



Berlin: mobil

Verkehrskonzept Schöneweide

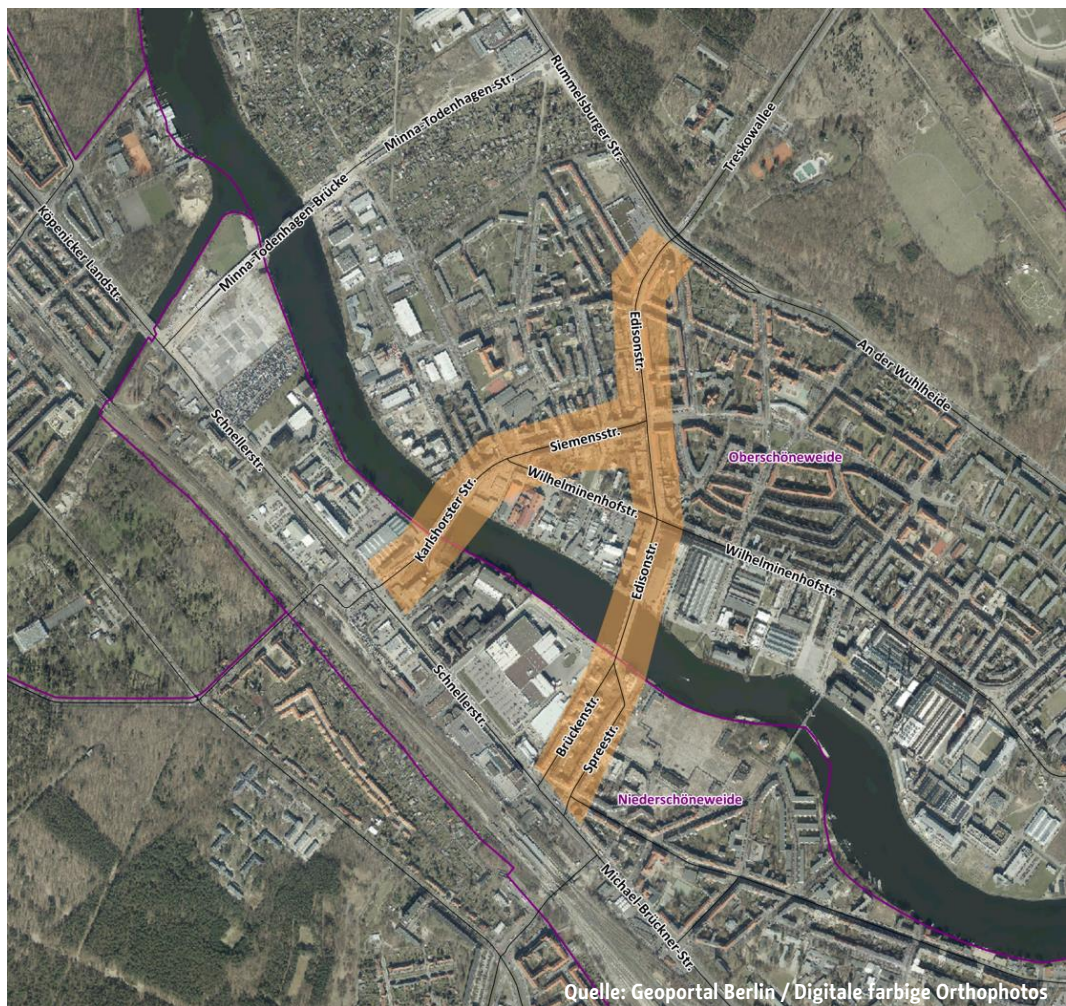
Zwischenbericht zur Bürgerbeteiligung

Inhalt

1	Verfahren der Bürgerbeteiligung	3
2	Einordnung der Vorschläge	5
3	Planungsgrundlage für die Querschnittsentwicklung	14
3.1	Edisonstraße	14
3.2	Spreestraße	15
3.3	Brückenstraße	16
3.4	Siemensstraße	16
3.5	Karlshorster Straße	17

1 Verfahren der Bürgerbeteiligung

Mit der Eröffnung der Minna-Todenhagen-Brücke im Dezember 2017, die als erster Bauabschnitt der Süd-Ost-Verbindung (SOV) die Ortsteile Ober- und Niederschöneweide verbinden und die Wohngebiete vom Durchgangsverkehr entlasten soll, bietet sich die Möglichkeit, die Edison-, die Spree- und die Siemensstraße neu zu gestalten.



Übersicht des Untersuchungsgebietes

Im Rahmen der Umgestaltung dieser hoch belasteten übergeordneten Straßenzüge in Schöneweide wurden in mehreren Stufen Lösungsvarianten zur Entlastung des Gebietes vom Durchgangsverkehr, zur Verringerung der Lärmbelastung und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität entwickelt. In diesen Prozess wurden Anwohner einbezogen, die persönlich oder online ihre Vorstellungen und Bedenken einbringen konnten.

Die Bürgerbeteiligung erfolgte in drei Stufen:

Zunächst fand am 13. Februar 2018 eine Informationsveranstaltung mit ca. 90 Anwohnern und Interessierten statt, in der erste Vorschläge zur Straßenneugestaltung vorgestellt und mit den Bürgern diskutiert und weiterentwickelt wurden. Diese Weiterentwicklungen sind als neue und zusätzliche Vorschläge in die weitere Betrachtung aufgenommen worden.

Um noch mehr Bürger zu erreichen, startete am 14. Februar 2018 als zweite Stufe ein „Online-Dialog“ in dem die auf der Informationsveranstaltung vorgestellten Vorschläge erneut zur Diskussion gestellt wurden. Anhand von interaktiven Karten konnten Vorschläge z. B. zu Straßenbahnhaltestellen oder Lichtsignalanlagen einzelnen Straßenabschnitten zugeordnet werden. Mehr als 85 Vorschläge und Kommentare konnten so in die weitere Untersuchung einfließen.

Die dritte Beteiligungsstufe, eine Ortsbesichtigung, fand unter Leitung des Staatssekretärs für Verkehr Herrn Kirchner mit Bürgern, Bürgervertretern, Vertretern der Stadt, der BVG sowie beteiligten Planungsbüros am 03. März 2018 statt. Hier konnten die wichtigsten Themen der vergangenen (und laufenden) Dialoge direkt mit den Verantwortlichen diskutiert und gemeinsame Lösungsvorschläge entwickelt werden.

Alle eingegangenen Anregungen, Hinweise und 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.

Die am häufigsten genannten Vorschläge wurden zusammengefasst und den fachlichen Themenschwerpunkten Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), motorisierter Verkehr (MV), Sicherheit, Baumpflanzung und Allgemeines entsprechend zugeordnet.

Sie wurden verkehrlich und inhaltlich bewertet und hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit überprüft (siehe Tabellen im folgenden Abschnitt).

Abschließend wurden hieraus Empfehlungen für Straßenquerschnitte abgeleitet.

2 Einordnung der Vorschläge

Nachdem alle Vorschläge aus den drei Stufen des Bürgerdialoges zusammengefasst wurden, werden thematische Schwerpunkte erkennbar, welche als Zielstellung wie folgt formuliert werden können:

- deutliche Verminderung des Durchgangsverkehrs, insbesondere des Lkw-Verkehrs
- Lärminderung der Straßenbahn
- Beschleunigung des ÖPNV
- Ausweitung des Radwegenetzes
- Verbesserung der Sicherheit der Radverkehrsanlagen
- weitgehende Erhaltung der Pkw-Stellplätze für Anwohner
- sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger
- Begrünung des Straßenraums

Nicht alle genannten Punkte sind relevant für alle Abschnitte und nicht für jeden Abschnitt wurden spezifische Vorschläge für alle Schwerpunkte gemacht. Anhand dieser Übersicht wird jedoch sichergestellt, dass die übergeordneten Interessen auf allen Abschnitten berücksichtigt werden. Im Folgenden sind die Vorschläge zusammengefasst, die schwerpunktmäßig aus der Bürgerbefragung hervorgegangen sind, aufgeteilt auf die entsprechenden Straßenabschnitte und sortiert nach den Verkehrsarten Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und motorisierter Verkehr sowie Sicherheit und Allgemeines.

Dabei fällt auf, dass die Vorschläge durchaus gegensätzlich sein können. Hier gilt es, die Vorschläge hinsichtlich ihrer Verkehrsverträglichkeit und ihrer Einbettung in ein einheitliches gebietsübergreifendes Konzept zu bewerten und auszuwählen.

Abschließend ist anzumerken, dass die Belange der Begrünung/Attraktivitätssteigerung und der Sicherheit, insbesondere für Fußgänger, in den Planungsvarianten berücksichtigt werden, auch wenn dazu keine expliziten Vorschläge seitens der beteiligten Bürger und Interessenten in den einzelnen Straßenabschnitten gemacht wurden.

In den folgenden 7 Tabellen sind die Ergebnisse, die Vorschläge sowie die fachliche Bewertung der Vorschläge, getrennt nach Abschnitten zusammengefasst.

Abschnitt Edisonstraße Nord		Bewertung
Fußverkehr		
Ausbau und Verbreiterung der Gehwege	Dieser Vorschlag entspricht der Zielplanung für die Edisonstraße.	
Radverkehr		
Radverkehrsanlagen in beide Richtungen anlegen	Dieser Vorschlag entspricht der Zielplanung und ist Bestandteil aller Lösungsvarianten.	
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)		
Zusätzliche Haltestellen im Bereich Griechische Allee	Dies wird im Zusammenhang mit der Lage der Haltestellen am Knotenpunkt Wilhelminenhofstr. geprüft.	
Begrüntes, vom MIV getrenntes Gleisbett	Dieser Vorschlag entspricht einer Lösungsvariante.	
Motorisierter Verkehr (MV)		
Durchfahrtsverbot für Lkw	Dieser Vorschlag ist grundsätzlich denkbar, jedoch nur mit Ausnahmeregelung für Versorgungs-, Liefer-, Anwohner- sowie Rettungsfahrzeuge. Aufgrund der Größe des Gebiets ist die Einhaltung dieser Regelung schwer kontrollierbar. Eine entsprechende Wegweisung zur Ableitung von Durchgangsverkehr und Regelungen an den sogenannten Pfortnerknotenpunkten werden in die Untersuchung einbezogen.	
Rückbau der Fahrbahnen auf je einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung	Dieser Vorschlag entspricht dem grundsätzlichen Planungsziel von SenUVK und ist eine Planungsvorgabe.	
Sicherheit		
Anpassung der Lichtsignalisierung, um einen sicheren Übergang für Kinder und Senioren zu gewähren.	Im Zuge der Neuorganisation der Straßenabschnitte werden auch die Lichtsignalanlagen überarbeitet.	
Baumpflanzung		
Begrünung der Edisonstraße	Neue Baumstandorte sind in allen Varianten möglich und werden untersucht.	
Allgemeines		
keine Vorschläge		

Tabelle 1 Edisonstraße Nord (Rummelsburger Str. bis Siemensstr.)

Abschnitt Edisonstraße Mitte	Bewertung
Fußverkehr	
Fußgängerzone mit Tram im Bereich Königsplatz, um Durchgangsverkehr von Köpenick, Karlshorst und der Karlshorster Brücke kommend zu mindern und die Gegend wieder zu einem attraktiven Einkaufsstandort zu machen	Eine Fußgängerzone (verkehrsberuhigte Zone) entspricht nicht der derzeitigen und künftigen Funktion der Hauptnetzstraßen und sollte auch wegen des sich daraus ergebenden „Schleichverkehrs“ durch Wohngebietsstraßen ausgeschlossen werden.
Radverkehr	
Beidseitige Radverkehrsanlagen anlegen	Dieser Vorschlag entspricht der Zielplanung und ist Bestandteil aller Lösungsvarianten.
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	
Zusätzliche Haltestellen im Bereich Edisonstraße / Wilhelminenhofstraße	Im Zusammenhang mit der Planung zum barrierefreien Umbau der Haltestellen werden auch bezüglich der Verbesserung der Umsteigebeziehungen die Haltestellenlagen überprüft und ggf. verändert.
Begrüntes, vom MIV getrenntes Gleisbett	Wegen des gegenüber dem nördlich gelegenen Abschnitt deutlich schmaleren Straßenraums ist hier kein besonderer (begrünter) Bahnkörper möglich.
Motorisierter Verkehr (MV)	
Durchfahrtsverbot für Lkw	Dieser Vorschlag ist grundsätzlich denkbar, jedoch nur mit Ausnahmeregelung für Versorgungs-, Liefer-, Anwohner- sowie Rettungsfahrzeuge. Aufgrund der Größe des Gebiets ist die Einhaltung dieser Regelung schwer kontrollierbar. Eine entsprechende Wegweisung zur Ableitung von Durchgangsverkehr und Regelungen an sogenannten Pfortnerknotenpunkten werden in die Untersuchung einbezogen.
Einrichten einer verkehrsberuhigten Zone vom Königsplatz bis zur Siemensstraße	Eine verkehrsberuhigte Zone ist eine sehr extreme Maßnahme, die tatsächlich den Verkehr auf ausschließlichen Anwohnerverkehr reduzieren würde, widerspricht jedoch der derzeitigen und künftigen Funktion der Straßen. Sie wird im Zusammenhang mit der Diskussion zur Haltestellenlage und den Auswirkungen auf die umliegenden Wohngebietsstraßen untersucht.
Reduzierung der Fahrstreifen auf einen je Richtung	Dieser Vorschlag entspricht dem grundsätzlichen Planungsziel.
Sicherheit	
keine Vorschläge	
Baumpflanzung	
Baumpflanzungen zwischen Parktaschen	Neue Baumstandorte sind in allen Varianten bereichsweise möglich und werden untersucht.
Allgemeines	
keine Vorschläge	

Tabelle 2 Edisonstraße Mitte (Siemensstr. bis Wilhelminenhofstr.)

Abschnitt Edisonstraße Süd	Bewertung
Fußverkehr	
Ausbau und Verbreiterung der Gehwege, Anpassung der Lichtsignalanlagen und Schaffung von Fußgängerüberwegen zur sicheren Querung der Straße	Eine Verbreiterung der Gehwege ist aufgrund des Brückenbauwerks (bauliche Gegebenheiten) auch in den Rampenbereichen wegen der angrenzenden Bebauung schwierig bzw. unmöglich. Querungshilfen auf der Brücke werden als nicht notwendig erachtet, wohl aber im Bereich der Knotenpunkte mit der Spreestraße und der Wilhelminenhofstr. (durch LSA) und in die Planungsvarianten aufgenommen.
Radverkehr	
Ausbau der Radverkehrsanlagen für beide Richtungen (auch auf der Treskowbrücke)	Dieser Vorschlag entspricht der Zielplanung und wird in allen Lösungsvarianten berücksichtigt.
Ersetzen eines Fahrstreifens durch einen Radfahrstreifen im gesamten Gebiet (alle drei Straßen)	Dieser Vorschlag ist temporär als Sofortmaßnahme in der Spreestraße und der Edisonstraße bereits umgesetzt. Langfristig entsprechen die Fahrstreifenreduzierung und der Ausbau der Radverkehrsanlagen der Zielstellung.
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	
Zusätzliche Haltestellen im Bereich Edisonstraße / Wilhelminenhofstraße	Im Zusammenhang mit der Planung zum barrierefreien Umbau der Haltestellen werden die Haltestellenlagen auch bezüglich der Verbesserung der Umsteigebeziehungen überprüft und ggf. verändert.
Motorisierter Verkehr (MV)	
Öffnung der Treskowbrücke in beide Fahrtrichtungen für Anwohnerverkehr zw. Ober- & Niederschönevide (keine direkte Verbindung zur B96a)	Eine Öffnung der Treskowbrücke für den Kfz-Verkehr in beiden Richtungen wird nach eingehender Überprüfung ausgeschlossen.
Sicherheit	
keine Vorschläge	
Baumpflanzung	
keine Vorschläge	
Allgemeines	
Aufwertung der Straße durch repräsentative Laternen	Über die Gestaltung der Straßenbeleuchtung wird in einer späteren Planungsphase entschieden.

Tabelle 3 Edisonstraße Süd (Wilhelminenhofstraße bis Treskowbrücke)

Abschnitt Spreestraße	Bewertung
Fußverkehr	
Ersetzen der Lichtsignalanlage für Fußgänger an der Schnellerstraße durch einen beleuchteten Fußgängerüberweg	Aufgrund der kurzen Entfernung zur Michael-Brückner-Straße und der schlechten Einsehbarkeit eines Fußgängerüberwegs ist aus Sicherheitsgründen die Erhaltung einer LSA zwingend notwendig (VwV-StVO zu § 26 Fußgängerüberwege).
Einrichten eines Fußgängerüberwegs am Hotel nh für den Uferweg	Die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs (oder einer ähnlichen Querungshilfe) in Verlängerung des Uferwegs wird in Abhängigkeit von der Fahrbahnbreite sowie von Sicherheitsaspekten bezüglich der Straßenbahn geprüft.
Radverkehr	
Öffnung des Radverkehrs in entgegengesetzter Richtung	Dieser Vorschlag entspricht einer Lösungsvariante. Grundsätzlich ist Radverkehr entgegen einer Einbahnstraße eher unkritisch und in Berlin auch durchaus üblich. Im Fall der Umsetzung dieses Vorschlags wären allerdings umfangreiche Umbaumaßnahmen an der Einmündung zur Michael-Brückner-Straße notwendig. Zudem müsste eine Klärung zum ruhenden Verkehr (Anwohnerparken) erfolgen, beim Ortstermin wurde diese Variante verworfen. Es sollen dafür ersatzweise Lösungen für den Radverkehr in der Brückenstraße gefunden werden, da dies auch der kürzere und direkte Weg Richtung Süden (Bahnhof Schöneweide) ist.
Orientieren des Radweges zum Gehweg, ggf. Tauschen der Parkstreifen mit dem Radfahrstreifen	Dieser Vorschlag wird untersucht.
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	
entfällt auf diesem Abschnitt	
Motorisierter Verkehr (MV)	
Einrichtung eines Zweirichtungsverkehrs für alle Verkehrsarten (MIV, Rad, Fuß)	Eine Öffnung für alle Beziehungen bedeutet MIV, Rad- und Fußverkehr in beide Richtungen. Dies ist aufgrund der Gestaltungsanforderungen und der vorhandenen Platzverhältnisse nicht realisierbar. Eine volle Anbindung der Spreestraße an die B 96 a ist verkehrstechnisch nur äußerst schwer realisierbar und würde der grundsätzlichen Zielplanung zur Verhinderung von übergeordnetem Durchgangsverkehr entgegenstehen.
Erhaltung der Einbahnstraße, mit Verringerung um einen Fahrstreifen	Dies entspricht dem aktuellen Lösungsvorschlag und ist durch eine Gelbmarkierung bereits temporär umgesetzt. Zu prüfen bleibt eine weitere Aufwertung des Straßenquerschnitts und weitere bauliche Querschnittsanpassungen.
Abhängen der Spreestraße von der B96a	Das Abhängen der Spreestraße würde zu umfassenden Verkehrsverlagerungen und damit Mehrverkehr auf alternativen Verbindungen führen. Dieser Vorschlag wurde nach eingehender Untersuchung verworfen.

Abschnitt Spreestraße	Bewertung
Sicherheit	
Einrichten von Blitzern oder baulichen Hindernissen zur Sicherstellung der Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit	Eine Geschwindigkeitsüberwachung ist denkbar, z. B. mittels Dialog-Displays. Bauliche Mittel, wie Bodenwellen würden einer Lärmreduzierung entgegenstehen, da diese selbst durch Erschütterungen beim Überfahren, Rumpeln, Abbremsen und Beschleunigen lärmauslösend sind.
Baumpflanzung	
Im Rahmen der Verkehrsberuhigung ist eine Begrünung des Abschnitts zur Aufwertung des Bereiches gewünscht.	Baumpflanzungen sind Bestandteil jeder Planungsvariante und werden untersucht.
Allgemeines	
Bau von alternativen Parkmöglichkeiten und Parkraumbewirtschaftung	Die Organisation des ruhenden Verkehrs und somit auch die Ausweisung einer Parkraumbewirtschaftung ist Aufgabe der Bezirksverwaltung. Der Vorschlag ist zur Prüfung dorthin weitergeleitet worden.

Tabelle 4 Spreestraße

Abschnitt Brückenstraße	Bewertung
Fußverkehr	
Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und Gestaltung kurzer Fußwege aus dem Quartier nördlich der Michael-Brückner-Str. zum Bhf. Schöneweide sowie kurze Umsteigewege zwischen Bus und Bahn	Die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist nicht Bestandteil dieser Untersuchung. Hierzu laufen parallele Untersuchungen und Planungen beim Bezirk, der DB und der BVG im Rahmen der verschiedenen Verkehrsbaumaßnahmen im Bereich des S-Bahnhofes Schöneweide (Verkehrslösung Schöneweide).
Radverkehr	
Radverkehrsanlagen, insbesondere in Richtung Bahnhof Schöneweide, zulasten des ruhenden Verkehrs	Beidseitige Radverkehrsanlagen werden untersucht, die Führung in Richtung Bhf. Schöneweide wird prioritär betrachtet (s. Aussagen zur Spreestraße).
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	
keine Vorschläge	
Motorisierter Verkehr (MV)	
Abbiegebeziehungen Spreestraße – Brückenstraße südlich der Treskowbrücke sind zwingend zu verbessern	Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist Bestandteil der Planung und wird untersucht.
Sperrung der Ein- & Ausfahrt der Brückenstraße von der B96a aus für Kraftfahrzeuge (nur Straßenbahn darf durchfahren, Fahrzeugsperrungen an der Kreuzung)	Das Sperren der Brückenstraße würde zu Verkehrsverlagerungen und zu mehr Verkehr im umliegenden Verkehrsnetz (insb. Spreestr.) führen. Die Zufahrt von der B 96a ist bereits heute schon nur für Anlieger- und Lieferverkehr erlaubt, in der Gegenrichtung entsteht durch den Einrichtungsverkehr der Treskowbrücke ebenfalls nur ein geringes Verkehrsaufkommen durch den Abbiegeverkehr der Spreestraße. Das Verbot des Ausfahrens aus der Brückenstraße würde (wegen der Einbahnstraßenregelung der Spreestraße) zu unzumutbaren Mehrwegen für Anlieger und Lieferverkehr führen.
Sicherheit	
keine Vorschläge	
Baumpflanzung	
keine Vorschläge	
Allgemeines	
keine Vorschläge	

Tabelle 5 Brückenstraße

Abschnitt Siemensstraße	Bewertung
Fußverkehr	
Querungshilfen zur Erhöhung der Sicherheit von Fußgängern	Bei der geplanten Verringerung der Fahrbahnbreite sind Querungshilfen bei der vorgesehenen Querschnittausbildung nicht zwingend notwendig. An Stellen mit besonderem Querungsbedarf wird der Vorschlag geprüft und ggf. berücksichtigt.
Radverkehr	
Radverkehrsanlagen in beide Richtungen	Beidseitige Radverkehrsanlagen entsprechen dem grundsätzlichen Planungsziel.
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	
entfällt auf diesem Abschnitt	
Motorisierter Verkehr (MV)	
Durchfahrtsverbot für Lkw	Dieser Vorschlag ist grundsätzlich denkbar, jedoch nur mit Ausnahmeregelung für Versorgungs-, Liefer-, Anwohner- sowie Rettungsfahrzeuge. Aufgrund der Größe des Gebiets ist die Einhaltung dieser Regelung schwer kontrollierbar. Eine entsprechende Wegweisung zur Ableitung von Durchgangsverkehr und Regelungen an den sogenannten Pfortnerknotenpunkten werden in die Untersuchung einbezogen.
Einrichten einer Einbahnstraße	Einbahnstraßen erzeugen Mehrverkehr im umliegenden Verkehrsnetz. Sinnvolle Blockumfahrten sind aufgrund von Einschränkungen der Abbiegebeziehungen und Durchfahrtmöglichkeiten nur begrenzt möglich und würden teils große Umwege erfordern.
Einrichten von einem Fahrstreifen je Richtung	Dieser Vorschlag entspricht dem grundsätzlichen Planungsziel.
Sicherheit	
Einrichten von Blitzern oder baulichen Hindernissen zur Sicherstellung der Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit	Eine Geschwindigkeitsüberwachung ist denkbar, z. B. mittels Dialog-Displays. Bauliche Mittel, wie Bodenwellen würden einer Lärmreduzierung entgegenstehen, da diese selbst durch Erschütterungen beim Überfahren, Rumpeln, Abbremsen und Beschleunigen lärmauslösend sind.
Baumpflanzung	
keine Vorschläge	
Allgemeines	
keine Vorschläge	

Tabelle 6 Siemensstraße

Abschnitt Karlshorster Straße	Bewertung
Fußverkehr	
keine Vorschläge	
Radverkehr	
keine Vorschläge	
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	
entfällt auf diesem Abschnitt	
Motorisierter Verkehr (MV)	
Mit Rückbau Behelfsbrücke gleichzeitiger Rückbau der Karlshorster Straße zu einem Fahrstreifen je Richtung	Dieser Vorschlag entspricht dem grundsätzlichen Planungsziel unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der LSA. Bis zum Rückbau der Behelfsbrücke muss zudem eine neue Lösung für den Fuß- und Radverkehr über die denkmalgeschützte Stubenrauchbrücke gefunden werden.
Sicherheit	
keine Vorschläge	
Baumpflanzung	
Anlage eines Grünstreifens und Baumpflanzungen	Baumpflanzungen sind Bestandteil der Planung und werden untersucht.
Allgemeines	
keine Vorschläge	

Tabelle 7 Karlshorster Straße

3 Planungsgrundlage für die Querschnittsentwicklung

3.1 Edisonstraße

Aus dem Dialog zur Edisonstraße gingen schwerpunktmäßig die Themen der deutlichen Reduzierung des Durchgangsverkehrs, bis hin zu einer verkehrsberuhigten Zone, sowie die Optimierung des Straßenbahnverkehrs hinsichtlich der Lärminderung und der Haltestellenlage hervor.

Zur Verminderung des Durchgangsverkehrs gab es sowohl Vorschläge zur Fahrstreifenreduzierung als auch zur vollständigen Sperrung eines Teilabschnittes der Edisonstraße mit gänzlicher Unterbindung des MIV.

Aus verkehrlicher Sicht wäre eine verkehrsberuhigte Zone tatsächlich geeignet, den Verkehr aus dem entsprechenden Abschnitt zu verdrängen. Dies müsste jedoch zulasten der umliegenden Straßenabschnitte, wie z. B. der Wilhelminenhofstraße, der Schillerpromenade, der Goethestr., der Griechischen Allee oder der Siemensstraße erfolgen. Da es sich hierbei ebenfalls um sensible Straßenzüge mit dichter Wohnbebauung handelt, muss die Abwägung der jeweiligen Vor- und Nachteile sehr genau erfolgen. Darüber hinaus sollte die Funktion der Straße im übergeordneten Straßennetz wegen der darin geführten ÖPNV-Trasse (Straßenbahn) künftig erhalten bleiben. Nach eingehender Abwägung im Zusammenhang mit eventuellen neuen Haltestellenlagen wurde dieser Lösungsansatz verworfen.

Die Reduzierung auf einen Fahrstreifen je Richtung ist jedoch im Hinblick auf die gewünschte Verringerung des Verkehrsaufkommens sowie der zu erhaltenden Funktion der Straße durchaus möglich und entspricht der grundsätzlichen Zielstellung für die Umgestaltung der Straßenzüge. Darüber hinaus sollen die sich am Gebiet befindlichen Pförtnerknoten (z. B. Rummelsburger Straße / Edisonstraße / An der Wuhlheide / Treskowallee) bezüglich der LSA angepasst werden, sodass der Verkehr in das Gebiet dosiert und mehrheitlich über die neue Minna-Todenhagen-Straße abgeführt wird. In dem Zusammenhang werden auch die Fahrstreifen im Zuflussbereich des Knotens entsprechend angepasst.

Im Zusammenhang mit der Planung der Barrierefreiheit aller Haltestellen wurde unter anderem eine Optimierung der Haltestellenlagen auch im Zusammenhang mit einer Verbesserung der Umsteigebeziehungen geprüft. Aufgrund von Linien- und Fahrplanabhängigkeiten wurden die Haltestellen im Bereich der Edisonstr./Wilhelminenhofstr. gemeinsam mit der BVG festgelegt.

Ein zusätzliches Haltestellenpaar wird im Rahmen der neuen Querschnittsaufteilung und Straßen- sowie Straßenbahnplanung im Bereich Siemensstraße/Griechische Allee geprüft.

Weiterhin sollen alle Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden.

Ein weiter Punkt ist die Reduzierung des durch die Straßenbahn verursachten Lärms. Besonders durch ein vom MIV separiertes begrüntes Gleisbett soll ein lärmindernder Effekt eintreten. Zudem unterstützt eine eigene Trasse den Betriebsablauf der Straßenbahn und stärkt so den ÖPNV. Diese Lösung würde jedoch nur zulasten des Park- und Baumstreifens umgesetzt werden können. Zudem könnten keine Verbesserungen in den Seitenbereichen für Fußgänger und der Aufenthaltsqualität insgesamt erreicht werden.

Alternativ würde die Straßenbahn auf dem Fahrstreifen des MIV mitfahren, wodurch mehr Fläche zur Querschnittsaufteilung für schwächere Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer), für die Straßenraumgestaltung insgesamt und für erforderliche Haltebereiche für Lieferverkehr zur Verfügung stünde. Um dennoch eine Bevorrechtigung der Straßenbahn zu ermöglichen (obwohl sich der Verkehr durch den Bau der Minna-Todenhagen-Straße bereits spürbar auch lärmtechnisch verringert hat), sollte sie durch eine entsprechende Signalisierung eine Pulkführung zugewiesen bekommen. Zudem würde der Kfz-Verkehr bei gemeinsamer Führung mit der Straßenbahn von der Wohnbebauung abgerückt geführt werden, was wiederum lärmtechnisch vorteilhaft ist. Zur Herstellung der Barrierefreiheit der Haltestellenbereiche müssen vorhandene Grundstückszufahrten berücksichtigt werden.

Beide Varianten, mit eigenem Gleisbett und einem gemeinsamen Streifen mit dem MIV, adressieren unterschiedliche aus den Gesprächen hervor gegangene Interessen und eignen sich für unterschiedliche infrastrukturelle Randbedingungen, sodass beide Lösungsvorschläge für die jeweiligen Straßenabschnitte entwickelt und auf Fachebene diskutiert werden.

Ein weiteres wichtiges Anliegen war der Ausbau des Radwegenetzes. Die Lösungsvorschläge berücksichtigen den Bau beidseitiger Radverkehrsanlagen sowie die Begrünung der Straße zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

3.2 Spreestraße

Das wichtigste Thema für die Anwohner der Spreestraße ist die Verringerung des Durchgangsverkehrs. Die Reduzierung der Fahrstreifen von vormals zwei auf einen und die Abhängung der B 96a waren hierfür die bedeutendsten Ansätze.

Die Sperrung der Zufahrt in die Spreestraße von der B 96a würde zu deutlichem Mehrverkehr und Mehrwegen in den umliegenden Straßen führen. Hier wären beispielsweise die Hasselwenderstraße, die Schnellerstraße, die Flut- und die Fließstraße als direkte Umfahrungsmöglichkeiten von einem erhöhten Verkehrsaufkommen betroffen und somit nicht nur zusätzliche Anwohner, sondern auch sensible Bereiche, wie z. B. eine Schule.

Durch die Sperrung eines Fahrstreifens kann mit verkehrstechnischen und infrastrukturellen Maßnahmen erreicht werden, dass die Nutzung der Straße unattraktiv für den Durchgangsverkehr ist, Anlieger jedoch trotz dieser Einschränkung ihr Ziel in der Spreestraße erreichen können. Zudem würden Mehrbelastungen in der Brückenstraße verhindert, die als ÖPNV-Trasse mit Bevorrechtigung der Straßenbahn fungieren soll.

Als ein weiterer wichtiger Aspekt wurde der Ausbau des Radwegenetzes benannt. Die Vorstellungen hier waren sehr unterschiedlich in Bezug auf Ein-Richtungs- oder Zwei-Richtungsverkehr sowie die Zuordnung des Radweges zur Fahrbahn oder zum Gehweg, oder auch Varianten der Gegenläufigkeit und einseitigen Führung der Radverkehrsanlage bis hin zur Infragestellung der Notwendigkeit.

Eng hiermit verknüpft ist die Erhaltung der Parkplätze für die Anwohner. Bei einem Zwei-Richtungsverkehr für Radfahrer würde ein Großteil der bestehenden Parkplätze entfallen müssen, was zu erhöhtem Parkdruck in den benachbarten Straßen führen würde. Darüber hinaus ist eine logische Weiterführung des Radweges in Richtung Süden durch die kreuzende B 96a nicht gegeben. Der nächstmögliche Übergang zum Bahnhof Schöneweide befindet sich an der Brückenstraße.

Eine Lösung mit einem Ein-Richtungsverkehr bewahrt zudem die Flächen zur gewünschten Erhaltung bzw. Neupflanzung von Bäumen, die einen wichtigen Teil zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Raums beitragen.

Die Radverkehrsführung in der Gegenrichtung würde dann über die Brückenstraße sichergestellt werden. Dieser Lösungsvorschlag wurde auf der Ortsbesichtigung von allen Beteiligten eindeutig favorisiert und wird weiterhin untersucht.

3.3 Brückenstraße

Die Querschnittsdiskussion zur Brückenstraße hatte sich erst aus den Bürgerbeteiligungen ergeben (sie war ursprünglich nicht im Untersuchungsauftrag enthalten, da sich in der Brückenstraße kein übergeordneter Durchgangsverkehr befindet, der durch die Inbetriebnahme der Minna-Todenhagen-Straße verringert werden könnte).

Lösungsvorschläge zur Querschnittsgestaltung werden hierfür als Ergänzungsauftrag erarbeitet.

Für die Umgestaltung der Brückenstraße war insbesondere der Ausbau der Radverkehrsanlagen von Belang, auch zulasten des ruhenden Verkehrs. Der Ausbau der Radverkehrsanlagen verbessert die Verbindung zwischen Ober- und Niederschöneweide mit dem Bahnhof Schöneweide und ist daher Bestandteil der Planungsvarianten. Es werden Lösungsvorschläge im Zusammenhang mit dem barrierefreien Haltestellenumbau erarbeitet.

Wenige Bürger brachten auch den Vorschlag hervor, die Anbindung der Brückenstraße an die B 96a für den Kfz-Verkehr zu verbieten. Aufgrund des vorhandenen Einzelhandels mit dem notwendigen Lieferverkehr, des erforderlichen Anliegerverkehrs und in Verbindung mit dem Einrichtungsverkehr der Spreestraße, birgt eine Sperrung verkehrlich große Nachteile. Der heute bereits eingeschränkte Verkehr müsste bei einer Vollsperrung über die Spreestraße fahren und vor der Treskowbrücke links zurück in die Brückenstraße. Die Gegenrichtung ist durch die Einbahnstraße auf der Treskowbrücke bereits heute schon sehr eingeschränkt. Ein Ausfahren auf die B 96a wird aus diesem Grund ebenfalls für erforderlich gehalten, auch um Wendevorgänge über die Straßenbahngleise und Mehrwegfahrten zu verhindern. Zudem ist der Lieferverkehr in der Geschäftsstraße sicherzustellen.

3.4 Siemensstraße

Der hohe Durchgangsverkehr stellte auch für die Anwohner der Siemensstraße das verkehrlich größte Problem dar. Hier wurden zur Verkehrsminderung zwei Vorschläge zur Diskussion gestellt: Die Umgestaltung der Siemensstraße zur Einbahnstraße sowie das Beibehalten des Zwei-Richtungsverkehrs mit einer Reduzierung auf jeweils einen Fahrstreifen je Richtung.

Auch Einbahnstraßen erzeugen ein erhöhtes Verkehrsaufkommen im umliegenden Straßennetz und mehr Fahrwege. Sinnvolle Blockumfahrten sind aufgrund von Einschränkungen der Abbiegebeziehungen und Durchfahrtmöglichkeiten nur begrenzt möglich und würden auch für Anwohner, Lieferverkehre und Mitarbeiter der anliegenden Industriebetriebe teils große Umwege erfordern.

Verkehrlich verträglicher wäre daher der bereits vorhandene Zwei-Richtungsverkehr, aber mit Reduzierung auf einen Fahrstreifen je Richtung. So bleiben die wichtigen Fahrtbeziehungen erhalten, durch die Reduzierung der Kapazitäten um die Hälfte wird auch eine deutliche Reduzierung des Verkehrs in diesem Straßenzug erreicht, was dem grundsätzlichen Ziel der Planung entspricht. An Stellen mit besonders hohem Querungsbedarf für Fußgänger werden aus Gründen der Verkehrssicherheit bei der Querschnittsgestaltung auch zusätzliche Querungshilfen geprüft, obwohl sie bei einer zweistreifigen Straße nicht zwingend notwendig erscheinen.

Die Querschnittsaufteilung im vorhandenen Straßenraum kann keine Parkstreifen oder gesonderte Stellplätze vorsehen. Aufgrund der anliegenden Kita wird eine Variante mit Parktasche zum sicheren Bringen und Abholen der Kinder untersucht.

Beidseitige Radverkehrsanlagen werden in allen Lösungsvarianten berücksichtigt und umgesetzt.

3.5 Karlshorster Straße

Die Karlshorster Straße liegt nur im Bereich der Rampen der Stubenrauchbrücke und der Behelfsbrücke und der Knotenpunktaufweitung zur Kreuzung mit der B 96a im Bereich zwischen Spree und B 96a innerhalb des Untersuchungsgebietes.

Im Rahmen der Bürger-Dialoge gab es für die Karlshorster Straße ein umfassendes Thema: die Verringerung des Verkehrs durch den Rückbau der Behelfsbrücke und die Reduzierung der Fahrstreifen.

Beide Maßnahmen sind grundsätzliche Zielstellung der Untersuchung und sollen zeitnah nach der Inbetriebnahme der Minna-Todenhagen-Str. umgesetzt werden. Nach der Fahrbahninstandsetzung der denkmalgeschützten Stubenrauchbrücke im Spätsommer 2018 wurde bereits der einstreifig geführte Zweirichtungsverkehr über die Brücke umgesetzt. Zusätzlich wurde eine sichere Radverkehrsanlage (Radfahrstreifen in Richtung Siemensstraße) hergestellt. Gegenwärtig wird über die Behelfsbrücke nur der Rad- und Fußverkehr in der Gegenrichtung (Richtung B 96a) geführt.

Die Fahrstreifenreduzierung auf der Brücke auf jeweils einen Fahrstreifen pro Richtung führt zu einer spürbaren Reduzierung des Verkehrs in der Siemensstraße und ermöglicht nun auch hier einen diesbezüglichen Straßenumbau.

Der Zufahrtsbereich zur Kreuzung mit der Schnellerstraße (B 96a) wird im Zusammenhang mit der LSA und nach Rückbau der Behelfsbrücke grundsätzlich zurückgebaut werden. Zwischenzeitlich werden Fahrstreifen reduziert und ummarkiert. Untersucht wird ein Vorschlag mit drei Fahrstreifen im Kreuzungsbereich der Karlshorster Straße aus Richtung Nordost, mit je einem Links- und Rechtsabbiegestreifen sowie einem Geradeausfahrstreifen. Die Markierungen auf der Schnellerstraße können vorerst erhalten bleiben. Die Karlshorster Straße aus Richtung Südwest müsste dann so angepasst werden, dass nur noch ein Fahrstreifen in Richtung der Stubenrauchbrücke führt.

Die gewonnenen Flächen sollen durch Grünstreifen und Baumpflanzungen aufgewertet werden.

Verkehrskonzept Schöneweide

Zwischenbericht zur Bürgerbeteiligung

Stand Februar 2019

Bearbeitung:



VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH

Ullsteinstraße 120, Turm C
12109 Berlin



Arcadis Germany GmbH

EUREF Campus 10
10829 Berlin



stadtraum - Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik mbH

Rotherstraße 22
10245 Berlin

Im Auftrag von:

Senatsverwaltung
für Umwelt, Verkehr
und Klimaschutz



Öffentlichkeitsarbeit
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin