikte am Kreuzungsarm Mehringdamm / Obentrautstr.
- Durchfahrt für Belieferung und Entsorgung muss sichergestellt werden -> Poller erforderlich

Durchfahrtssperre Großbeerenstraße – Abwägung Verortung

Durchfahrtssperre an der Yorckstraße

Vorteile

- Hauptteil der Ladengeschäfte/Gastronomen liegen zwischen Wartenburgstr. und Yorckstr.; hier auch höhere Fußverkehrsfrequenz -> Lage profitiert von verbesserter Aufenthaltsqualität (langfristig Schaffung einer Platzsituation)
- Unterbindung von Durchgangs-/Schleichverkehren von Möckernstr. – Wartenburgstr. – Yorckstr.

Nachteile

- Aktuell geplante Führung des Radverkehrs in Richtung Hornstr. müsste ggf. erneut leicht angepasst werden
- Durchfahrt für Belieferung und Entsorgung muss sichergestellt werden -> Poller erforderlich
- Überlagerung Rad-, Fuß- und Lieferverkehre im platzartigen Kreuzungsbereich

Durchfahrtssperre an der Wartenburgstraße

Vorteile

- Abhängung südlich der Wartenburgstr.: Unterbindung von Durchgangs-/Schleichverkehren von Möckernstr. – Wartenburgstr. – Yorckstr.
- Abhängung südlich der Wartenburgstr.: Mögliche große platzartige Situation im gesamten Bereich zwischen Wartenburgstr. und Yorckstr.

Nachteile

- Abhängung nördlich der Wartenburgstr.: weiterhin Durchgangs-/Schleichverkehre von Möckernstr. – Wartenburgstr. – Yorckstr. möglich
- Abhängung südlich der Wartenburgstr.: hier würde sich eine platzartige Situation im gesamten Bereich zwischen Wartenburgstr. und Yorckstr. anbieten; diese würde allerdings aufgrund der Länge zu Konflikten mit dem Radverkehr führen



Ko-kreative Umnutzung von Parkständen: Parklets

Parkstände im Straßenraum werden umgenutzt bzw. weggenommen, so dass neue Freiflächen im Seitenraum entstehen. Die konkreten Nutzungen für die neu gewonnenen Flächen werden gemeinschaftlich mit den BewohnerInnen und Gewerbetreibenden entwickelt und gestaltet.

Effekte & Mehrwerte:

- Bedarfsgerechte Schaffung von
 - Grünflächen
 - Aufenthaltsmöglichkeiten
 - Radabstellanlagen
 - u.a.
- Schrittweises Vorgehen möglich

Zuständigkeit & Akteure:

- Straßen- und Grünflächenamt Bezirk
- Stadtentwicklungsamt, Bezirk

Nächste Schritte:

- Beteiligungsprozess initiieren bzw. beauftragen
- Relevante Ämter einbinden
- Ggf. Bewerbung im Förderprogramm Kiez-Parklets (oder Erfahrungsaustausch)
- Vorplanung/ Entwurfsplanung

Verortung:

- Großbeerstraße
- Obentrautstraße

Leitbild			
Aufwand			



Parklets: Beispiele

- Radabstellanlagen, offen oder überdacht
- Aufenthaltsflächen
- Begrünung
- ...und anderes, je nach Bedarf im Kiez



Urban Pasture Parklet on Robson von Paul Krueger, flickr.com, CC BY 2.0



Valencia St Parkleta von Payton Chung, flickr.com, CC BY 2.0



Radabstellanlagen

Im öffentlichen Straßenraum werden Radabstellanlagen installiert. Neben einfachen Fahrradbügel sollten auch abschließbare und wettergeschützte Formen sowie Lastenrad-freundliche Bügel angeboten werden. Hierfür sind, wo nötig, auch Pkw-Stellplätze umzuwidmen. Der genaue Bedarf und die exakte Verortung sind in weiteren Beteiligungsrunden mit Anwohnenden zu ermitteln (gemäß Muster-Befragung Fahrradparken, Anlage 1.5. Radverkehrsplan Berlin).

Effekte & Mehrwerte:

- Diebstahl- und Witterungsschutz verbessern
- Mobilisierung des Umstiegspotenzials MIV → Rad

Zuständigkeit & Akteure:

- Straßen- und Grünflächenamt Bezirk
- SenUMVK bei übergeordneten Straßen

Nächste Schritte:

- Bedarf durch Beteiligung ermitteln
- Formen und Verortungen der Abstellanlagen konkretisieren

Verortung

- Je nach Bedarf verteilt im gesamten Kiez

Leitbild			
Aufwand			



Radabstellanlagen

- Abschließbare und (mietbare) Lösungen für die BewohnerInnen
 - Bsp. Fahrradhäuschen Hamburg
 - Bsp. Fahrradboxen in Charlottenburg-Wilmersdorf
- Anlehnbügel auf Pkw-Parkplätzen



An-d auf Wikimedia Commons CC BY-SA 3.0



Umwelt- und Naturschutzamt Charlottenburg-Wilmersdorf



Martin Randelhoff auf www.qimby.net CC0 1.0



Geschützte Radfahrstreifen

Am Mehringdamm wird gemäß Mobilitätsgesetz und Radverkehrsplan beidseitig ein geschützter Radfahrstreifen angelegt. Hierfür ist der gesamte Seitenraum umzugestalten: Parkstände und baulicher Radweg sind wegzunehmen und der gewonnene Raum dem Fußverkehr / Aufenthalt zuzuschlagen; eine der drei Fahrspuren ist jeweils für den geschützten Radfahrstreifen zu nutzen. Lieferzonen sind vorzusehen. Im Bereich der Zufahrten zum Dragonerareal sind die Schutzelemente so weit vorzuziehen, dass ein widerrechtliches Rechtsabbiegen für Kfz erschwert wird. In einer ersten Phase kann ein temporärer geschützter Radstreifen umgesetzt werden.

Effekte & Mehrwerte:

- Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr: Sichtbeziehungen & Trennung vom Kfz-Verkehr
- Entzerrung Rad- und Fußverkehr bzw. Aufenthalt

Zuständigkeit & Akteure:

- Straßen- und Grünflächenamt Bezirk
- SenUMVK

Nächste Schritte:

- Ggf. Planung und Umsetzung einer temporären Anlage
- Vorplanung und Entwurfsplanung

Verortung

- Mehringdamm

Leitbild	  
Aufwand	  



Sicherheit für Radverkehr an großen Knotenpunkten (mit LSA)

Die Sicherheit für den Radverkehr an den Kreuzungen der großen Achsen wird gemäß Mobilitätsgesetz und Radverkehrsplan erhöht durch: die Herstellung verbesserter Sichtbeziehungen, weit vorgezogene Haltelinien (4 m), farbliche Markierungen der Radverkehrsfurten im Kreuzungsbereich, ausreichend dimensionierte Aufstellflächen (für indirektes Linksabbiegen) und, falls möglich, angepasster (getrennter) Signalisierung von Radverkehr und rechts abbiegendem Kfz-Verkehr.

Effekte & Mehrwerte:

- Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr durch gute Sichtbeziehungen und eine leicht verständliche Verkehrsführung

Zuständigkeit & Akteure:

- Straßen- und Grünflächenamt Bezirk
- SenUMVK

Nächste Schritte:

- Vorplanung und Entwurfsplanung (am Mehringdamm ggf. unter Berücksichtigung eines temporären Radfahrstreifens)

Verortung

- Mehringdamm / Obentrautstraße
- Mehringdamm / Yorckstraße
- Yorckstraße / Großbeerenstraße

Leitbild			
Aufwand			



Fahrradstraße

Eine Ausweisung von Fahrradstraßen in Nebenstraßen des Vorrangnetzes für den Radverkehr wird gemäß Mobilitätsgesetz (§ 44 Absatz 1 MobG BE) und Radverkehrsplan Berlin (Qualitätsstandards, S. 30) explizit angestrebt (s. auch § 45 StVO). Dies umfasst eine entsprechende durchgehende Markierung, die vorfahrtsberechtigten Führung, das Freihalten des Kreuzungsbereichs und einen ausreichenden Sicherheitsraum zum ruhenden Verkehr. Aktuell ist im Plangebiet nur die Großbeerenstraße Nebenstraße im Vorrangnetz. Bei einer Zunahme des Radverkehrs in der Obentrautstraße in der Zukunft wäre auch hier die Ausweisung als Fahrradstraße zu prüfen.

Effekte & Mehrwerte:

- Für den Radverkehr ertüchtigtes Nebenstraßennetz
- Reduzierte Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Reduzierung von Schleichverkehren

Zuständigkeit & Akteure:

- Straßen- und Grünflächenamt Bezirk

Nächste Schritte:

- Tempo-30 auf gesamter Straße
- Vor- / Entwurfsplanung zur Neuordnung des Straßenraums
- Anordnung Fahrradstraße

Verortung

- Großbeerenstraße
- Ggf. künftig auch Obentrautstraße

Leitbild			
Aufwand			



Einrichtung von Liefer- und Ladebereichen

Ausweisung von Zonen, die dem Be- und Entladen von Lieferfahrzeugen vorgehalten sind. Somit werden Behinderungen durch in zweiter Reihe haltenden Fahrzeugen verringert. Die Zonen sollten konsequent überwacht werden, sodass falschparkende PKWs die Logistikprozesse nicht stören.

Effekte & Mehrwerte:

- Logistikprozesse können effizienter gestaltet werden
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch geringeres Parken in zweiter Reihe

Zuständigkeit & Akteure:

- Straßen- und Grünflächenamt Bezirk
- SenUMVK

Nächste Schritte:

- Relevante Ämter einbinden
- Umwidmung von Stellplätzen bzw. Berücksichtigung während der baulichen Umsetzungen

Verortung

- Mehringdamm
- Yorckstraße
- Großbeerenstraße
- Obentrautstraße

Leitbild			
Aufwand			



Mehringdamm

Großbeerenstraße

Hornstraße

Ladezone Warschauer Straße



Einrichtung von Liefer- und Ladebereichen

Die Einrichtung von Liefer- und Ladebereichen sollte im Zuge der Neuordnung des Parkraums umgesetzt werden. In der Obentraut- und Großbeerenstraße können hierfür Parkplätze umgewidmet und für die Be- und Entladung bereitgestellt werden. Auf dem Mehringdamm sowie in der Yorckstraße empfiehlt sich die Etablierung von Lieferzonen im Zuge der baulichen Umgestaltung zu berücksichtigen.



Gehwegvorstreckungen

Gehwegvorstreckungen werden an den Kreuzungsbereichen *und* im Verlauf der Nebenstraßen angelegt, um die Sicherheit für den querenden Fußverkehr zu verbessern und die Zugänglichkeit zu den Gebäuden bspw. für Entsorgungsunternehmen und Menschen mit Gehhilfen, Kinderwägen etc. sicherzustellen.

Effekte & Mehrwerte:

- Mehr Komfort und Sicherheit beim Zufußgehen
- Aufwertung des Fußverkehrs gegenüber dem (ruhenden) motorisierten Verkehr
- Verbesserte Zugänglichkeit zu Gebäuden

Zuständigkeit & Akteure:

- Straßen- und Grünflächenamt Bezirk

Nächste Schritte:

- Anlage vereinzelter Parklets, z.B. am Spielplatz, und BSR-Stege
- Vor- und Entwurfsplanung für Kreuzungsumgestaltungen und dauerhafte Gehwegvorstreckungen im Straßenverlauf

Verortung

- Großbeerenstraße (Kreuzungen Obentrautstraße und Wartenburgstraße; zwei weitere im Straßenverlauf)
- Obentrautstraße (Kreuzungen Großbeerenstraße und Möckernstraße; zwei weitere im Straßenverlauf)

Leitbild			
Aufwand			



Fußgängerquerung mit LSA

Insbesondere der Fuß- aber auch der Radverkehr sind umweegeepfindlich. Um riskante Querungen außerhalb von Querungsanlagen zu vermeiden und das Dragonerareal besser anzubinden, sollen zusätzliche signalisierte Fußgängerquerungen geschaffen werden. Somit wird durch die Querung Baruther Str. die quartiersinterne Süd-Nord-Verbindung im Dragonerareal entlastet sowie durch die Querung Yorckstraße der Mittelstreifen attraktiviert und die Anbindung Richtung Süden gestärkt. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen werden die Querungen signalisiert.

Effekte & Mehrwerte:

- Komfortable Anbindung des Dragonerareals
- Sichere Querungen für Fuß- und Radverkehr

Zuständigkeit & Akteure:

- Straßen- und Grünflächenamt Bezirk
- SenUMVK

Nächste Schritte:

- Prüfung und Konkretisierung der Querungsmöglichkeiten
- Vorplanung / Entwurfsplanung

Verortung

- Yorckstraße Rathaus
- Mehringdamm / Baruther Str.

Leitbild			
Aufwand			



Kreuzungsumgestaltung an Nebenstraßen

Alle Kreuzungen an Nebenstraßen innerhalb des Rathausblocks (und Planungsraums) werden so umgestaltet, dass die gegenseitige Rücksichtnahme gefördert und ein gleichberechtigtes Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden ermöglicht wird. Dies umfasst die Anlage von sicheren Quermöglichkeiten, Gehwegvorstreckungen sowie ggf. weitere Markierungen oder Aufpflasterungen zur Steigerung der Aufmerksamkeit und Tempo-Reduzierung des fahrenden Verkehrs.

Effekte & Mehrwerte:

- Verbesserung von Komfort und Sicherheit für den Fußverkehr
- Geschwindigkeitsreduzierung

Zuständigkeit & Akteure:

- Straßen- und Grünflächenamt Bezirk
- SenUMVK

Nächste Schritte:

- Vorplanung / Entwurfsplanung

Verortung

- Großbeerenstraße / Obentrautstraße
- Großbeerenstraße / Wartenburgstraße
- Möckernstraße / Obentrautstraße
- Möckernstraße / Wartenburgstraße

Leitbild			
Aufwand			



Kreuzungsumgestaltung an Nebenstraßen

Beispiele für

- Aufpflasterungen
- Farbliche Abhebung
- Gehwegvorstreckungen
- Fußgängerüberwege



Abbiegerelation schaffen – Zufahrt zum Dragonerareal

Die Zufahrten vom Mehringdamm auf das Dragonerareal soll für den motorisierten Verkehr nur aus südlicher Richtung ermöglicht werden. Durch den Linksabbiegevorgang werden Radfahrer*innen und Fußgänger*innen stärker in das Sichtfeld der Pkw- bzw. Lieferverkehre gesetzt. Insbesondere im Zugang zum Gewerbehof ist dabei mit einer erhöhten Anzahl von Schwerverkehr zu rechnen. Die Lichtsignalanlagen, welche jeweils nördlich der Zufahrten verortet sind, ermöglichen einen reibungslosen Abbiegevorgang.

Effekte & Mehrwerte:

- Höhere Sicherheit für Rad- und Fußverkehr

Zuständigkeit & Akteure:

- Straßen- und Grünflächenamt Bezirk
- Fachplanungen Dragonerareal
- SenUMVK

Nächste Schritte:

- Vorplanung / Entwurfsplanung

Verortung

- Mehringdamm / südliche Einfahrt Dragonerareal
- Mehringdamm / Einfahrt Gewerbehof bzw. Tiefgarage

Leitbild			
Aufwand			



Qualifizierung Grünstreifen Yorckstraße

Der Mittelstreifen in der Yorckstraße soll zu einem Aufenthaltsraum und Boulevard umgestaltet werden. Durch die Etablierung von neuen Funktionen, wie z.B. Sitzmöglichkeiten, Skatepark oder kleinere Gastronomieangebote, wird der Mittelstreifen attraktiviert und das Stadtbild aufgewertet. Gleichzeitig werden neben den Baumbestand weitere Grünflächen geschaffen. Diese fördern die Artenvielfalt, absorbieren Luftschadstoffe, schaffen Versickerungsflächen und tragen in sommerlichen Hitzeperioden zur Abkühlung bei (Inspirationen und Beispiele siehe Seite 43)

Effekte & Mehrwerte:

- Komfortable Aufenthaltsflächen entzerren die beengte Situation auf dem Mehringdamm
- Klimafreundliche Flächen in der Innenstadt

Zuständigkeit & Akteure:

- Straßen- und Grünflächenamt Bezirk
- SenUMVK

Nächste Schritte:

- Partizipative Entwicklung der Flächen anstoßen
- Beteiligungsprozess initiieren bzw. beauftragen
- Vorplanung/ Entwurfsplanung

Verortung

- Yorckstraße

Leitbild			
Aufwand			



Parkraummanagement und Neuordnung der Stellplätze

Das allgemeine Parken im Seitenraum erweist sich als nicht verträglich mit einer quartiersadäquaten Mobilitäts- und Freiflächenentwicklung. Der Bezirk plant im Untersuchungsgebiet ohnehin die Einführung eines Parkraummanagements, was allerdings die konkrete Kennzeichnung und Bezifferung aller Parkstände voraussetzt. Die hier vorgeschlagenen Maßnahmen gehen mit einer Umwandlung von Seitenräumen in gekennzeichnete Parkstände einher. Darüber hinaus werden Frei- und Aufenthaltsflächen durch die Reduzierung von Stellplätzen im Betrachtungsgebiet geschaffen. Hierdurch wird der Straßenraum für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen qualifiziert und die Aufenthaltsqualität im Quartier erhöht.

Die Maßnahmen müssen durch eine dauerhafte und strikte Überwachung begleitet werden.

Bündelung von Stellplätzen:

Für die Etablierung von autoarmen Quartieren empfiehlt sich im Allgemeinen die Bündelung von Stellplätzen in Quartiersgaragen. Um den Parkdruck im Quartier aufzufangen, sollten vorhandene Parkflächen (z.B. HWK & Technikmuseum) genutzt werden. Darüber hinaus ist zu überlegen, inwieweit die Nutzung einer Tiefgarage im Dragonerareal berücksichtigt werden kann.

Eine diskriminierungsfreie Stellplatzvergabe kann beispielsweise über Vergabekriterien ermöglicht werden.



Parkraummanagement und Neuordnung der Stellplätze

Effekte & Mehrwerte:

- bessere Entfaltung der nichtmotorisierten Verkehrsarten sowie der Quartiersfunktionen abseits von Verkehr und Transport (Aufenthalt, Begegnung, Versorgung, Erholung etc.)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- (mittelfristige) Reduzierung von Park-Such-Verkehr und damit von bis zu 30 Prozent der Verkehrsbelastung
- Verbesserung der Überwachbarkeit von Parkverstößen
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Nutzung von öffentlichem Straßenland (bei Einführung des Parkraummanagements)

Zuständigkeit & Akteure:

- Straßen- und Grünflächenamt Bezirk
- Ordnungsamt
- SenUMVK

Nächste Schritte:

- Machbarkeitsstudie

Verortung:

- Großbeerenstraße
- Mehringdamm
- Obentrautstraße
- Yorckstraße

Leitbild			
Aufwand			



Stationsbasiertes Carsharing im öffentlichen Raum

Die Etablierung einer anfänglich kleinen Carsharing-Flotte im Areal, kann positive Effekte auf das Klima, die Umwelt und den Umweltverbund haben. Laut §3 des Carsharing-Gesetzes können Carsharing-Fahrzeuge Bevorrechtigungen auf öffentlichen Straßen eingeräumt werden. Außerdem können Sondernutzungsflächen als Stellplätze für Carsharing-Flotten nach §5 des CsgG ausgewiesen werden. Um die Nutzung des Carsharing-Angebotes für Bewohner*innen des Areals so einfach und bequem wie möglich zu machen und somit eine Wirtschaftlichkeit der Fahrzeuge zu generieren, ist eine oberirdische Verortung der Fahrzeuge empfehlenswert. Nach erfolgreicher Evaluation, kann die Flotte schrittweise erweitert werden.

Effekte & Mehrwerte:

- Unabhängigkeit vom privaten PKW
- Bedarfsgerechte Mobilität durch Bereitstellung die verschiedener Fahrzeugklassen

Zuständigkeit & Akteure:

- Mobilitätsdienstleister (Mobileeee, Flinkster, etc)
- Straßenbaulastträger / Straßenbaubehörde

Nächste Schritte:

- Dienstleistungsgespräche führen
- Betreibermodelle entwickeln
- Pilotbetrieb / Umsetzung

Verortung:

- Großbeerenstraße
- Obentrautstraße

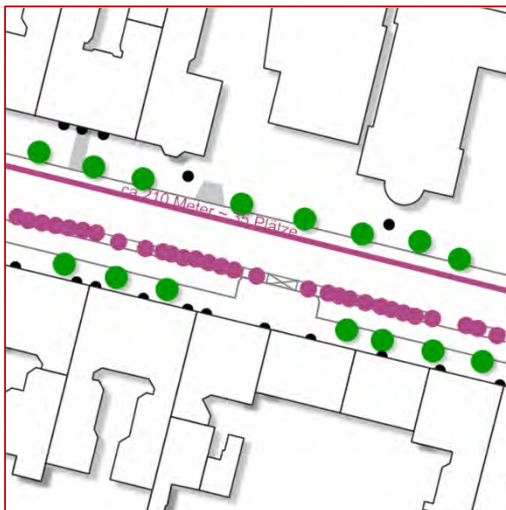
Leitbild			
Aufwand			



Stellplätze im öffentlichen Straßenland: Plan vs. Ist

	Status Quo	Plan
gekennzeichnet	423	470
nicht gekennzeichnet	581	0

Umwandlung ungeordneter Seitenräume (links: Beispiel Wartenburgstraße) in gekennzeichnete Parkstände (Mitte); Übersicht über geplante Parkstände im Untersuchungsgebiet (rechts)





Stellplätze im öffentlichen Straßenland: Plan vs. Ist

Stellplatzbetrachtung der Straßen im Planungsraum:

	Status Quo		Skizzen	
	gekennzeichnet	nicht gekennzeichnet	gekennzeichnet	nicht gekennzeichnet
Obentrautstraße	21	145	104	0
Großbeerenstraße	130	0	90	0
Mehringdamm	0	48	0	0
Yorckstraße	104	248	0	0
Wartenburgstraße	71	35	101	0
Ruhlsdorfer Straße	35	35	60	0
Hornstraße	62	7	58	0
Möckernstraße	0	63	57	0
Summe	423	581	470	0

Mit der Einführung des Parkraummanagements (kurzfristig) sowie der baulichen Umgestaltung der Straßenzüge (mittelfristig) sollen schrittweise die Pkw-Stellplätze im öffentlichen Straßenland reduziert werden. Hierdurch werden neue Frei- und Grünflächen im Straßenraum geschaffen und die Aufenthaltsqualität im Planungsraum erhöht.

Gesamtbilanz: -534 Stellplätze (-53%)





Berlin, Deutschland, Photo by nextbike on Unsplash

inno2grid

Interlink
Coaching

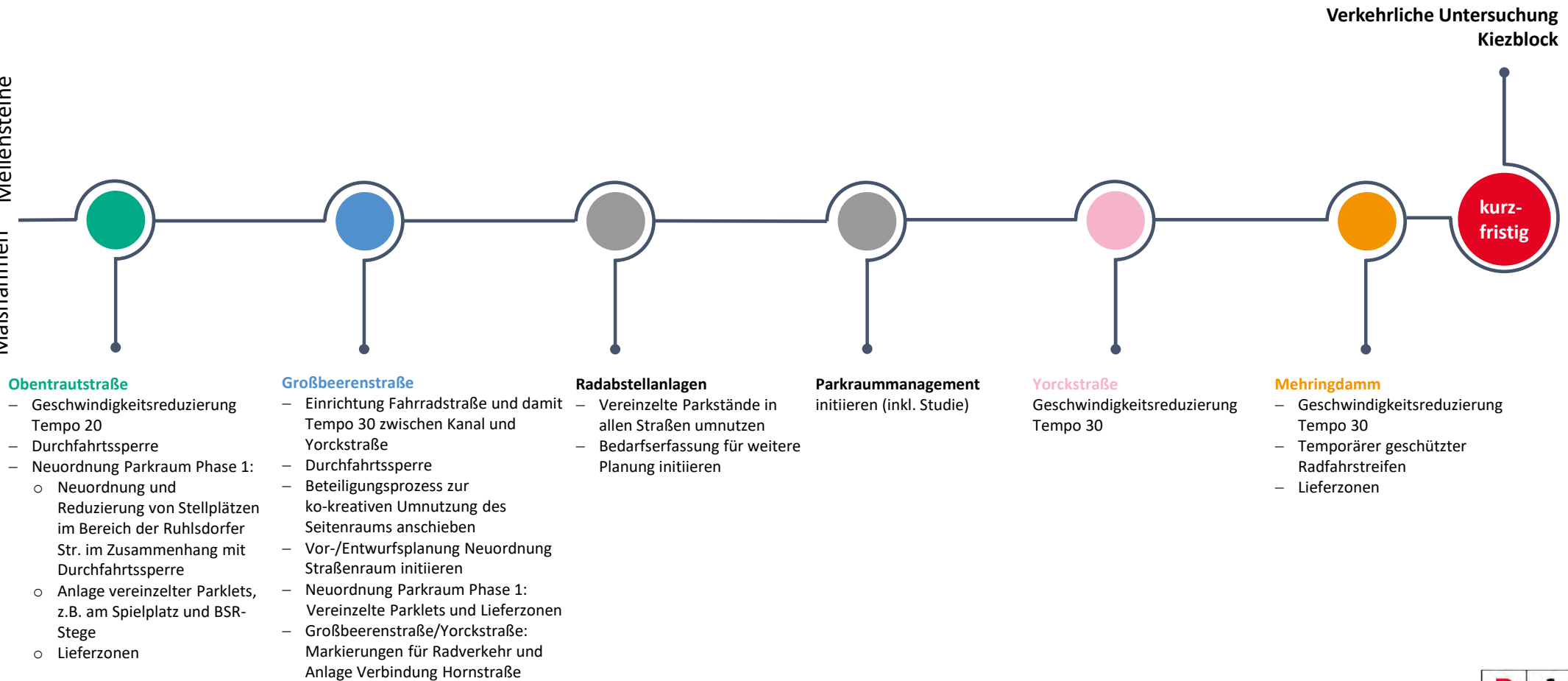
spitzenkraft.berlin

UMSETZUNGS- FAHRPLAN



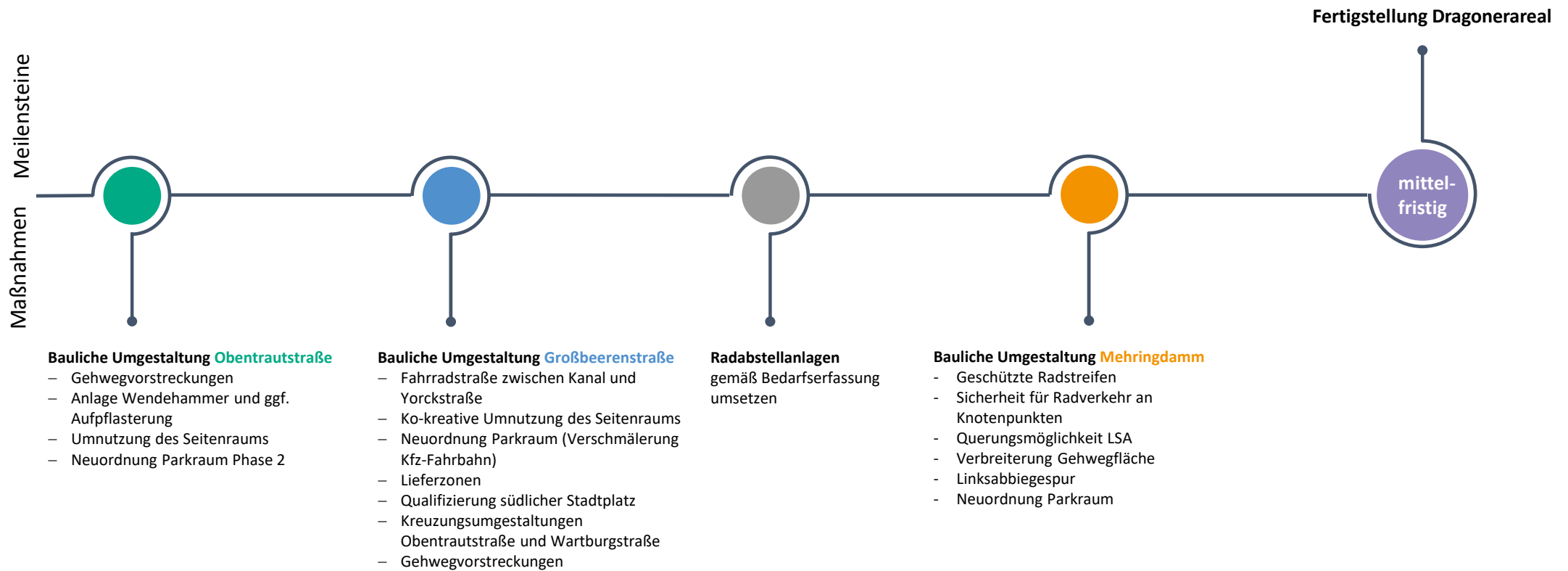
Handlungsempfehlungen (kurzfristig)

Maßnahmen
Meilensteine





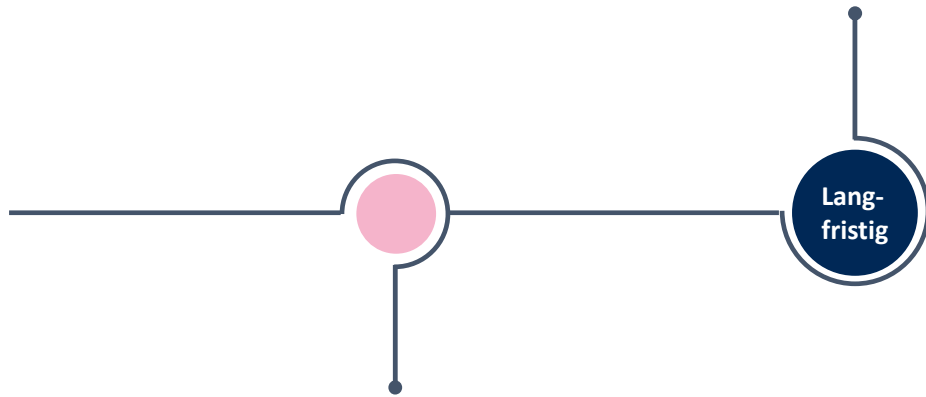
Handlungsempfehlungen (mittelfristig)





Handlungsempfehlungen (langfristig)

Maßnahmen
Meilensteine



Bauliche Umgestaltung Yorckstraße

- Kombi-Spur Bus- / Radverkehr
- Lieferzonen
- Umgestaltung Grünstreifen
- Querungsmöglichkeit LSA
- Verbreiterung Gehwegfläche
- Schaffung Platzsituation am Rathaus
- Neuordnung Parkraum



Photo by Baumeister Mika on Unsplash

inno2grid

Interlink
Consulting

spitzenkraft.berlin

GROBKOSTEN- INDIKATION

Übersicht Kostenindikation

Maßnahme	Kosten	Kommentar
Straßenraumelemente		
Verkehrszeichen zur Geschwindigkeitsreduzierung	250,00	
Durchfahrtssperren (modale Filter)	40.000,00	versenkbar
	400,00	Steckpoller
Parklets - einfach	3.500,00 - 5.000,00	
Parklets - hochwertig	15.000,00	
Radabstellanlagen- Anlehnbügel	200,00 - 300,00	
Radabstellanlagen - Doppelstockparker	300,00 - 3.000,00	
Radabstellanlagen - Fahrradhäuschen / Fahrradboxen	7.000,00 - 10.000,00	
Einrichtung von Liefer- und Ladebereichen	2.000,00	
Einrichtung von Liefer- und Ladebereichen (Straßenraum)	1.000,00	
Querungshilfen		
Gehwegvorstreckungen	7.000,00	Makierungen
	40.000,00	baulich beidseitig
Mittelinsel	30.000,00	
Fußgängerquerung mit LSA	30.000 - 100.000	
Verkehrsflächen		
Geschützte Radfahrstreifen	140,00	pro m ²
Temporär Geschützte Radfahrstreifen	20,00	pro m
Fahrradstraße	15,00	pro m ²
Straßenverkehrsfläche	140,00	pro m ²
Gehwegfläche	100,00	pro m ²
Qualifizierung Grünstreifen Yorkstraße	100,00	pro m ²
Kreuzungsumgestaltung an Nebenstraßen	30.000,00 - 100.000,00	

Obentrautstraße

(Mehringdamm – Möckernstraße)

Maßnahme	Kosten [€]	Bezugsgröße	Anzahl	Summe	Kommentar
Verkehrszeichen zur Geschwindigkeitsreduzierung	250,00	Stk.	6	1.500,00	
Durchfahrtsperre	40.000,00	Stk.	1	40.000,00	
Parklets	5.000,00	Stk.	8	40.000,00	
Lieferzonen (Straßenraum)	1.000,00	Stk.	4	4.000,00	
Taxi-/ Carsharingstellplätze	2.000,00	Stk.	5	10.000,00	
Radabstellanlagen (pauschal)	300,00	Stk.	60	18.000,00	
Summe Handlungsempfehlung kurzfristig				113.500,00	
Gehwegvorstreckung	40.000,00	Stk.	2	80.000,00	
Umgestaltung der Kreuzung (Großbeerenstraße)	80.000,00	Stk.	1	80.000,00	
Anlage Wendehammer	140,00	m ²	324	45.360,00	18m x 18m
Umnutzung des Seitenraums (Gehwegverbreiterung)	100,00	m ²	11.970	1.197.000,00	630m x 9,5m (beidseitig)
Vorplatz Gretchen/ Bioinsel	100,00	m ²	2.100	210.000,00	140m x 15m
Summe Handlungsempfehlungen mittelfristig				1.612.360,00	
Gesamtsumme				1.725.860,00	
Optional:					
ggf. Aufpflasterung der Kreuzung Großbeerenstraße	140,00	m ²	300	42.000,00	7m Fahrbahnbreite

Großbeerenstraße

(Tempelhofer Ufer – Yorckstraße)

Maßnahme	Kosten [€]	Bezugsgröße	Anzahl	Summe	Kommentar
Einrichtung Fahrradstraße	15,00	m ²	3750	56.250,00	500m x 7,50m
Verkehrszeichen zur Geschwindigkeitsreduzierung + Lieferverkehr frei	250,00	Stk.	8	2.000,00	
Durchfahrtssperre	40.000,00	Stk.	1	40.000,00	
Parklets	5.000,00	Stk.	6	30.000,00	
Lieferzonen (Straßenraum)	1.000,00	Stk.	3	3.000,00	
Taxi-/ Carsharingstellplätze	2.000,00	Stk.	2	4.000,00	
Radabstellanlagen (pauschal)	300,00	Stk.	50	15.000,00	
Markierung Kreuzung Hornstraße	7.000,00	Stk.	1	7.000,00	
Summe Handlungsempfehlung kurzfristig				150.250,00	
Gehwegvorstreckung	40.000,00	Stk.	2	80.000,00	
Umgestaltung der Kreuzung (Hornstraße)	30.000,00	Stk.	1	30.000,00	
Umnutzung des Seitenraums (Gehwegverbreiterung)	100,00	m ²	9.500	950.000,00	500m x 9,50m
Platzgestaltung (Yorckstraße)	100,00	m ²	5.450	545.000,00	
Summe Handlungsempfehlungen mittelfristig				1.060.000,00	
Gesamtsumme				1.210.250,00	
Optional:					
Aufpflasterung der Kreuzung Hornstraße	140,00	m ²	315	44.100,00	

Yorckstraße

(Mehringdamm – Großbeerenstraße)

Maßnahme	Kosten [€]	Bezugsgröße	Anzahl	Summe	Kommentar
Verkehrszeichen zur Geschwindigkeitsreduzierung + vorgeschriebene Fahrtrichtung	250,00	Stk.	6	1.500,00	
Radabstellanlagen (pauschal)	300,00	Stk.	30	9.000,00	
Summe Handlungsempfehlung kurzfristig				10.500,00	
Kombi-Spur Bus-/ Radverkehr	120	m ²	3.120	374.400,00	260m x 6m (beidseitig)
Lieferzonen (Seitenraum)	2.000,00	Stk.	4	8.000,00	
Taxi-/ Carsharingstellplätze (Straßenraum bzw. vorhandene Stellplätze)	1.000,00	Stk.	4	4.000,00	
Umgestaltung Grünstreifen	100,00	m ²	4.420	442.000,00	260m x 17m
Umnutzung des Seitenraums (Gehwegverbreiterung)	100,00	m ²	6.200	620.000,00	Platz: 80m x 17m Gehweg Nord: 180m x 11m Gehweg Süd: 260m x 11m
Querungsmöglichkeiten LSA	60.000,00	Stk.	1	60.000,00	
LSA (Großbeerenstraße)	40.000,00	Stk.	1	40.000,00	
Summe Handlungsempfehlungen langfristig				1.548.400,00	
Gesamtsumme				1.558.900,00	

Mehringdamm

(Obentrautstraße - Yorckstraße)

Maßnahme	Kosten [€]	Bezugsgröße	Anzahl	Summe	Kommentar
Verkehrszeichen zur Geschwindigkeitsreduzierung + Einfahrt Dragoner	250,00	Stk.	8	2.000,00	
Temporär geschützter Radfahrstreifen		pauschal		1.500,00	
Lieferzonen (Seitenraum)	2.000,00	Stk.	4	8.000,00	
Radabstellanlagen (pauschal)	300,00	Stk.	50	15.000,00	
Summe Handlungsempfehlung kurzfristig				26.500,00	
Geschützter Radstreifen	140	m ²	1920	268.800,00	320m x 3 (beidseitig)
Querungsmöglichkeit LSA	80.000,00	m ²	1	80.000,00	
Umnutzung des Seitenraums (Gehwegverbreiterung)	100,00	m ²	7200	720.000,00	Gehweg West: 320m x 14m Gehweg Ost: 320m x 8,5
Linksabbiegerspuren (Nord + Süd)	140,00	m ²	214	29.890,00	
Umgestaltung Kreuzung Blücherstraße	150.000,00	Stk.	1	150.000,00	
Umgestaltung Kreuzung Yorckstraße	150.000,00	Stk.	1	150.000,00	
Summe Handlungsempfehlungen langfristig				1.398.690,00	
Gesamtsumme				1.425.190,00	

Fotoverzeichnis

Seite	Foto	Quelle	Ggf. Lizenz / Nutzungserlaubnis
S. 1	Titelbild	Interlink GmbH	
S. 4		S.T.E.R.N. GmbH	
S. 6		Interlink GmbH / inno2grid GmbH	
S. 14		Interlink GmbH / inno2grid GmbH	
S. 15		Hannes Pasqualini für spitzenkraft.berlin	Nutzungserlaubnis erteilt
S. 17	Alle Fotos	Interlink GmbH / inno2grid GmbH	
S. 20	Alle Fotos	Interlink GmbH / inno2grid GmbH	
S. 23	Alle Fotos	Interlink GmbH / inno2grid GmbH	
S. 25	Alle Fotos	Interlink GmbH / inno2grid GmbH	
S. 27	Alle Fotos	Interlink GmbH / inno2grid GmbH	
S. 29	Alle Fotos	Interlink GmbH / inno2grid GmbH	
S. 31	Alle Fotos	Interlink GmbH / inno2grid GmbH	
S. 33	Alle Fotos	Interlink GmbH / inno2grid GmbH	
S. 35		Carrer de Ramon Turró, Barcelona, Photo by Linus Ekenstam on Unsplash, https://images.unsplash.com/photo-1530693326528-62d228248111?ixlib=rb-1.2.1&ixid=MnwxMjA3fDB8MHxwaG90by1wYWdlfHx8fGVufDB8fHx8&auto=format&fit=crop&w=435&q=80	https://unsplash.com/license
S. 38		Philipp Böhme auf www.qimby.net	CC0 1.0
S. 39	Alle Fotos	Interlink GmbH / inno2grid GmbH	
S. 41	Oben	Bell Street von nicfalbo auf flickr.com	CC BY-SA 2.0
	Unten	Bell Street von SCOT auf flickr.com	CC BY-NC 2.0
S. 43	Oben links	Sønder Boulevard von Tony Webster, flickr.com	CC BY 2.0
	Unten links	Ramblersen2 auf https://commons.wikimedia.org/wiki/File:S%C3%B8nder_Boulevard_01.jpg	CC-BY-SA-4.0
	Mitte rechts	Jrriaan auf https://unsplash.com	https://unsplash.com/license
S. 45	Alle Fotos	Interlink GmbH / inno2grid GmbH	
S. 46		Photo by Behzad Ghaffarian on Unsplash, https://images.unsplash.com/photo-1529569050735-8cf56d90a609?ixlib=rb-1.2.1&ixid=MnwxMjA3fDB8MHxwaG90by1wYWdlfHx8fGVufDB8fHx8&auto=format&fit=crop&w=581&q=80	https://unsplash.com/license
S. 55	Alle Fotos	Interlink GmbH / inno2grid GmbH	
S. 59	Oben	Urban Pasture Parklet on Robson von Paul Krueger, flickr.com	CC BY 2.0
	Unten	Valencia St Parkleta von Payton Chung, flickr.com	CC BY 2.0
S. 61	Oben	An-d auf Wikimedia Commons	CC BY-SA 3.0
	Mitte	Umwelt- und Naturschutzamt Charlottenburg-Wilmersdorf	Nutzungserlaubnis erteilt
	Unten	Martin Randelhoff auf www.qimby.net	CC0 1.0
S. 66	Alle Fotos	Interlink GmbH / inno2grid GmbH	
S. 70	Oben links	Shared Space met zebepad en overstekende voetgangers von CROW-Fietsberaad, flickr.com	CC BY-ND 2.0
	Unten links	Jan Thielmann auf www.qimby.net	CC0 1.0
S. 78		Berlin, Deutschland, Photo by nextbike on Unsplash, https://images.unsplash.com/photo-1604413756648-561b89a91f5c?ixlib=rb-1.2.1&ixid=MnwxMjA3fDB8MHxwaG90by1wYWdlfHx8fGVufDB8fHx8&auto=format&fit=crop&w=862&q=80	https://unsplash.com/license
S. 82		Photo by Baumeister Mika on Unsplash, https://unsplash.com/photos/74tW4FXP4Hw	https://unsplash.com/license