



# Ortsteilgespräch Schöneweide Teil 1 – Allgemeine Grundlagen

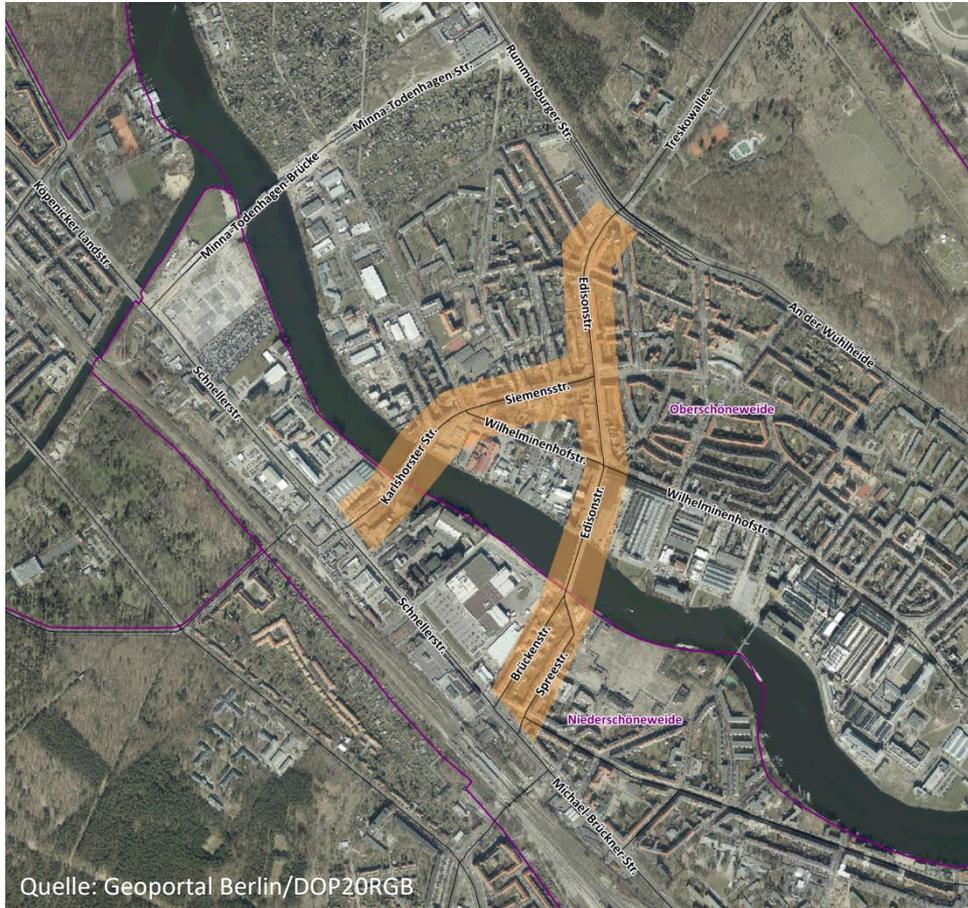
Berlin, 13.02.2018

(erstellt: R. Voigt, VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH)

## Aufgabenstellung

- Juni 2017: Beauftragung „Gemeinsames Projekt der Verkehrsplanung und der Lärmaktionsplanung zur Umgestaltung von Straßenzügen infolge der Entlastungswirkungen durch die Süd-Ost-Verbindung - jetzige Minna-Todenhagen-Straße durch Sen UVK
- Verkehrliche Zielstellung ist die Entlastung auf den nord-süd-gerichteten Straßenzügen:
  - Edisonstraße,
  - Siemensstraße-Karlshorster-Str.,
  - Spreestraße,
- Stand:
  - umfassende Bestandsaufnahme und Mängelanalyse sowie Auswertung verschiedener verkehrsorganisatorischer Konzepte und Varianten
  - Verkehrsprognosen und Ermittlung Entlastungsdividenden
  - Untersuchung der sog. Pfortnerknoten und Erstellung neuer LSA-Programme
  - Als Sofortmaßnahmen Pläne zu provisorischen Gelbmarkierungen für die Edisonstraße und Spreestraße erstellt (von der VLB bereits angeordnet, zeitnahe Umsetzung)

## Zielstellung

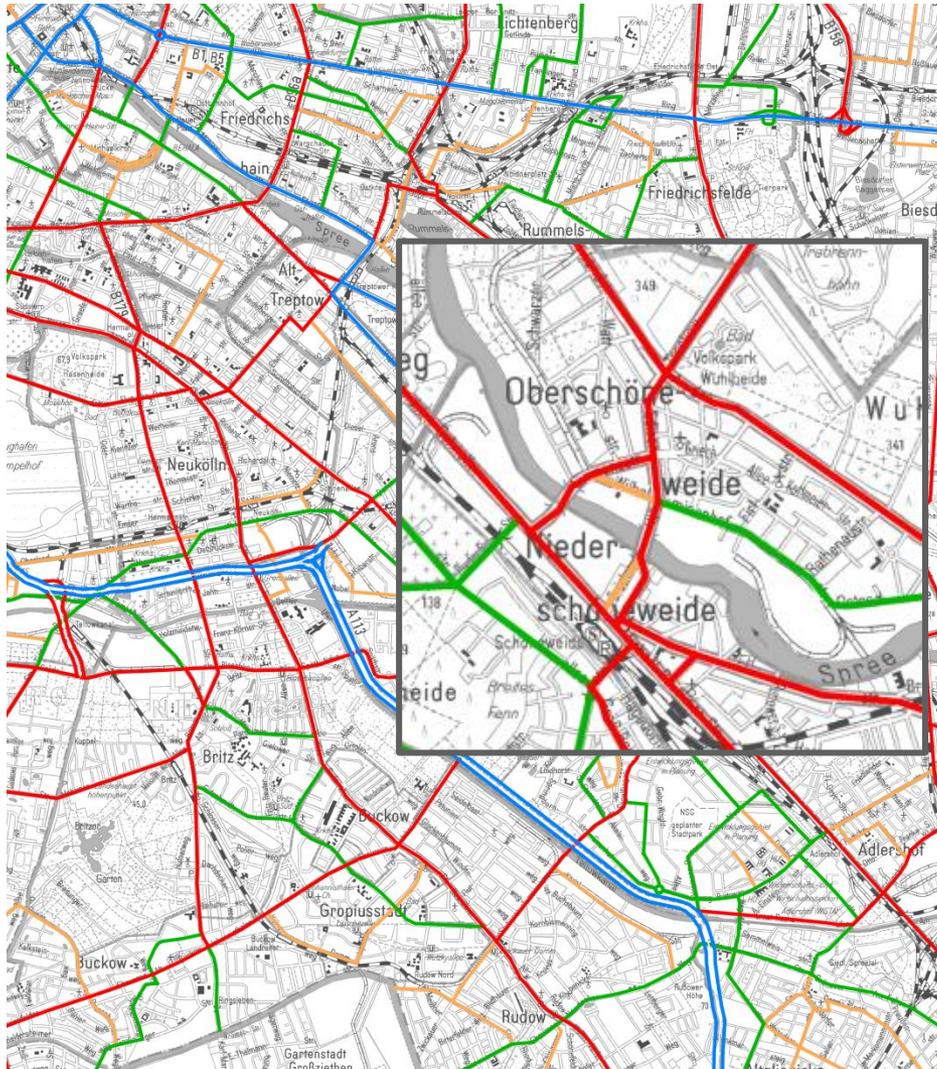


- Mit der Eröffnung der Minna-Todenhagen-Straße wird sich die Verkehrssituation im Bereich Ober- und Niederschöneweide grundlegend verändern.
- Um diese Veränderungen aktiv mitzugestalten soll das heutige Ortsteilgespräch genutzt werden.
- Es geht heute darum, Ihre Vorstellungen an die künftige Gestaltung der Straßen in Ihrem Wohnumfeld in Erfahrung zu bringen.
- Wir konzentrieren uns dabei auf die Edisonstraße, die Siemensstraße-Karlshorster Straße sowie die Spreestraße und die Brückenstraße.

## Bisherige Situation

- Auf den Spreebrücken im Südostraum der Stadt kommt es zu einer starken Bündelung des Kfz-Verkehrs
  - Elsenbrücke ca. 50.000 Kfz/Tag
  - Stubenrauchbrücke ca. 34.000 Kfz/Tag
  - Treskowbrücke ca. 10.000 Kfz/Tag (nur Fahrtrichtung Nord)
  - Wilhelm-Spindler-Brücke ca. 41.000 Kfz/Tag
- Die Verkehrssituation speziell in der Edisonstraße , der Siemensstraße – Karlshorster Straße sowie der Spreestraße ist durch hohe Belastungen infolge gebietsfremdem Durchgangsverkehr gekennzeichnet.
- Die Folge des hohen Verkehrsaufkommens sind hohe Lärmbelastungen, fehlende Mobilitätsangebote für den Umweltverbund und ein unattraktives Wohnumfeld

## Ausgangssituation - übergeordnetes Straßennetz



### Übergeordnetes Straßennetz, Bestand 2017

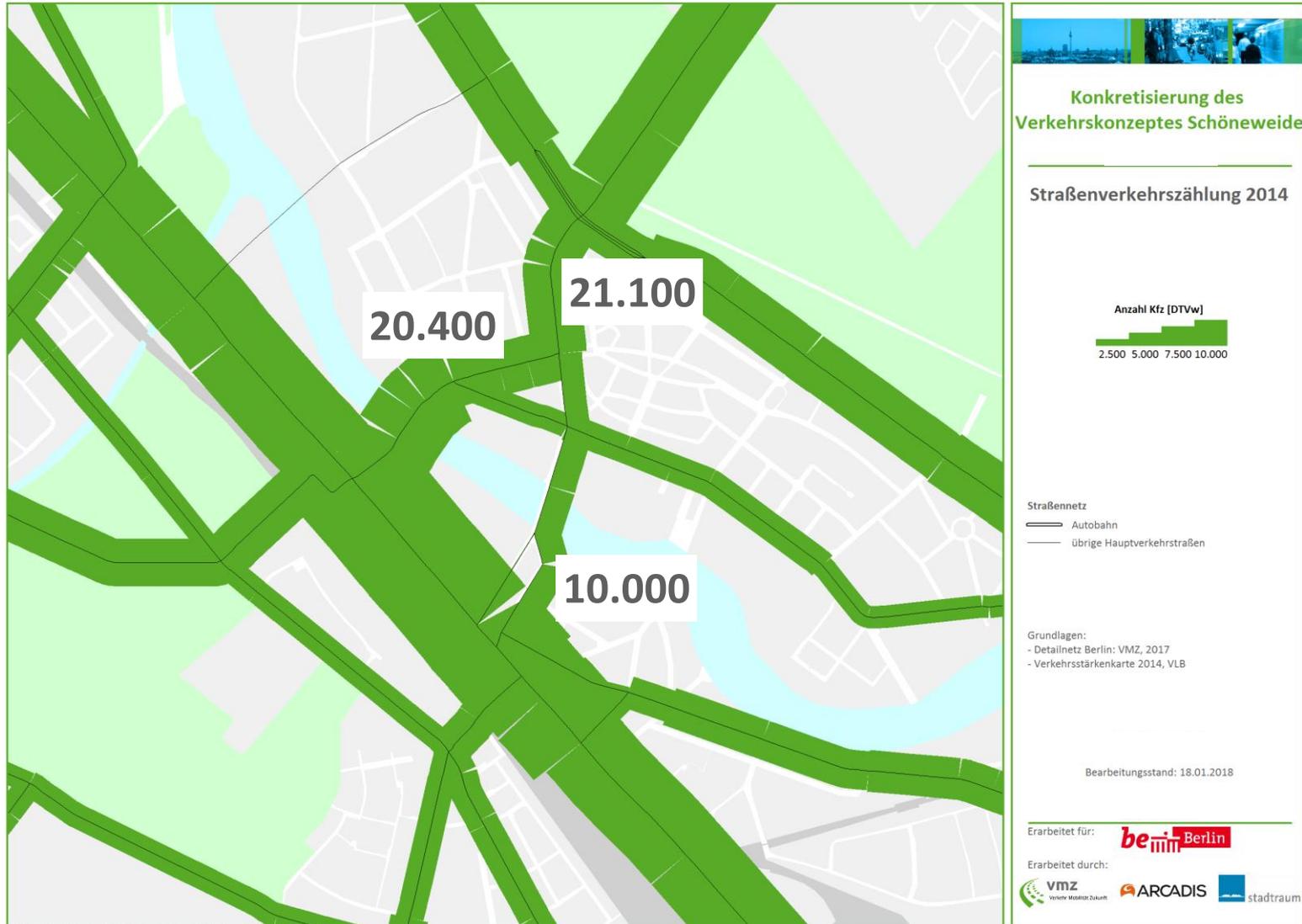
- Stufe 0 (kontinentale Straßenverbindung)
- Stufe I (großräumige Straßenverbindung)
- Stufe II (übergeordnete Straßenverbindung)
- Stufe III (örtliche Straßenverbindung)
- Ergänzungsstraßen (weitere Straßen von besonderer Bedeutung)

Stand: Dezember 2017

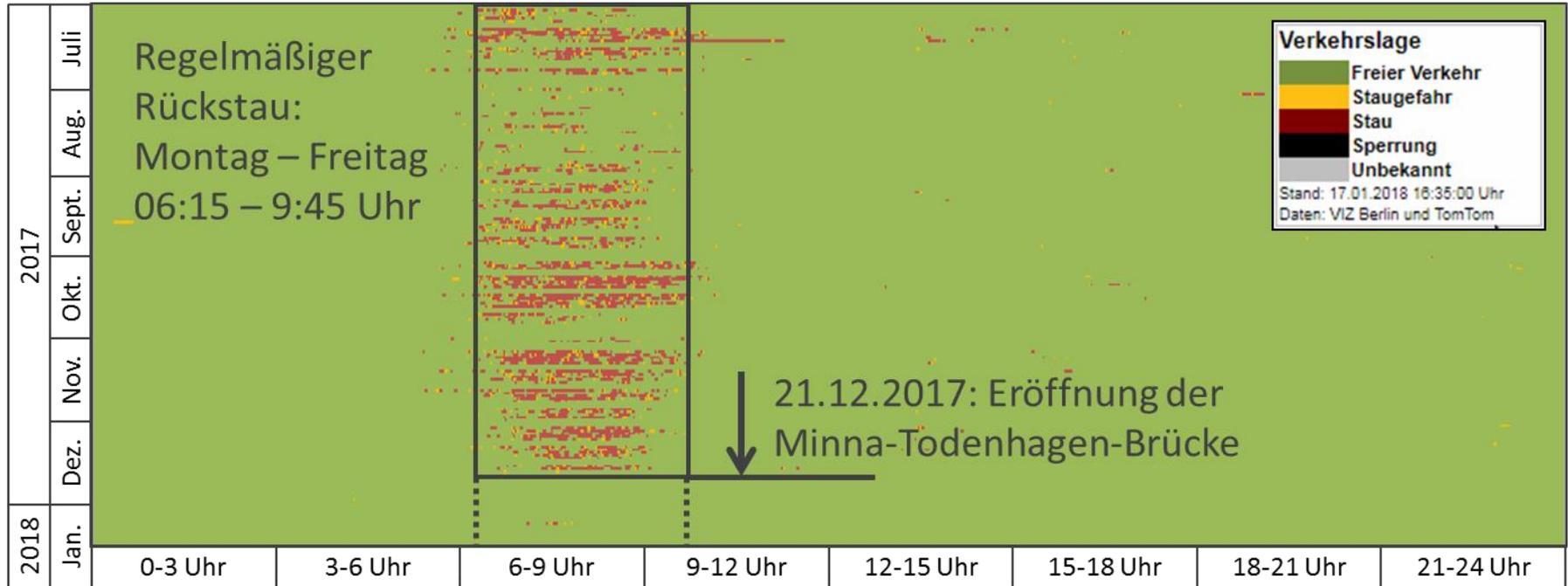
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr  
und Klimaschutz  
Abteilung IV (Verkehr)

Verbindungs-funktionsstufe	Bezeichnung	Einstufungskriterien
0	kontinentale Straßenverbindung	Verbindung zwischen Metropolregionen
I	großräumige Straßenverbindung	Verbindung zwischen Oberzentren in der Region und den Zentrenbereichen historische Mitte und City West
II	übergeordnete Straßenverbindung (überregionale/ regionale Straßenverbindung nach RAS-N/ RIN)	Verbindung von bezirklichen Hauptzentren und besonderen Mittelzentren, Anbindung dieser Zentren an die Straßen der Verbindungsstufe I, Anbindung von Verknüpfungspunkten des großräumigen Verkehrssystems (Flughäfen, Fernbahnhöfe, Häfen)
III	örtliche Straßenverbindung (zwischen-gemeindliche Straßenverbindung nach RAS-N/ RIN)	Verbindung von sonstigen Mittelzentren und Unterzentren bzw. Ortsteilen mit den Haupt- und besonderen Mittelzentren, Verbindung zwischen den sonstigen Mittel- und Unterzentren bzw. Ortsteilen, Anbindung von Verknüpfungspunkten des regionalen Verkehrssystems (Regionalbahnhöfe, P+R-Anlagen)
IV	Ergänzungsstraßen (flächenerschließende Straßenverbindungen nach RAS-N bzw. nahräumige Straßenverbindungen nach RIN)	Anbindung und Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten sowie von Industriegebieten, Aufnahme des straßengebundenen ÖPNV (Straßenbahn, Bus)

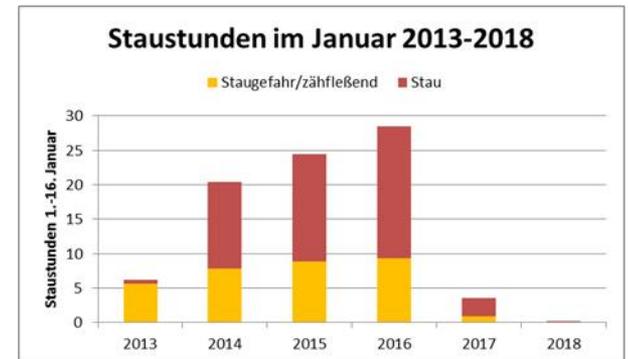
## Bisherige Situation – Straßenverkehrszählung 2014 (Kfz/Weritag)



## Bisherige Situation - Verkehrsqualität



Aktuelle Verkehrslage für Berlin im Internet: [viz.berlin.de](http://viz.berlin.de)  
 Verkehrsinformationszentrale auf Twitter: @VIZ\_Berlin  
 App für Android und iOS: BerlinMobil



## Bisherige Situation - Radverkehr



**Konkretisierung des Verkehrskonzeptes Schöneweide**

---

**Radverkehr**

**Radverkehrsanlagen im Hauptverkehrsstraßennetz**

- Radwege
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Bussonderfahrstreifen

— Radhaupttrouten

— Untersuchungsgebiet

**Straßennetz**

- Autobahn
- übrige Hauptverkehrsstraßen

Grundlagen:

- Detailnetz Berlin: VMZ, 2017
- Radverkehrsanlagen: SenUVK, 2017
- Radrouten: SenUVK, 2017
- Geoportal Berlin / Digitale farbige Orthophotos 2017 (DOP20RGB)

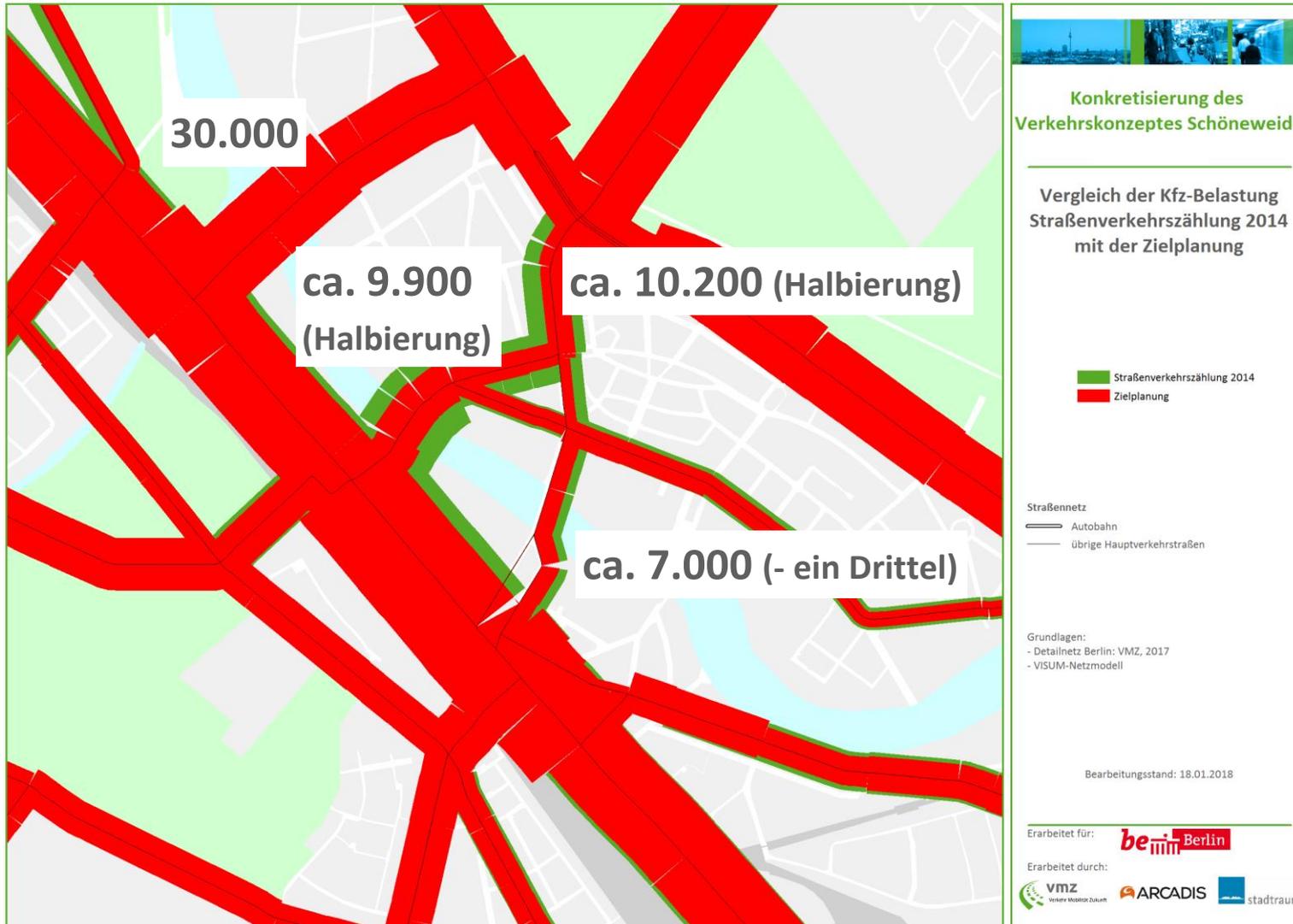
Bearbeitungsstand: 09.01.2018

---

Erarbeitet für: **be in Berlin**

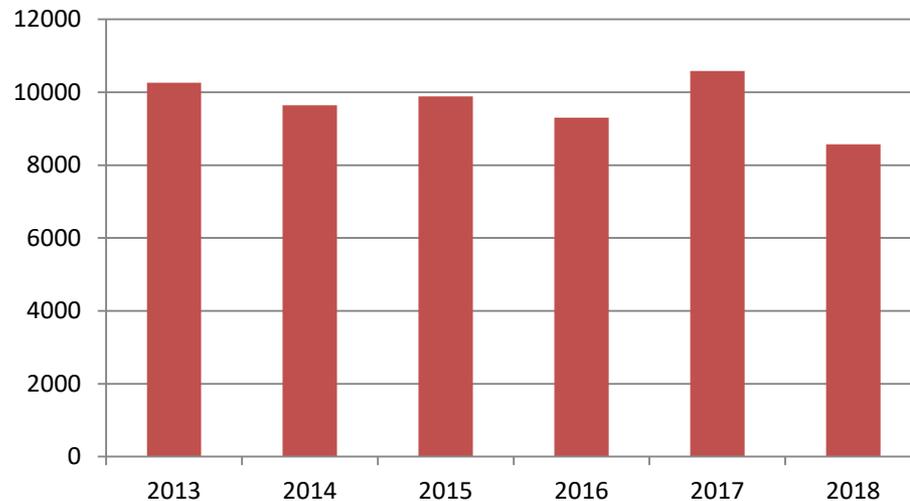
Erarbeitet durch:

## Erwartete Veränderung der Verkehrsstärke (Kfz/Werktag)



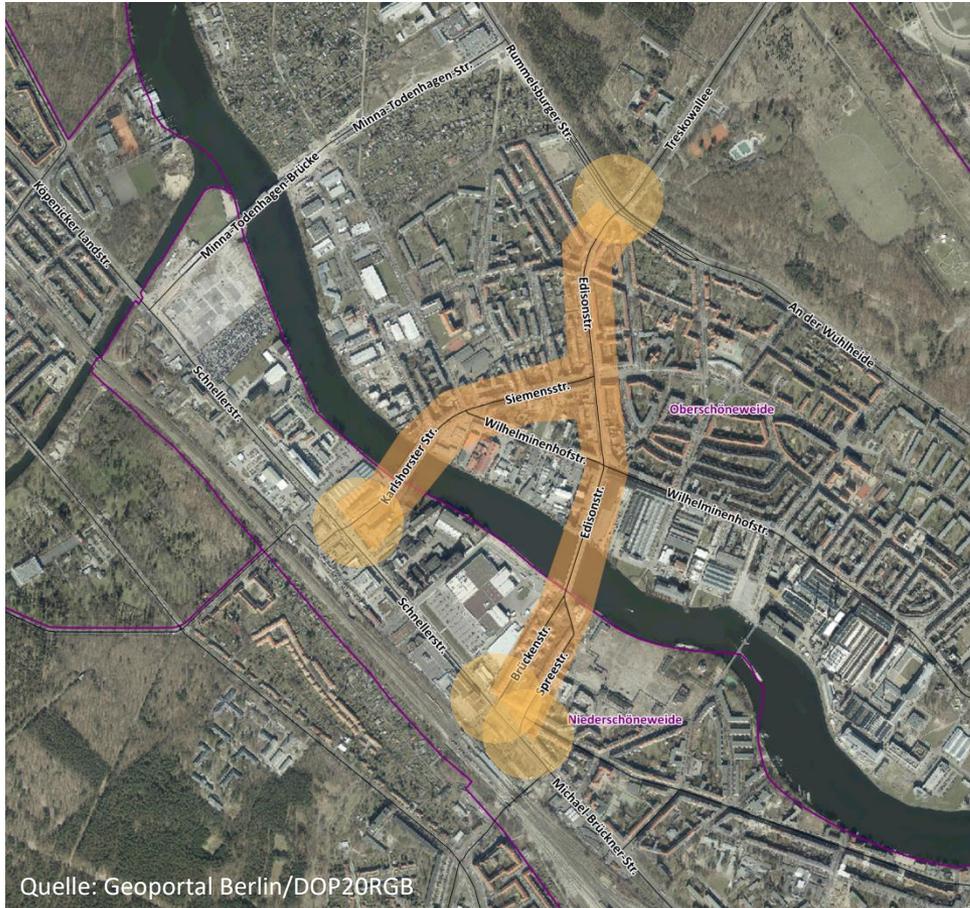
## Entwicklung der Verkehrsstärke

### Mittelwert (Kfz/Tag)



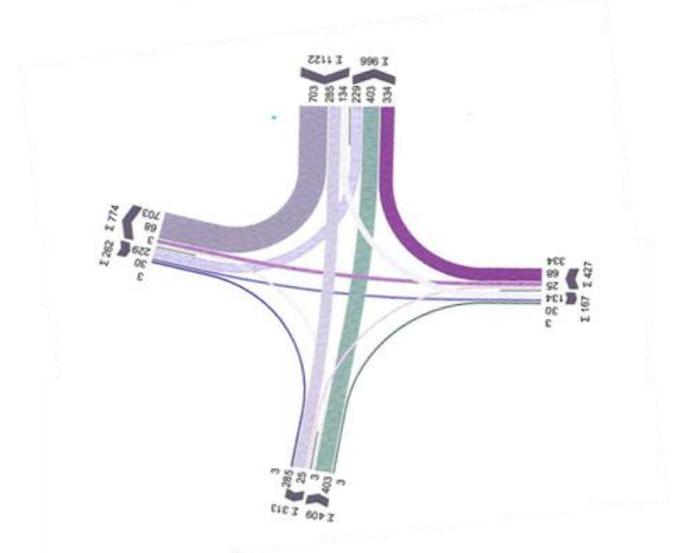
- Mit dem Bau der neuen Spreerbrücke im Zuge der Minna-Todenhagen Straße kommt es auf den o.g. Straßen zu Verkehrsentlastungen.
- Nunmehr bietet sich die Chance, diese Verlagerung vom Durchgangsverkehr
  - durch geeignete Umgestaltungsmaßnahmen noch weiter zu unterstützen und
  - die Interessen der Anlieger nach Lärminderung, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Begrünung und Förderung des Umweltverbundes umzusetzen.

## Pförtnerknoten



Quelle: Geoportal Berlin/DOP20RGB

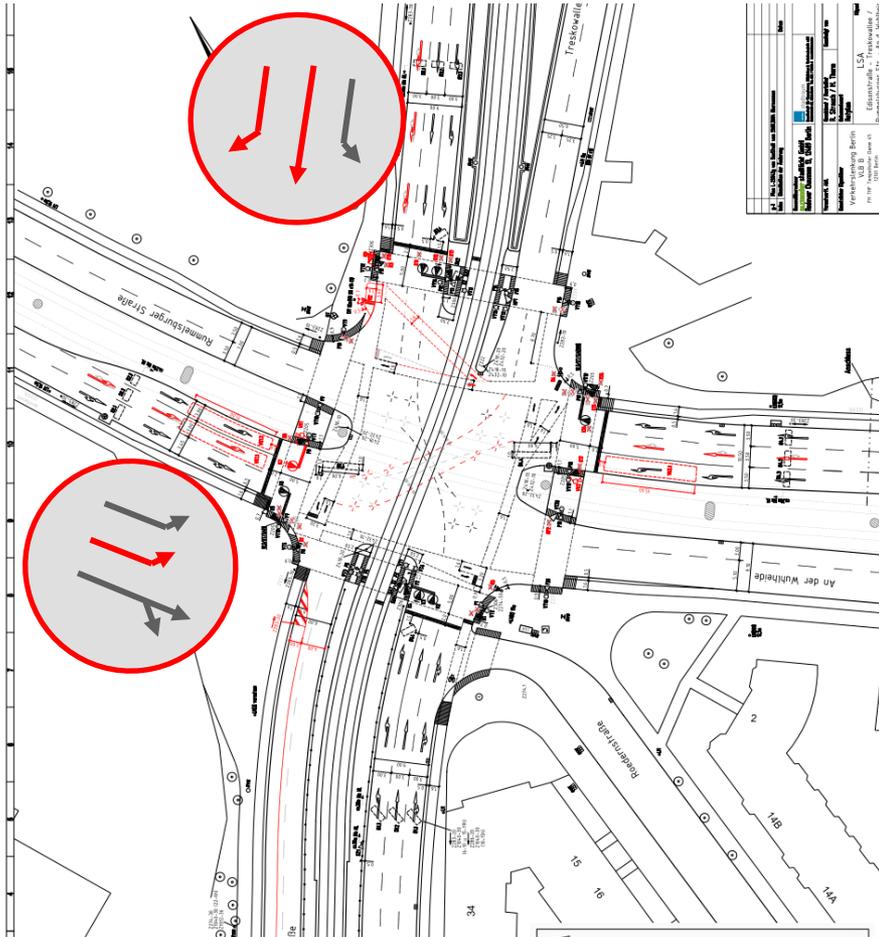
- Anforderungen an die künftige Verkehrsabwicklung
- Ermittlung der Knotenbelastungen



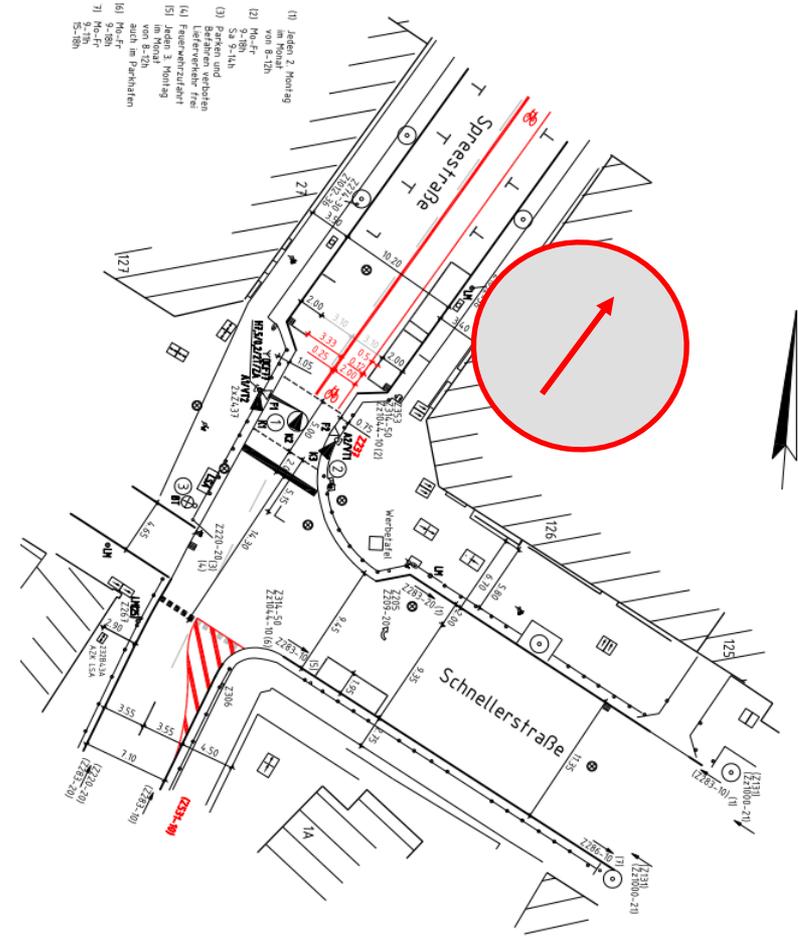
- Anpassung der Spuraufteilung
- Anpassung der Signalzeitpläne der Lichtsignalanlagen
- Ggf. bauliche Anpassungen

## Pförtnerknoten – temporäre Zwischenlösung

Knotenpunkt Treskowallee/An der Wuhlheide /  
Edisonstraße (unterhalb der Hochstraße)



Knotenpunkt Schnellerstraße/Spreestraße



## Straßenraumgestaltung – Überleitung Teil 2



Quelle: Arcadis