



Berlin: mobiler

Konkretisierung des Verkehrskonzeptes Schöneweide, II. Stufe Schlussbericht

Schöneweide Verkehrserschließung

erarbeitet für:



Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Referat I C in Zusammenarbeit mit IV B

Brückenstraße 6

10179 Berlin

- im Folgenden "Auftraggeber" oder "AG" genannt -

erarbeitet durch:



VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH (Projektführer)

Ullsteinstraße 120, Turm C

12109 Berlin

Ansprechpartner: Dipl.-Ing. Rainer Voigt

Tel.: 030 /81453-123

Mail: rainer.voigt@vmzberlin.com

- im Folgenden "Auftragnehmer" oder "VMZ Berlin" genannt -



Arcadis Germany GmbH

EUREF Campus 10

10829 Berlin

- im Folgenden "Auftragnehmer" oder "Arcadis" genannt -



stadtraum - Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH (Nachunternehmer)

Rotherstraße 22

10245 Berlin im Folgenden

- im Folgenden "Auftragnehmer" oder "stadtraum" genannt -

Inhalt

1	Ausgangssituation	1
2	Ziel- und Aufgabenstellung	3
3	Vorgehensweise	5
4	Rahmenbedingungen für die Konkretisierung des Verkehrskonzepts	6
4.1	Verkehrskonzept, I. Stufe – Grundlagen	6
4.2	Zählraten der Verkehrslenkung Berlin (VLB)	7
4.3	Verkehrsmodell Berlin	8
5	Zwischenlösung	10
6	Bürgerbeteiligung und Entwicklung neuer Vorschläge	12
6.1	Bürgerbeteiligung	12
6.2	Erarbeitung von Empfehlungen	13
7	Entwicklung der Streckenvarianten und Knotenpunkte	14
7.1	Entwicklung der Streckenvarianten	14
7.1.1	Edisonstraße Nord	14
7.1.2	Edisonstraße Süd	19
7.1.3	Spreestraße und Brückenstraße	21
7.1.4	Siemensstraße	24
7.1.5	Stubenrauchbrücke	25
7.2	Entwicklung der Knotenpunkte	27
8	Gegenüberstellung der Streckenvarianten	29
8.1	Kriterien aus Lärmaktionsplanung	29
8.2	Kriterien aus der Öffentlichkeitsbeteiligung	30
8.3	Kriterien aus dem Berliner Mobilitätsgesetz	30
8.4	Tabellarische Übersicht	31
8.5	Auswertung	33
8.5.1	Edisonstraße Nord	33
8.5.2	Edisonstraße Süd	34
8.5.3	Spreestraße und Brückenstraße	35
8.5.4	Siemensstraße	36
8.5.5	Stubenrauchbrücke	36
9	Bewertung Knotenpunkte	37

9.1	Treskowallee/Rummelsburger Straße.....	37
9.2	Spreestraße/Michael-Brückner-Straße	38
9.3	Karlshorster Straße/Schnellerstraße	39
9.4	Brückenstraße/Michael-Brückner-Straße	40
9.5	Edisonstraße / Siemensstraße – Griechische Allee	41
9.6	Pförtnerung der Straßenbahn in der Edisonstraße	41
9.7	Siemensstraße / Nalepastraße – Wilhelminenhofstraße.....	41
9.8	Edisonstraße / Wilhelminenhofstraße	42
10	Beschilderung/Wegweisung	43
11	Zusammenfassung und Fazit	44

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Beschreibung der Vorgehensweise [eigene Darstellung]	5
Abbildung 2: Straßenverkehrszählung 2014 [eigene Darstellung].....	7
Abbildung 3: Erwartete Veränderung der Verkehrsbelastung mit Eröffnung der Minna-Todenhagen-Straße[eigene Darstellung]	9
Abbildung 4: Querschnitte – Edisonstraße Nord.....	17
Abbildung 5: Querschnitt – Edisonstraße Süd.....	20
Abbildung 6: Querschnitt – Treskowbrücke	22
Abbildung 7: Querschnitt – Brückenstraße	23
Abbildung 8: Querschnitt – Spreestraße	24
Abbildung 9: Querschnitt – Siemensstraße.....	25
Abbildung 10: Querschnitt – Stubenrauchbrücke.....	26
Abbildung 11: Knotenpunkt Schnellerstraße/Karlshorster Straße - Spuraufteilung.....	28
Abbildung 12: Knotenpunkt Treskowallee/Rummelsburger Straße	38
Abbildung 13: Knotenpunkt Spreestraße/Michael-Brückner-Straße.....	39
Abbildung 14: Knotenpunkt Karlshorster Straße/Schnellerstraße.....	40

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Variantenvergleich	32
-----------	--------------------------	----

Anlagen

1. Lagepläne M 1:500
2. Querschnitte M 1:100
3. Leistungsfähigkeitsuntersuchungen zu den relevanten Knotenpunkten
4. Entscheidungsgrundlage
5. Ergebnisse Ortsbesichtigung
6. Zwischenbericht Bürgerbeteiligung

1 Ausgangssituation

Auf der Grundlage eines im Jahr 2013 erarbeiteten Verkehrskonzeptes (I. Stufe) zur Umgestaltung des Straßennetzes in Schöneweide im Bezirk Trep-tow-Köpenick von Berlin für den Zeitraum nach Inbetriebnahme der neuen Spreebrücke und Entlastung der Straßenzüge in Schöneweide, durch das Ingenieurbüro Vössing Vepro GmbH, soll die Planung weitergeführt und konkretisiert werden.

Dabei wird auf die bestehende Verkehrsanalyse aufgebaut, das vorgegebene Konzept weitergeführt und mit der Planung einer Straßenraumgestaltung als Grundlage für die zeitnahe Umsetzung abgeschlossen.

Der zu untersuchende Verkehrsraum bietet im Zuge der Inbetriebnahme der Minna-Todenhagen-Straße zwischen Rummelsburger Straße und Köpenicker Landstraße einschließlich der neuen Spreebrücke im Dezember 2017 verkehrsplanerisches Potenzial zur Umgestaltung der bis dato hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen Edisonstraße, Siemensstraße und Spreestraße. Durch die maßgebliche Ableitung des Durchgangsverkehrs ist bereits heute schon eine spürbare Entlastung in den Ortsteilen Ober- und Niederschöneweide (in diesen nord-süd-gerichteten Straßenzügen) eingetreten. Nun sollen die vorher durch Überlastungserscheinungen aufgetretenen verkehrlichen Defizite und städtebaulichen Mängel korrigiert werden. Zu Lasten eines Fahrstreifens soll der Straßenraum neu aufgeteilt werden und insbesondere sichere Anlagen für den Rad- und Fußverkehr entstehen, wobei die Bevorrechtigung und Barrierefreiheit der Straßenbahn gewährleistet sein soll. Zudem soll eine spürbare Lärminderung erfolgen und somit eine verbesserte Verkehrs- und Aufenthaltsqualität entstehen.

Aufbauend auf der in der I. Stufe zugrundeliegenden Untersuchung konzentriert sich der Untersuchungsbereich auf die folgenden nord-süd-gerichteten übergeordneten Straßenzüge:

- Edisonstraße – Treskowbrücke – Brückenstraße und Spreestraße,
- Siemensstraße – Stubenrauchbrücke – Karlshorster Straße.

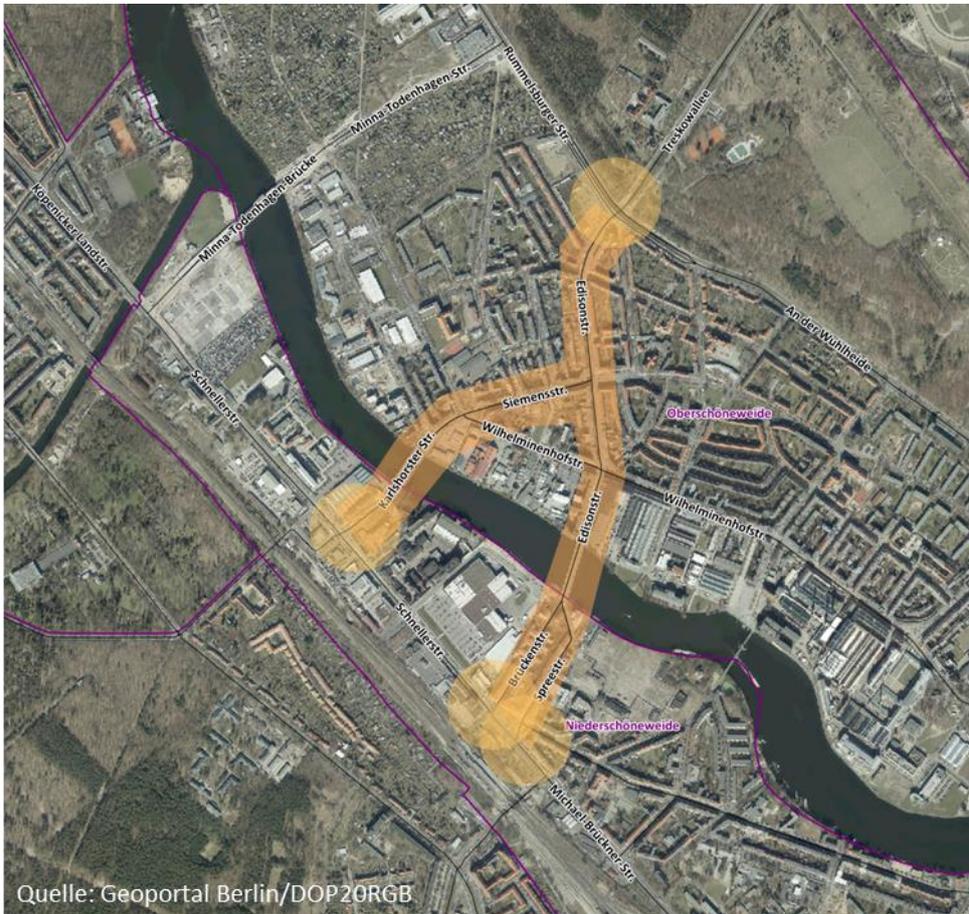
Die verkehrliche Betrachtung selbst umfasst einen erweiterten Untersuchungsraum und wird begrenzt durch:

- die Rummelsburger Straße – Straße An der Wuhlheide im Norden,
- die Schnellerstraße – Michael-Brückner-Straße (B 96a) im Süden,
- die Süd-Ost-Verbindung im Westen,
- Tangentiale Verbindung Ost (TVO) im Osten und

bindet die Pfortnerknoten

- Treskowallee/Rummelsburger Straße,
- Karlshorster Straße/Schnellerstraße,
- Spreestraße/Michael-Brückner-Straße

ein.



2 Ziel- und Aufgabenstellung

Grundsätzliche Zielstellung der vorliegenden Untersuchung ist es, die Lärmbelastung im Untersuchungsgebiet (entlang der Straßen Edisonstraße, Siemensstraße, Spreestraße, Brückenstraße) durch geeignete verkehrliche Maßnahmen zu mindern. Dazu soll der übergeordnete Durchgangsverkehr über die neue Spreebrücke (Minna-Todenhagen-Brücke) abgeleitet und die durch die Wohnbebauung führenden Straßen entlastet werden.

Aus verkehrlicher Sicht ergeben sich daraus folgende Schwerpunkte dieser Untersuchung:

- Die Untersuchung und Beurteilung der bestehenden „Pfortnerknoten“ mit daraus abzuleitenden baulichen Varianten der Knotenpunktgestaltung, einschließlich der verkehrstechnischen Vordimensionierung,
- die Neuaufteilung der entsprechenden Straßenräume mit Vorrang für den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr),
- einer damit verbundenen Erhöhung der Aufenthaltsqualität,
- die Berücksichtigung der Straßenbahntangente entsprechend den geltenden Gestaltungsprinzipien (mit barrierefreien Haltestellen, Verbesserung des Umsteigepunktes Edisonstraße/Wilhelminenhofstr., etc.) auf Basis der geplanten Instandsetzung der Gleisanlagen,
- Lärminderung für die heute hoch belasteten Straßenzüge.

Als Priorität sind hier die „Pfortnerknotenpunkte“ dahingehend umzugestalten, dass der übergeordnete Durchgangsverkehr über die Minna-Todenhagen-Brücke im Westen und die Spindlersfelder Straße im Osten abgeleitet wird. „Pfortnerknotenpunkte“ bezeichnen hier die Knotenpunkte, welche im Norden und Süden des Untersuchungsgebietes die Zufahrt in das Gebiet regeln sollen. Das bedeutet, dass eine Verkehrsführung über die Minna-Todenhagen-Brücke begünstigt und somit eine Drosselung des Verkehrsaufkommens im Untersuchungsgebiet erreicht wird. Es ist eine konkrete Knotenpunktlösung (mit Fahrstreifenaufteilung, Schleppkurvennachweis, HBS-Berechnung mit verkehrstechnischer Vordimensionierung) zu entwickeln, welche das Verkehrsaufkommen entsprechend der verkehrspolitischen Zielstellung verteilt und den Umweltverbund bevorrechtigt.

Bestehende und für das Untersuchungsgebiet relevante Pfortnerknotenpunkte sind:

- Treskowallee/Rummelsburger Straße,

- Schnellerstraße/Karlshorster Straße,
- Brückenstraße/Michael-Brückner-Straße und
- Spreestraße/Michael-Brückner-Straße.

Im Zusammenhang mit der Querschnittsaufteilung und der Darstellung im Lageplan für die zu betrachtenden nord-süd-gerichteten Straßenzüge

- Edisonstraße – Treskowbrücke – Brückenstraße und Spreestraße und
- Siemensstraße – Stubenrauchbrücke – Karlshorster Straße

bedürfen weitere folgende Knotenpunkte einer umfassenden verkehrsplannerischen/ verkehrstechnischen Untersuchung:

- Edisonstraße/Griechische Allee/Siemensstraße,
- Siemensstraße/Wilhelminenhofstraße/Nalepastraße,
- Edisonstraße/Wilhelminenhofstraße (Königsplatz) und
- Brückenstraße/Spreestraße.

Innerhalb der Untersuchung sind u.a. folgende verkehrsrelevante Planungen und Prämissen im Planungsumfeld zu berücksichtigen:

- Entwicklung im Rahmen der B-Pläne: XV-64 (Fachmärkte XV-64 bb und Bärenquell XV-64 ba), 9-58 (Rathenauhallen), XV-11 (Block 6),
- Umnutzung bzw. Rückbau der Behelfsbrücke Stubenrauchbrücke,
- Lärminderungsplanung Konzeptgebiet Schöneweide,
- Instandsetzung der Straßenbahngleisanlagen Edisonstraße.

3 Vorgehensweise

Die Struktur der Vorgehensweise orientiert sich entsprechend an dem vertraglich festgelegten Leistungsumfang und ist in Abbildung 1 skizziert.

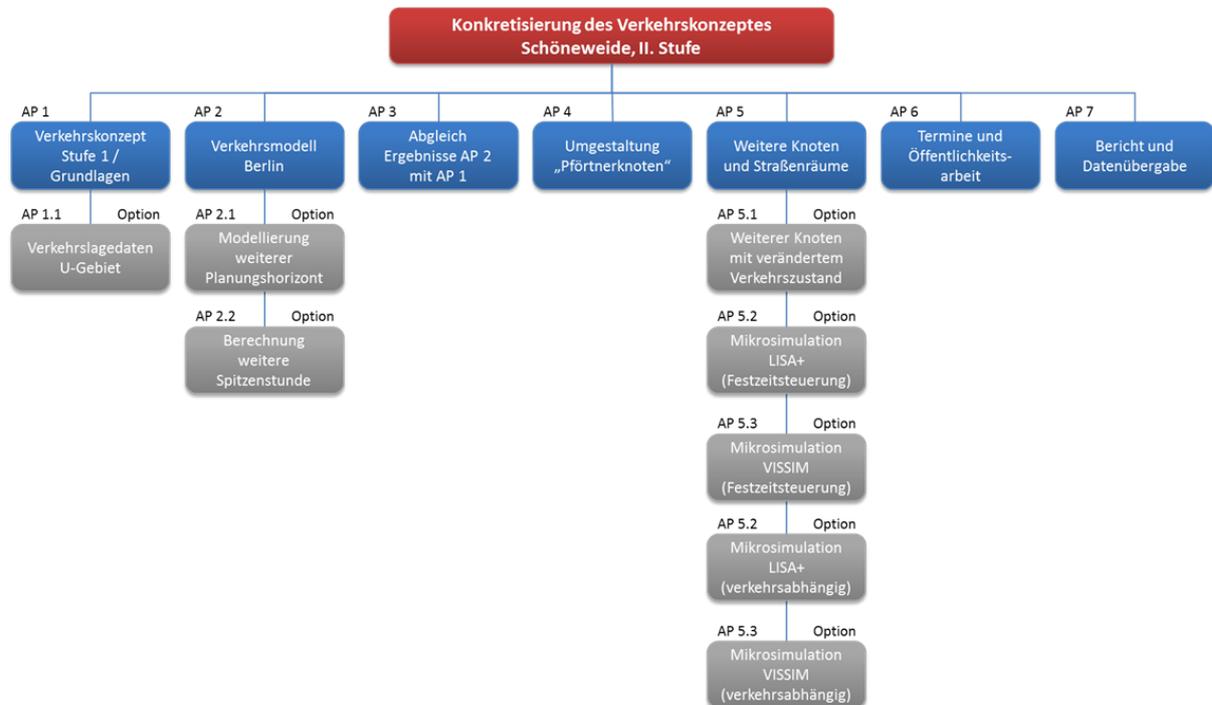


Abbildung 1: Beschreibung der Vorgehensweise [eigene Darstellung]

Ergänzend zur angebotenen Vorgehensweise wurde im Ergebnis der Öffentlichkeitsveranstaltung und im Zusammenhang mit verschiedenen baulichen Rahmenbedingungen wie der Instandsetzung der Stubenrauchbrücke ein Arbeitspaket für zwischenzeitliche verkehrsorganisatorische Maßnahmen (Gelbmarkierungen etc.) erarbeitet, welches Ende 2018 umgesetzt wurde. Die Zwischenlösung ist im Kap. 5 beschrieben.

4 Rahmenbedingungen für die Konkretisierung des Verkehrskonzepts

4.1 Verkehrskonzept, I. Stufe – Grundlagen

Die Ergebnisse der I. Stufe des Verkehrskonzeptes Schönevide bildeten die Grundlage für die vorliegende Analyse in Stufe II. Diese wurden gesichtet und fanden entsprechend Berücksichtigung bei der Erarbeitung des nun vorliegenden Konzepts. Im Zuge dessen wurden die heutigen, zum Teil neuen Rahmenbedingungen im definierten Untersuchungsgebiet berücksichtigt. Hierzu zählen insbesondere:

- Aktuelle Kfz-Zählungen der SenUVK, VLB C (Aufbereitung),
- tageszeitliche Verteilung des Kfz-Verkehrs (typisierte Tagesgänge),
- Entwurfparameter, Mobilitätsgesetz des Landes Berlin
- Stand und Fortschreibung der Straßenbahnplanung (Haltestellen, Gleisanlagen) der BVG,
- verkehrspolitische Zielstellungen und
- aktuelle städtebauliche Entwicklung im unmittelbaren Umfeld.

4.2 Zähldaten der Verkehrslenkung Berlin (VLB)

Grundsätzlich bildet die Straßenverkehrszählung 2014 (SVZ) die Grundlage der Untersuchung, die speziell mit aktuelleren Knotenzählungen ergänzt und untersetzt wird. Die SVZ weist Querschnittsbelastungen in Höhe von ca. 20.000 Kfz/Werktag für die Edisonstraße und Siemensstraße sowie 10.000 Kfz/Werktag für die Spreestraße aus.

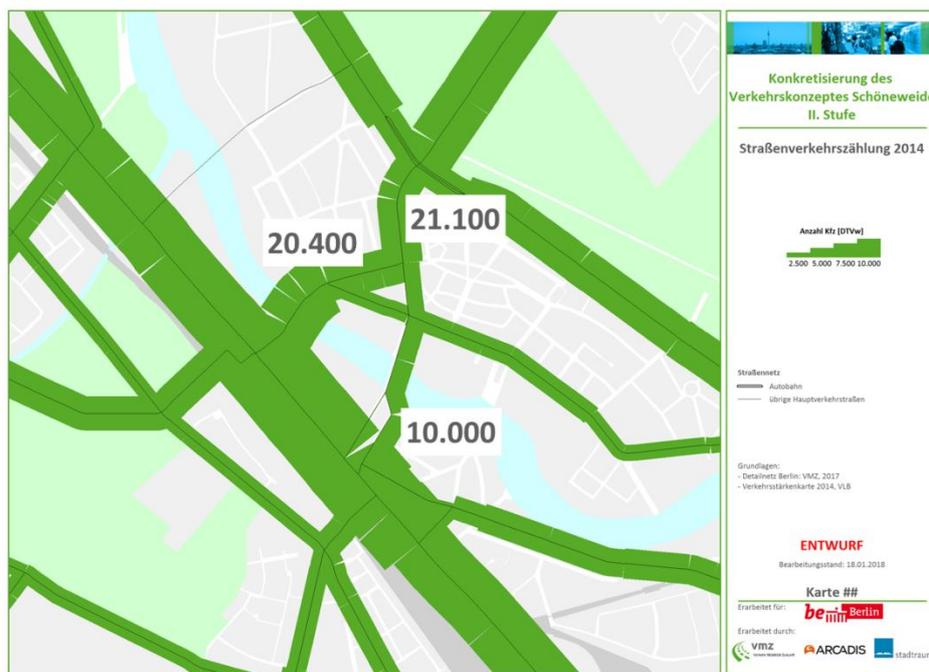


Abbildung 2: Straßenverkehrszählung 2014 [eigene Darstellung]

Die von SenUVK und der VLB C zusätzlich bereitgestellten Verkehrszählungen wurden jeweils im Zeitraum von 7:00 Uhr bis 19:00 Uhr [Kfz in 12 Std.] durchgeführt. Sie dienen dem Abgleich der Modelldaten mit aktuellen Strombelastungszahlen für die entsprechend relevanten Knotenpunkte. Überdies wurden die Zähldaten zur Plausibilitätsprüfung der prozentualen Verteilung der Verkehrsstärken der Knotenpunkte des Untersuchungsgebietes genutzt und fließen in die Vorgaben für die LSA-Planung ein.

Erste Zählungen datieren aus dem Jahr 2016. Die Verkehrsstärke für die Knotenpunkte Spreestraße/Schnellerstraße und Brückenstraße/Michael-Brückner-Straße wurde am Donnerstag den 14.09.2017 erfasst. Für den Knotenpunkt Treskowallee/Rummelsburger Straße erfolgte die Erhebung am Mittwoch dem 4.10.2017. Letztere Zählung weist starke Abweichungen zu einem durchschnittlichen Werktag auf, da sie in den Schulferien (z.B. weniger Berufsverkehr) und überdies einen Tag nach dem Tag der deutschen Einheit (der oft als Brückentag genutzt wird) durchgeführt wurde und hat somit keinen repräsentativen Charakter.

Weitere Verkehrszählungen an Knotenpunkten im gesamten Betrachtungsraum wurden im Oktober 2018 durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Zählungen sind für die Verwendung in der weiteren Planung überwiegend ungeeignet, da parallel zwei sehr in den Verkehr eingreifende Baumaßnahmen stattfanden:

- Die Wilhelminenhofstraße war von November 2017 bis Ende November 2018 in beiden Richtungen zwischen der Siemensstraße und der Edisonstraße voll gesperrt.
- Einschränkungen gab es ebenfalls aufgrund von Bauarbeiten in der Treskowallee in Richtung Süd, sodass die Ergebnisse des Durchgangsverkehrs von Nord über die Edisonstraße zur B 96a nur bedingt aussagekräftig sind.

Im April 2019 wurden im Rahmen dieser Untersuchung erneut Knotenpunkt-Zählungen durchgeführt, um relevante Datengrundlagen zu erhalten. Die von stadtraum durgeführten Zählungen per Kamera wurden für die Früh- und Spätspitzenstunden ausgewertet, dem AG zur Verfügung gestellt und für die vorliegende Untersuchung zur Detaillierung der Ergebnisse sowie zur Evaluierung genutzt.

Insgesamt bilden die Zähldaten die Grundlage für die Plausibilitätsprüfung der im Modell ausgewiesenen Querschnittsbelastungen und der einzelnen Knotenstrombelastungen.

4.3 Verkehrsmodell Berlin

Basis der vorliegenden Untersuchung ist das Analysemodell 2014, welches von Sen UVK, Ref. IV A zur Verfügung gestellt wurde.

Das Modell wurde durch die für die Untersuchung relevanten Infrastrukturvorhaben ergänzt, wie z.B. die Einbindung der Minna-Todenhagen-Straße (ehem. SOV, 1.BA) sowie verkehrsorganisatorische Maßnahmen im Untersuchungsgebiet.

Folgende Varianten wurden betrachtet:

- V0: Analyse 2014 mit Minna-Todenhagen-Straße,
- V1: Kapazitätsreduzierung und T30 in der Siemensstraße und Edisonstraße,
- V2: Kapazitätsreduzierung in der Siemensstraße und Edisonstraße unter Berücksichtigung einer gemeinsamen Führung Straßenbahn und Kfz-Verkehr,
- V2-a: Wie V2, zusätzlich Sperrung Geradeausbeziehung Treskowallee – Edisonstraße,

- V3: Wie V2, zusätzlich Zweirichtungsverkehr Spreestraße zwischen Adlergestell und Edisonstraße.

Im Ergebnis der Plausibilitätsprüfung zwischen Zählwerten und Modellergebnissen konnte festgestellt werden, dass die Modellergebnisse die jeweilige Situation zutreffend abbilden und damit eine geeignete Datengrundlage für die weiteren Untersuchungsschritte darstellen.

Nachfolgende Abbildung zeigt die Verlagerungswirkung im Netz bspw. für die Variante V2.

Variante 2, ergänzt um die einstreifige Verkehrsführung in Richtung Norden in der Spreestraße, wurde als Ausgangssituation für die Leistungsfähigkeitsbetrachtung und Gestaltung der Pförtnerknoten gewählt.

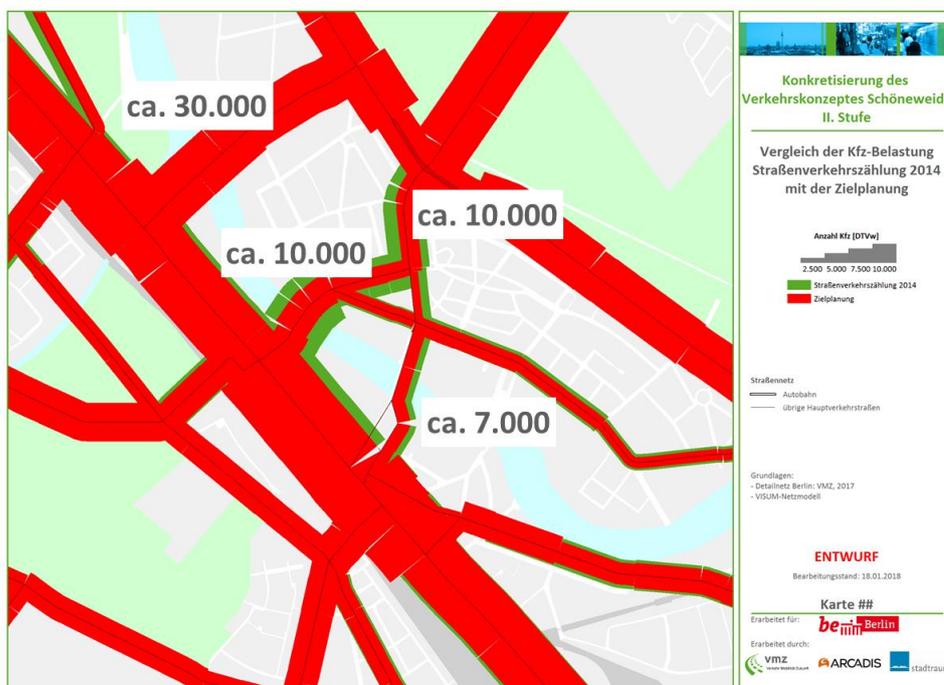


Abbildung 3: Erwartete Veränderung der Verkehrsbelastung mit Eröffnung der Minna-Todenhagen-Straße[eigene Darstellung]

Die Eröffnung der Minna-Todenhagen-Straße erfolgte im Dezember 2017 und erforderte kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zur Ableitung der durchfahrenden Kfz-Verkehre ohne Quelle oder Ziel im Gebiet Ober- und Niederschöneweide. Der Fokus lag also zunächst auf einer „Zwischenlösung“, welche ohne bauliche Eingriffe zu einer Reduzierung des Verkehrs im Untersuchungsgebiet beitragen sollte. Diese ist im folgenden Kapitel 5 näher beschrieben.

5 Zwischenlösung

Bereits mit Inbetriebnahme der Minna-Todenhagen-Brücke bestand die Notwendigkeit, einige Sofortmaßnahmen zur Ableitung des Durchgangsverkehrs umzusetzen. Bei der Umsetzung war insbesondere die Zielstellung zur Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Bereichen Edisonstraße-Siemensstraße-Spreestraße zu berücksichtigen. Maßnahmen hierfür umfassten:

- die Ableitung des Durchgangsverkehrs
- die Verringerung der verfügbaren Fahrstreifenzahl zur Schaffung zwischenzeitlicher zusätzlicher Angebote für den Radverkehr
 - von der Treskowallee über Edisonstraße sowie
 - in der Spreestraße
- veränderte Verkehrsaufteilung und Führung auf der instandgesetzten Stubenrauchbrücke.

Mittels Gelbmarkierungen wurden Verkehrsführungen geändert, Fahrstreifen reduziert und Radfahrstreifen gewonnen. Die Ausgestaltung der Zwischenlösung wurde durch Analyseergebnisse gestützt, welche im Zwischenbericht „Zwischenlösung“ vom 05.01.2018 detailliert beschrieben sind.

Durch diese Maßnahmen ist eine deutliche Reduzierung des Verkehrs auf den beiden vorhandenen Spreebrücken Stubenrauchbrücke und Treskowbrücke eingetreten. Letztere weist in der Zwischenlösung eine um rund 6.500 Kfz/24h niedrigere Verkehrsstärke in Fahrtrichtung Nord auf. Die Stubenrauchbrücke wird in Fahrtrichtung Nord um ca. 5.000 Fahrzeuge pro Werktag entlastet und in Fahrtrichtung Süd sinkt die Verkehrsstärke um rund 8.000 Kfz/24h.

Die merkliche Reduzierung der Verkehrsstärke im Vergleich zur Ausgangssituation ist im Norden bis hin zur Treskowallee und auch südlich der Schnellerstraße sichtbar. Die Verlagerungseffekte führen zu einer erhöhten Verkehrsstärke auf der Minna-Todenhagen-Straße, auf dem Abschnitt zwischen Köpenicker Landstraße (B96a) und Nalepastraße, von rund 3.500 Kfz/24h in Fahrtrichtung Nord und ca. 2.500 Kfz/24h in Richtung Süd. Die Verkehrsstärke auf der Minna-Todenhagen-Straße erhöht sich auf dem Abschnitt zwischen Nalepastraße und Rummelsburger Landstraße durch die Maßnahmen um 2.800 Kfz/24h in Fahrtrichtung Nord und ca. 1.000 Kfz/24h in die Gegenfahrtrichtung.

Die Pförtnerknoten wurden im Rahmen der Zwischenlösung ebenfalls untersucht, entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) eingestuft und Vorschläge für die Ummarkierung erarbeitet.

6 Bürgerbeteiligung und Entwicklung neuer Vorschläge

6.1 Bürgerbeteiligung

Nachdem die Zwischenlösung zu ersten Erfolgen bei Entlastung der Hauptverkehrsstraßen im Untersuchungsraum beitragen konnte, sollten im nächsten Schritt Lösungsvarianten zur nachhaltigen Entlastung des Gebietes vom Durchgangsverkehr, zur Verringerung der Lärmbelastung und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität entwickelt werden. In diesen Prozess konnten auf verschiedenen Wegen die Anwohner einbezogen werden, die persönlich oder online ihre Vorstellungen und Bedenken im Bearbeitungszeitraum eingebracht haben.

Diese Bürgerbeteiligung erfolgte in drei Stufen. Zunächst fand am 13. Februar 2018 eine Informationsveranstaltung mit ca. 90 Anwohnerinnen und Anwohnern statt, in der erste Entwürfe zur Straßenneugestaltung vorgestellt und mit den Beteiligten diskutiert und weiterentwickelt wurden. Diese Weiterentwicklungen sind als neue Vorschläge in die weitere Betrachtung aufgenommen worden.

Um eine breitere Öffentlichkeit zu erreichen, startete am 14. Februar 2018 ein „Online-Dialog“, in dem erneut die Entwürfe, die während der Informationsveranstaltung vorgestellt wurden, zur Diskussion gestellt wurden. Anhand von interaktiven Karten konnten Vorschläge genauen Orten, wie Straßenbahnhaltestellen oder Lichtsignalanlagen auf den einzelnen Straßenabschnitten, zugeordnet werden. Die über 85 Vorschläge und Kommentare wurden ebenfalls in die weitere Untersuchung aufgenommen.

Die dritte Stufe, in Form einer Ortsbesichtigung mit Bürgerinnen und Bürgern, Bürgervertretern sowie Vertretern des Landes und der Politik, der BVG und beteiligten Planungsbüros, fand am 03. März 2018 statt. Hier konnten die wichtigsten Themen der vergangenen (und laufenden) Dialoge direkt mit den Verantwortlichen diskutiert und gemeinsame Varianten entwickelt werden.

Alle eingegangenen Vorschläge wurden tabellarisch aufgenommen, den betroffenen Straßenabschnitten zugeordnet und hinsichtlich ihrer Relevanz und ihrer Wirkung z. B. auf den Verkehrsablauf, die Sicherheit der am Verkehr Teilnehmenden oder die Straßenausstattung betrachtet und bewertet.

Abschließend wurden hieraus Varianten und Empfehlungen für Straßenquerschnitte entwickelt.

6.2 Erarbeitung von Empfehlungen

Aus der Bürgerbeteiligung gingen zahlreiche Vorschläge hervor, die kategorisiert und bewertet wurden. Schwerpunktmäßig konnten folgende Themen bestimmt werden:

- Deutliche Verminderung des Durchgangsverkehrs, einschl. Lkw,
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Lärminderung der Straßenbahn,
- Beschleunigung des ÖPNV,
- Ausweitung des Radwegenetzes,
- Verbesserung der Sicherheit der Radverkehrs,
- Erhaltung der Pkw-Stellplätze für Anwohner,
- sichere Querungsmöglichkeiten für den Fußgängerverkehr,
- Begrünung der Straßenquerschnitte.

Diese Schwerpunkte decken sich weitgehend mit den Zielen der Untersuchung und den Rahmenbedingungen des Berliner Mobilitätsgesetzes.

Hierbei muss jedoch festgestellt werden, dass sich infolge der vorhandenen Rahmenbedingungen und der eng bebauten Straßenzüge die Wünsche aufgrund von Interessenkonflikten widersprechen können. So ist aufgrund der verfügbaren Flächen eine Erhaltung der Parkflächen nicht möglich, wenn gleichzeitig das Radwegenetz ausgebaut werden soll. Hier wurden die mehrheitlichen Interessen betrachtet, aber auch gesamtkonzeptionell abgewogen und entsprechend der betroffenen Straßenabschnitte geeignete Lösungen entwickelt, die auch der verkehrspolitischen Zielstellung des Berliner Senats entsprechen.

Grundlage der Straßenraumaufteilung ist die Reduzierung der Fahrbahn auf einen Fahrstreifen je Richtung für den Kfz-Verkehr auf allen Straßen im Untersuchungsgebiet, sowie der Erhöhung der Sicherheit für Rad- und Fußverkehr, und der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV. Dies ist durch die Ableitung des übergeordneten Kfz-Verkehrs auf die Minna-Todenhagen-Brücke und der deutlichen Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Untersuchungsgebiet nachweislich möglich.

Einzelheiten der Bürgervorschläge, deren Bewertungen und Auswahlkriterien können dem Bericht „Verkehrskonzept Schöneweide – Zwischenbericht zur Bürgerbeteiligung“ (Stand Februar 2019) entnommen werden.

7 Entwicklung der Streckenvarianten und Knotenpunkte

7.1 Entwicklung der Streckenvarianten

Anhand der Vorschläge und der Empfehlungen wurden auf Grundlage der gültigen Richtlinien und Gesetze (z.B. Mobilitätsgesetz) erste Lösungsvorschläge entworfen. Mit diesem Arbeitsschritt beginnt die Detailplanung, in der erkannt wird, inwieweit die Vorstellungen umgesetzt werden können und welche infrastrukturellen Einschränkungen berücksichtigt werden müssen. Hierzu können unter anderem Ein- und Ausfahrten, Feuerwehrzufahrten, zwingende Abstände zu Knotenpunkten oder Versorgungsleitungen zählen. Zudem sind verkehrsorganisatorische Grundlagen, wie zum Beispiel das Vorhalten von Stauraum und Abflussraum im Knotenpunktbereich sowie die Platzierung von Haltestellenbereichen zu beachten.

Gibt es mehr als eine Möglichkeit der Abschnittsgestaltung, wie zum Beispiel die Straßenbahnführung mit oder ohne separatem Gleisbett, wurden mehrere Vorschläge entwickelt, die in zahlreichen internen Abstimmungsrunden diskutiert, angepasst und weiterentwickelt wurden.

Insbesondere die Radwegführung, die alternativen Gleisgestaltungen und die möglichen neuen Haltestellenbereiche und deren Ausgestaltung bedurften andauernder Abstimmung und Neuplanung.

Im Ergebnis dieses Diskussionsprozesses gibt es für alle Abschnitte, mit Ausnahme der Siemensstraße und der Spreestraße, zwei Varianten der Straßenneugestaltung. Diese werden im Folgenden vorgestellt und deren Unterschiede herausgearbeitet.

7.1.1 Edisonstraße Nord

Abschnitt der Edisonstraße zwischen den Knotenpunkten Treskowallee/Rummelsburger Straße und Siemensstraße/Griechische Allee

Durch die nachweislich deutliche Entlastung besteht für die Edisonstraße die Möglichkeit, die Straßenbahn als Pulkführerin gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr zu führen (Variante 1), oder auf einem separaten, begrünten Gleisbett fahren zu lassen (Variante 2). Nachfolgend werden die möglichen Varianten für die Abschnittsbereiche beschrieben.

- a) Bereich der vorhandenen Haltestelle Rummelsburger Str./ Edisonstraße

Im nördlichen Abschnitt zwischen Rummelsburger Straße und Helmholtzstraße befinden sich in Mittellage die Haltestellen der Straßenbahn, die als

Bahnsteighaltestellen ausgebildet sind. Diese vorhandene paarige Haltestelle wird standardgerecht und barrierefrei mit breiteren Haltestelleninseln zu Lasten eines Fahrstreifens ausgebaut. Zusätzlich werden Radfahrstreifen vorgesehen. In diesem Haltestellenbereich gibt es keine Unterscheidung in der Querschnittsgestaltung zwischen den Varianten 1 und 2.

In Fahrtrichtung Süd sind ein Fahrstreifen mit 3,25 m Breite sowie ein Radfahrstreifen mit 2,25 m Breite zu Lasten eines Fahrstreifens vorgesehen. Es folgt ein Grünstreifen, der etwa 2,20 m bis 2,40 m breit ist und Baumpflanzungen vorsieht. Wo keine Grünstreifen möglich sind, werden Baumscheiben realisiert. Der Gehweg ist an allen Stellen mindestens 2,50 m breit.

In Fahrtrichtung Nord gibt es im Stauraum des Knotenpunktes Treskowallee/Rummelsburger Straße in der Edisonstraße einen Fahrstreifen von 3,25 m Breite für Linksabbieger und einen Mischfahrstreifen für geradeaus fahrenden und rechts abbiegenden Verkehr. Auch hier schließt sich ein 2,25 m breiter Radfahrstreifen an. Hier ist aus Platzgründen nur ein kurzer begrünter Abschnitt möglich. Der Gehweg hat hier überwiegend eine Breite von 2,90 m, für das Pflanzen von Straßenbäumen steht hier kein Platz zur Verfügung. Die Anbindung/Einfahrt der Roedernstraße auf Höhe der LSA ist bereits im Bestand vorhanden, hier ändert sich an der Verkehrsorganisation nichts.

b) Nördlicher Bereich der Edisonstraße zwischen Haltestelle Helmholtzstraße/Zeppelinstraße und Siemensstraße/Griechische Allee (ca. 265 m lang):

Hier beträgt die Straßenraumbreite zwischen der beidseitigen Wohnbebauung knapp 25m.

In der **Variante 1** wird die Straßenbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt. Hier stehen je Fahrtrichtung 3,25 m zur Verfügung. Eine Zusammenlegung von ÖPNV und Kfz-Verkehr auf einer gemeinsamen Fläche als überfahrbarer Gleisbereich ist möglich, da die Straßenbahn als Pulkführer fungiert und die Verkehrsbelastung des Kfz-Verkehrs durch den Neubau der Minna-Todenhagen-Straße deutlich abnimmt, was auch der verkehrspolitischen Zielstellung für diesen Bereich entspricht. Der gewonnene Straßenraum wird zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und für sichere Radwege genutzt. Die Herstellung eines Park-Baumstreifens ermöglicht neben der Möglichkeit der Pflanzung neuer Straßenbäume vereinzelt Parken am Fahrbahnrand. Unterbrochen wird dieser Park-Baumstreifen durch zahlreiche Grundstückszufahrten und eine Ladezone.

Für Radfahrende ist ein vom fließenden Verkehr getrennter, baulicher Radweg (2,0 m Nettobreite) vorgesehen. Bei dieser Variante ergeben sich für zu Fuß Gehende komfortable Gehwegbreiten von ca. 4,40 m Breite.

Im durch die Bürger gewünschten neuen Haltestellenbereich an der Griechischen Allee erschweren die Grundstückszufahrten die Errichtung eines barrierefreien Haltestellenkaps.

In der **Variante 2** fährt die Straßenbahn in diesem ca. 265 m langen Abschnitt auf einem baulich abgetrennten begrünten Gleiskörper. Dieser benötigt ohne Querungsmöglichkeiten eine Breite von mindestens 6,2 m. Der beidseitig angrenzende Fahrstreifen ist 3,25 m breit. In dieser Variante entfallen die Park- und Lieferbereiche vollständig. Radfahrenden steht im Gegensatz zur Variante 1 statt eines baulichen Radwegs ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn zur Verfügung, der aus Platz- und Sicherheitsgründen nicht protektiert werden kann. Bei Bedarf ist die Nutzung für Park- und Lieferverkehr nicht auszuschließen. Zur Begrünung sind Baumscheiben im Gehwegbereich vorgesehen. Der Gehweg hat eine Breite von ca. 3,8 m. Kommt die neue Haltestelle an der Griechischen Allee zum Tragen, würde hier keine Begrünung des Gleisbettes erfolgen. Somit können im Falle einer Umsetzung der neuen Haltestelle nur 154 m (von 265 m) des Abschnitts des besonderen Bahnkörpers als Grüngleis ausgebildet werden. Der Fahrstreifen und der Radfahrstreifen werden für das Haltestellenkap auf Gehwegniveau angerampt (sog. überfahrbares Haltestellenkap – bisher in Berlin noch nicht erfolgreich umgesetzt). Die Grundstückszufahrten könnten zwar erhalten bleiben, würden aber direkt in den Wartebereich münden.

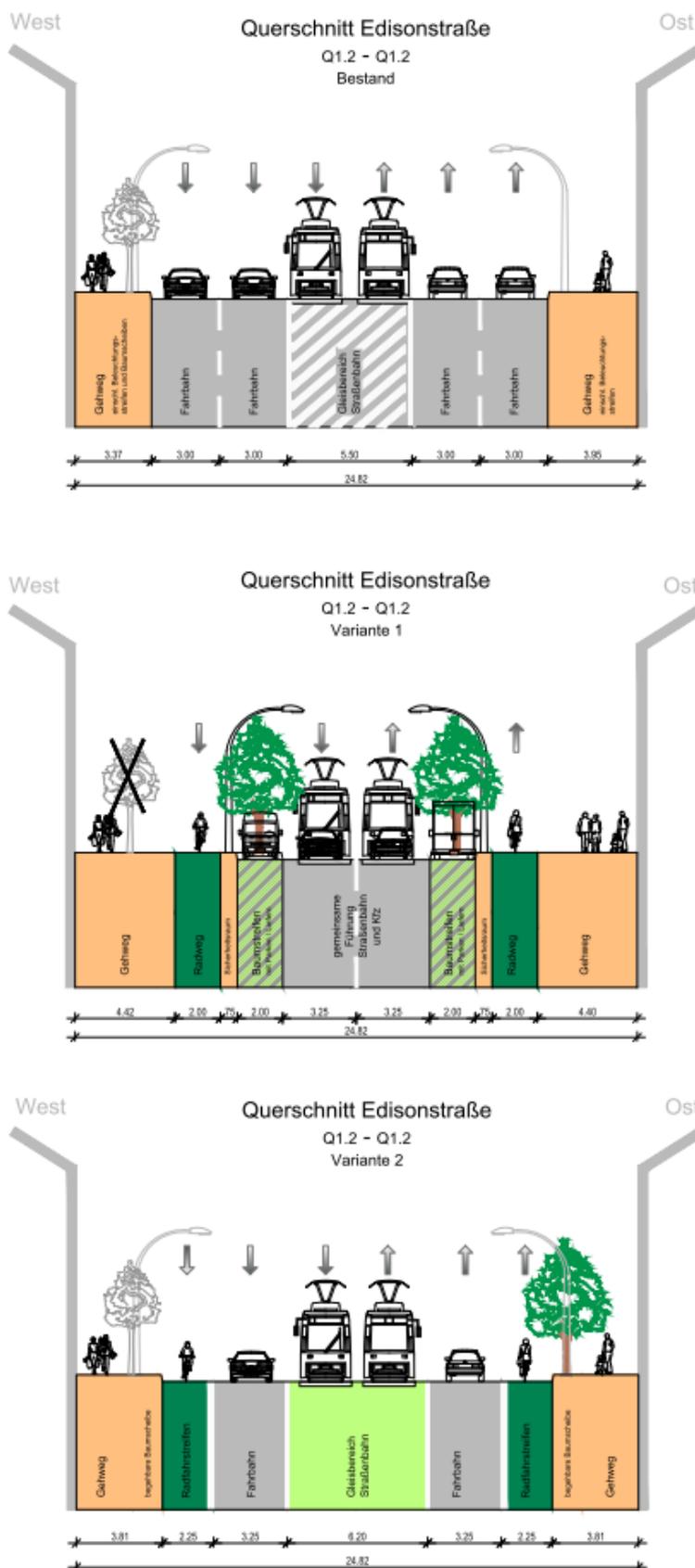


Abbildung 4: Querschnitte – Edisonstraße Nord

7.1.1.1 Einschätzung des Grüngleises

Vorteile:

- Die räumliche Trennung von Kfz-Verkehr und ÖPNV ermöglicht eine Beschleunigung des ÖPNV. Dies betrifft jedoch nur den nördlichen Abschnitt der Edisonstraße (d.h. 265 m ohne zusätzliche Haltestelle bzw. 154 m mit neuer Haltestelle an der Griechischen Allee); im weiteren Verlauf der Edisonstraße ist, wie heute auch, zukünftig nur eine fahrbahnbüdige Führung möglich.
- Die Begrünung des Gleisbettes ermöglicht auf diesem Abschnitt durch eine geringere Schallreflektion eine Lärminderung der Straßenbahn.
- Durch weniger versiegelte und dafür begrünte Verkehrsflächen wird ein attraktiveres Stadtbild erreicht.

Nachteile:

- Der besondere Bahnkörper stellt eine Barriere dar, die weder durch zu Fuß Gehende, noch durch Radfahrende oder Fahrzeuge querbar ist (Einrichtung eines sog. Z-Übergangs ist aus Platzgründen nicht möglich)
- Aufgrund des höheren Platzbedarfs des separaten Gleisbettes ist weder ein protektierter noch ein baulich angelegter Radweg möglich. Erforderliche Ladezonen würden den Radfahrstreifen unterbrechen, was die Sicherheit der Radfahrer und die Übersichtlichkeit der Verkehrsorganisation einschränkt.
- Die Aufenthaltsqualität in der Straße verbessert sich gegenüber heute nicht wesentlich, da die Seitenbereiche unattraktiv bleiben und die Straßenbäume keine Entwicklungschancen haben.
- Pkw-Stellplätze und Lieferzonen entfallen vollständig.
- Gegenüber der Variante 1 würde die Lärmquelle (der Bord) in etwa in der heutigen Lage geführt werden, was lärmtechnisch wiederum von Nachteil gegenüber eines deutlich von der Bebauung abgerückten Bordverlaufes wäre.

7.1.1.2 Einschätzung einer zusätzlichen Straßenbahn-Haltestelle an der Griechischen Allee

Das Einrichten einer zusätzlichen Haltestelle in der Edisonstraße sichert Einzugsradien von 300 m bis 400 m und trägt somit zu einer verbesserten Erschließung der Bereiche um die Griechische Allee sowie der Siemensstra-

ße bei und würde die Umsteigewege zwischen Bus (bisher allerdings nur eine dort endende Linie) und Straßenbahn verkürzen.

Aus verkehrlicher Sicht werden Haltestellen im direkten einstreifigen Abflussraum von Knotenpunkten als kritisch bewertet, da ein Rückstau des Kfz-Verkehrs bis in den Knotenpunktbereich nicht ausgeschlossen werden kann. Die vorgestellte Lösung einer paarigen Haltestellenlage nördlich des Knotenpunktes Edisonstraße/Griechische Allee ist selbst mit einem Abrücken vom Knotenpunkt aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses nicht tragbar. Ein weiteres Verschieben der Haltestelle in Richtung Nord würde den Abstand zur folgenden Haltestelle Rummelsburger Straße/Edisonstraße (ca. 200 m) verkürzen, so dass eine zusätzliche Haltestelle nicht mehr zu rechtfertigen wäre.

Eine Alternative könnte die versetzte Haltestellenlage (s. Lageplan, Detail B) darstellen. In diesem Fall würden sich die Haltestellen jeweils im Stauraum (Knotenpunktzufahrt) der Edisonstraße am Knotenpunkt zur Siemensstraße bzw. Griechischen Allee befinden. Die nun südlich des Knotenpunktes in Richtung Nord liegende Haltestelle würde ca. 200 m von der vorhergehenden Straßenbahnhaltestelle an der Wilhelminenhofstraße entfernt liegen, was ebenfalls ein geringer Abstand ist, den es bei einer Entscheidung für eine weitere Haltestelle abzuwägen gilt. Verkehrlich betrachtet sind im Stauraum liegende Haltestellen weniger kritisch und für den übrigen Verkehrsablauf weniger invasiv.

7.1.2 Edisonstraße Süd

Hierbei handelt es sich um den Abschnitt der Edisonstraße zwischen Siemensstraße/Griechische Allee und Treskowbrücke. Die Straßenraumbreite zwischen der beidseitigen Wohnbebauung beträgt hier ca. 21m.

Der Hauptstrom des Kfz-Verkehrs in Richtung Süden biegt am Knotenpunkt Edisonstraße/Siemensstraße rechts ab und nutzt die Siemensstraße-Karlshorster Straße als Verbindung zum KP Karlshorster Straße/Schnellerstraße.

Im o.g. genannten Abschnitt der Edisonstraße in Richtung Süd, der ausschließlich für Anlieger und Radfahrer zugelassen ist, wird auch zukünftig die Straßenbahn mit dem Kfz-Verkehr gemeinsam geführt, da die vorhandene Bebauung hier in einem deutlich geringeren Abstand zueinander steht. Park- und Liefermöglichkeiten sind in beiden Fahrtrichtungen zwischen geplanten Bäumen vorgesehen. Der Gehweg in Richtung Süd hat eine Breite von 2,50 m. Daneben ist ein baulicher Radweg von 2,0 m vorgesehen.

In Richtung Nord (ohne Einschränkungen für den Kfz-Verkehr) besteht die Möglichkeit der Anlage eines baulichen Radweges (2,0 m) und eines anschließenden Gehweges von etwa 2,50 m Breite (Variante 1), oder eines Radfahrstreifens (2,25 m) zwischen dem fließenden und dem ruhenden Verkehr (Variante 2), eine Protektion ist aus Platzgründen nicht möglich. Da Parkstände vorgesehen sind wird die Gefahr des Haltens auf dem Radfahrstreifen minimiert. In dieser Variante ist eine Gehwegbreite von fast 3,0 m möglich.

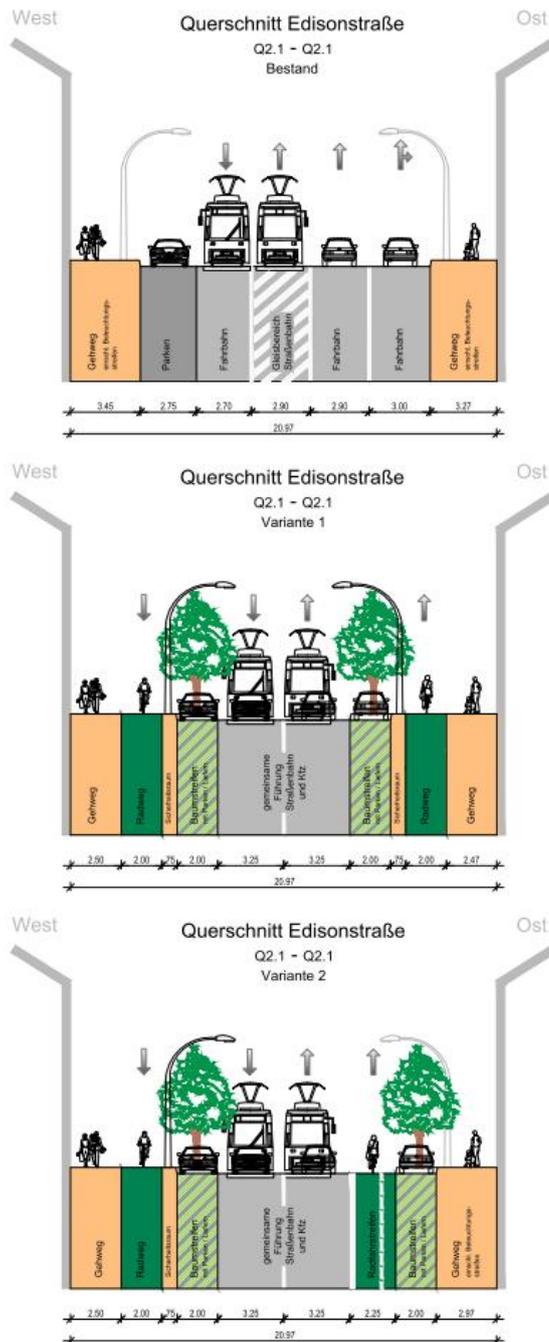


Abbildung 5: Querschnitt – Edisonstraße Süd

Südlich der Wilhelminenhofstraße verkehrt nur die Straßenbahn weiter in Richtung Süden über die Treskowbrücke. In entgegengesetzter Richtung wird der Kfz-Verkehr über einen Fahrstreifen geführt. Im südlichen Knotenarm liegen die fast paarigen Haltestellen der Straßenbahn.

Auf der Treskowbrücke in nördlicher Richtung wird zu Lasten des zweiten Kfz-Fahrstreifens ein Radfahrstreifen eingerichtet (2,25 m).

Der barrierefreie Ausbau der Haltestelle sieht ein überfahrbares Haltestellenkap mit vorgelagerter Signalisierung vor, aufgrund dessen eine Ausfahrt aus den Spreehöfen in Richtung Wilhelminenhofstraße zukünftig nicht mehr möglich ist. Die Zu- und Abfahrt zu den Spreehöfen muss daher über die Wilhelminenhofstraße gesichert werden. In diesem Zusammenhang ist die Notwendigkeit der eingeschränkten Zufahrt zu den Spreehöfen und somit die Einfahrt in den Knotenpunktarm Edisonstraße Süd in Richtung Treskowbrücke durch den Bezirk zu klären. Bei Wegfall dieser könnte auch die Haltestelle noch weiter an den Knotenpunkt herangezogen werden, was die Umsteigebeziehungen verbessern würde.

7.1.3 Spreestraße und Brückenstraße

Hierbei handelt es sich um den Abschnitt zwischen Edisonstraße, inklusive Treskowbrücke, und der Schnellerstraße.

Über die Treskowbrücke führt in Richtung der Brückenstraße ein gemeinsamer Geh- und Radweg von ca. 3,30 m Breite.

Die fahrbahnbündigen Straßenbahngleise liegen einseitig auf der Westseite. Kfz-Verkehr in Richtung Süden ist nicht zugelassen.

In Richtung Wilhelminenhofstraße wird der Radverkehr über einen 2,25m breiten Radfahrstreifen zu Lasten eines Kfz-Fahrstreifens geführt. Eine Projektion wäre möglich, wenn der Gleiskörper weiterhin überfahrbar gestaltet wird. Der Gehweg hat hier eine Breite von ca. 3,30 m. Südlich der Brücke soll eine Fußgängerquerungsmöglichkeit in Verlängerung des Uferwanderweges zur sicheren Querung (auch für Radfahrer nutzbar) eingerichtet werden.

Der Kfz-Verkehr ist auf der Brücke nur in Richtung Nord mit einem Fahrstreifen zugelassen. Die Straßenbahn verkehrt weiterhin in beiden Richtungen.

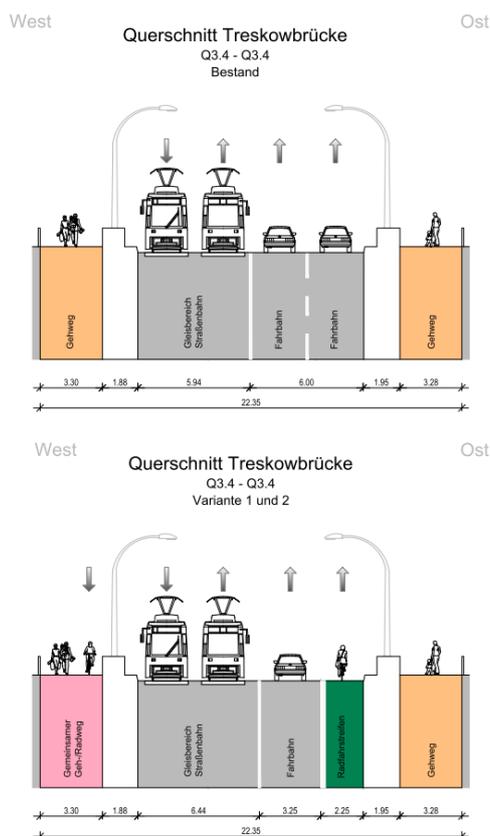


Abbildung 6: Querschnitt – Treskowbrücke

Auf der **Brückenstraße** werden die Straßenbahn und der Kfz-Verkehr in beiden Richtungen über einen gemeinsamen Fahrstreifen geführt. Die Gehwegbreite beträgt in beiden Richtungen mind. 2,50 m. Auch für die Brückenstraße wurden mehrere Varianten untersucht.

Im Ergebnis soll in **Variante 1** für die Brückenstraße für den Radverkehr in Richtung Nord ein Bewegungsraum für Radfahrer in Form eines 1m-breiten Streifens und ein Radweg von 2m-Breite in Richtung Süd vorgesehen werden, wobei dieser in Richtung Nord auf der Fahrbahn verläuft. Parkmöglichkeiten gibt es auf der östlichen Straßenseite, wo zudem ein durchgehender Grünstreifen möglich ist. Auf der westlichen Seite entfallen die Parkflächen zugunsten des Radwegs. Diese Variante scheidet aufgrund des ungenügenden Angebots für den Radverkehr aus.

Variante 2 sieht Radfahrstreifen in beiden Richtungen vor, die in einer Breite von 2,25m realisierbar sind. Zudem sind Liefer- und Parkmöglichkeiten geplant. Grünflächen und Baumpflanzungen sind hier zwischen den Parkständen vorgesehen.

In beiden Varianten ist an der Einmündung zur Spreestraße eine Signalisierung vorgesehen, die eine sichere Querung für Fußgänger und Radfahrer gewährleistet.

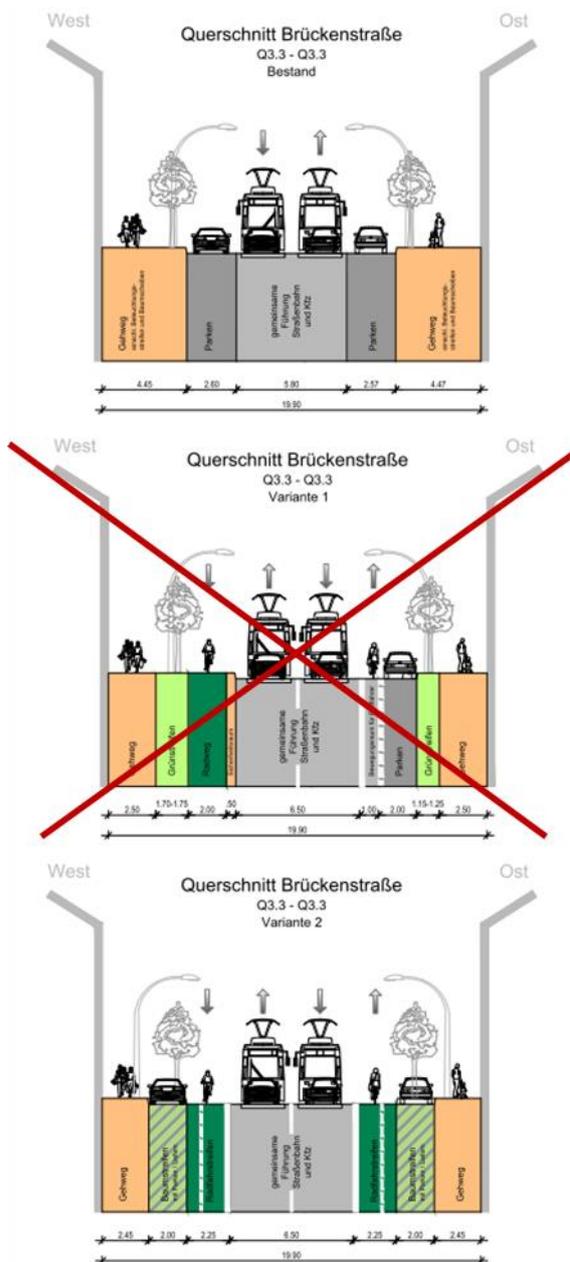


Abbildung 7: Querschnitt – Brückenstraße

Die **Spreestraße** sieht im Ergebnis der vielfach untersuchten Varianten, entsprechend der heutigen Gelbmarkierung, einen Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr sowie einen Radfahrstreifen für den Radverkehr vor. Im nördlichen Teil der Spreestraße sind neue Grünflächen mit Baumpflanzungen vorgese-

hen. Darüber hinaus soll an der Einmündung zur Brückenstraße – Treskowbrücke eine LSA eingerichtet werden.

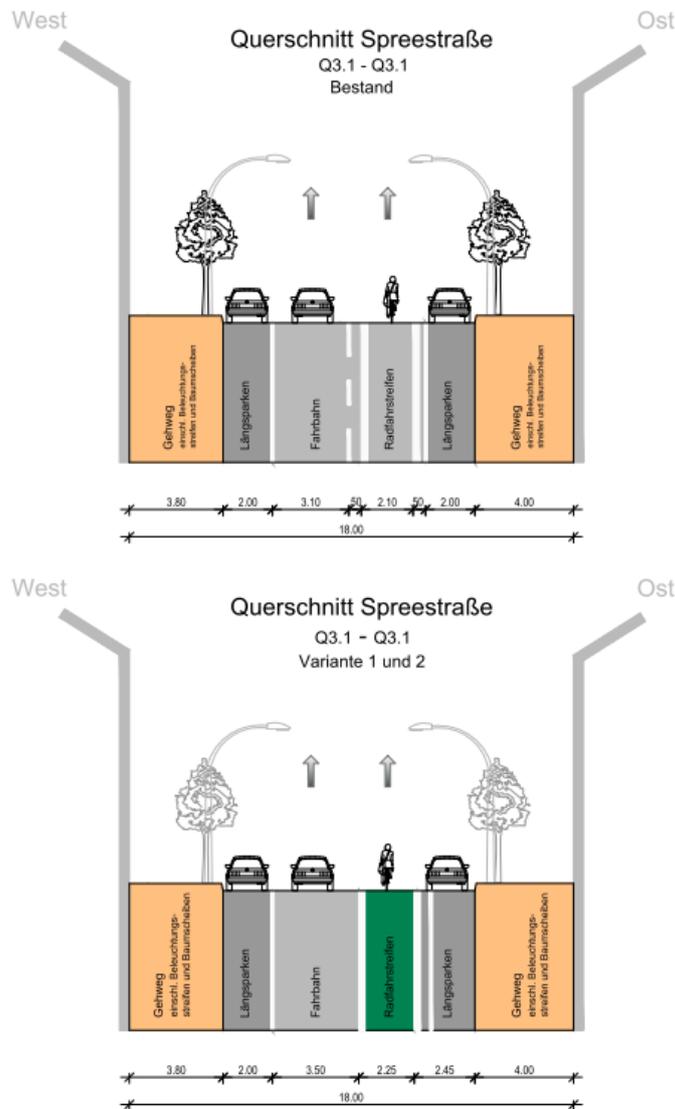


Abbildung 8: Querschnitt – Spreestraße

7.1.4 Siemensstraße

Die Siemensstraße im Abschnitt zwischen Edisonstraße und Nalepastraße soll ebenfalls nach Untersuchung mehrerer Varianten wie folgt umgestaltet werden.

Die Siemensstraße wird auf einen Fahrstreifen je Richtung zurückgebaut. Für Radfahrende werden Radwege ebenfalls in beiden Richtungen angelegt. Aufgrund der Platzverhältnisse ist hier kein Grünstreifen umsetzbar.

Die vorhandenen Baumscheiben bleiben jedoch erhalten und werden, wo es möglich ist, um weitere Bäume ergänzt. Parkmöglichkeiten soll es, mit Ausnahme von acht Stellplätzen zum Bringen und Holen der Kitakinder, keine geben. Nördlich der Einmündung zur Wattstraße soll ein Fußgängerüberweg mit LSA entsprechend den vorhandenen Wegebeziehungen zur sicheren Querung eingerichtet werden.

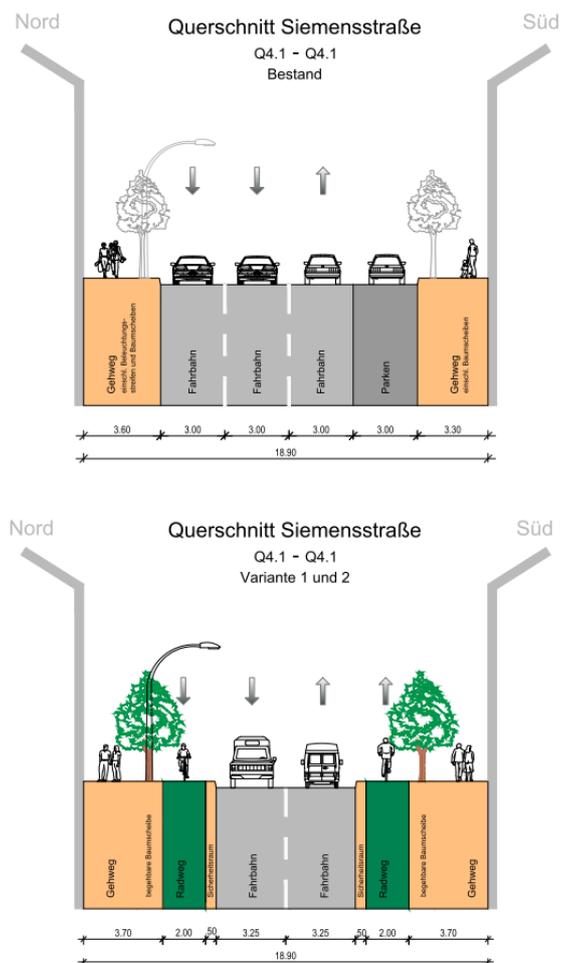


Abbildung 9: Querschnitt – Siemensstraße

7.1.5 Stubenrauchbrücke

Über die anschließende Stubenrauchbrücke wird der Kfz-Verkehr weiter über einen Fahrstreifen je Richtung geführt.

Bei Wegfall der Behelfsbrücke und ausschließlicher Nutzung der denkmalgeschützten Brücke wird in Richtung Süden ein Radweg eingerichtet, die Fußgänger müssen die östliche Seite der Brücke nutzen. In nördlicher Rich-

tung sind ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,75m und ein Gehweg von mindestens 2,05m vorgesehen.

Im Zwischenzustand mit Behelfsbrücke wird die Behelfsbrücke ausschließlich für den Rad- und Fußverkehr genutzt. Die denkmalgeschützte Brücke dient dem Kfz-Verkehr mit jeweils einem Fahrstreifen je Richtung sowie dem Radverkehr und dem Fußgängerverkehr in den zuvor beschriebenen Breiten.

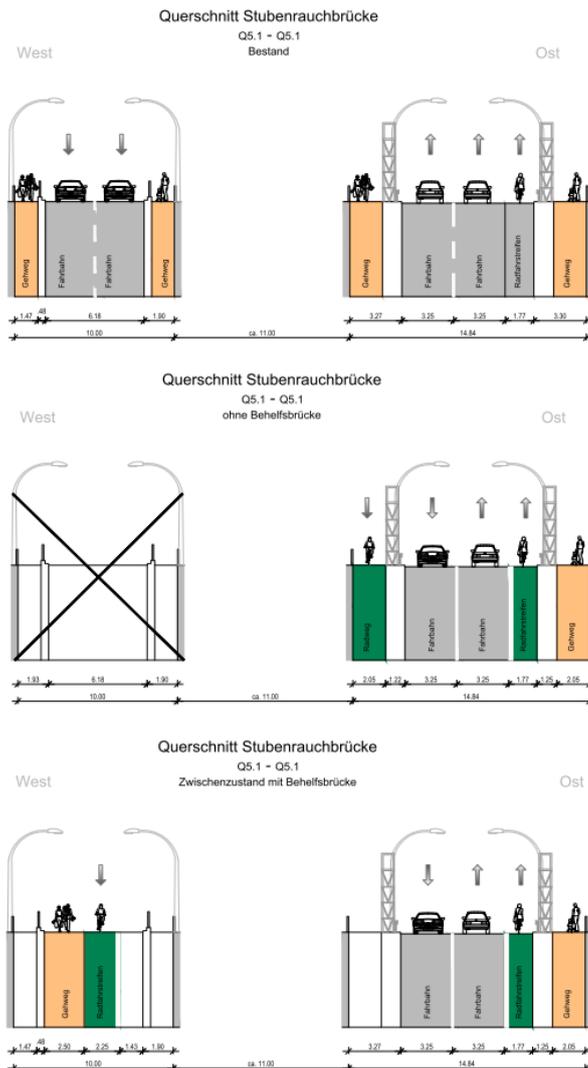


Abbildung 10: Querschnitt – Stubenrauchbrücke

Die Zufahrt zum Knoten mit der Schnellerstraße wird auf drei Fahrstreifen aufgeweitet (links, gerade, gerade/rechts), in der Gegenrichtung ist ein Fahrstreifen vorgesehen. Südlich der Stubenrauchbrücke werden ein 2,0m breiter Radweg sowie ein Gehweg zur Verfügung gestellt.

7.2 Entwicklung der Knotenpunkte

Neben der Planung der Streckenabschnitte sind insbesondere die Pförtnerknotenpunkte neu zu gestalten, zu signalisieren und die innerhalb des Gebiets liegenden Knotenpunkte entsprechend ihrer neuen Anforderungen zu dimensionieren.

Folgende Pförtnerknotenpunkte sind zu betrachten:

- Treskowallee / Rummelsburger Straße,
- Karlshorster Straße/ Schnellerstraße,
- Brückenstraße Straße / Schnellerstraße,
- Spreestraße/Michael-Brückner-Straße.

Weitere zu betrachtende Knotenpunkte sind:

- Edisonstraße / Griechische Allee / Siemensstraße,
- Siemensstraße / Wilhelminenhofstraße / Nalepastraße,
- Edisonstraße / Wilhelminenhofstraße (Königsplatz) und
- Brückenstraße / Spreestraße.

Insbesondere die Pförtnerknoten sollen in ihrer Gestaltung und Organisation einen Beitrag für die Ableitung von Durchgangsverkehren leisten. Gestützt auf Verkehrszählungen und Modellergebnisse wurde die Gestaltung der Knotenzufahrten den künftigen Anforderungen angepasst und entsprechende Leistungsfähigkeitsberechnungen durchgeführt.

Bis auf den Knotenpunkt Karlshorster Straße/Schnellerstraße konnte für alle Knoten eine insgesamt gute Verkehrsqualität nachgewiesen werden. Für den Knoten Karlshorster Straße/Schnellerstraße war die Entscheidung zu treffen, den modellseitig ermittelten Anforderungen aus der Verkehrsbelastung zu entsprechen und eine ausreichende Verkehrsqualität nachzuweisen oder den Kfz-Verkehr künftig auf die Umfahrung über die Minna-Todenhagen-Straße zu „zwingen“, um die deutliche Entlastung der Straßenzüge zu ermöglichen und durch die Reduzierung der Fahrstreifen zu untermauern. Selbst bei veränderter Straßenraumgestaltung stellt sich die Nutzung der Verbindung Karlshorster Straße-Siemensstraße-Edisonstraße in Richtung Treskowallee zeitlich günstiger als die Nutzung der Schnellerstraße-Minna-Todenhagen-Straße-Rummelsburger Straße mit der neuen Spreequerung dar und dementsprechend stärker fällt die Verkehrsbelastung im Geradeausverkehr Karlshorster Straße Süd in die Karlshorster Straße Nord aus. Gemeinsam mit dem AG wurde die Entscheidung getroffen, die Spuraufteilung in der Zufahrt Karlshorster Straße zur Schnellerstraße mit zwei Linksabbiegestreifen auf die Schnellerstraße in Richtung Minna-Todenhagen-Straße und nur mit einem Kombinationsstreifen gera-

8 Gegenüberstellung der Streckenvarianten

Für eine sinnvolle Gegenüberstellung der verschiedenen Streckenvarianten, welche im vorherigen Kapitel 7.1 erläutert wurden, müssen zunächst Kriterien als Bewertungsmaßstäbe festgelegt werden. Der Fokus liegt hierbei in der Lärmaktionsplanung, welche bereits in der Ziel- und Aufgabenstellung festgesetzt wurde, in den Vorgaben aus dem Berliner Mobilitätsgesetz und in den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung, welche die Wünsche und Forderungen der direkt Betroffenen widerspiegelt. Mithilfe dieser Grundlage wurde eine tabellarische Gegenüberstellung (s. Kap. 8.4) vorgenommen und ausgewertet.

8.1 Kriterien aus Lärmaktionsplanung

Da dieses Projekt gemeinsam mit der Lärmaktionsplanung durchgeführt wird, soll ein besonderes Augenmerk auf der Lärminderungswirkung der einzelnen Varianten liegen.

In Bezug auf den Kfz-Verkehr kann festgestellt werden, dass in allen Varianten eine Fahrstreifenreduzierung durchgeführt wurde (heutige Gelbmarkierung) oder durchgeführt werden soll, was eine verminderte Kapazität und somit ein vermindertes Verkehrsaufkommen bedingt. Weiterhin werden die Querschnitte so gestaltet, dass ein erhöhter Abstand des fließenden Verkehrs zur Bebauung erreicht wird, was erneut positive Auswirkungen auf die Lärmentwicklung hat. Durch die Neupflanzung von Bäumen wird diese Entwicklung unterstützt.

Im konkreten Vergleich der Varianten werden auf den jeweiligen Abschnitten vergleichbare Lösungen entwickelt, sodass sich die Auswirkungen in den meisten Fällen sehr ähneln. Lediglich in der Edisonstraße (Nord) wird in Variante 2 zwar eine Fahrstreifenreduzierung erwirkt, der Abstand zur Bebauung ist hier deutlich geringer als in Variante 1.

Lösungen zur Lärminderung im ÖPNV, insbesondere der Straßenbahn, finden die Varianten kaum. Die neuen durch die BVG vorgegebenen Gleislagen werden für alle Varianten zu Grunde gelegt. Die Spreestraße, die Siemensstraße und die Stubenrauchbrücke werden hier außenvorgelassen, da auf diesen Abschnitten keine Straßenbahnen verkehren.

Erneut ist es die Edisonstraße (Nord), in der unterschiedliche Ansätze gefunden wurden. In Variante 1 werden keine Veränderungen zum Bestand vorgenommen. Die Straßenbahn verkehrt weiterhin fahrbahnbündig. Die Variante 2 sieht ein begrüntes Gleisbett vor, welches zur Lärminderung beitragen würde. Die Auswirkungen sind hier abhängig von den angedach-

ten Haltestellen nahe dem Griechischen Platz, dennoch trägt auch eine teilweise Begrünung zur Lärminderung bei (vgl. Kap. 7.1.1.1).

8.2 Kriterien aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Nach einer umfassenden Beteiligung der Öffentlichkeit (Öffentlichkeitsveranstaltung, Online-Beteiligung, Ortstermin) sind auch die Kriterien der Bürger zu betrachten und zu berücksichtigen. Im Folgenden sind diese noch einmal aufgelistet:

- Deutliche Verminderung des Durchgangsverkehrs, insbesondere Lkw,
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität,
- Lärminderung der Straßenbahn,
- Beschleunigung des ÖPNV,
- Ausweitung des Radwegenetzes,
- Verbesserung der Sicherheit der Radwege,
- Erhaltung der Pkw-Stellplätze für Anwohner,
- sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger,
- Begrünung der Straßenquerschnitte.

8.3 Kriterien aus dem Berliner Mobilitätsgesetz

Neben der Berücksichtigung der technischen Regelwerke und Vorschriften fließen aktuell auch insbesondere die Bestimmungen des Berliner Mobilitätsgesetzes in den Variantenvergleich zur Querschnittsgestaltung ein. Dazu zählen unter anderem folgende Kriterien:

- Förderung eines attraktiven, leistungsfähigen, sicheren Radverkehrs (bauliche Trennung von Kfz-Verkehr zur Erhöhung der Verkehrssicherheit),
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum und der Lebensqualität in der Stadt durch breite Gehwege und straßenbegleitende Baumpflanzungen,
- optimales Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsmittel,
- Maßnahmen zur Reduzierung von verkehrsbedingten Klima-, Umwelt- und Gesundheitsbeeinträchtigungen,
- Gestaltung der Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastruktur im Einklang mit den Erfordernissen einer nachhaltigen Stadtentwicklung,
- Einhaltung der Klima- und Umweltziele (ressourcenschonend, stadtökologisch nachhaltig) und Erhalt/Aufbau Grünflächen und Straßengrün,

- Vermeidung von Luftschadstoff- und Lärmbelastigungen,
- Verkehrssicherheit für alle am Verkehr teilnehmenden,
- Sicherung störungsfreier Betriebsabläufe für Haltestellen und Stationen des ÖPNV,
- Bevorrechtigung des ÖPNV und Barrierefreiheit.

Diese Punkte wurden so weit wie möglich in die Entwicklung der einzelnen Varianten integriert. Da es sich bei den betrachteten Straßenabschnitten um Bestandsstraßenräume mit einer eng anliegenden Wohnbebauung handelt, müssen nachhaltige Kompromissquerschnitte gefunden werden.

8.4 Tabellarische Übersicht

Im Folgenden sind alle Varianten in einer tabellarischen Übersicht zusammengefasst und hinsichtlich ihrer Erfüllung der oben genannten Kriterien betrachtet.

In grün sind alle Bereiche aufgeführt, in denen eine Verbesserung zur Ausgangssituation (vor Einrichten der provisorischen Gelbmarkierung) erwartet wird, bei gelb sind teilweise Verbesserungen zu erwarten und bei rot ist von einer Verschlechterung im Vergleich zur Ausgangssituation auszugehen.

Grau sind alle Bereiche markiert, in denen es im Vergleich zur Ausgangssituation in Bezug auf das Kriterium keine Veränderungen gibt.

	Edisonstraße Nord		Edisonstraße Süd		Spreestraße	Siemensstraße	Stubenrauchbrücke	
	V1	V2	V1	V2			ohne Behelfsbrücke	mit Behelfsbrücke
Lärminderung MIV	Fahrsteifenreduzierung, größerer Abstand MIV zur Bebauung	Fahrsteifenreduzierung, geringerer Abstand zur Bebauung als in Variante 1	Fahrsteifenreduzierung, größerer Abstand MIV zur Bebauung	Fahrsteifenreduzierung, geringerer Abstand zur Bebauung als in Variante 1	Fahrsteifenreduzierung, erhöhter Abstand MIV zur Bebauung in Spreestraße	Fahrsteifenreduzierung, erhöhter Abstand MIV zur Bebauung	Fahrsteifenreduzierung, teilweise erhöhter Abstand MIV zur Bebauung	Fahrsteifenreduzierung, teilweise erhöhter Abstand MIV zur Bebauung
Lärminderung ÖPNV	keine Veränderung	teilweise begrüntes Gleisbett auf einer Länge von ca. 154 m bis max 265 m	keine Veränderung	keine Veränderung	keine Veränderung	kein ÖPNV	kein ÖPNV	kein ÖPNV
Beschleunigung ÖPNV	gemeinsame Führung MIV+ÖPNV; durch die Vorrangschaltung der Straßenbahn wird eine Behinderung durch den MIV ausgeschlossen	ÖPNV getrennt vom MIV	gemeinsame Führung MIV+ÖPNV; durch die Vorrangschaltung der Straßenbahn wird eine Behinderung durch den MIV ausgeschlossen	gemeinsame Führung MIV+ÖPNV; durch die Vorrangschaltung der Straßenbahn wird eine Behinderung durch den MIV ausgeschlossen	keine Veränderung	kein ÖPNV	kein ÖPNV	kein ÖPNV
Ausweitung Radwegenetz	beidseitige Anlagen	beidseitige Anlagen	beidseitige Anlagen	beidseitige Anlagen	einseitige Anlage	beidseitige Anlagen	beidseitige Anlagen	beidseitige Anlagen
Sichere Radverkehrsanlagen	Radweg/abschnittsweise Radfahrstreifen	Radfahrstreifen	Radweg	Radfahrstreifen (pro Richtung und	Radfahrstreifen	Radweg	Radweg/Radfahrstreifen, Führung entlang des MIV	Radfahrstreifen, jedoch teilweise getrennte Führung vom MIV
Aufenthaltsqualität	Gehwegbreite von 4,3 bis 4,45 m; Entfernung Bordstein zur Bebauung 7,0 bis 7,2 m; mehr Platz für Begrünung	Gehwegbreite von 3,6 bis 3,9 m einschl. Baumstandorte; Entfernung Bordstein zur Bebauung entspricht der Gehwegbreite; weniger Platz für Begrünung	Gehwegbreite von ca. 2,5 m; Entfernung Bordstein zur Bebauung in beide Richtungen ca. 5,2 m	Gehwegbreite von 2,5 und 3,0 m; Entfernung Bordstein zur Bebauung Richtung Nord nur 3,0 m, Richtung Süd 5,25 m	Gehwegbreiten unverändert von 3,8m bzw. 4,0m	Gehwegbreite von 2,5 m bis 3,9 m, zusätzlicher signalisierter Überweg	Gehweg von 2 m nur in eine Richtung, zusätzliche signalisierte Überwege auf Siemensstraße und Tabbertstraße	Gehwegbreite von 2-2,5 m in beiden Richtungen, Trennung Gehweg vom MIV in einer Richtung durch Behelfsbrücke, zusätzlicher signalisierter Überweg auf Tabbertstraße
Begrünung	Neupflanzung von Bäumen	Komplettierung bzw. Neupflanzung von Bäumen im Gehwegsbereich	Neupflanzung von Bäumen	Neupflanzung von Bäumen	beidseitige Baumpflanzungen	Erweiterung der Begrünung	Mehr Neupflanzung von Bäumen in der Karlsruher Straße möglich	Mehr Neupflanzung von Bäumen in der Karlsruher Straße möglich
Parken und Lieferrn	ja	entfallen	ja	ja	ja	entfallen	keine Veränderung	keine Veränderung
Verkehrssicherheit	MIV, Park- und Lieferverkehr komplett getrennt von Rad- und Fußverkehr	Gefahr von Parken und Lieferrn auf Radfahrstreifen mit Ausweichen in Fließverkehr	MIV komplett getrennt von Rad- und Fußverkehr	Richtung Nord MIV und Radverkehr nicht baulich getrennt (Radfahrstreifen), Parker überfahren Radfahrstreifen um zu dahinterliegenden Parkständen zu gelangen	Gefahr von Parken und Lieferrn auf Radfahrstreifen mit Ausweichen in Fließverkehr	MIV komplett getrennt von Rad- und Fußverkehr	Radweg/Radfahrstreifen, Führung entlang des MIV	Radfahrstreifen, jedoch teilweise getrennte Führung vom MIV

Tabelle 1 Variantenvergleich

8.5 Auswertung

8.5.1 Edisonstraße Nord

Variante 1:

Der Knotenpunkt Treskowallee/Rummelsburger Straße besitzt als Pförtnerknoten für die Ableitung von übergeordneten Durchgangsverkehren eine sehr hohe Bedeutung für die Entlastung der Edisonstraße.

Im Abschnitt der Edisonstraße Nord wird die Straßenbahn als Pulkführerin (Ausfahrt aus der Haltestelle) dem Kfz-Verkehr vorangestellt, so dass Behinderungen des Betriebs ausgeschlossen werden können.

Beide Maßnahmen machen aufgrund längerer Wartezeiten an den LSA die Durchfahrt unattraktiver für den Kfz-Verkehr und bevorzugen den ÖPNV.

Der durch die Fahrstreifenreduzierung erhöhte Abstand zur Bebauung mindert den Lärm an den Gebäudekanten. Die Aufenthaltsqualität steigt für zu Fuß Gehende deutlich, da komfortable Gehwegbreiten von 4,3 bis 4,46 m zur Verfügung stehen und die Entfernung des Bordsteins zur Bebauung bei über 7 m liegt. Die mögliche Begrünung in einem Baumstreifen in Kombination mit Liefer- und Parkmöglichkeiten bietet zur Entwicklung der Bäume und erforderlichen Abwicklung vor allem des Lieferverkehrs gute Voraussetzungen.

Auch wirkt sich diese Variante im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetzes positiv für den Radverkehr aus. Beidseitige Radverkehrsanlagen, in großen Abschnitten als baulicher Radweg ausgebildet, sind durch die Reduzierung des Durchgangsverkehrs in Verbindung mit der Fahrstreifenreduzierung möglich. Dadurch ist eine hohe Verkehrssicherheit gegeben.

Zusätzlich zu den Liefermöglichkeiten können vereinzelt Pkw-Stellplätze erhalten werden.

Variante 2:

Die getrennte Führung von ÖPNV und Kfz-Verkehr mit einem abschnittsweisen Grüngleis begünstigt die Bevorzugung des ÖPNV ohne Eingriffe in die benachbarten signalisierten Knotenpunkte. Der im Vergleich zu Variante 1 deutlich geringere Abstand zur Bebauung, bringt lärmtechnisch in Bezug auf den Kfz-Verkehr eine geringere Lärminderung. Durch das schallreflektierende begrünte Gleisbett der Straßenbahn kann bezüglich des Lärms der Straßenbahn eine höhere Lärminderung erzielt werden.

Die Gestaltung eines Grünleises ist jedoch auf eine Länge von 154 m bzw. 264 m beschränkt.

Für Radfahrer sind auch hier beidseitige Radverkehrsanlagen möglich, doch können aufgrund des Platzbedarfs des separaten Gleisbettes lediglich Radfahrstreifen (ohne Protektion) umgesetzt werden. Auch entfallen Pkw-Stellplätze und Liefermöglichkeiten vollständig.

Beim zwingend erforderlichen Liefern auf dem Radfahrstreifen (Schutzstreifen), wird ein Ausweichen der Radfahrenden in den Fließverkehr zu einem Sicherheitsrisiko.

Das begrünte Gleisbett, der Erhalt bzw. die Neupflanzung von Bäumen im Gehwegbereich tragen gegenüber heute trotzdem zu einer gewissen Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei. Die Gehwegbreite von 3,6 bis 3,86 m (einschließlich Baumstandorte) bedeutet gegenüber heute keine Verbesserung. Für die Straßenbäume können keine günstigen Entwicklungsbedingungen geschaffen werden. Der Bord entspricht dem heutigen Abstand zur geschlossenen durchgängigen Wohnbebauung.

8.5.2 Edisonstraße Süd

Variante 1:

In diesem Abschnitt führt die Fahrstreifenreduzierung zu Gunsten von sicheren und attraktiven Seitenbereichen in Richtung Nord bei beiden Varianten zu einer gemeinsamen Nutzung des Kfz-Verkehrs und des ÖPNV in Form einer fahrbahnbündigen gemeinsamen Führung.

Durch die Pulkführung der Straßenbahn wird die Bevorrechtigung gewährleistet und eine Überstauung des gemeinsam genutzten Gleisbereiches ausgeschlossen.

Diese Variante ermöglicht die Herstellung eines baulichen Radwegs und eines Gehwegs von 2,5 m Breite. Der Abstand des Bordsteins zur Bebauung wird in beiden Richtungen auf ca. 5,2 m erhöht. Zusammen mit der geplanten Fahrstreifenreduzierung wird der Verkehrslärm an den Gebäuden vermindert und sorgt so für eine bessere Aufenthaltsqualität.

Durch die Schaffung eines Baumstreifens mit notwendigen Lieferplätzen und vereinzelt Parkständen oder auch Abstellflächen für Fahrräder wird bei beiden Varianten dem Bedarf entsprochen und das gesamte Straßenbild durch die neuen Baumstandorte nachhaltig aufgewertet.

Variante 2:

In Variante 2 ist in Richtung Süd eine Gehwegbreite von 2,5 m vorgesehen, in Richtung Nord können fast 3,0 m erreicht werden, was gegenüber Vari-

ante 1 ein leichter Vorteil ist. Der Abstand des Bordsteins zur Bebauung entspricht jedoch in Richtung Nord lediglich der Gehwegbreite und reduziert den Lärm vergleichsweise weniger.

In Richtung Nord wird bei dieser Variante der Radfahrende auf einem Radfahrstreifen geführt. Eine Protektion ist auch wegen den dahinterliegenden Parkstände nicht möglich, ein Überfahren des Radfahrstreifens zum Erreichen der Parkstände birgt in Bezug auf die Verkehrssicherheit ein gewisses Restrisiko und wird deshalb schlechter bewertet, als in Variante 1. Ein verkehrswidriges Parken oder Halten auf dem Radfahrstreifen kann aber durch die dahinterliegenden Parkstände weitgehend ausgeschlossen werden.

Der Vorteil der Schaffung von Straßenbäumen in Kombination mit Liefer- und Parkmöglichkeiten ist wie bei Variante 1 eine deutliche und nachhaltige Verbesserung für den Straßenraum.

8.5.3 Spreestraße und Brückenstraße

Spreestraße

In der Spreestraße tragen eine Fahrstreifenreduzierung und der damit erreichte höhere Abstand zur Bebauung zu einer Lärminderung bei.

Für den Radverkehr in Richtung Nord wird durch die Einrichtung eines Radfahrstreifens (wie bereits mit der Gelbmarkierung umgesetzt) die Situation deutlich verbessert. Im nördlichen Teil der Spreestraße sind neue Grünflächen mit Baumpflanzungen vorgesehen. Die Einrichtung einer LSA an der Einmündung zur Brückenstraße – Treskowbrücke trägt zur Erhöhung der Sicherheit bei.

Brückenstraße

Variante 1

Variante 1 sieht in der Brückenstraße Radwege vor. In Richtung Nord verläuft der Radweg in Form eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn. Dies ist aus Sicht der Verkehrssicherheit problematisch, da, wie in der Edisonstraße, der Radverkehr mit parkenden bzw. haltenden Fahrzeugen konkurriert.

Die Gehwegbreite beträgt in beiden Richtungen 2,5 m, in Richtung Nord ist des Weiteren ein durchgehender Grünstreifen möglich und verbessert die Aufenthaltsqualität.

Variante 2

In dieser Variante sind in beiden Richtungen Radfahrstreifen vorgesehen. Auch hier besteht das Problem der Verkehrssicherheit Radfahrender bei parkenden Fahrzeugen.

Im Vergleich zu Variante 1 ist weniger Begrünung möglich und auch die Gehwegbreite liegt in einigen Abschnitten unter 2,5 m. Somit ist die Aufenthaltsqualität vergleichsweise niedriger, die Vorgaben des Mobilitätsgesetzes sind nicht realisierbar.

8.5.4 Siemensstraße

Auch hier mindert die Fahrstreifenreduzierung den Lärm durch den Kfz-Verkehr. Ein Radweg in beiden Richtungen trennt den Radverkehr vom Kfz-Verkehr und sorgt somit für eine hohe Verkehrssicherheit für Radfahrende.

Eine Gehwegbreite von 2,5 m bis 3,78 m Richtung Westen und 2,5 m bis 3,89 m in Richtung Osten, der zusätzliche signalisierte Überweg und der Erhalt sowie die Erweiterung der Begrünung verbessern die Aufenthaltsqualität für Fuß Gehende in der Siemensstraße.

Eine Verschlechterung stellt lediglich der Wegfall der Parkmöglichkeiten dar, ausgenommen sind dabei acht Stellplätze zum Bringen und Abholen der Kitakinder.

8.5.5 Stubenrauchbrücke

Auf der Stubenrauchbrücke gibt es in Richtung Siemensstraße einen Radfahrstreifen und in Richtung Karlshorster Straße einen Radweg. In Richtung Nord ist somit eine komplette Trennung zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr möglich und eine gute Verkehrssicherheit gegeben.

Kritisch zu bewerten ist in dieser Variante der Wegfall des Gehwegs in Richtung Karlshorster Straße. Trotz des verfügbaren Gehwegs von 2 m auf der gegenüberliegenden Seite der Brücke und des zusätzlichen signalisierten Überweges trägt diese Variante wenig zur Aufenthaltsqualität bei. Diese Querschnittsgestaltung ist der denkmalgeschützten Brücke geschuldet.

Die Nutzung der Behelfsbrücke für den Rad- und Fußverkehr in Richtung Karlshorster Straße verbessert die Situation deutlich, jedoch ist deren Verfügbarkeit zeitlich begrenzt. Der Rückbau der Behelfsbrücke ist in den kommenden Jahren durch die Abteilung Brückenbau der SenUVK geplant und beschlossen.

9 Bewertung Knotenpunkte

Die Knoten

- Treskowallee/Rummelsburger Straße,
- Spreestraße/Michael-Brückner-Straße und
- Karlshorster Straße/Schnellerstraße

übernehmen eine bedeutende Funktion als Pförtnerknoten. Sie stellen damit die Eingangsknotenpunkte in die vom Durchgangsverkehr zu entlastenden Straßenabschnitte dar und müssen in ihrer Gestaltung und Organisation die Ableitung des Kfz-Verkehrs auf die Minna-Todenhagen-Straße unterstützen. Dies bedeutet, dass in der Leistungsfähigkeitsbetrachtung nicht in jedem Fall dem Bedarf der Verkehrsnachfrage Rechnung getragen werden muss, sondern als Alternativen auch Angebote für die Ableitung der Verkehrs akzeptiert werden müssen, um die nachhaltige Entlastung vom übergeordneten Durchgangsverkehr zu gewährleisten.

Für die o.g. Pförtnerknoten sowie alle weiteren Knoten im Untersuchungsgebiet sind die Detailergebnisse in der Anlage dargestellt.

In den Lageplänen finden die Ergebnisse der Knotenpunktbetrachtung ihre Berücksichtigung.

9.1 Treskowallee/Rummelsburger Straße

Nach dem vorgesehenen Ausbau soll der signalregelte Knoten die folgende für die Leistungsfähigkeitsbewertung relevante Kfz-Fahrstreifenaufteilung erhalten:

- Zufahrt Treskowallee: ein Rechtsabbiegefahrstreifen, ein Geradeausfahrstreifen und ein Linksabbiegefahrstreifen,
- Zufahrt An der Wuhlheide: ein Rechtsabbiegefahrstreifen, ein Geradeausfahrstreifen und ein Linksabbiegefahrstreifen,
- Zufahrt Edisonstraße: ein gemeinsamer Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen sowie ein Linksabbiegefahrstreifen,
- Zufahrt Rummelsburger Straße: ein gemeinsamer Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen sowie zwei Linksabbiegefahrstreifen.

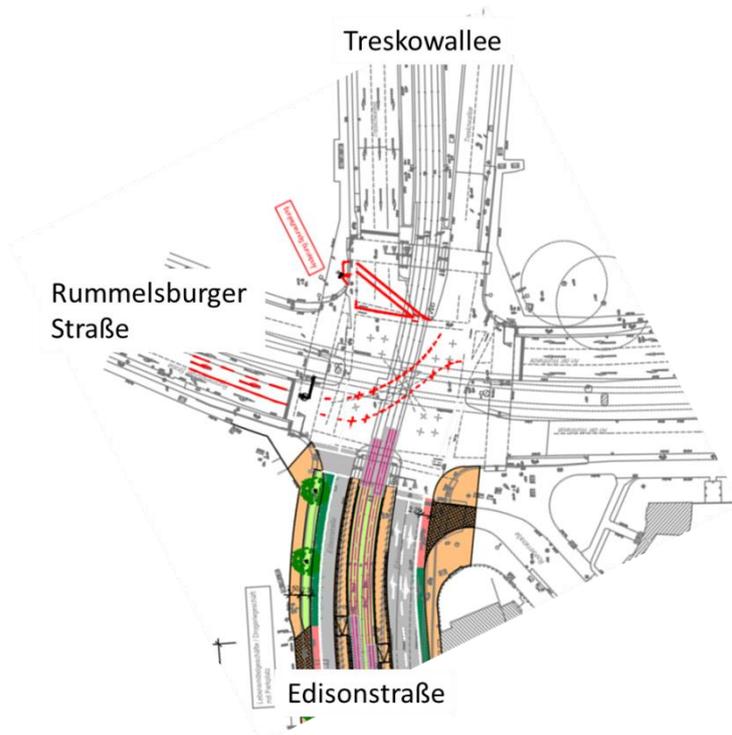


Abbildung 12: Knotenpunkt Treskowallee/Rummelsburger Straße

Die Pfortnerfunktion für den Untersuchungsraum Oberschöneweide wird realisiert, indem aus der Treskowallee nur noch ein Fahrstreifen geradeaus in die Edisonstraße zur Verfügung steht. Der bisherige gemeinsame Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen wurde zu einem Rechtsabbiegefahrstreifen umgewidmet, die Rechtsabbieger Richtung Minna-Todenhagen-Brücke erhalten zusätzliche Grünzeit durch ein zweifeldiges Rechtsabbiege-Vorlaufsignal. Des Weiteren erhalten die Linksabbieger aus der Straße An der Wuhlheide nur eine minimale Freigabezeit in Richtung Edisonstraße.

9.2 Spreestraße/Michael-Brückner-Straße

Der unsignalisierte Knoten lässt keine direkte Pfortnerfunktion durch eine Signalisierung zu.

Der bisher zweistreifige Querschnitt für den Kfz-Verkehr zwischen Michael-Brückner-Straße und Schnellerstraße wird auf einen Fahrstreifen reduziert. Auf dem bislang rechten Fahrstreifen wird ein Radfahrstreifen markiert, die Einbahnregelung und die Parkstreifen wurden beibehalten.

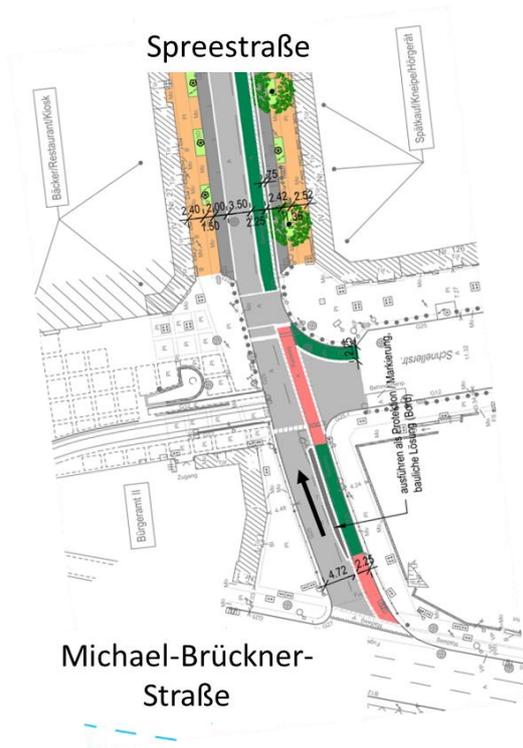


Abbildung 13: Knotenpunkt Spreestraße/Michael-Brückner-Straße

9.3 Karlshorster Straße/Schnellerstraße

Die Knotenpunktbewertung ging zuerst davon aus, dass die nördliche Zufahrt der Karlshorster Straße auf vier Fahrstreifen reduziert wird (gegenüber fünf im Bestand). Dies sollte im Rahmen einer baulichen Umgestaltung durch den Wegfall eines der drei Linksabbiegefahrstreifen realisiert werden. Die südliche Zufahrt der Karlshorster Straße sollte ihre drei vorhandenen Fahrstreifen behalten. Die vorhandene Fahrstreifenaufteilung, bestehend aus einem gemeinsamen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen, einem Geradeausfahrstreifen und einem Linksabbiegefahrstreifen, sollte beibehalten werden.

Die vorhandene Fahrstreifenaufteilung in den beiden Zufahrten der Schnellerstraße, die jeweils einen gemeinsamen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen, zwei Geradeausfahrstreifen und einen Linksabbiegefahrstreifen umfasst, soll beibehalten werden. Ebenso soll in den zu bewertenden Signalzeitenplänen keine Reduzierung der Grünzeiten in den durchgehenden Fahrstreifen der Schnellerstraße vorgenommen werden.

Aufgrund der verkehrspolitischen Zielstellung und der auf einen Fahrstreifen reduzierten Stubenrauchbrücke und Siemensstraße war auch der Knoten-

punkt entsprechend anzupassen. Deshalb wurde in einem zweiten Schritt angesichts der gewünschten Reduzierung des Verkehrs in Oberschöneweide festgelegt, dass die nördliche Zufahrt der Karlshorster Straße nur noch drei Fahrstreifen behalten soll (gegenüber fünf im Bestand). Die südliche Zufahrt der Karlshorster Straße soll ihre drei vorhandenen Fahrstreifen behalten, und zwar mit zwei Linksabbiegestreifen und einer Mischspur geradeaus/rechts. Durch die Änderung des mittig gelegenen Geradeausfahrstreifens in einen Linksabbiegefahrstreifen soll die Umfahrung über die Minna-Todenhagen-Brücke attraktiv gestaltet und gefördert und damit die Pfortnerfunktion für den Untersuchungsraum Oberschöneweide weiter gestärkt werden.

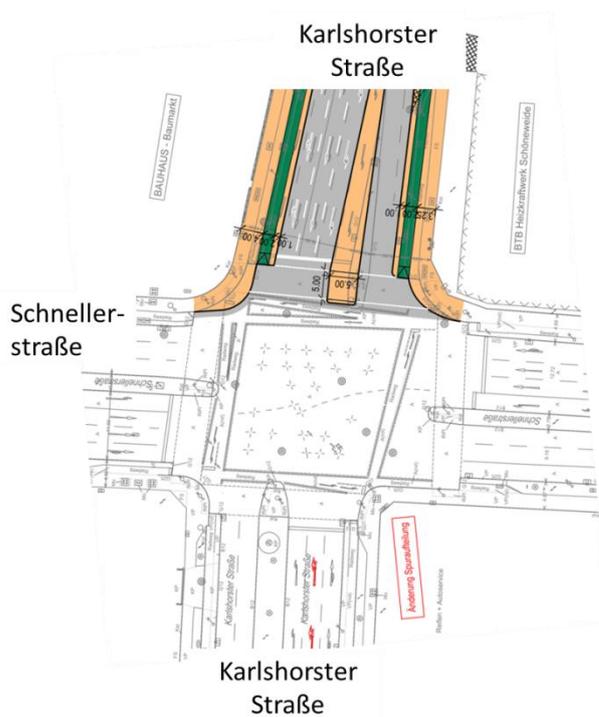


Abbildung 14: Knotenpunkt Karlshorster Straße/Schnellerstraße

9.4 Brückenstraße/Michael-Brückner-Straße

An diesem Knotenpunkt erfüllt die Einfahrt in die Brückenstraße in Richtung Norden verkehrsorganisatorisch durch ein Durchgangsverkehrsverbot (Anlieger frei) bereits eine Pfortnerfunktion.

9.5 Edisonstraße / Siemensstraße – Griechische Allee

An diesem Knoten sind zwei verschiedene Varianten zu untersuchen. Zum einen die gemeinsame Nutzung eines Fahrstreifens durch Straßenbahn und Kfz-Verkehr und zum anderen die Separierung „Grüngleisvariante“. Gemeinsam ist beiden Varianten, dass alle Zufahrten nur einen Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr behalten. Lediglich der Querschnitt der Griechischen Allee bleibt zweistreifig, da hier voraussichtlich eine Bushaltestelle der BVG eingerichtet werden soll. In dieser Untersuchung wird davon ausgegangen, dass das Linksabbiegen aus den Zufahrten Edisonstraße verboten bleibt.

Die HBS-Bewertungen ergeben im schlechtesten Fall die Qualitätsstufe C, womit die LSA in beiden Varianten der Straßenraumgestaltung leistungsfähig betrieben werden kann.

9.6 Pförtnerung der Straßenbahn in der Edisonstraße

Die vorhandene und beizubehaltende Fußgänger-Lichtsignalanlage in der Edisonstraße nördlich der Einmündung Helmholtzstraße kann in der Variante der gemeinsamen Fahrstreifenbenutzung durch Kfz-Verkehr und Straßenbahn Fahrtrichtung Süd als Pförtneranlage und zur Pulkführung der Straßenbahn genutzt werden. Damit ist es für die Straßenbahn ohne Zeitverluste möglich, den Abschnitt der Edisonstraße in Richtung Süden zu durchfahren. Auch in der Gegenrichtung muss aufgrund der Gemeinsamen Führung der Straßenbahn mit dem Kfz-Verkehr der Straßenbahn signaltechnisch der Vorrang gegeben werden. Vor der Haltestelle Edisonstraße/Rummelsburger Straße ist durch eine Stauüberwachung die Einfahrt der Straßenbahn aus Richtung Süd in die Haltetselle frei zu halten.

9.7 Siemensstraße / Nalepastraße – Wilhelminenhofstraße

An diesem Knotenpunkt wird gegenüber dem Bestand eine Reduzierung um jeweils einen Fahrstreifen in der Siemensstraße vorgesehen. Neben einem gemeinsamen Geradeaus- und Rechtsabbiegefahrstreifen sollen die beiden Zufahrten jeweils einen Linksabbiegefahrstreifen erhalten.

Es wird im schlechtesten Fall die Qualitätsstufe C ermittelt, womit ein leistungsfähiger Betrieb der LSA möglich ist.

9.8 Edisonstraße / Wilhelminenhofstraße

Infolge der Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Untersuchungsgebiet Ober-schöneweide sollen alle vier Zufahrten des signalgeregelten Knotens künft-ig nur noch einen Fahrstreifen für Kraftfahrzeuge aufweisen. Hierbei bleibt das bereits existierende Linksabbiegeverbot aus der südlichen Zufahrt der Edisonstraße bestehen. Angesichts der sehr schwachen Auslastung des Linksabbiegefahrstreifens der westlichen Zufahrt der Wilhelminen-hofstraße soll hier künftig das Linksabbiegen verboten werden. Durch den Wegfall dieser Beziehung und die frühere Freigabe der Straßenbahn in der Edisonstraße kann zusätzliche Freigabezeit für den Kfz-Strom aus der südli-chen Edisonstraße gewonnen werden. Für diese Variante konnte ein leis-tungsfähiger Zustand nachgewiesen werden.

Ein für diesen Knotenpunkt aus verkehrstechnischer Sicht kritisch zu se-hender Aspekt besteht in der Verlegung der Tram-Haltestelle in die östliche Abfahrt der Wilhelminenhofstraße. Bereits im Bestand gibt es auf der Furt des Knotenpunktarms Wilhelminenhofstraße (Süd) regen Fußgängerver-kehr. Dies führt dazu, dass Rechtsabbieger von der Edisonstraße bei Be-rücksichtigung des parallelen Fußgängerverkehrs den Geradeausverkehr blockieren und dadurch die nutzbare Freigabezeit gemindert wird.

10 **Beschilderung/Wegweisung**

Mit der Inbetriebnahme der Minna-Todenhagen-Brücke wurde die gesamte Vorwegweisung im Betrachtungsraum an die neue Situation angepasst. Damit werden die übergeordneten Durchgangsverkehre entsprechend der verkehrspolitischen Zielstellung abgeleitet.

11 Zusammenfassung und Fazit

Aus Sicht der Ziel- und Aufgabenstellung für die untersuchten Straßenabschnitte im Ortsteil Schöneweide mit den Kriterien:

- Minderung der Lärmbelastung
- Ableitung des Durchgangsverkehrs,
- Stärkung des Umweltverbunds,
- Durchgängige Bereitstellung von Radverkehrsanlagen
- Erhöhung der Sicherheit,
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und
- Erhöhung des Grünanteils

kann eingeschätzt werden, dass diese Zielstellung erreichbar ist.

Das Verkehrskonzept Schöneweide bietet durch die Inbetriebnahme der Minna-Todenhagen-Straße ein hohes verkehrsplanerisches Potenzial zur Umgestaltung der bisher hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen. Dieses wurde im Verlauf des Projekts höchstmöglich genutzt, um die Verkehrsverhältnisse in Schöneweide entsprechend der neuen Rahmenbedingungen zu optimieren. Dabei wurden mehrere Querschnittsvarianten untersucht und Knotenpunktbetrachtungen erstellt, welche nach den für das Gebiet wichtigen und relevanten Kriterien (Bürgerbeteiligung, Berliner Mobilitätsgesetz, Lärmaktionsplanung) bewertet wurden und somit eine Grundlage zur finalen Umgestaltung des untersuchten Verkehrsraumes bieten.

Die Gegenüberstellung der Varianten zeigt für die einzelnen Verkehrsarten die jeweiligen Vor- und Nachteile auf. Hierbei ist aus verkehrlicher und verkehrspolitischer Sicht die Frage der Priorisierung der einzelnen Kriterien, des Mobilitätsgesetzes und der Bevorrechtigung einzelner Verkehrsarten zu entscheiden.

Die Planergemeinschaft hat in der Untersuchung dem Umweltverbund eine hohe Priorität eingeräumt und den Fokus dementsprechend auf die Förderung des Radverkehrs, die Bevorrechtigung des ÖPNV und die Optimierung der Gehwege für Anwohnende, Radfahrende und zu Fuß Gehende gelegt. Vom MIV getrennte Radwege, breitere Gehwege, die gewünschte Drosselung des Durchgangsverkehrs und die Betrachtung und die Möglichkeit zusätzlicher Haltestellen und Grünleise für die Straßenbahn wurden dabei untersucht und, sofern es städtebauliche Aspekte zuließen, eingerichtet.

Die vorgeschlagenen Varianten der Straßenraumumgestaltung stellen deutliche Vorteile gegenüber der Ausgangssituation dar. In ihrer Gesamtheit leisten sie einen deutlichen Beitrag für die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Reduzierung der Lärmbelastung.

Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass die Ableitung des Durchgangsverkehrs an den Pfortnerknoten nicht ohne Rückstauerscheinungen in den bisher gewohnten Fahrtbeziehungen zu lösen sein wird. Trotz aller Maßnahmen innerhalb des Ortsteils Schöneweide bleibt die Durchfahrung des Gebietes zeitlich attraktiver als die Umfahrung über die Minna-Todenhagen-Straße. Deshalb muss hier nachhaltig verkehrsorganisatorisch eingegriffen werden.

Es wird aber davon ausgegangen, dass sich die Verkehrsverhältnisse mit den noch ausstehenden Maßnahmen (zusätzliche Linksabbiegemöglichkeit von der Köpenicker Landstraße in die Minna-Todenhagen-Straße sowie von der Rummelsburger Straße in die Treskowallee) und nach einer Eingewöhnungszeit an die neue Situation anpassen. Grundsätzlich trägt die Minna-Todenhagen-Brücke als zusätzliche Spreebrücke zu einer Verbesserung der Verkehrssituation im Südostrum bei. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass die Realisierung Minna-Todenhagen-Brücke auch immer im Zusammenhang mit der Infrastrukturmaßnahme „Süd-Ost-Verbindung“ gesehen werden muss und erst als Gesamtlösung seine volle Wirkung entfaltet. Die Minna-Todenhagen-Brücke stellt hier den ersten Bauabschnitt dar. Weitere Bauabschnitte bilden die nunmehr als „Verkehrslösung Baumschulenweg“ und „Verkehrslösung Späthsfelde“ bezeichneten neuen Straßenabschnitte.

Für die auch im Zusammenhang mit der dringend erforderlichen Straßenbahnsanierung in der Edisonstraße erforderliche Querschnittsfestlegung wurde eine Entscheidungsvorlage „Schöneweide - Entscheidungsgrundlage zur Festlegung des Querschnitts Edisonstraße“ vom 05.09.2019 erarbeitet (s. Anlage).

Anlagen

1. Lagepläne M 1:500
2. Querschnitte M 1:100
3. Leistungsfähigkeitsuntersuchungen zu den relevanten Knotenpunkten
4. Entscheidungsgrundlage
5. Ergebnisse Ortsbesichtigung
6. Zwischenbericht Bürgerbeteiligung