



## **VERKEHRSKONZEPT SCHÖNEWEIDE**

Ergebnisdokumentation des Ortsteilgesprächs Schönweide am 13. Februar 2018

**Dieser Bericht wurde erstellt von:**

Zebalog GmbH & Co. KG  
Chausseestr. 8  
10115 Berlin

Tel.: 030 200540260  
Fax: 030 2005402699  
[www.zebralog.de](http://www.zebralog.de)

**im Auftrag der**  
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und  
Klimaschutz

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1</b>	<b>ZIEL UND ABLAUF DER VERANSTALTUNG</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>FORUM EDISONSTRAÙE</b>	<b>4</b>
2.1	VORSCHLAG 1	5
2.2	VORSCHLAG 2	6
2.3	VORSCHLAG 3	7
2.4	NEUER VORSCHLAG A – BEGRÜNTEES GLEISBETT UND EINE PKW-FAHRSPUR PRO RICHTUNG	8
2.5	NEUER VORSCHLAG B – MITTIGE FAHRSPUREN AUF TRAMTRASSE	9
2.6	GESAMTBETRACHTUNG FORUM EDISONSTRAÙE	9
<b>3</b>	<b>FORUM SIEMENSSTRAÙE</b>	<b>11</b>
3.1	VORSCHLAG 1	12
3.2	VORSCHLAG 2	13
3.3	NEUER VORSCHLAG A – SIEMENSSTRAÙE ALS EINBAHNSTRAÙE MIT 2 FAHRSTREIFEN	14
3.4	NEUER VORSCHLAG B.1, B.2 –SIEMENSSTRAÙE ALS EINBAHNSTRAÙE MIT 1 FAHRSTREIFEN	15
3.5	NEUER VORSCHLAG C – SIEMENSSTRAÙE ALS EINBAHNSTRAÙE MIT EINEM EINSEITIG IN BEIDE RICHTUNGEN BEFAHRBAREN RADWEG	15
3.6	SONSTIGE HINWEISE UND GESAMTBETRACHTUNG FORUM SIEMENSSTRAÙE	16
<b>4</b>	<b>FORUM SPREESTRAÙE</b>	<b>18</b>
4.1	VORSCHLAG 1	19
4.2	VORSCHLAG 2	20
4.3	NEUER VORSCHLAG A - 2-RICHTUNGS-VERKEHR MIT BEIDSEITIGEM RADFAHRSTREIFEN	21
4.4	NEUER VORSCHLAG B - 2-RICHTUNGS-VERKEHR MIT TEMPO-30-ZONE, OHNE RADWEGE	22
4.5	NEUER VORSCHLAG C - EINBAHNSTRAÙE MIT BEIDSEITIGEM RADWEG	22
4.6	NEUER VORSCHLAG D - EINBAHNSTRAÙE MIT EINEM RADWEG RICHTUNG NORDEN UND EINEM GEMISCHTEN RAD-/GEHWEG RICHTUNG SÜDEN	23
4.7	NEUER VORSCHLAG F - 2-RICHTUNGS-VERKEHR MIT RADSTREIFEN AUF EINER SEITE (EINMAL MIT BAULICHER ABTRENNUNG, EINMAL OHNE)	24
4.8	GESAMTBETRACHTUNG FORUM SPREESTRAÙE	24
<b>5</b>	<b>WEITERE ANLIEGEN UND IDEEN</b>	<b>26</b>
<b>6</b>	<b>SCHLUSSBETRACHTUNG</b>	<b>31</b>
<b>7</b>	<b>IMPRESSIONEN IN BILDERN</b>	<b>32</b>

## 1 Ziel und Ablauf der Veranstaltung

---

Im Südosten Berlins gibt es eine neue Brücke über die Spree: die Minna-Todenhagen-Brücke. Sie wurde im Dezember 2017 eingeweiht und verbindet die beiden Ortsteile Ober- und Niederschöneweide und entlastet die Ortsteile vom Durchgangsverkehr. Durch die Eröffnung der Brücke bietet sich die Chance, die Edison-, Spree- und Siemensstraße neu zu gestalten. In diesen Straßenzügen kann der Verkehr jetzt sicherer geführt, die Lärmbelastung verringert und die Aufenthaltsqualität erhöht werden.

Das Ortsteilgespräch Schöneweide am 13. Februar 2018 von 18 bis 21 Uhr in der Grundschule An der Wuhlheide (Plönzeile 7) bot Gelegenheit für alle Anwohnenden der drei Straßen und weiteren Interessierten aus Schöneweide, mit den Fachplaner\*innen des der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, mit den Verkehrsplaner\*innen der Büros vmz, arcadis und stadtraum sowie des Bezirks Treptow-Köpenick ins Gespräch zu kommen.

Neben den Fachplaner\*innen waren auch der Bezirksstadtrat von Treptow-Köpenick, Herr Rainer Hölmer, und der Staatssekretär für Verkehr der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Herr Jens-Holger Kirchner, anwesend und habeneinführende und ausblickende Worte gehalten und standen auch zur Diskussion bereit.

Im ersten Teil des Ortsteilgesprächs informierten die im Auftrag der Senatsverwaltung arbeitenden Dipl.- Ing. Herr Rainer Voigt vom Ingenieurbüro VMZ und Herr Christian Leek von arcadis über die bisherigen verkehrlichen Entwicklungen und Untersuchungen in Schöneweide und die Möglichkeiten für eine Neugestaltung der Edison-, Siemens- und Spreestraße. Die Inputvorträge der Fachplaner enthielten viele Informationen über die möglichen Entwicklungen und waren eine wichtige Grundlage für die Diskussion im zweiten Teil der Veranstaltung.

Die Umgestaltungsmöglichkeiten ergeben sich durch die Eröffnung der Minna-Todenhagen-Brücke als Umgehungsstraße für Oberschöneweide. (Die Präsentationen der Vorträge sind hier zu finden: <https://mein.berlin.de/offlineevents/ortsteilgesprach/>)

Im zweiten Teil der Veranstaltung konnten die Teilnehmenden in drei Foren zu den drei Straßenzügen erste Vorschläge zur Umgestaltung diskutieren und ihre eigenen Ideen einbringen.

### Ablauf

18.00 – 18.40 Uhr	Begrüßung und Gespräch zu den Grundlageninformationen
18.40 – 19.00 Uhr	Vortrag des Planerteams zu ersten Vorschlägen für die Umgestaltung der Straßen
19.30 – 20.30 Uhr	Diskussion in drei Forum zu den jeweiligen Straßenräumen
20.30 – 21.00 Uhr	Schlussrunde und Ausblick

Die Foren wurden moderiert und fachlich begleitet, aber bewusst nicht fachlich bewertet oder dokumentiert. Deshalb stellt die nachfolgende Zusammenstellung den Diskussionsablauf und die Vorschläge ohne jegliche fachliche Wertung dar. Jede Gruppe diskutierte die konkreten Vorschläge zu jeweils einem Straßenraum ohne fachliche Erwiderungen und entwickelte eigene Ideen und Vorschläge für eine mögliche Umgestaltung.

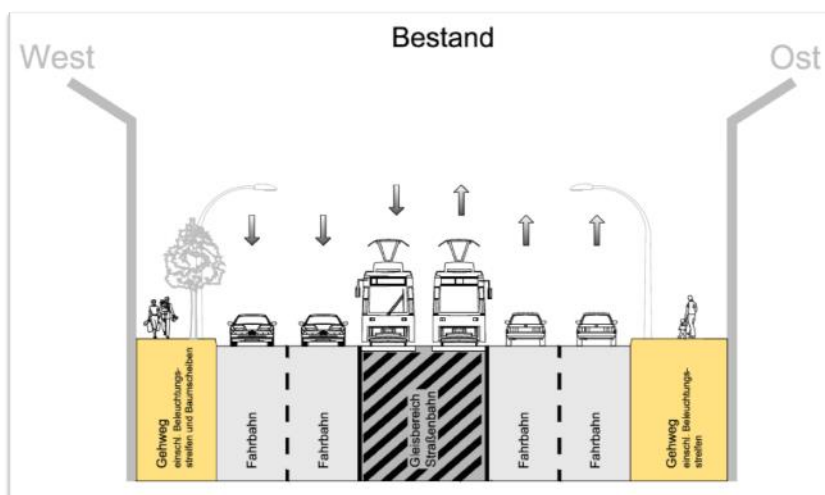
Zudem gab es die Möglichkeit, weitere allgemeine Anliegen, Ideen und Orte mit Veränderungsbedarf in Schöneweide zu benennen und diese mit Fähnchen und bunten Karten auf einer Karte von Schöneweide zu verorten.

## 2 Forum Edisonstraße

Am Forum „Edisonstraße“ nahmen ca. 35 Interessierte teil. Nachdem die Moderation die anwesenden Fachplaner\*innen und sich selbst vorgestellt hatte, begann der Einstieg in die Diskussionen der Vorschläge zur Umgestaltung der Edisonstraße.



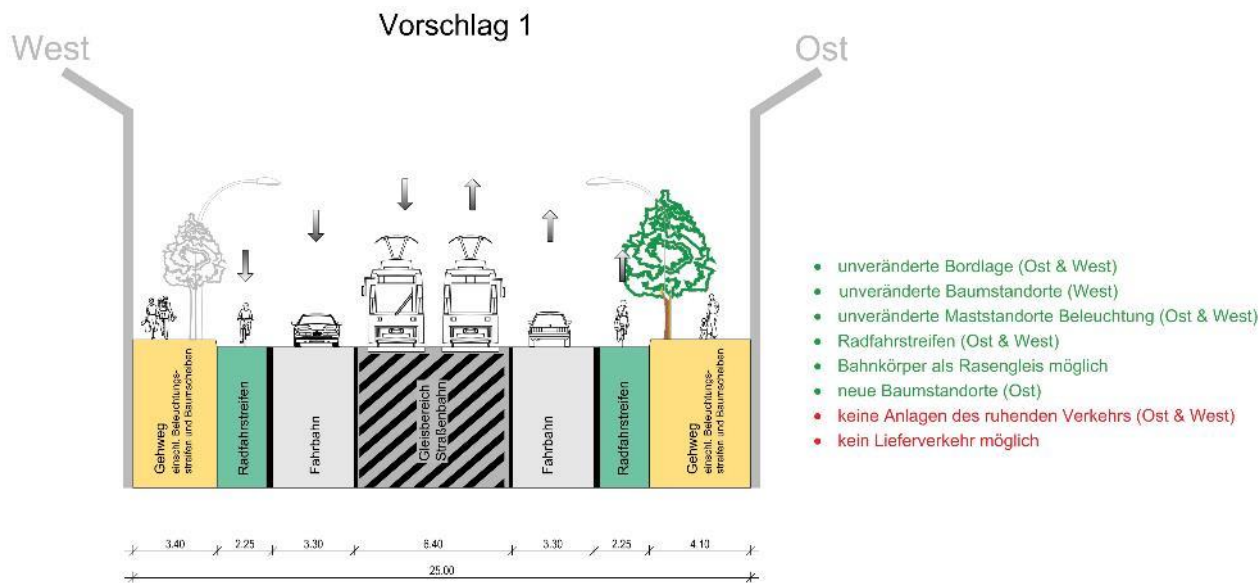
Quelle: VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH



Quelle: VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH



## 2.1 Vorschlag 1



Quelle: VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH

### Was gefällt Ihnen an dieser Variante?

Es wurde argumentiert, dass die Straßenbahn dank einer eigenen Trasse schneller als die Pkws fahren kann.

### Was fehlt Ihnen an dieser Variante?

Es wurden einige Aspekte genannt, die von den Teilnehmenden noch gewünscht oder kritisch hinterfragt wurden. So wurde erklärt, dass eine Rasenfläche zur Lärminderung der Straßenbahn führen könnte. Eine Begrünung der Straßenbahntrasse wäre deshalb wünschenswert.

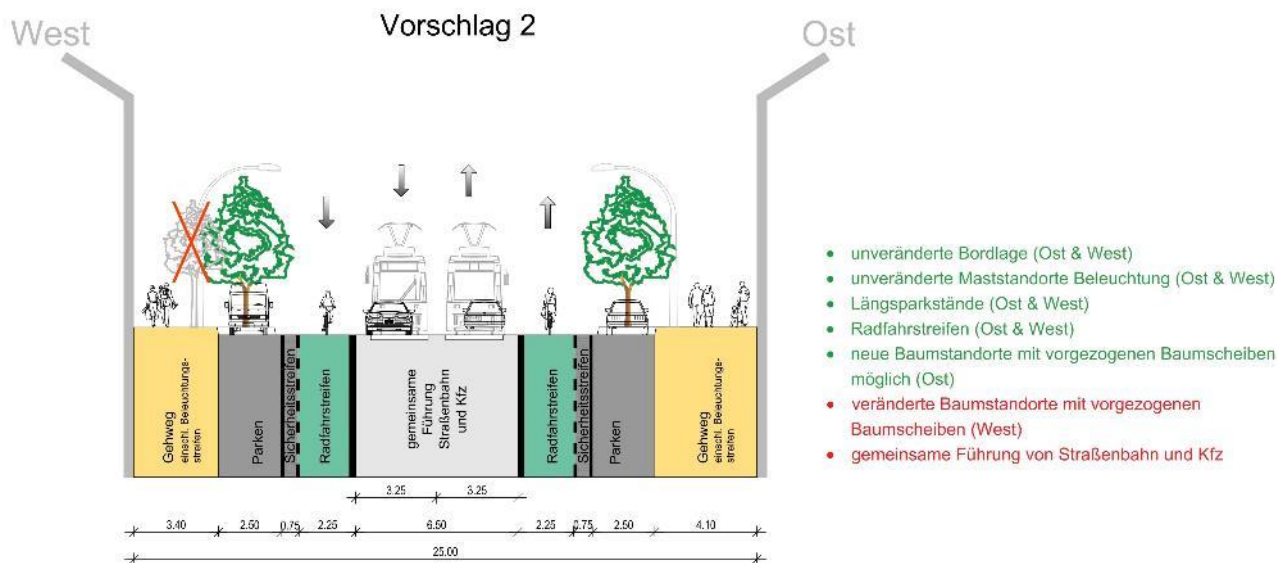
Es wurde die Frage in den Raum gestellt, ob der Radweg nicht auf dem Gehweg laufen kann. Auch eine „protected bike lane“, also eine bauliche Sperre zum Radweg, wurde in die Diskussion eingebracht. Außerdem wurde vorgeschlagen, den oben dargestellten Vorschlag 1 im Verlauf auch durch Alternativen zu durchbrechen. Als Idee wurde genannt, auf der einen Seite den Radweg in beide Richtungen und auf der anderen Seite die Straße in gleicher Anordnung zu installieren.

### Könnte etwas Probleme bereiten?

Es wurde kritisiert, dass es weiterhin zu Lärm durch die Straßenbahn ohne Grün im Gleisbett kommt. Außerdem wurde befürchtet, dass die Radwege in dieser vorgeschlagenen Art und Weise meist vom Lieferverkehr zugeparkt werden. Einig waren sich die Teilnehmenden darin, dass die Straße, als ehemalige Straße Honneckers, ihren Charakter verlieren müsse. Kritisch gesehen wurde außerdem, dass sich in diesem Vorschlag die Luftmassen nur schlecht austauschen können und es so zu schlechter Luft zwischen den Häusern auf beiden Seiten kommt.

Der Vorschlag 1 entspricht von der Verkehrsführung her der bereits angeordneten Gelbmarkierung und soll in Abhängigkeit von der Witterung zeitnah temporär umgesetzt werden.

## 2.2 Vorschlag 2



Quelle: VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH

### Was gefällt Ihnen an dieser Variante?

Es wurde positiv hervorgehoben, dass das Parken weiterhin möglich ist. Außerdem können sich Radfahrer\*innen einfacher überholen, Kreuzungen sind wieder leichter möglich. Es wurde ebenfalls positiv angemerkt, dass es zu einer größeren Umgestaltung des Stadtraums kommt.

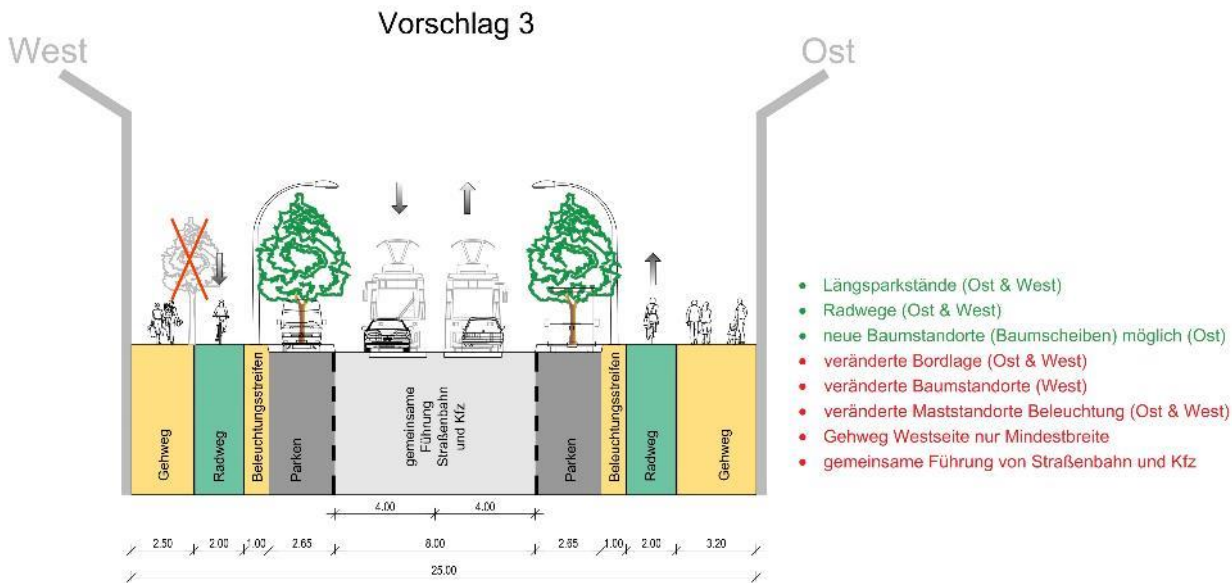
### Was fehlt Ihnen an dieser Variante?

Es wurde gefragt, ob die Straßenbahn nicht als Fixpunkt verschoben werden kann.

### Könnte etwas Probleme bereiten?

Als mögliches Problem wurde angemerkt, dass die Straßenbahn bei hohem Verkehrsaufkommen durch die Pkws beeinträchtigt und eine freie Fahrt für die Straßenbahn dadurch eventuell nicht möglich ist. Für die BVG wäre dies nicht lukrativ. Im Falle einer defekten und liegen gebliebenen Straßenbahn käme der Verkehr zum Erliegen. Von einigen Teilnehmenden wurde daher gefordert, dass Autos und Straßenbahnen auf einer Trasse unbedingt vermieden werden soll. Als Problem benannten einige Teilnehmende, dass der Zugang zu Pkw-Parkplätzen in dieser Variante über den Radweg führt.

## 2.3 Vorschlag 3



Quelle: VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH

### Was gefällt Ihnen an dieser Variante?

Es wurde positiv hervorgehoben, dass die Bäume in die Straßenmitte rücken.

### Was fehlt Ihnen an dieser Variante?

Es wurde gefragt, ob Lkw (>3,5t) nicht aus dem Kiez verbannt werden könnten. Außerdem fehle eine Begegnungszone oder Begrünung. Als Vorschlag wurde in Bezug auf die geteilte Trasse in der Mitte der Straße eine tagesabhängige geteilte Spur mit Tempolimit eingebracht.

### Könnte etwas Probleme bereiten?

Auch an diesem Vorschlag wurde angemerkt, dass es durch die gemeinsame Trasse von Autos und Straßenbahn zu Verkehrschaos und Rückstau kommen könnte. Außerdem könnten quietschende Reifen auf den Straßenbahnschienen stören. Es wurde kritisiert, dass dieser Vorschlag Rechtsabbiegerunfälle mit Fahrrädern provoziert und ein Konfliktpotential von Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen hervorruft. Auch wurde die Qualität der Ampelschaltung beanstandet.

### Zusammenfassung<sup>1</sup>

Von drei angebotenen Vorschlägen wurde Vorschlag 1 von der Gruppe am positivsten aufgenommen, obgleich eine Vielzahl an Vorschlägen zur Ergänzung genannt und Kritikpunkte angemerkt wurden. Positiv hervorgehoben wurde diese Variante insbesondere aufgrund der eigenen Trasse der Straßenbahn. Die Vorschläge 2 und 3 wurden jeweils ähnlich bewertet. Insbesondere die gemeinsame Trasse von Straßenbahn und Pkws sorgte für Kritik. Positiv wurde jedoch

<sup>1</sup> Sofern dies möglich und der Übersichtlichkeit dienlich war, wurde für die einzelnen Vorschläge eine kurze Zusammenfassung verfasst.

hervorgehoben, dass in der Variante 2 eine größere Umgestaltung des Stadtraums stattfindet, es Lösungen für den Lieferverkehr und den parkenden Verkehr gibt.

## 2.4 Neuer Vorschlag A – Begrüntes Gleisbett und eine Pkw-Fahrspur pro Richtung

Dieser Vorschlag beinhaltet ein begrüntes Gleisbett mit jeweils einer Fahrspur für Autofahrer\*innen rechts und links davon. Außerdem findet sich hier Platz für Parken mit Baumscheiben und einen Gehweg. Es herrscht ein Lkw-Verbot und eine



Quelle: zebra-log

Geschwindigkeitsbegrenzung von 30.

### Was gefällt Ihnen an dieser Variante?

Positiv hervorgehoben wurde, dass durch die Geschwindigkeitsbegrenzung der Radverkehr auch auf der Straße verlaufen kann. Die sichtbare Umgestaltung der Straße würde zu einer besseren Aufenthaltsqualität führen. Es wurde außerdem angemerkt, dass der Gehweg nie ausgelastet sei und es dementsprechend kein Problem wäre, wenn Radfahrer\*innen diesen nutzen würden. Auch die Förderung des Umweltverbundes wurde positiv bewertet.

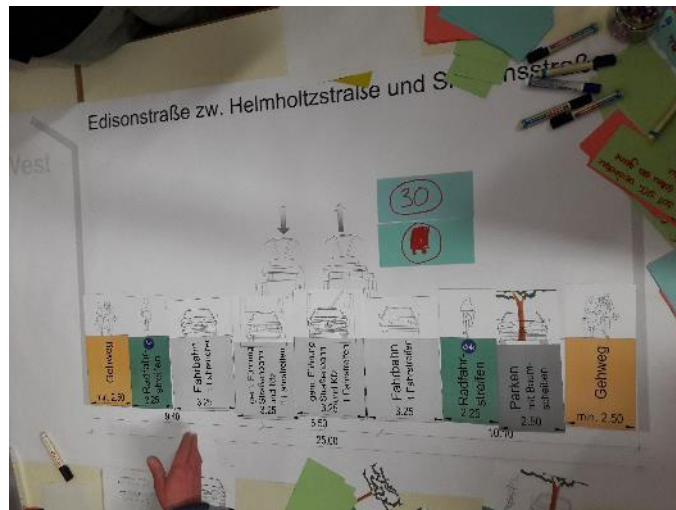
### Könnte etwas Probleme bereiten?

Es wurde angemerkt, dass Kinder und Ältere auf dem Gehweg fahren müssten. Außerdem wurde kritisiert, dass die Straße blockiert wäre: eine Belieferung durch Lkw wäre nicht mehr möglich. Der Havariefall sei in diesem Modell nicht berücksichtigt. Außerdem wäre es problematisch, Pedelecs über den Gehweg fahren zu lassen.



## 2.5 Neuer Vorschlag B – Mittige Fahrspuren auf Tramtrasse

Der zweite, von Bürger\*innen entworfene Vorschlag ist in der Darstellung (rechts) abgebildet. Neben dem Gehweg und Radweg auf der linken Seite wird hier auf der rechten Seite zusätzlich ein Parkstreifen mit Baumscheiben zwischen Radweg und Gehweg vorgesehen. Außerdem sollen in diesem Vorschlag vier Fahrspuren für Pkw beibehalten werden. Die mittigen Spuren verlaufen gemeinsam auf einer Trasse mit der Straßenbahn.

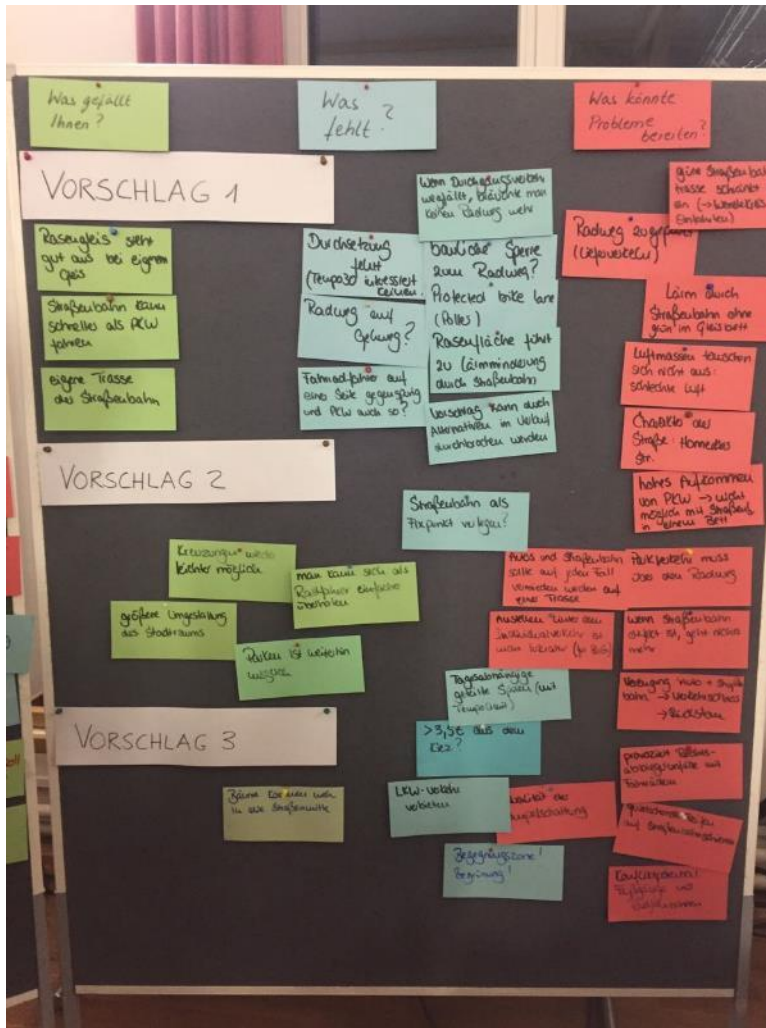


Quelle: zebra1og

## 2.6 Gesamtbetrachtung Forum Edisonstraße

In der Gesamtbetrachtung wurde von einigen Teilnehmenden angeregt, dass eine Verschiebung der Straßenbahntrasse in Betracht gezogen werden soll. Auch sollte überlegt werden, ob Radwege in beide Richtungen bspw. auf einer Straßenseite direkt beieinander eine Gestaltungsmöglichkeit wären.

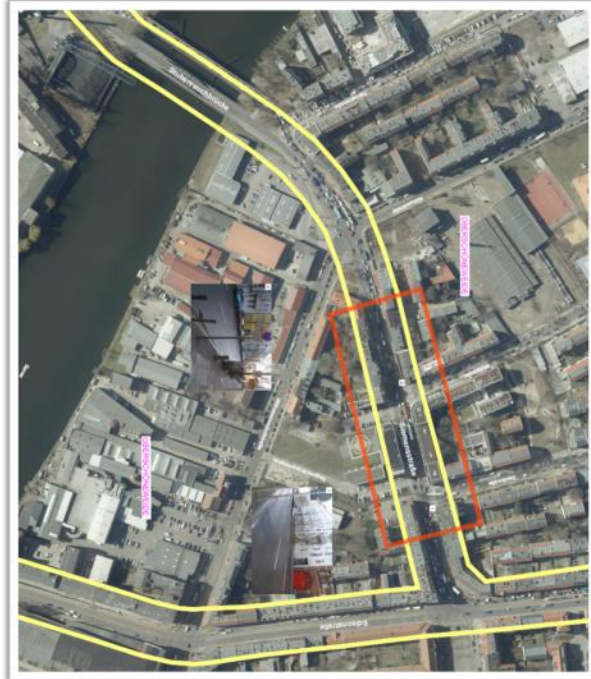
Als einen Kritikpunkt wurde mehrmals der Knotenpunkt Treskowallee angemerkt. Es wird angeregt, den Knotenpunkt attraktiver zu machen und das „Chaos“ dringend umzugestalten. Ein großes Schild zur neuen Brücke sollte errichtet werden. Außerdem sollte eine Radwegweiterführung entwickelt werden. Die Pfortnerfunktion wurde dabei kritisch bewertet. Einige Teilnehmende brachten den Vorschlag ein, die Edisonstraße als Nebenstraße zu entwickeln, sodass weniger oder gar kein Autoverkehr durch die Straße geführt wird. Die Frage wurde aufgeworfen, wie andere Bezirke das Problem gelöst haben. Kritisch wurde außerdem angemerkt, dass versprochen wurde, den Durchgangsverkehr aus der Straße rauszuhalten.



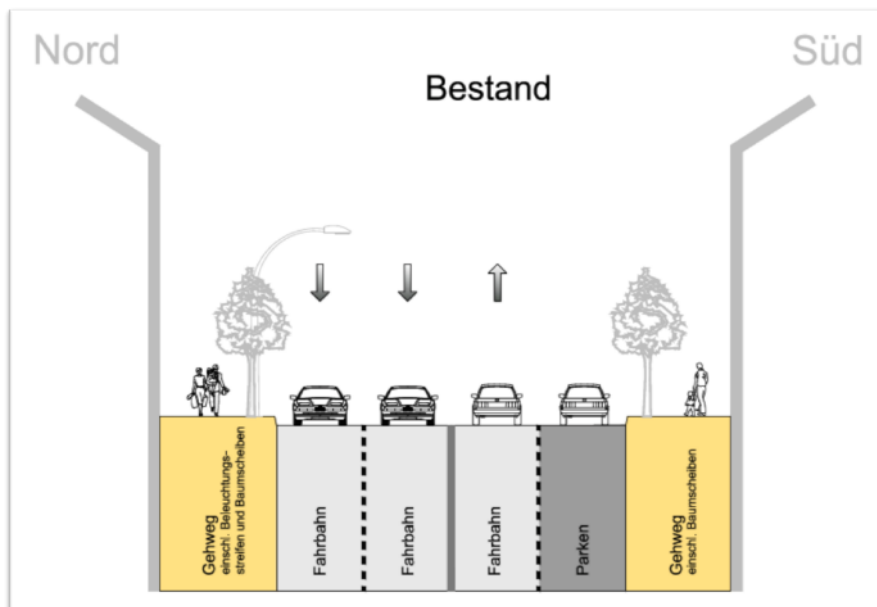
Quelle: zebra1og

### 3 Forum Siemensstraße

Insgesamt nahmen 17 Personen an dem Straßenforum zur Siemensstraße teil. Das Verhältnis zwischen Männern und Frauen war ausgewogen. Zum Einstieg in die Diskussion fragte die Moderation, welches Verkehrsmittel die Teilnehmenden überwiegend nutzen. Die Mehrheit der Teilnehmer\*innen ist größtenteils mit dem Fahrrad unterwegs. Zudem wurde mehrmals erwähnt, dass der Verkehr in der Siemensstraße mit der Eröffnung der Minna-Todenhagen-Brücke schon deutlich abgenommen hat.

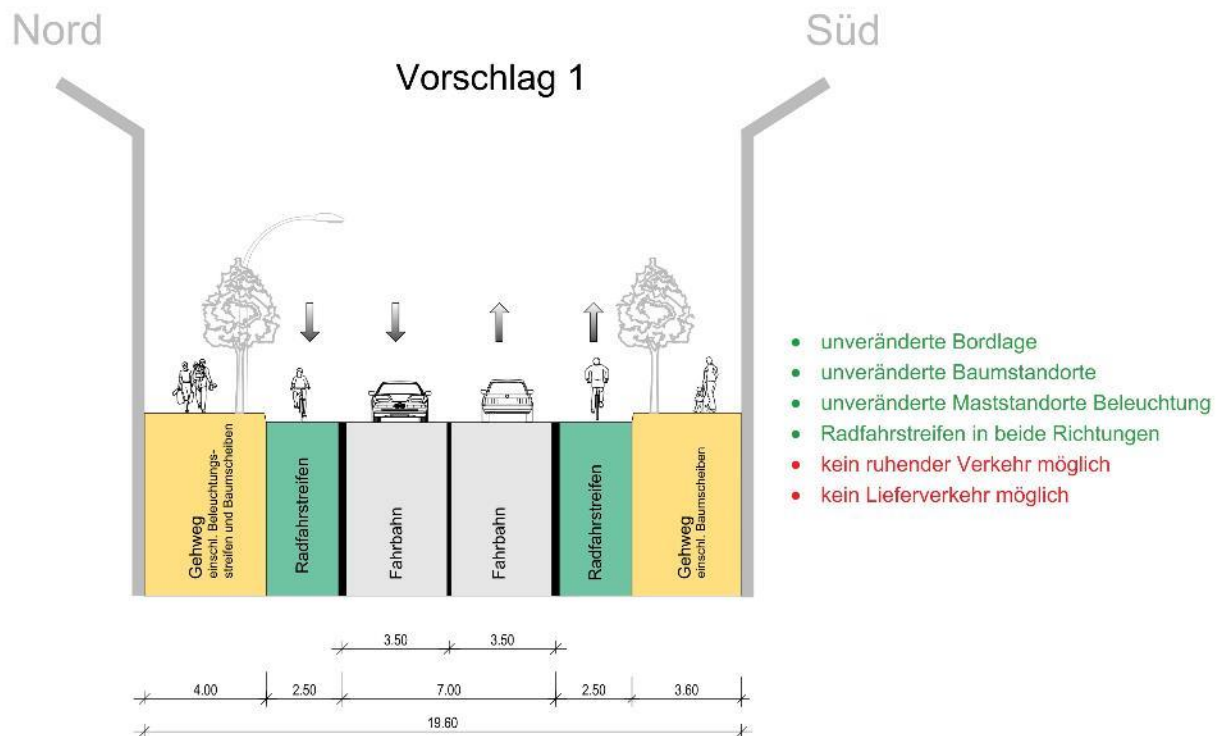


Quelle: VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH



Quelle: VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH

### 3.1 Vorschlag 1



Quelle: VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH

#### Was gefällt Ihnen an dieser Variante?

Eine Teilnehmer\*innen fand es positiv, dass es kein Parkplatzangebot gibt. In Ihrer Darstellung reduziert ein geringeres Parkplatzangebot auch die gesamte Anzahl der Autos. Die Problematik mit dem Lieferverkehr würde sich ebenfalls erledigen, da es in Zukunft mehr Fahrradlieferverkehr geben wird.

#### Was fehlt Ihnen an dieser Variante?

Für die Mehrheit der Teilnehmer\*innen war jedoch das fehlende Parkplatzangebot keine Option. Genauso müssten Anlieferungsmöglichkeiten für die vielen privaten Paketsendungen vorgehalten werden.

#### Könnte etwas Probleme bereiten?

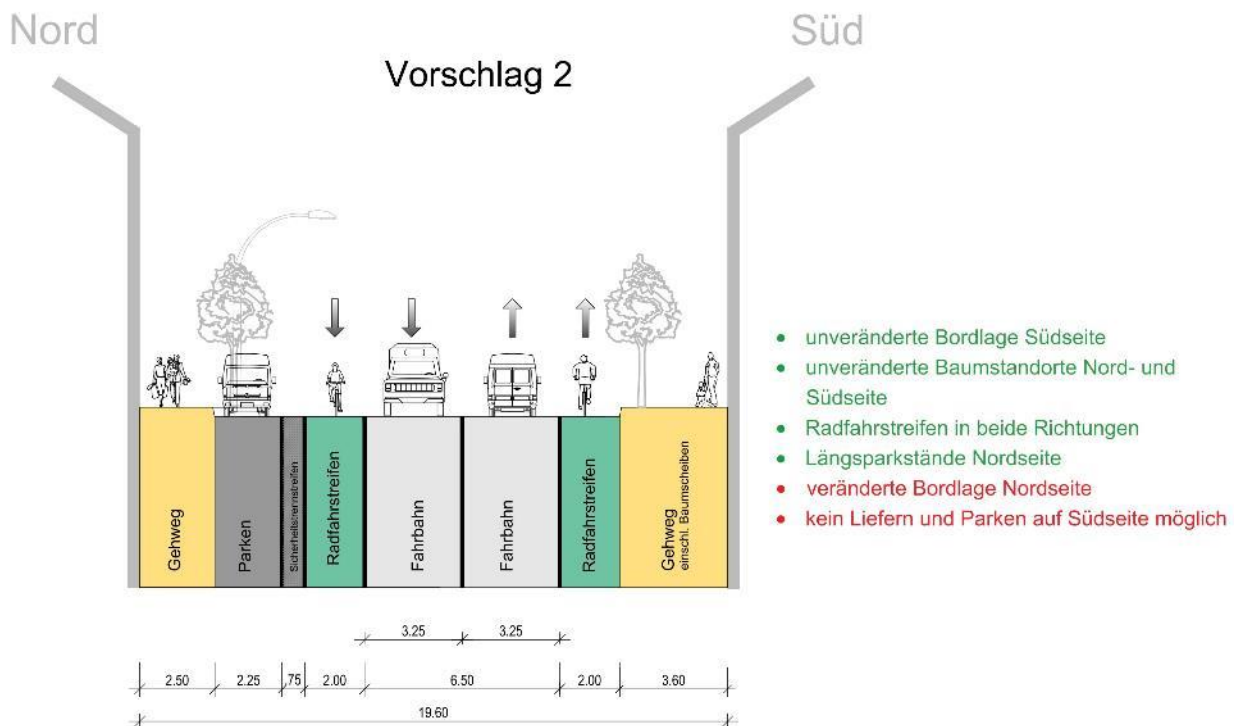
In der Siemensstraße gibt es eine Bushaltestelle. Beim Vorschlag 1 müsste der Bus auf dem Radfahrstreifen halten, was aus Sicht der Teilnehmer\*innen zu Kollisionen mit dem Radverkehr führen würde. Es besteht großes Interesse daran, durchgängig sichere Radwege zu schaffen, die ggfs. auch mit Inlinern befahren werden können.

#### Zusammenfassung

Der Vorschlag 1 wurde von den Teilnehmer\*innen überwiegend abgelehnt, wenn auch aus unterschiedlichen Gründen:

Die Fahrradfahrer\*innen sehen großes Konfliktpotential in dem Zusammenspiel der notwendigen Bushaltestelle mit den seitlichen Radfahrstreifen.

Die Autofahrer\*innen möchten auf keinen Fall auf die Parkplätze und auch nicht auf die notwendigen Haltezonen für den (Paket-)Lieferverkehr verzichten.



Quelle: VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH

### 3.2 Vorschlag 2

#### Was gefällt Ihnen an dieser Variante?

Im Unterschied

zum 1. Vorschlag

fiel an dieser Variante positiv auf, dass Parkplätze und Lieferzonen vorhanden sind.

#### Was fehlt Ihnen an dieser Variante?

Die Teilnehmer\*innen hatten großes Interesse an der Sicherheit der Fahrradfahrer\*innen und Fußgänger\*innen im Straßenverkehr, vor allem da die Siemensstraße stark durch überregionalen Lkw-Verkehr befahren wird. Vor diesem Hintergrund wurde immer wieder erwähnt, wie wichtig ein ausreichend breiter Geh- und Radweg ist. Ein schmaler Gehweg, wie z.B. momentan auf der nördlichen Straßenseite gegenüber der Seniorenresidenz, wird für körperlich beeinträchtigte Personen fast unpassierbar, wenn dann noch parkende/haltende Autos o.ä. die Restfläche einnehmen. Immer wieder wurden bauliche Trennungen zwischen Gehweg und Fahrbahn oder auch zwischen Radweg und Fahrbahn eingefordert. In der Abwägung, ob baulich geschützte und dadurch breitere Radfahrstreifen wichtiger wären als breite Gehwege, war die Gruppe sich nicht einig.



### Könnte etwas Probleme bereiten?

Einige Teilnehmer\*innen sahen in der direkten Nachbarschaft von Radweg und Parkstreifen Konfliktpotential durch sich plötzlich öffnende Autotüren.

### Zusammenfassung

Dem Vorschlag 2 standen die Teilnehmer\*innen vor dem Hintergrund der Sicherheit der Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen im Straßenverkehr kritisch gegenüber. Für sie ist die Verschmälerung des Gehwegs sowie ein Radweg zwischen parkenden Autos und Autoverkehr zugunsten eines Parkstreifens kein guter Kompromiss.

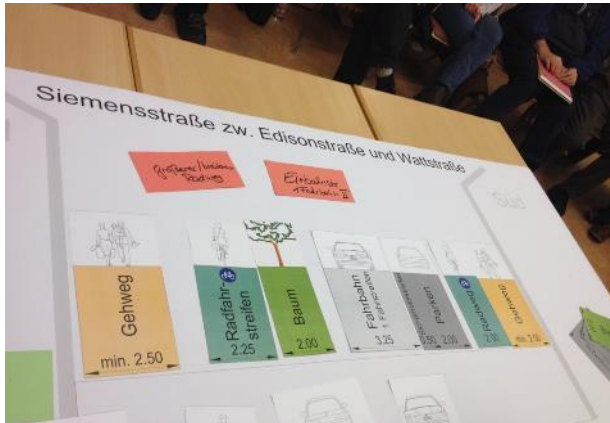
### 3.3 Neuer Vorschlag A – Siemensstraße als Einbahnstraße mit 2 Fahrstreifen



Quelle: zebra-log

Der Grundsatz des Vorschlags A ist eine Einbahnstraßenregelung von der Edisonstraße bis zur Nalepastraße. Durch die Einbahnstraßenregelung könnten die KFZ-Verkehrsströme insbesondere die des Lkw-Verkehrs reduziert werden. Die Anordnung des Parkstreifens in der Mitte der Straße würde dabei die Konfliktsituationen zwischen Fahrradfahrer\*innen und sich plötzlich öffnenden Autotüren entschärfen. Ob eine Einbahnstraßenregelung in dem östlichen Teilabschnitt der Siemensstraße überhaupt möglich ist, gilt es u.a. in Abstimmung mit der Feuerwehr zu prüfen.

### 3.4 Neuer Vorschlag B.1, B.2 –Siemensstraße als Einbahnstraße mit 1 Fahrstreifen



oder



Quelle: zebraLog

Quelle: zebraLog

Im Unterschied zu Vorschlag A gehen die beiden Vorschläge B.1 und B.2 zur Einbahnstraßenregelung noch einen Schritt weiter: Die zwei Fahrspuren werden auf eine reduziert. So bliebe neben den für die Teilnehmer\*innen so wichtigen ausreichend breiten Geh- und Radwegen genügend Raum für entweder eigene Baumreihen oder auch mehr Park- und Lieferzonen.

### 3.5 Neuer Vorschlag C – Siemensstraße als Einbahnstraße mit einem einseitig in beide Richtungen befahrbaren Radweg

Neben der Einbahnstraßenregelung wurde die Möglichkeit diskutiert, die Radwege auf einer Straßenseite zusammenzufassen. Allerdings wurde bereits während der Diskussion über diesen Vorschlag klar, dass es im Straßenverlauf der Siemensstraße zu viele Kreuzungen gibt, als dass ein sicheres Fahren auf einer Straßenseite in beide Richtungen möglich wäre.



Quelle: zebraLog

### **3.6 Sonstige Hinweise und Gesamtbetrachtung Forum Siemensstraße**

#### **Sonstige Hinweise**

Neben der Straßenquerschnittsdiskussion gingen viele konkrete Hinweise ein, wie die Siemensstraße im gesamten Straßenverlauf entwickelt werden sollte:

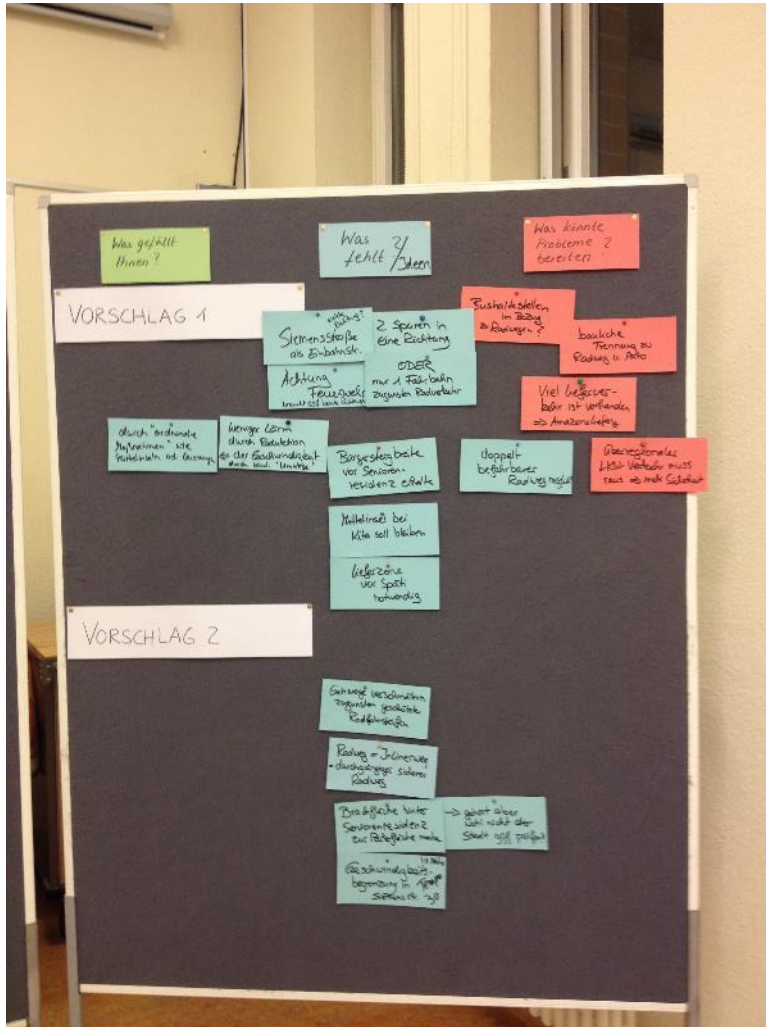
- Eine Lieferzone vor dem Späti Ecke Siemensstraße/Wattstraße schaffen
- Die Mittelinsel vor der Kita erhalten
- Eine neue Querungshilfe in an dem Kreuzungspunkt Deulstraße–Waltraud–Krause–Weg schaffen, um den Fußweg Richtung Süden besser anzubinden
- Die Bürgersteigbreite vor der Senior\*innenresidenz sollte erhalten bleiben

#### **Gesamtbetrachtung**

Am Wichtigsten war den Teilnehmer\*innen eine verbesserte Sicherheitssituation für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen in der Siemensstraße. Des Weiteren sprach sich die Mehrheit für Park- und Liefermöglichkeiten in der Siemensstraße aus. Der Umgang mit den Bestandsbäumen oder eine notwendige Begrünung der Straßen wurde nicht diskutiert. Vielmehr wurde der Begriff „Atmosphäre schaffen“ verwendet und der Wunsch geäußert, dass die Siemensstraße sich mehr dem Charakter der Deulstraße anpassen solle.

Um den notwendigen Platz im Straßenquerschnitt für diese Anforderungen zu bekommen, schlugen die Anwesenden eine Einbahnstraßenregelung von der Edisonstraße bis zur Nalepastraße vor, notfalls auch mit nur einem Fahrstreifen. Neben der geforderten Tempo 30-Zone in der Siemensstraße sollen zusätzlich „ordnende Maßnahmen“ wie Querungshilfen und Mittelinseln dafür Sorge tragen, dass der Verkehrsfluss verlangsamt, der Verkehrslärm reduziert und die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöht wird.

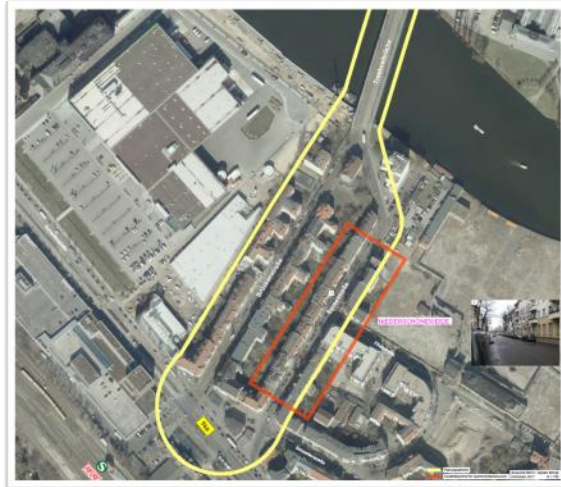
Mehrere Teilnehmer\*innen baten um Prüfung, ob nicht die Parkplatzsituation dadurch entschärft werden könnte, dass auf bestehenden Brachflächen in der Siemensstraße Parkplätze bzw. Parkhochhäuser gebaut werden könnten. Dies könnte beispielsweise auf dem Eckgrundstück Nalepastraße–Siemensstraße oder auf der Freifläche Wilhelminenhofstraße–Waltraud–Krause–Weg geschehen. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Stadtverwaltung nur über Flächen verfügen kann, die ihr auch gehören.



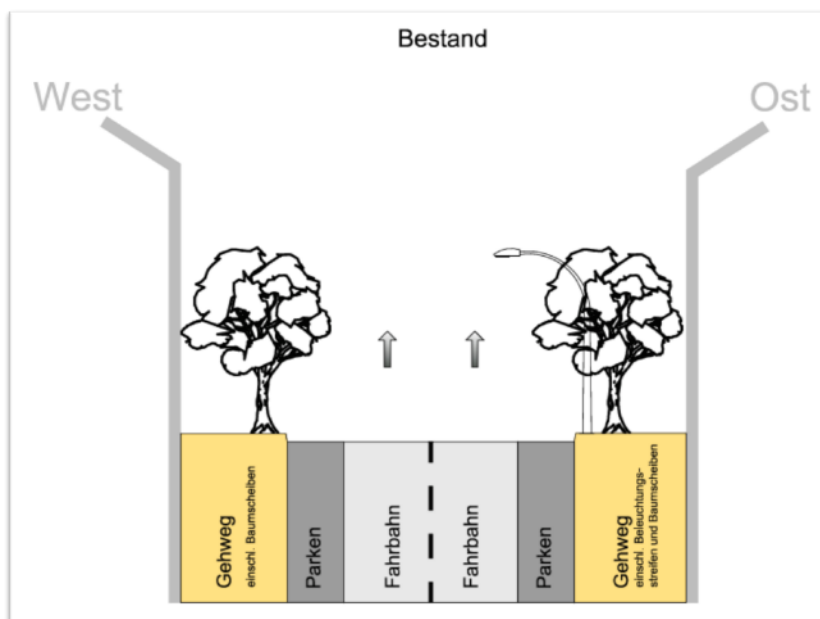
Quelle: zebra-log

## 4 Forum Spreestraße

Am Forum „Spreestraße“ nahmen ca. 15 Interessierte teil. Nachdem die Moderation die anwesenden Fachplaner\*innen und sich selbst vorgestellt hat, begann der Einstieg in die Diskussionen der Vorschläge zur Umgestaltung der Spreestraße.



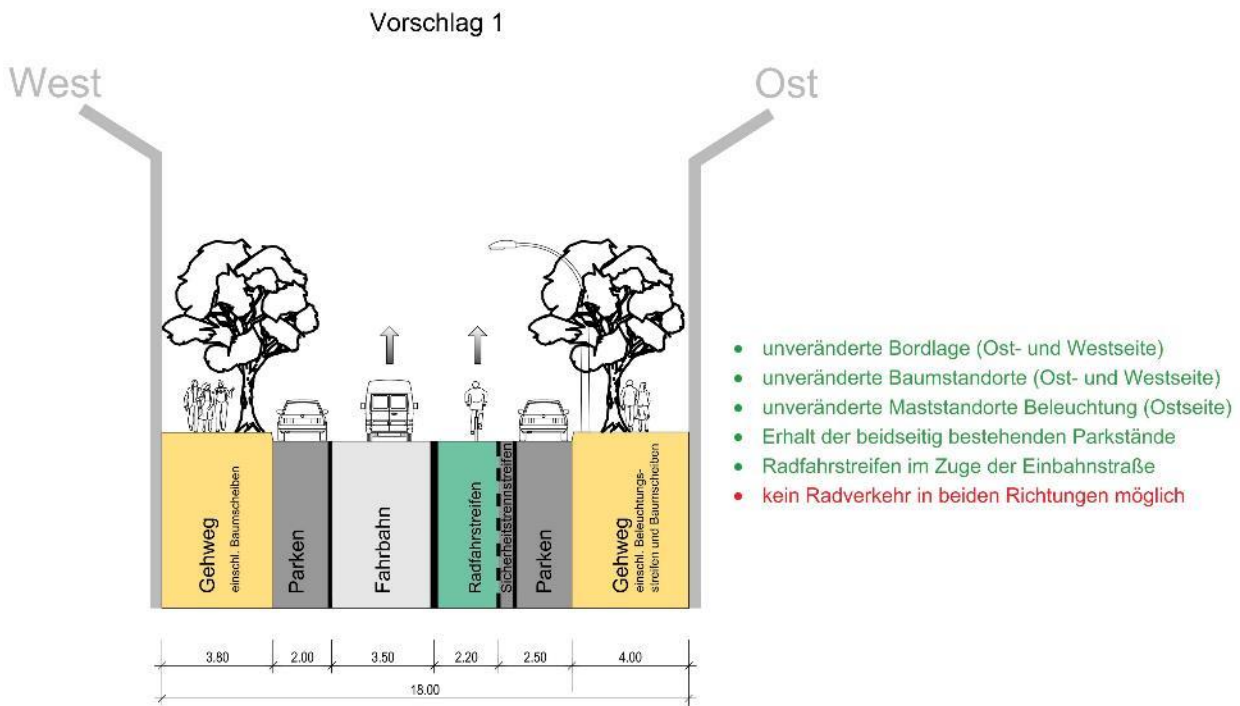
Quelle: VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH



Quelle: VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH



## 4.1 Vorschlag 1



Quelle: VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH

### Was gefällt Ihnen an dieser Variante?

An dieser Variante gefiel mehreren Teilnehmenden die Verkehrsberuhigung durch die Reduzierung auf eine Fahrbahn. Vor allem Radfahrende empfanden diesen Vorschlag aufgrund des Radfahrstreifens als sicherer.

### Was fehlt Ihnen an dieser Variante?

Da die Bestandsbäume ein wichtiges Charakteristikum der Spreestraße sind, könnten diese auch mehr in Szene gesetzt und hervorgehoben werden. Die Teilnehmenden dieses Forums waren sich einig, dass die Spreestraße und die Brückenstraße unbedingt zusammengedacht werden müssen.

Einige Teilnehmende sprachen sich für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus. Es fehle zudem an einer tatsächlichen Ortsteilverbindung zwischen Ober- und Niederschöneweide. Eine Teilnehmerin kritisierte die langen Wartezeiten an den Fußgängerampeln.

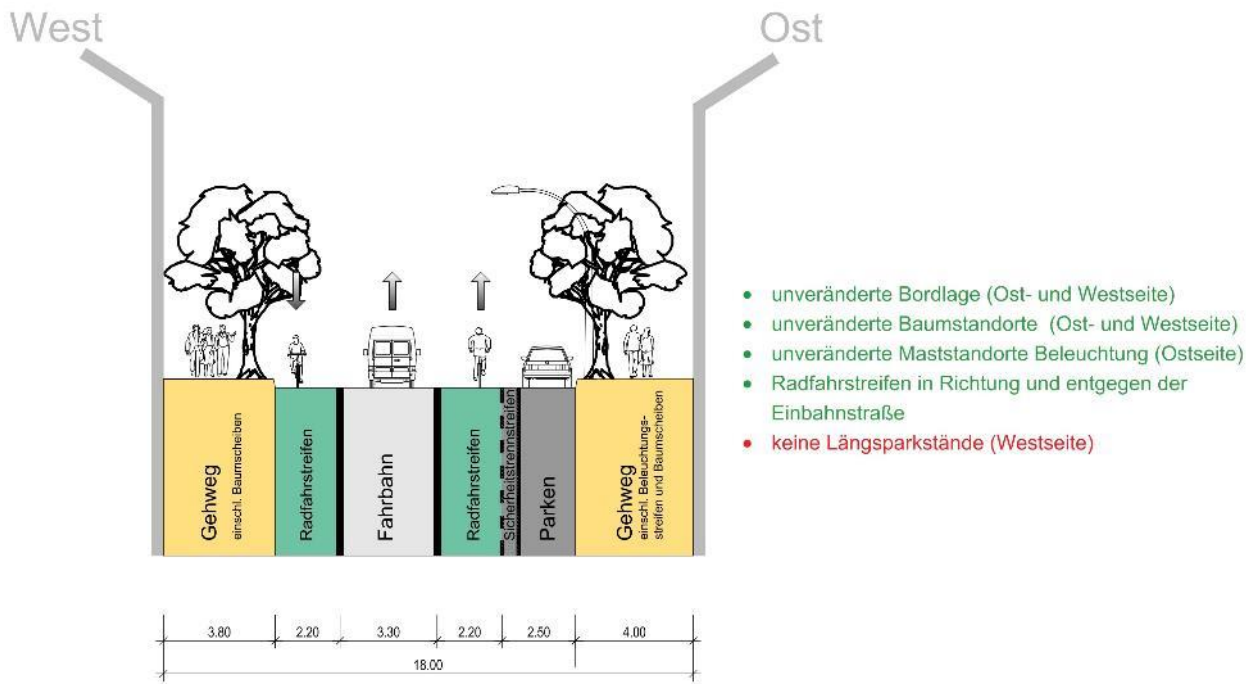
### Könnte etwas Probleme bereiten?

Einige Teilnehmende wiesen darauf hin, dass viele Radfahrende trotz der Einbahnstraßenregelung die Spreestraße in südlicher Richtung befahren würden, um nicht den Umweg über die Brückenstraße machen zu müssen.

Ein Teilnehmender berichtete, dass Autos bis weit in den Kreuzungsbereich parken (an mehreren Kreuzungen, z.B. an der Fließstraße).

## 4.2 Vorschlag 2

### Vorschlag 2



Quelle: VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH

#### Was gefällt Ihnen an dieser Variante?

Durch den beidseitig möglichen Radverkehr in dieser Variante könnte das benannte Problem des Vorschlags 1 gelöst werden, da Radfahrende nun hiermit eine sicherere Möglichkeit bekommen, die Spreestraße in beide Richtungen zu befahren. Gleichzeitig wird es dadurch für Fußgänger\*innen sicherer, da Radfahrende nicht auf dem Gehweg fahren müssten.

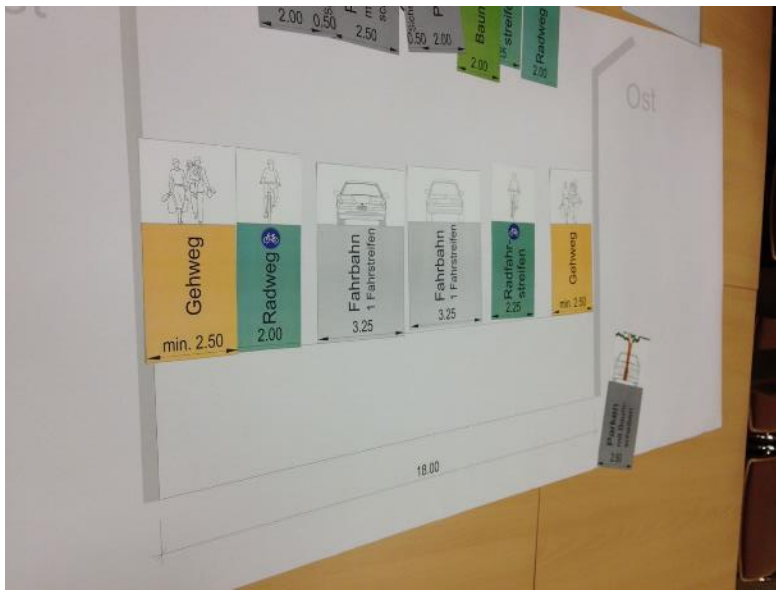
#### Was fehlt Ihnen an dieser Variante?

Mehrere Teilnehmende sprachen sich dafür aus, die Uferwege an der Spree in die Planung miteinzubeziehen und für den Rad- und Fußverkehr freizugeben. Um den zweiten Parkstreifen in dieser Variante nicht wegfallen zu lassen, könnten Rad- und Gehweg als Mischnutzung gedacht werden

#### Könnte etwas Probleme bereiten?

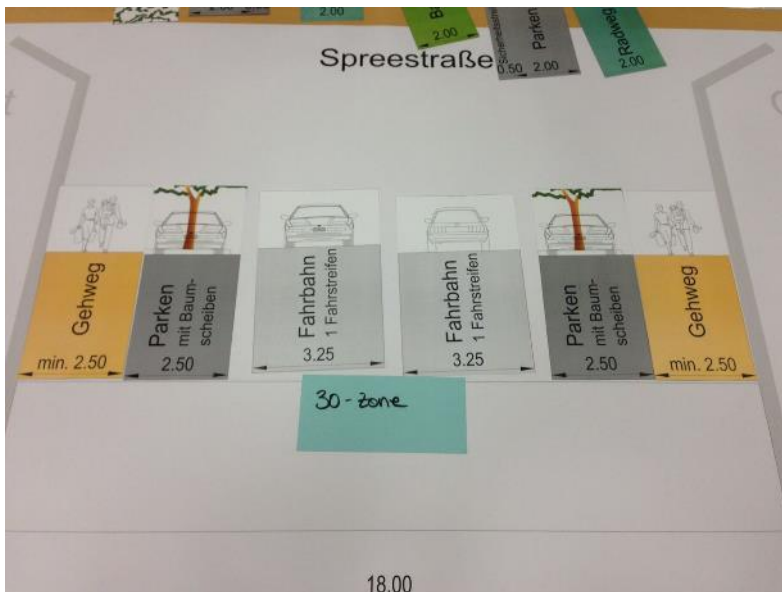
Mehrere Teilnehmende kritisierten an diesem Vorschlag den Wegfall von Parkplätzen. Dies könnte einerseits dazu führen, dass Autos dann kreuz und quer und bis weit in den Kreuzungsbereich geparkt werden. Andererseits könnte der Wegfall von Parkplätzen zugunsten der Radfahrenden dazu führen, dass Radfahrenden weniger Akzeptanz entgegengebracht wird.

### 4.3 Neuer Vorschlag A - 2-Richtungs-Verkehr mit beidseitigem Radfahrstreifen



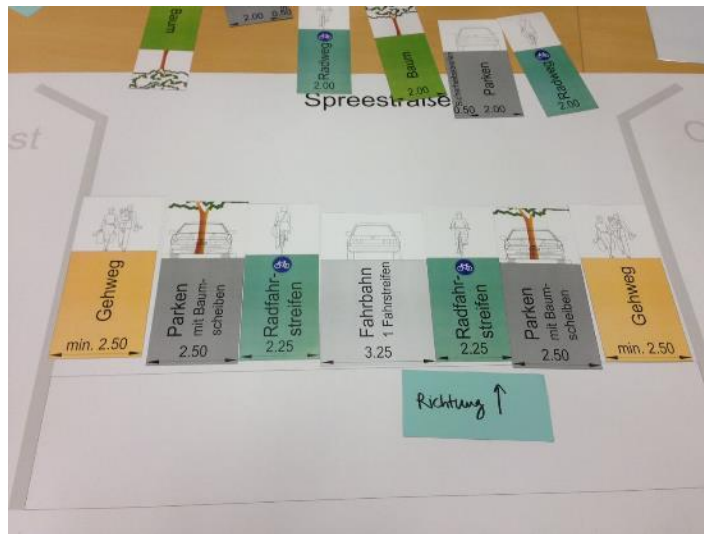
Quelle: zebra1og

Bei diesem Vorschlag fallen auf beiden Seiten die Parkmöglichkeiten weg, jedoch gibt es auf beiden Seiten Radfahrstreifen. Dieser Vorschlag wurde von den Teilnehmenden, die bevorzugt Auto fahren, aufgrund des Wegfalls sämtlicher Parkmöglichkeiten kritisiert. Der Zwei-Richtungs-Verkehr sollte nur dann realisiert werden, wenn die Verbindung zwischen Michael-Brückner-Straße und Spreestraße gesperrt wird. Dann könnte der Verkehr in beide Richtungen auf der Spreestraße und der Treskowbrücke entweder bis zur Wilhelminenhofstraße oder bis zur Siemensstraße geführt werden. Bei dieser Variante würden Bestandsbäume durch die Radfahrstreifen wegfallen.



Quelle: zebra1og

#### 4.4 Neuer Vorschlag B - 2-Richtungs-Verkehr mit Tempo-30-Zone, ohne Radwege



Quelle: zebra-log

Diese Variante ähnelt durch die zwei Fahrspuren für Pkw dem Vorschlag A, jedoch werden hier keine Radfahrstreifen mitgedacht. Stattdessen sollen die Bestandsbäume und Parkplätze beidseitig erhalten bleiben.

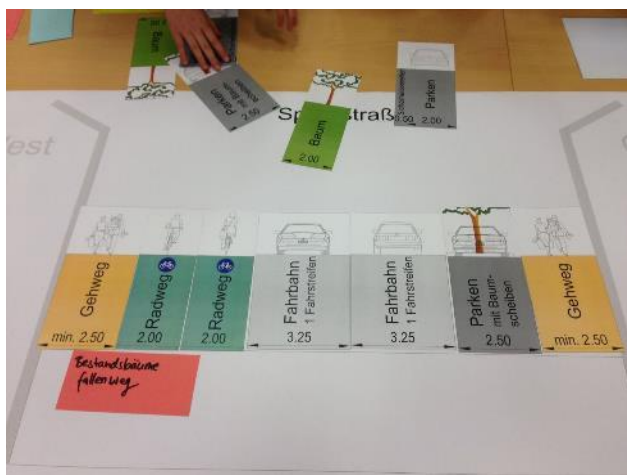
Fahrradfahrende könnten auf der relativ kurzen Spreestraße unter der Bedingung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auch auf der Fahrbahn fahren, so die Meinung einiger Forumsteilnehmenden.

#### 4.5 Neuer Vorschlag C - Einbahnstraße mit beidseitigem Radweg

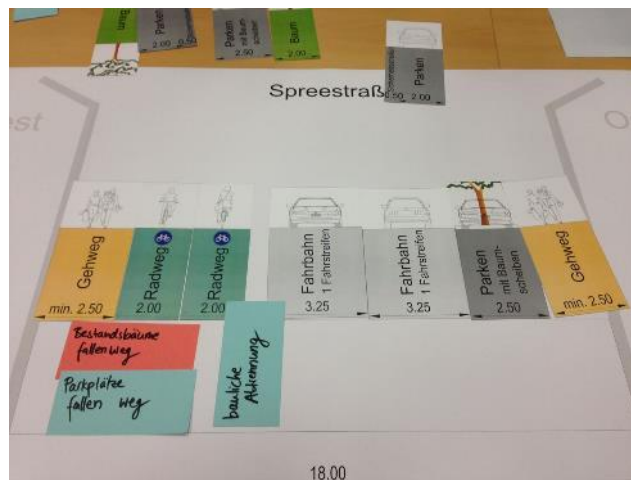
Bei diesem neuen Vorschlag wird die Fahrbahn auf eine Spur reduziert, anstelle der zweiten Fahrspur für Autos treten beidseitige Radwege. Die Parkplätze und Bäume könnten bei dieser Planung erhalten bleiben.

#### 4.6 Neuer Vorschlag D – Einbahnstraße mit einem Radweg Richtung Norden und einem gemischten Rad-/Gehweg Richtung Süden

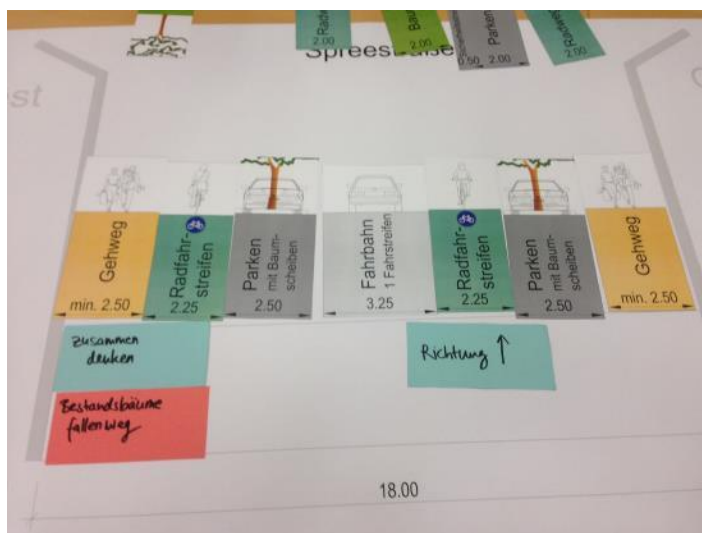
Dieser Vorschlag ist eine Variante des Vorschlags C, wobei bei diesem Vorschlag in Richtung der Süden der Rad- und Gehweg als zusammengedacht werden sollen (gemischter Rad- und Gehweg). Die Parkmöglichkeiten wurden dann weiter von der Häuserreihe wegrücken, die Bäume würden auf dieser Seite (Ost) dann wegfallen. Positiv wurde an diesem Vorschlag bewertet, dass sowohl Parkplätze erhalten bleiben als auch Radfahrende eine sichere Möglichkeit zum Befahren der Spreestraße erhalten.



Quelle: zebra1og



Quelle: zebra1og



Quelle: zebra1og



#### **4.7 Neuer Vorschlag F – 2-Richtungs-Verkehr mit Radstreifen auf einer Seite (einmal mit baulicher Abtrennung, einmal ohne)**

Bei diesem neuen Vorschlag F wurden beide Radfahrstreifen auf eine Seite (Ost) gelegt. Danach folgen zwei Fahrspuren für Pkw. Auf dieser östlichen Straßenseite würden durch die Radwege die Bestandsbäume wegfallen, auf der westlichen Seite würden in diesem Vorschlag Parkmöglichkeiten erhalten bleiben. Kritisiert wurde an diesem Vorschlag, dass Radfahrende, die am südlichen Ende rechts in die Spreestraße einbiegen, möglicherweise nicht erst die Straße kreuzen würden, um dann den Radweg zu benutzen.

#### **4.8 Gesamtbetrachtung Forum Spreestraße**

In dieser Forumsgruppe gab es viele neue Vorschläge zur Umgestaltung der Spreestraße. Am Wichtigsten war den Teilnehmenden, dass die Spreestraße und die Brückenstraße bei der Planung zusammengedacht werden.

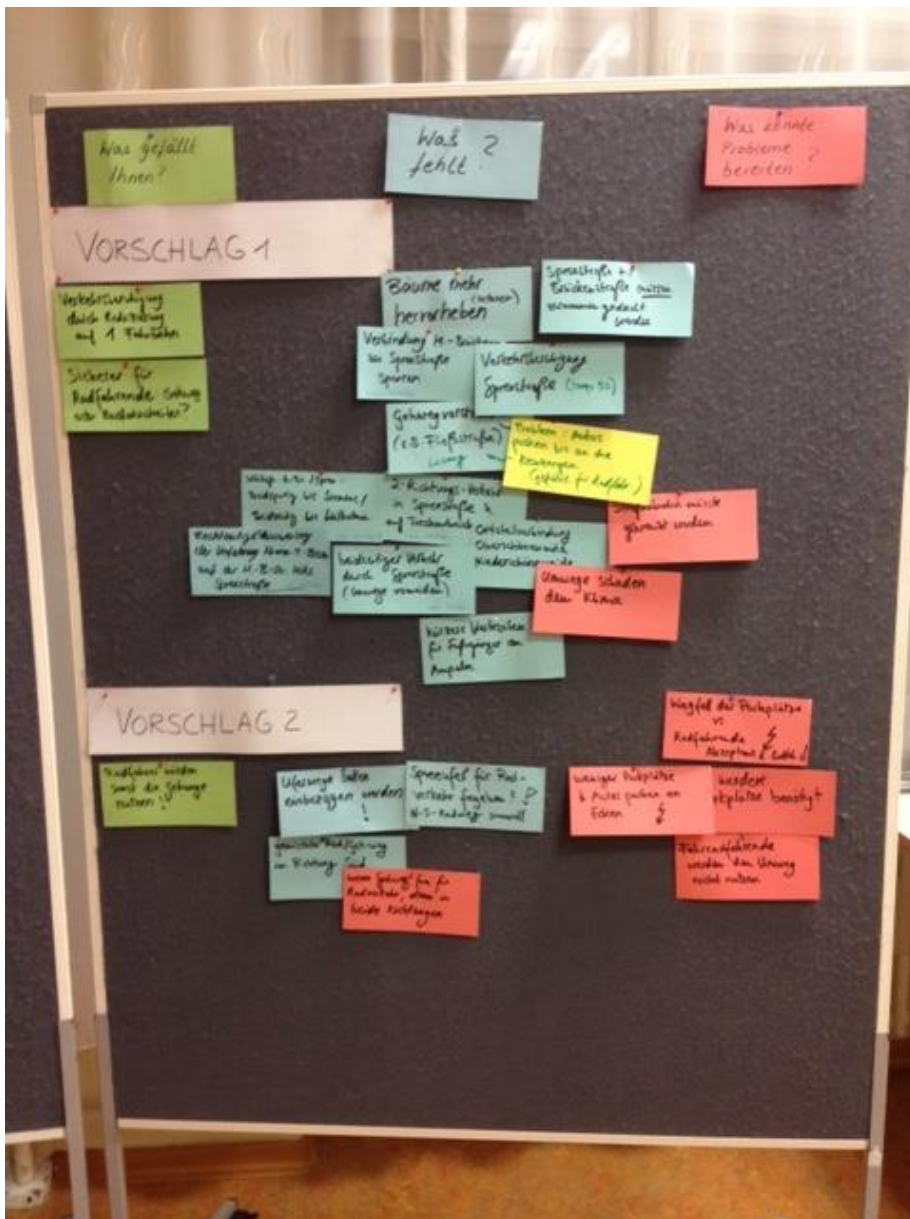
Auch die Schließung der Verbindung zwischen Michael-Brückner-Straße und Spreestraße wurde als wesentliches Mittel gesehen, um die Aufenthalts- und Nutzungsqualität der Spreestraße zu verbessern.

Kontrovers diskutiert wurde vor allem der Wegfall von für viele Anwohnende dringend benötigten Parkplätzen zugunsten von Radwegen.

Hier wurde darauf hingewiesen, dass Radfahrende auch auf der Fahrbahn fahren könnten, wenn das Geschwindigkeitslimit auf 30 km/h begrenzt wird.

Bei der Umgestaltung der Spreestraßen sollten auch die Bestandsbäume (z.B. als Trennung für Parkplätze) mitgedacht werden.

Als wesentlich für eine Verbesserung der Verkehrssituation empfanden die Teilnehmenden die frühzeitige Ausweisung der Minna-Todenhagen-Brücke als Umfahrung auch auf der Michael-Brückner-Straße.

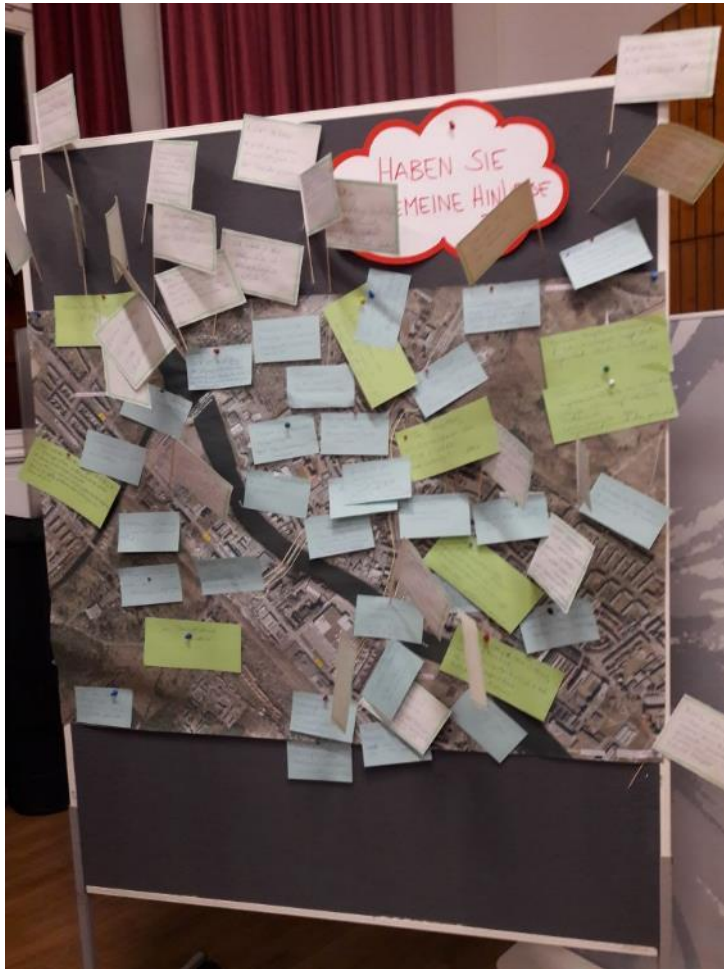


Quelle: zebralog

## 5 Weitere Anliegen und Ideen

Das Ortsgespräch Schöneweide bot für die Bürgerinnen und Bürger nicht nur die Gelegenheit, über die Umgestaltung der Edison-, Siemens- und Spreestraße zu diskutieren, sondern auch weitere Orte mit Veränderungspotenzial und –bedarf zu benennen.

Diese Orte konnten sie mit Fähnchen und bunten Karten kenntlich machen.



Quelle: zebra-log



### Lärm und Gefahrenstellen:

- Sog. „Dialogdisplay“ für Edisonstraße Höhe Kita (Griechische Allee), bitte beidseitig!
- Lärmschutz? Angrenzendes Gewerbe am Generationenpark erzeugt Lärm auf Wohnzeile Rathenaustraße (früher Werkhallen BAE); Abriss hat Lärmsituation geändert
- Lärmschutz an den Querungen unzureichend, überlappende Schallschutzwände?
- Fußgängerüberwege von der Schule an der Wuhlheide zur Wuhlheide; Kottmeinerstr. – Firlstraße; Firlstraße – An der Wuhlheide

- Gefährliche Stelle: Abbiegende Autos vom Adlergestell nach Schöneweide gleich vor dem Rathaus
- An der Edisonstraße Höhe der Tramhaltestelle (Übergang zum einkaufen REWE) wird viel zu häufig von Fußgänger\*innen über die zu stark befahrene Straße gegangen (statt an den zwei Ampeln)
- Bessere Einsicht der Vorfahrtsstraße durch Hecken kürzen, Verkehrsspiegel auf Kita Ecke Griechische Allee



### **Uferwege:**

- Durchgehender Uferwanderweg bauen
- Uferwege freigeben für alle: Unsere schöne Spree genießen



### **Edisonstraße:**

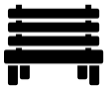
- 10.000 KFZ/Tag in der Edisonstraße ist auch nach Umbauten noch 70–80% zu viel
- Brücke Edisonstraße nur für Tram und Fußgänger (bessere Haltestellensituation Wilhelminenhof/Edisonstr.)
- Bitte Brücke Edisonstraße für den KFZ-Verkehr in beide Richtungen öffnen
- Edisonstraße zwei Fahrstreifen je Richtung, ein Parkstreifen, ein Radfahrstreifen beide Richtungen
- Sperrung für den Durchgangsverkehr (Lieferung/Versorgung weiter möglich) in der Edisonstraße zwischen Siemensstraße/Wilhelminenhofstraße



### **Hinweise zu weiteren Straßen:**

- An den Baumschulenweg und die Baumschulenstraße denken, sie in die Betrachtung miteinbeziehen und auch die Anwohnenden des Baumschulenwegs befragen
- Wann werden die Auswirkungen der Eröffnung der M.-Todenhagen-Brücke auf Baumschulenweg speziell auf die Baumschulenstraße untersucht? Meiner Meinung hat der (Schwer-)Lastverkehr zugenommen. Nach wie vor gibt es für Radfahrer\*innen keine Verbesserung in der Baumschulenstr.
- Plönzeile u.a. Ecken begradigen: keine Schrägen
- Die Siemensstraße als Einbahnstraße Richtung Schnellerstr. einrichten; dann ist es möglich, Fahrradwege und Parkplätze einzurichten und den Verkehr zu beruhigen
- Treskowbrücke verschönern (bemalen und begrünen links und rechts)
- Spreestraße/Siemensstraße/Edisonstraße: Baumscheiben grünen und abgrenzen (siehe Kungerkiez)

- Bitte auch die Schnellerstraße im bewohnten Teil von Niederschöneweide beruhigen
- Nebenstraßen zu Wohnstraßen
- Bitte unbedingt die Nalepastraße als Naherholungsgebiet belassen!
- Brückenstraße = Fußgängerzone?
- Reicht am Anfang statt einer „Wilhelminenstr.-Brücke“ nicht an dieser Stelle ein zweiter „Kaisersteg“ zwischen Oberschöneweide und Bereich Bahnhof Oberspree



#### Hinweise zu weiteren Plätze:

- Bitte eine Umgestaltung des Platzes am Kaisersteg. Es ist eine öde, kahle Fläche; evtl. eine Brunnen, Spielplatz o.ä. als zentrales Element, darum gruppiert Bänke; und bitte größere Mülleimer
- Platz Ecke Edisonstraße / Griechische Allee: Einrichtung eines Wochenmarktes
- Belebung und Gestaltung Griechischer Platz
- Platz am Kaisersteg: Verdunkelung oder Minimierung der Beleuchtung für gesünderen Tag-Nacht-Rhythmus (sowie Wahl von warmweißen Leuchtmitteln?)



#### Parken:

- Parkraum am des Kiez Plönzeile/Rathenaustraße
- Zentrale Parkflächen (Parkhäuser) für Individualverkehr auf bisher ungenutzten Flächen (verteilt im Kiez)
- Parkplatz in der Brackfläche Waltraud-Krause-Weg!
- In der Siemensstraße auf einer Seite querparken
- Reduktion der Parkplätze



#### ÖPNV:

- Haltestelle Tram Griechische Allee
- Haltestelle Straßenbahn Firlstraße (Richtung Bahnhof Schöneweide): Querung/Ausstieg zum Teil unter Lebensgefahr; viele Schüler\*innen nutzen die Tram und die Autos halten nicht
- Die neue Buslinie zum S-Bahnhof Baumschulenweg erweitern um: von der Köpenicker Landstraße rechts zur alten Busschleife an der Anlegestelle der Fähre und dann zum Bahnhof. Damit wäre die Weiterführung der Fähre von Oberschöneweide nach Baumschulenweg für Radfahrer und Bewohner der Gartenanlage weiter attraktiv
- Höhere Tram-Frequenz in der Wilhelminenhofstraße



- Fehlende ÖPNV-Erschließung Griechische Allee / nördlicher Teil



### Fahrradinfrastruktur:

- Verbesserung der Radweginfrastruktur in diesem Bereich, um Unfälle vor der Schule zu vermeiden (Schule an der Wuhlheide)
- Neue Führung des Radweg R1 inklusive Neubau von Radverkehrsanlagen in Rummelsburger Straße und im KP zur Treskowallee
- Kopfsteinpflaster sind für Radfahrer\*innen und Inliner-/Skateboardfahrer\*innen sehr problematisch
- Radweg Wilhelminenhofstraße: eine sichere Möglichkeit für die andere Richtung finden
- Konzept um die Straße mit Fahrrad oder zu Fuß zu überqueren (Europaweg)
- Minna-Todenhagen-Straße Fahrstreifenführung beidseitig im Kreuzungsbereich Nalepastraße überdenken; keine Fahrdynamik
- Hier hat der Fahrradfahrer keine Möglichkeit die Straße zu überqueren (Europaweg)
- Radweg Rummelsburger Landstraße wieder herstellen (Richtung Ostkreuz) oder den Vorhandenen beidseitig ausbauen
- Radweg neben Rummelsburger Str.
- Mehr Fahrradbügel am S-Bahnhof Schöneweide
- Beseitigung von „Fahrradleichen“
- Ufer frei für Fahrräder: Für Europa-Radweg
- Wann erhält die Straße An der Wuhlheide (endlich) einen gleichwertigen Fahrradweg Richtung Köpenick wie schon in Richtung Rummelsburg vorhanden



### Geschwindigkeitsreduzierung:

- Geschwindigkeitskontrollen (30 km/h) in der Edisonstraße
- Geschwindigkeitsreduktion und -kontrolle für den Autoverkehr in der Wilhelminenhofstraße
- Tempo 30 vor der neuen Waldorfschule in der jetzt noch stärker vom Verkehr belasteten Schnellerstraße (1-5)
- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 in allen Straßen in Oberschöneweide
- Rummelsburger Landstraße muss auf 30 km/h gesetzt werden, grenzt an Erholungsgebiet
- Tempo 30 für die Nalepastraße laut Planfeststellungsbeschluss
- Tempo 30 in der Siemensstraße



### **Verbot von Lkw-Verkehr:**

- Verbot von Lastwagen über 3,5 t in der Edisonstraße und Siemensstraße
- Parkverbot für Lkw auf der gesamten „An der Wuhlheide“ stadtauswärts
- Verbot für Lastwagen in der Siemensstraße
- Lkw-Verkehr und nicht eingehaltene Geschwindigkeit in der Schillerpromenade



### **Fähre F11:**

- Weiterbetrieb der Fähre F11 (wurde 7 mal aufgeschrieben)
- Fähre als Übergang notwendig
- Weitere Anbindung der Fähre notwendig
- F11: Einbindung in Verkehrskonzept als Verbindung zwischen Plänterwald und Wilhelmkanal und Wuhlheide und Karlshorst
- Weitere Führung des Radweges über die Fähre F11
- Die Fähre F11 muss unbedingt erhalten bleiben, da die neue Brücke viel zu steil zum Laufen und für Fahrräder ist



### **Weiteres:**

- Schließen der Zufahrt Michael-Brückner-Straße zur Spreestraße (diese gab es vor 1974 bzw. dem Ausbau der heutigen Michael-Brückner-Straße am Bahnhof Schöneweide nicht)
- Wendeschleife unter Brücke Treskowallee
- Wann wird der Tunnel am S-Bahnhof renoviert/freigegeben?
- Die Ideen und Anmerkungen bitte online mit Punkt auf Karte darstellen
- 3 Ampeln für den Umstieg von Bus 165 zur Bahn (S Schöneweide): 1 Ampel reicht

## 6 Schlussbetrachtung

---

Das Ortsteilgespräch Schöneweide traf auf große Resonanz bei den Bürger\*innen. Das Angebot, in den drei Foren zu den verschiedenen Straßenzügen zu diskutieren, wurde gut angenommen und es entstanden viele neue Vorschläge, die auch innerhalb der Foren kontrovers diskutiert wurden. In allen drei Foren wurde deutlich, dass eine Umgestaltung der Straßen sehr befürwortet wird. Gleichzeitig muss dafür jedoch sichergestellt werden, dass die Straßenzüge durch die Maßnahmen zur Verkehrsentslastung auch eine deutliche Wirkung entfalten.

Die Sicherheit von Fahrradfahrer\*innen war ein wichtiges Anliegen für viele Forumsteilnehmer\*innen. Häufig geäußert wurde auch der Wunsch nach einer Lärmreduzierung in Schöneweide durch Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30km/h, das Verbot von Lkw-Durchfahrten und eine Begrünung der Tramtrasse. Kontrovers wurde der Wegfall von Parkplätzen sowie eine geteilte Trasse für Tram und Pkws in der Edisonstraße diskutiert.

Die Diskussionsatmosphäre in den Foren war trotz unterschiedlicher Meinungen der Teilnehmenden zu manchen Aspekten sachlich und konstruktiv. In keinem der Foren konnte eine eindeutige Vorzugsvariante festgestellt werden, denn alle Vorschläge haben Vor- und Nachteile. Die Varianten wurden auch aus unterschiedlichen Perspektiven und mit Blick auf die verschiedenen Bedürfnisse der Nutzergruppen, z.B. Radfahrende, Autofahrende, diskutiert.

### -Auf einen Blick-

++ Lärmreduzierung ++ Durchgangsverkehr reduzieren ++  
Radfahrende schützen ++ Parkplätze erhalten ++ Aufenthaltsqualität verbessern ++ Fähre F11 erhalten ++ Verbot von Lkw-Verkehr ++ Geschwindigkeitsreduzierung ++ Radkonzept ++ Uferwege freigeben ++ Zufahrt Michael-Brückner-Straße zur Spreestraße schließen ++

Die Veranstaltung markierte gleichzeitig den Beginn eines vierwöchigen Online-Dialogs auf der Plattform [mein.berlin.de](https://mein.berlin.de/projects/ortsteilgesprach-schoeneweide/) (<https://mein.berlin.de/projects/ortsteilgesprach-schoeneweide/>), in dem die Bürger\*innen die Vorschläge online kommentieren und eigene Vorschläge einbringen können. Am 3. März 2018 fand eine Ortsbegehung mit Herrn Kirchner (Staatssekretär für Verkehr) in Schöneweide statt.

Die Anmerkungen zu den bereits vorhandenen Vorschlägen und die in den Foren erarbeiteten Ideen der Teilnehmenden werden an die Fachplaner\*innen weitergegeben und in den weiteren Planungen mitverarbeitet.

## 7 Impressionen in Bildern



Quelle: zebralog



Quelle: zebralog



Quelle: zebralog



Quelle: zebralog



Quelle: zebralog



Quelle: zebralog



Quelle: zebralog



Quelle: zebralog