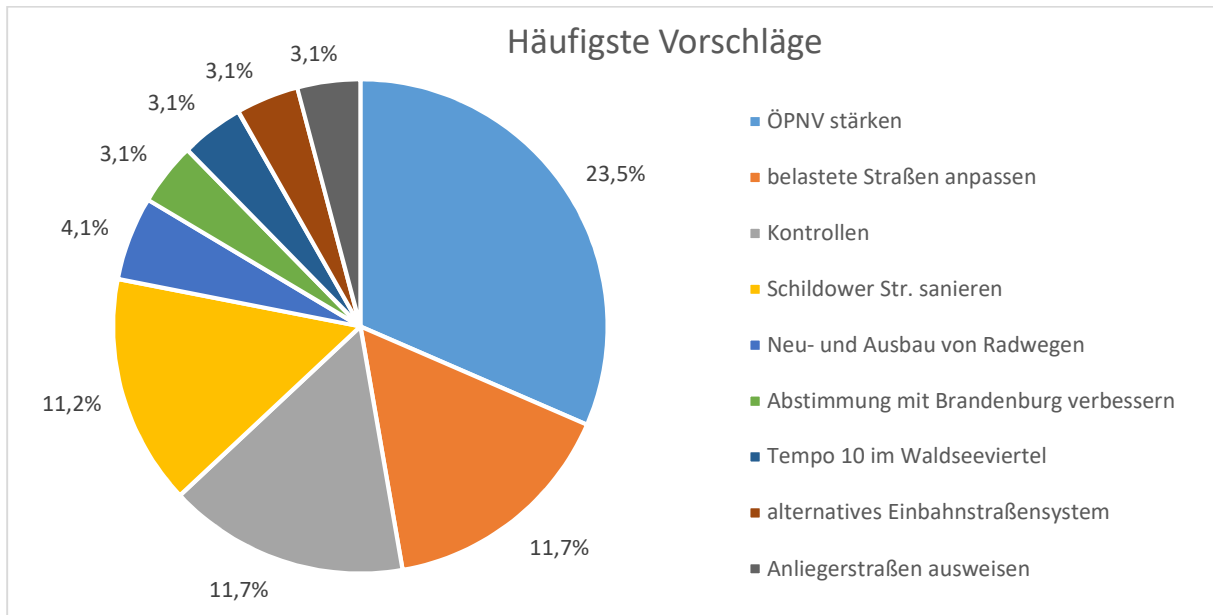


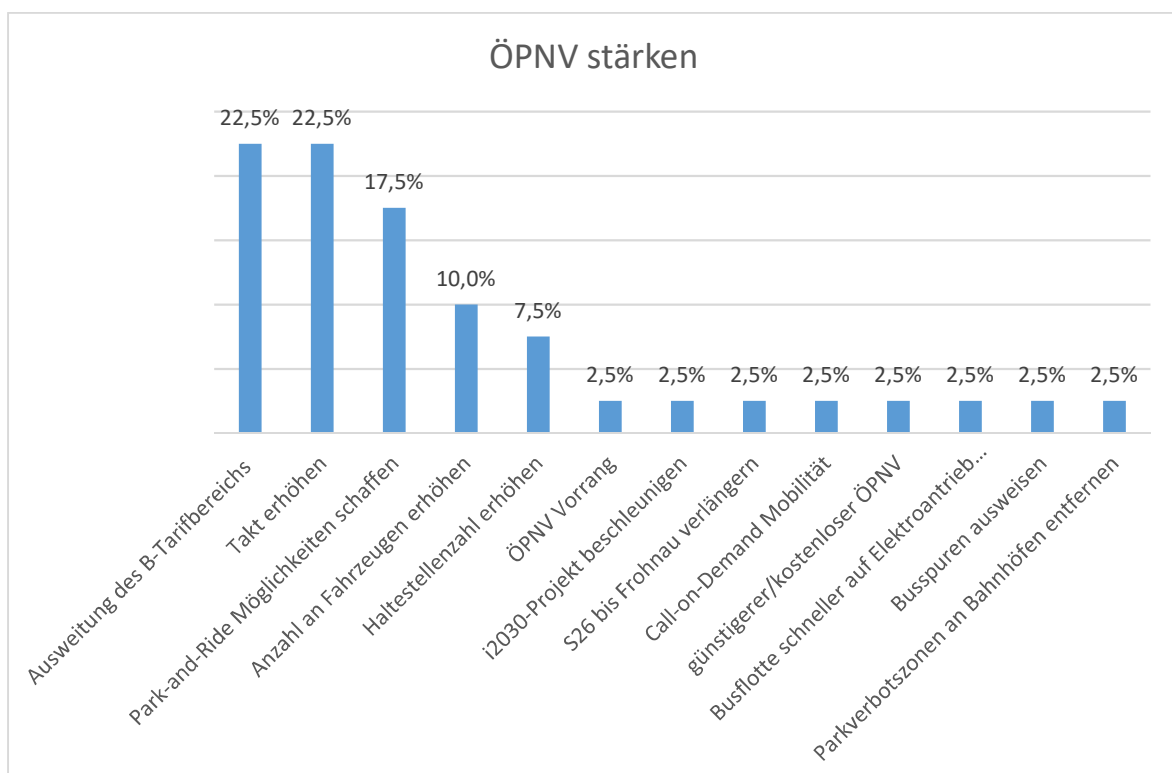
Auswertung der Anregungen zum Waldseviertel

Dem Bezirksamt wurden im Zusammenhang mit der Online-Anwohnerversammlung zur Verkehrslenkung im Waldseviertel 196 Vorschläge mit fast 50 verschiedenen Maßnahmen zur Lösung der hohen Verkehrsbelastung gemacht. Die am häufigsten vorgeschlagenen Maßnahmen sind in der folgenden Abbildung dargestellt.



Dabei wurden für die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), die Umgestaltung belasteter Straßen und die Sanierung der Schildower Straße spezifischere Vorschläge gemacht.

1. ÖPNV-Attraktivität erhöhen



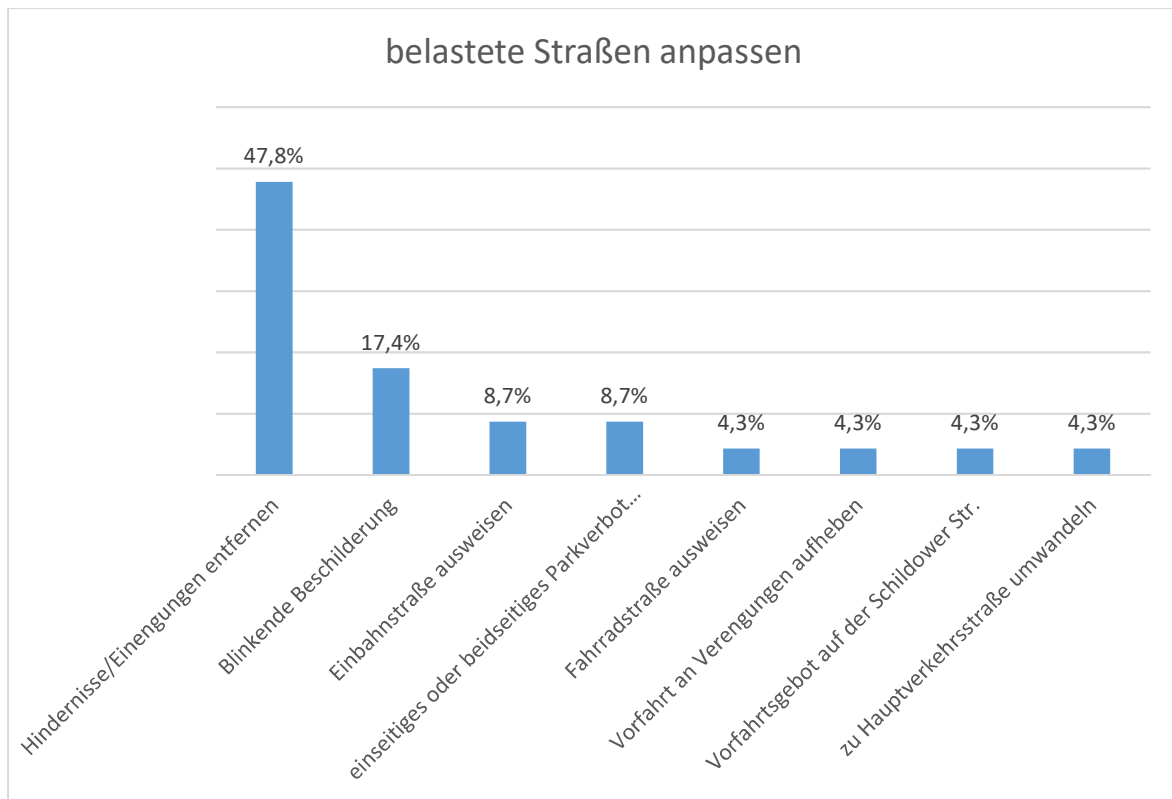
→ Nachfolgend werden die vorgeschlagenen Maßnahmen bezüglich ihres Nutzens und ihrer Umsetzbarkeit geprüft:

Die Angebote im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) werden zwischen Senat, BVG und Deutscher Bahn/S-Bahn abgestimmt und vom Senat finanziert; der Bezirk wird dabei nur gehört und kann diese Maßnahmen nicht allein umsetzen. Eigene Vorschläge unterbreitet der Bezirk dem Senat; Vorschläge aus der Bürgerversammlung wurden ebenfalls aufgegriffen und werden an den Senat weitergeleitet.

Maßnahme	Beurteilung	Umsetzbarkeit
Ausweitung des B-Tarifbereichs über die Landesgrenze hinweg	Würde die Attraktivität des ÖPNV für Pendler aus dem Umland stark erhöhen.	Entscheidung von Senatsverkehrsverwaltung (SenUVK) und Senatsfinanzverwaltung (SenFin) Der Bezirk hat dem Senat das Anliegen bereits vorgetragen; es wurde mit Verweis auf die Kosten abgelehnt.
Takt erhöhen	Würde die Attraktivität des ÖPNV erhöhen. Benötigt mittel- und langfristige Planungen und Investitionen.	Bestellung und Finanzierung der Leistung müsste durch den Senat bei BVG und Deutscher Bahn erfolgen.
Park-and-Ride Möglichkeiten schaffen	Würde die Attraktivität des ÖPNV erhöhen. Gerade an Bahnhöfen wird in der Planung ein großes Augenmerk auf die Erreichbarkeit und damit auch Parkmöglichkeiten gelegt.	Dem Bezirk fehlen Flächen für P+R rund um die Bahnhöfe. Die Flächen der Deutschen Bahn stehen nur sehr eingeschränkt und dann gegen Pachtzahlung zur Verfügung.
Anzahl an Fahrzeugen erhöhen	Benötigt mittel- und langfristige Investitionen.	Senat müsste mehr Fahrzeuge bestellen und finanzieren.
Haltestellenzahl in Berlin und Brandenburg erhöhen	Könnte die Attraktivität des ÖPNV erhöhen.	Ist aufgrund der schmalen Straßen im Waldseeviertel nicht ohne größere Anpassungen im Straßenraum möglich. SenUVK und BVG sehen regelmäßige Abstände von 300m zwischen den Haltestellen vor; Gegebenenfalls müssten weitere Haltestellen bei der BVG bestellt werden, die der Bezirk finanzieren müsste. Zusätzliche Haltestellen verlangsamen den ÖPNV, was nicht gewünscht ist.
i2030-Projekte beschleunigen	Könnte die Attraktivität des ÖPNV stark erhöhen.	Müsste von den Landesregierungen Berlin und Brandenburg vorangetrieben werden.

S26 bis Frohnau verlängern	Könnte die Attraktivität des ÖPNV stark erhöhen.	Müsste vom Senat bei der Deutschen Bahn/S-Bahn beauftragt und finanziert werden.
Call-on-Demand Mobilität	Könnte die Attraktivität des ÖPNV stark erhöhen, wenn keine zusätzlichen Kosten entstehen.	Müsste der Senat bei der BVG beauftragen und finanzieren. Der Stadtrand ist nach Aussagen von SenUVK für einen kostendeckenden Einsatz meist nicht dicht genug besiedelt.
günstigerer/kostenloser ÖPNV	Die Nutzung des ÖPNV ist bereits günstiger als der Besitz eines eigenen Pkws. Die Attraktivität des ÖPNV scheint daher nicht hauptsächlich von den Kosten abzuhängen.	Müsste der Senat veranlassen und finanzieren.
Busflotte schneller auf Elektroantrieb umstellen	Benötigt mittel- und langfristige Investitionen.	Müsste der Senat beauftragen und finanzieren. Technische Schwierigkeiten bei der Reichweite und Ladezeiten.
Busspuren ausweisen	Könnte die Attraktivität des ÖPNV durch Beschleunigung des Busverkehrs erhöhen. Ist aufgrund der schmalen Straßen im Waldseeviertel nicht ohne größere Anpassungen im Straßenraum (z.B. Parkverbote) möglich.	Wird von der BVG bei Bedarf beantragt und von der Senatsverkehrsverwaltung angeordnet. Ist im Waldseeviertel, einem Nebenstraßennetz, nicht umsetzbar.
Parkscheibenzonen an den Bahnhöfen Hermsdorf und Frohnau entfernen	Könnte die Attraktivität des ÖPNV erhöhen. Durch Dauerparker wird die Möglichkeit, Parkplätze in Wohnortnähe zu finden, stark eingeschränkt. Würde das Verkehrsaufkommen zum S-Bahnhof nicht verringern.	Evaluierung der Zonen ist geplant.

2. Straßenräume umgestalten

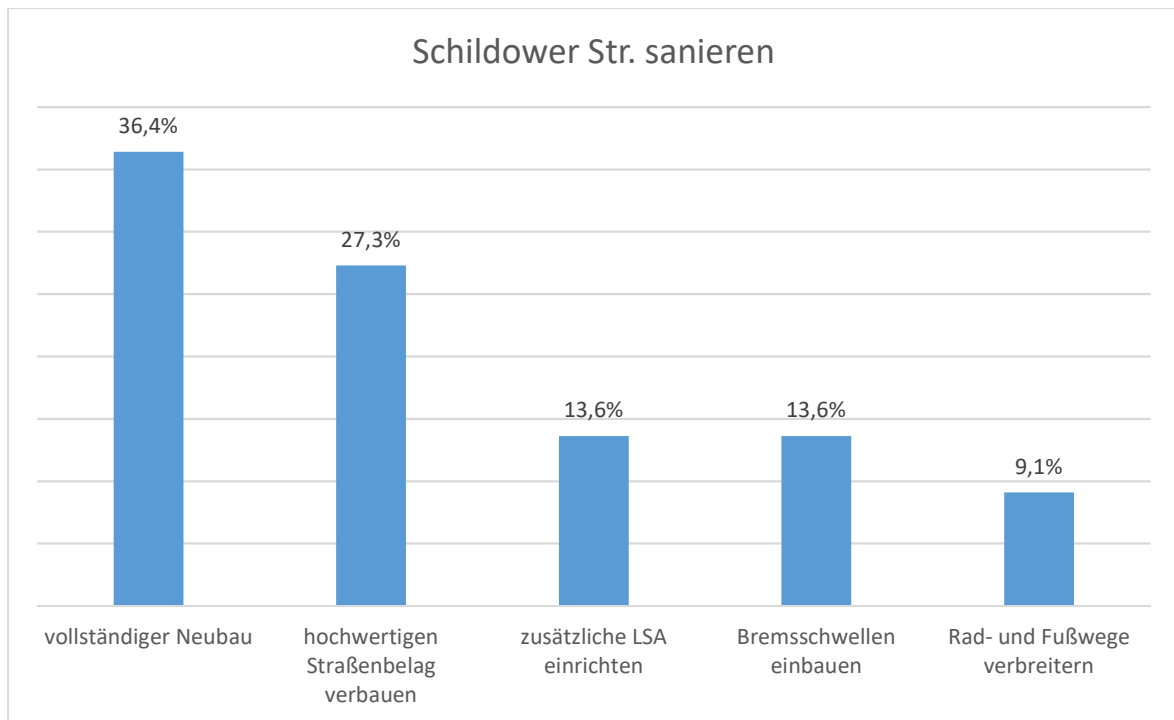


➔ Nachfolgend werden die vorgeschlagenen Maßnahmen bezüglich ihres Nutzens und ihrer Umsetzbarkeit geprüft:

Maßnahme	Beurteilung	Umsetzbarkeit
Hindernisse/Einengungen entfernen	Der Rückbau der künstlichen Fahrbahneinengungen ist möglich. Das Gutachten bewertet die Vorstreckungen in den Kreuzungsbereichen als ungeeignet.	Eine Prüfung erfolgt im Rahmen der Sanierung der Schildower Straße durch das Bezirksamt Reinickendorf von Berlin.
Dialogdisplays aufstellen	Das Aufstellen von Dialogdisplays mit Geschwindigkeitsanzeige ist möglich. Dialogdisplays sollen Fahrzeugführer für die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sensibilisieren.	Der Bezirk hat Dialogdisplays angeschafft. Die Aufstellung von zwei Displays im Bereich des Waldseeviertels ist geplant.
Einbahnstraße ausweisen	Der Vorschlag eines Einbahnstraßensystems wurde in der Anwohnerversammlung abgelehnt und auch alternative Vorschläge helfen immer nur wenigen und belasten andere Bereiche.	Der Bezirk lehnt ein Einbahnstraßensystem ab, weil damit der Verkehr in enge Wohnstraßen verlagert würde. Auch durch Bürger vorgeschlagene Alternativen führen zu dieser Verlagerung und werden daher abgelehnt.

	Einbahnstraßen führen erfahrungsgemäß wegen fehlenden Gegenverkehrs zu einer Beschleunigung des Verkehrs. Durch Umwege würden zusätzliche Lärm—und Schadstoffbelastungen erzeugt.	Einbahnstraßen in tageszeitlich wechselnder Form wären schwierig zu signalisieren und zu kontrollieren.
einseitiges oder beidseitiges Parkverbot anordnen	Würde den Anwohnern wohnortnahen Parkraum nehmen. Der Verkehr könnte flüssiger und weniger konfrontativ fließen.	Eine mögliche Einschränkung des Parkraumes muss im Zusammenhang mit der Sanierung der Schildower Straße durch das Bezirksamt mit den Anwohnern diskutiert werden.
Fahrradstraße ausweisen	Für Straßen mit ÖPNV-Nutzung nicht geeignet. Angebote für den Individualverkehr würden in engere Nebenstraßen verdrängt.	Bei einer für Fahrräder nicht befahrbaren Oberfläche (z.B. Kopfsteinpflaster) wären bauliche Anpassungen durch das Bezirksamt (z.B. Asphaltierung) erforderlich.
Vorfahrtsregelung an Verengungen aufheben	Das vom Bezirksamt beauftragte Gutachten bewertet die Verengungen an Kreuzungen kritisch. An Verengungen ist eine Vorfahrtsregelung notwendig.	Die Vorfahrtsregelung ist für die Bevorrechtigung des ÖPNV notwendig.
Vorfahrtsgebot auf der Schildower Str	Damit ginge der verkehrsverlangsamende Effekt der Rechts-vor-links-Kreuzungen verloren. Das würde den Verkehr in der Schildower Straße flüssiger und weniger konfrontativ fließen lassen.	In Tempo-30-Zonen gilt immer Rechts-vor-links.
Zu einer Hauptverkehrsstraße umwandeln	Das würde den Verkehr reibungsloser fließen lassen. Mit einer Einordnung in das überörtliche Straßennetz würde mehr ÖPNV mittels Bussen und die Regelung des Verkehrs durch Ampeln ermöglicht.	Erfordert eine Einigung zwischen dem Land Berlin und dem Land Brandenburg.

3. Schildower Straße sanieren



➔ Nachfolgend werden die vorgeschlagenen Maßnahmen bezüglich ihres Nutzens und ihrer Umsetzbarkeit geprüft.

Maßnahme	Beurteilung	Umsetzbarkeit
vollständiger Neubau	Ein vollständiger Neubau würde auch Bereiche umfassen, die bereits erneuert wurden.	Das Bezirksamt hat die Sanierung der Schildower Straße im Abschnitt zwischen Landesgrenze und Marthastraße bereits 2019 in die Investitionsplanung 2019 bis 2023 aufgenommen.
hochwertigen Straßenbelag verbauen	Der häufig vorgeschlagene „Flüsterasphalt“ ist erst bei Geschwindigkeiten über 50 km/h wirksam und ist zudem kostspielig und von geringer Lebensdauer.	Die Nutzung angemessener Materialien und Baustoffe wird durch das Bezirksamt bei der Planung seiner Baumaßnahmen berücksichtigt.
zusätzliche Lichtsignalanlage (LSA) einrichten	Sind in Tempo-30-Zonen und im Nebenstraßennetz nicht zulässig.	Wurde vom Bezirksamt für die Landesgrenze bei der Senatsverkehrsverwaltung beantragt und von dort abgelehnt, weil es sich nicht um das übergeordnete Straßennetz handelt.
Bremsschwellen einbauen	Haben einen ähnlichen Effekt wie Hindernisse oder Einengungen, deren Rückbau von vielen gefordert wird. Sie führen durch Abbremsen davor und Beschleunigen danach zu zusätzlicher Lärm- und	Bodenwellen finden nur in seltenen Einzelfällen, unter anderem in verkehrsberuhigten Bereichen, Verwendung.

	Schadstoffbelastung für die Anwohner. Hindert Rettungskräfte im Einsatz an zügiger Durchfahrt.	
Rad- und Fußwege verbreitern	Aufgrund der vorhandenen Flächen kaum möglich ohne die Fällung von Bäumen, welche vermieden werden soll, und die Wegnahme von Parkmöglichkeiten am Straßenrand.	Die Aufteilung des Straßenraums wird im Rahmen der Sanierung der Schildower Straße durch das Bezirksamt geprüft. Eine grundlegende Veränderung wird jedoch schwierig, wenn nicht in den Baumbestand eingegriffen werden soll.

4. Weitere Anregungen

Maßnahme	Bewertung	Umsetzbarkeit
Lichtsignalanlage (LSA) optimieren	Vom Bezirksamt bereits bei Verkehrslenkung Berlin/SenUVK und Brandenburger Landesbetrieb angestoßen; Programme laufen aufeinander abgestimmt. Brandenburg wird zur Optimierung seines Programms neue Verkehrszählungen vornehmen und mögliche Anpassungen mit Berlin abstimmen.	Bezirk regt Handeln bei Senatsverkehrsverwaltung und Brandenburger Landesbetrieb an. Die Synchronisierung ist bereits erfolgt. Eine Verkehrszählung des Brandenburger Landesbetriebes hat pandemiebedingt noch nicht stattgefunden.
Modalfilter testen	Ist aus rechtlichen Gründen nicht möglich.	Ist nicht umsetzbar.
Sperrung des Waldseeviertels für Durchgangsverkehr außerhalb der Hauptverkehrszeiten	Weist ein hohes Kontrollbedürfnis auf.	Die Kontrolle ist nicht leistbar.
Fußgängerüberwege (FGÜ) einrichten	Ermöglicht auch in Hauptverkehrszeiten die verlässliche und sichere Überquerung stark befahrener Straßen.	FGÜ in Tempo 30-Zonen sind entsprechend den Vorgaben „in der Regel entbehrlich“. Am Waldsee wurde bereits die Einrichtung eines FGÜ beantragt, aber mangels Querungsbedarfes abgelehnt.
Spielstraßen ausweisen	Für Straßen mit ÖPNV-Nutzung nicht geeignet. Betrifft auch Anlieger und den Radverkehr. Führt zur Verlagerung des Verkehrs.	Reine Spielstraßen verhindern den Zugang der Anlieger zum eigenen Grundstück. Spielstraßen „für Anlieger frei“ sind kaum kontrollierbar und führen zu einer Verkehrsverlagerung in andere Nebenstraßen.
Kiezblocks und Diagonalsperren einrichten	Erste Feldversuche für Kiezblocks mit Diagonalsperren in Berlin sind	In der Wirkung mit Modalfiltern vergleichbar; aktuell nicht

	in Planung. Für den Sommer 2021 ist ein Versuch im Berliner Bezirk Pankow geplant.	umsetzbar aufgrund fehlender rechtlicher Grundlagen.
Sichere/mehr Stellplätze für den Radverkehr	Würde die Attraktivität des Radverkehrs und des ÖPNV erhöhen. Ein Zusammenspiel mit einer Verbesserung des ÖPNV-Angebotes wäre zielführend.	Dem Bezirk fehlen Flächen für Stellplätze rund um die Bahnhöfe.
Neue Verbindungsstraßen als Hochstraßen	Die vorgeschlagene Entlastungstrasse in Form einer Hochstraße führt durch ein Naturschutzgebiet. Langfristige Planungen und hohe Investitionskosten.	Unverhältnismäßig allein zur Entlastung einer Sammelstraße mit maximal 600 Kfz/h. Aber: Angesichts des wachsenden Speckgürtels und der verkehrlichen Verflechtungen sollten die Länder Berlin und Brandenburg gemeinsame Planungen zur besseren Verknüpfung des Verkehrsraumes Reinickendorf und der Umlandgemeinden beauftragen.
Hindernisse/Einengungen in Nebenstraßen	Führen zu zusätzlichem Abbremsen und Anfahen und erhöhen dadurch die Emissionen.	Im Rahmen der Sanierung der Schildower Str. wird der Rückbau der Einengungen geprüft, welcher von Anliegern gefordert wird.
Waldseeviertel zum verkehrsberuhigten Bereich erklären	In der Regel nur bei sehr geringem Verkehrsaufkommen möglich. Besondere bauliche Voraussetzungen, z.B. keine abgetrennten Gehwege.	Die Schildower Str. weist hierfür ein zu hohes Verkehrsaufkommen auf. Die derzeitige bauliche Situation im gesamten Waldseeviertel verhindert eine schnelle Umsetzung.
Umweltschonende Antriebsarten für Pkw im täglichen Verkehr bevorzugen	Bei einer Bevorzugung von Elektroautos würden sich Lärm- und Abgasemission signifikant verringern.	Nicht durch den Bezirk umsetzbar.
Waldseeviertel für LKW sperren	Die Durchfahrt für LKW über 3,5 t kann aufgrund schlechten Straßenzustandes verboten werden.	Für die Durchfahrt nach Glienicke bereits umgesetzt. Ist schwer kontrollierbar.
Abbiegespuren auf den Hauptstraßen einrichten	Kann den Verkehrsfluss verbessern.	Wurden 2017/18 vom Bezirk auf der B96 an den Kreuzungen Hermsdorfer Damm und Burgfrauenstraße/Veltheimstraße realisiert.
Fußgängerinseln anlegen	Vereinfacht die Überquerung einer stark befahrenen, breiten Straße. Wird üblicherweise erst bei Straßen mit mehr als 2 Spuren in Erwägung gezogen. Erfordern zusätzliche Flächen im Straßenraum.	Die Straßen im Waldseeviertel sind für derartige Maßnahmen zu schmal und weisen hierfür ein zu geringes Verkehrsaufkommen auf.
Tempo 30 auch auf dem westlichen Hermsdorfer Damm anordnen	Eine Verringerung der Geschwindigkeit verringert die	Der westliche Hermsdorfer Damm gehört zum übergeordneten Straßennetz der Stufe II und ist

	Kapazität einer Straße und führt zu einer Verlagerung des Verkehrs. Der westliche Hermsdorfer Damm ist aufgrund der S-Bahntrasse nur weiträumig umfahrbar.	angesichts weniger Alternativen zur Querung der Bahntrasse essentiell. Eine Verringerung des Tempos auf 30 km/h ist daher nicht zu begründen.
Austausch zwischen BA und Bürgerinnen und Bürgern verbessern	Kann das Verständnis der Betroffenen für Maßnahmen verbessern und ermöglicht frühzeitig Konflikte zu erkennen und zu lösen.	Das Bezirksamt ist verpflichtet und immer interessiert, Maßnahmen rechtzeitig zu kommunizieren und die Betroffenen zu informieren. Das geschieht beispielsweise im Verkehrsausschuss der Bezirksverordnetenversammlung Reinickendorf, bei Bürgerversammlungen, aber auch mittels der Öffentlichkeitsarbeit des Bezirksamtes.
Straßen nach niederländischem Vorbild gestalten	Für die Gestaltung von Verkehrswegen kann es hilfreich sein, auch Ideen anderer Regionen oder Länder abzuwägen.	Die in Deutschland und im Land Berlin geltenden Vorgaben und Richtlinien haben sich über Jahrzehnte entwickelt; für die Übernahme von Entwicklungen anderer Länder müssen Bedarf und ggf. Einpassung in das deutsche Regelwerk durch Bundes- bzw. Landesebene geprüft werden.
Schülerlotsen	Erhöhen die Sicherheit von Schülern bei der Überquerung stark befahrener Straßen.	Der Einsatz findet im unmittelbaren Umfeld der Schule statt und wird von der jeweiligen Schulleitung beschlossen.
Aufpflasterungen an Knotenpunkten	Könnte ähnlich wie Einengungen wirken, die zusätzliche Brems- und Beschleunigungsvorgänge bewirken. Erhöht die Emissionen durch den Verkehr. Erfordert bauliche Maßnahmen an allen Knotenpunkten.	Umsetzung ist im Zuge der Sanierung der Schildower Str. zu prüfen. Aufgrund der zu erwartenden Zunahme der Emissionen und die Auswirkungen auf den ÖPNV und Radverkehr gestaltet sich eine Umsetzung schwierig.
Kreisverkehr statt Lichtsignalanlagen (LSA) auf der B96	Aufgrund der verfügbaren Fläche wären entlang der B96 im Minikreisverkehre mit einem maximalen Durchmesser von 22 m möglich. Minikreisverkehre sind für Verkehrsstärken von maximal 18.000 Kfz/24h ausgelegt, wobei die Kreisinsel für LKW und den ÖPNV überfahrbar sein muss. Die Prüfung der Flächenverfügbarkeit und durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke für Knotenpunkte auf der B96 im Land	Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der B96 überschreitet mit 20.000 bis 30.000 Fahrzeugen (Stand 2014) die maximale Auslegung für einen Minikreisverkehr, welcher daher keine Alternative für Knotenpunkte mit LSA ist.

	Brandenburg muss durch die jeweilige Gemeinde erfolgen.	
mehr Beschilderung und Piktogramme anbringen	Können bei der Einhaltung von Tempo-30 helfen.	Die Umsetzung wird bei der Sanierung der Schildower Str. geprüft.