

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – StS Verkehr  
Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin


Teilnehmer des Ortstermins  
am 03.03.2018 in Schöneeweide

Verteilung über Herrn Richter  
„SO! Mit uns“

Per Mail: richter@organizing-berlin.de

Bearbeiterin Dipl.-Ing. Birgitt Grünert

Zeichen IV B 21

Dienstgebäude:   
Am Köllnischen Park 3  
10179 Berlin-Mitte

Zimmer 435

Telefon 030 9025-1170

Fax 030 9025-1050

intern (925)

Datum 6. März 2018

Sehr geehrter Herr Richter,  
sehr geehrte Damen und Herren,

vereinbarungsgemäß fassen wir die Ergebnisse der Ortsbesichtigung zusammen und bitten Herrn Richter um entsprechende Verteilung an die Anwesenden.

Datum: Samstag, dem 03.03.2018, 10:00 bis 12:00 Uhr, sonnig bei - 6 Grad

Treffpunkt: Spreestraße/Schnellerstraße

Begehung Spreestraße; nördl. Bereich Brückenstr.; Treskowbrücke, Königsplatz, Edisonstr. (einschl. Blick in Siemensstraße)


Teilnehmende: Sen UVK StS (V) Hr. Kirchner; Sen UVK IV B 21 Fr. Grünert. Hr. Voigt (vmz), Herr Möllerbernd (stadtraum), Hr. Papst (BA Tre-Kö Tief); Hr. Paul (BVG); Hr. Fuhrwerk (SGT), Hr. Düsterhöft (MdA); Hr. Richter (SO! Mit uns), Hr. Kleineberg, Vertreter der BVV, des Fahrgastverbandes, der BI und Anwohnende


### Spreestraße:


Am Treffpunkt Spreestraße wurde nach kurzer Eröffnung von Herrn Kirchner das Thema des Abhängens der Spreestraße von der B96a mit Vor- und Nachteilen erörtert. Hr. Kleineberg warf die Variante vollständige Öffnung für alle Verkehrsbeziehungen der Spreestr. mit LSA an die B 96 a ein. Auch der Zweirichtungsverkehr in der Spreestr. wurde nochmals kurz andiskutiert. Insgesamt wurde auf die Notwendigkeit der Erschließung von Nieder- und Oberschöneeweide hingewiesen, auf die neuen Netzfälle verwiesen und die Auswirkungen für die Brückenstraße (als Nahverkehrsstrasse) erörtert.


Dienstgebäude: Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin-Mitte  
Telefon: 030 9025-1010 intern: (925)  
Fax: 030 9025-1084 intern: (925)  
E-Mail: jens-holger.kirchner@senuvk.berlin.de  
Internet: www.berlin.de/sen/uvk

Fahrverbindungen:

 2 Märkisches Museum

 8 Jannowitzbrücke, Heinrich-Heine-Str.

 3, 5, 7, Jannowitzbrücke

 147, 165, 265 U-Bhf. Märkisches Museum



Spreestr. Ri B 96a



Spreestr. Ri Nord



Spreestr./Fließstr. Ri Süd



Spreestr./Fließstr. Ri Nord

Auf Grund der Situation vor Ort (Bordführung, Baumbestand, ruhender Verkehr) wurden mögliche Varianten und einzuhaltende Rahmenbedingungen angesprochen. Es soll die Variante Verringerung um einen Fahrstreifen zu Gunsten eines Radfahrstreifens (wie angeordnete Gelbmarkierung) weiter durchgeplant werden. Das Thema Radfahren entgegen der Einbahnstraße wurde ebenfalls diskutiert, entspricht nicht der gewünschten Zielrichtung Bahnhof Schöneweide, könnte nur unter Aufgabe des ruhenden Verkehrs auf einer Seite erfolgen und ist im Zusammenhang mit der direkten Führung in der Brückenstraße zu betrachten. Eine Öffnung des Radverkehrs in entgegengesetzter Richtung wird vorerst verworfen.

Herr Papst sichert zu, dass die bereits angeordneten Gelbmarkierungen im Anschluss an die Bauarbeiten in der B 96a, bei denen die Spreestraße für Umleitungsfahrten der Busse fungieren muss, im Mai 2018 umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang wäre zu klären, ob bis dahin aus den Gelbmarkierungen dauerhafte Anordnungen werden könnten, wenn dies die zu favorisierende Lösung darstellt.

#### Brückenstraße:

Für den übergeordneten und Durchgangsverkehr hat die Brückenstraße schon heute keine Bedeutung. Dies soll auch so beibehalten werden, hier findet überwiegend Anlieger- und Lieferverkehr statt und es ist eine dichte Taktfolge der Straßenbahnen vorhanden. Radverkehrsanlagen fehlen heute und sollten insbesondere in Richtung Bhf. Schöneweide (Süden) vorgesehen werden. Dies zu Lasten des ruhenden Verkehrs. Geprüft werden sollte auch eine Variante mit außermittiger Gleislage (erfordert Planfeststellungsverfahren), Schrägaufstellung auf der Ostseite und Radfahrstreifen auf der Westseite. Parken zwischen den Bäumen ist unrealistisch. Beim barrierefreien Umbau der Haltestellen sind

Radverkehrsanlagen vorzusehen. Auf Grund der Verkehrsbelastung wären keine Radverkehrsanlagen erforderlich, aber aus Sicherheitsgründen (Gleislage) wünschenswert.



Brückenstr. Ri Süd



Brückenstr. Ri Nord

Ergänzend soll geprüft werden, ob der Uferweg und die Führung über die östlich der Brückenstr. gelegenen B-Plangebiete in die Radwegführung eingebunden werden kann. Der Kreuzungspunkt/ Abzweig an der südl. Treskowbrücke ist zwingend zu verbessern.



Südl. Treskowbrücke Uferweg Ri West



Abzweig von Treskowbrücke



Blick Ri Spreestr.



Blick Ri Brückenstr. Süd

### Königsplatz (Edisonstr./Wilhelminenhofstr.):

Die unbefriedigende Lösung der Haltestellen (auch in Planung weitabgerückt wegen vorh. Weichen, enger Radien und Zufahrten sowie Doppelhaltestellen -> lange Umsteigewege) führt dazu, über ganz neue Lösungen (auch längerfristig) nachzudenken. Hierbei wird die BVG gebeten, eine Platzsituation mit Haltestellen zu untersuchen (Herr Fuhrwerk hat das mitgenommen). Dabei ist die Sicherstellung des Verkehrs im Zuge der Wilhelminenhofstr. zu berücksichtigen. Eine andere konzeptionelle Lösung könnte sein, den Bereich der Edisonstr. zw. Wilhelminenhofstr. und Siemensstr. auch in der Richtung Nord für den Durchgangsverkehr zu sperren (in südlicher Richtung ist dies bereits heute so) und dort ein Haltestellenpaar vorzusehen. Hier sind die Planer aufgefordert nach möglichen, gemeinsam abgestimmten Lösungen für die Haltestellenlagen zu suchen mit dem Primat Verbesserung der Umsteigebeziehungen. Eine vollständige Sperrung würde dabei eine Netzumlegung erfordern (Verdrängungseffekte in Wohnstraßen).

In der Edisonstraße sollen in beiden Richtungen Radverkehrsanlagen geplant werden. Die fehlende Baumreihe auf der Ostseite sollte perspektivisch ergänzt werden.

### Siemensstraße:

Die Varianten mit Reduzierung der Fahrstreifen zu Gunsten einer Radverkehrsanlage sind weiter zu verfolgen. Hierbei sind die Vorschläge aus dem Ortsteilgespräch u.a. zu Querungsbedarf einzubeziehen. Die Einrichtung einer Einbahnstraße wird hier nicht zielführend gesehen.

Der Knotenpunkt Siemensstraße/Edisonstr./Griechische Allee muss hierbei ganzheitlich in die Untersuchung eingebunden werden.

Ebenso die Thematik des Wunsches einer zusätzlichen Haltestelle am Griechischen Park.

### Edisonstr.:

Zwei Varianten sollen detailliert durchgearbeitet und gegenübergestellt werden. Hier soll eine Simulation bzw. Visualisierung vorgenommen werden.

Variante A: Entspricht der angeordneten Gelbmarkierung, allerdings in der Zielplanung mit einem Rasengleis (auf ca. 250 m) zur Aufwertung des Straßenraumes. Außer an den Haltestellen können hierbei keine weiteren Querungsmöglichkeiten vorgesehen werden. Lieferverkehr muss beachtet werden.

Variante B: Gemeinsame Führung von Straßenbahn und Kfz mit Nachweis der Pulkführung der Straßenbahn und damit einem behinderungsfreien Fahren der Strab mit Ergänzung der fehlenden Baumreihe und Schaffung von sicheren Radverkehrsanlagen unter Berücksichtigung des erforderlichen Lieferverkehrs.

Das Problem der erforderlichen Lieferzone für die Firma Cochius wurde vor Ort erörtert.



Das Thema Veränderung der Bahnsteighaltestelle in der Edisonstraße zwischen Rummelsburger Str. und Fuststr. (Breite, sichere Führung durch zweite LSA, Querungsbedarf) wurde vor Ort ausführlich diskutiert. Aktuelle Schülerzahlen sollen der BVG übergeben werden.

Die Thematik Umstellung der LSA Edisonstraße/An der Wuhlheide/Karlshorster Str./Rummelsburger Str. wurde ebenfalls angesprochen (ein Termin zur LSA-Umstellung

konnte noch nicht mitgeteilt werden), hier bat Herr Kirchner um ein Feedback nachdem die LSA-Umstellung erfolgt ist.

Herr Papst sicherte zu, dass die (bereits angeordnete) Gelbmarkierung in der gesamten Edisonstraße nun zeitnah (witterungsabhängig) umgesetzt werden soll, so dass über diese Testphase die Verkehrsverlagerung beobachtet werden kann.

Der Ortstermin diente der Verständigung zu grundsätzlichen Aspekten für die weiteren Planungsschritte. Die Veranstaltung zum Ortsteilgespräch sowie die Online-Beteiligung werden in den kommenden Wochen ausgewertet und fließen ebenso in die weiteren Planungsüberlegungen ein.

Jens-Holger Kirchner