

K I E
Z B L
O C K

2. Infoveranstaltung: Kiezblock im Komponistenviertel

09. März 2022

Stadt KIS

Informationsveranstaltung Kiezblock

Gliederung

- 1 | 16:30: Begrüßung **BzStR Fr. Tietje, Bezirksamt Pankow von Berlin**
- 2 | 16:40: Kiezblock Komponistenviertel **Hr. Brost, Bezirksamt Pankow von Berlin**
- 3 | 16:55: Vorstellung Kiezblockbeirat **Hr. Göhr**
- 4 | 17:00: Aktueller Stand Fahrradstraße Bizetstraße **Hr. Rogahn, Bezirksamt Pankow von Berlin**
- 5 | 17:10: Vorstellung LoRaWAN **Hr. Lenk, Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH**
- 6 | 17:20: Vorstellung Verkehrskonzept **Hr. Müller-Brandes, stadtraum**
- 7 | 17:50: Murmelrunde – Austausch mit Sitznachbar*in
- 8 | 18:00: Rückfragen im Plenum
- 9 | 18:30: Diskussion und individuelle Rückfragen in Kleingruppen an den Plakatwänden
- 19:00: Ende

Gesamtmoderation: Ulrike Milstrey, Sozialraumorientierte Planungskoordination



1 | Begrüßung

BzStR Fr. Tietje, Bezirksamt Pankow von Berlin



2 | Kiezblock Komponistenviertel

Hr. Brost, Bezirksamt Pankow von Berlin

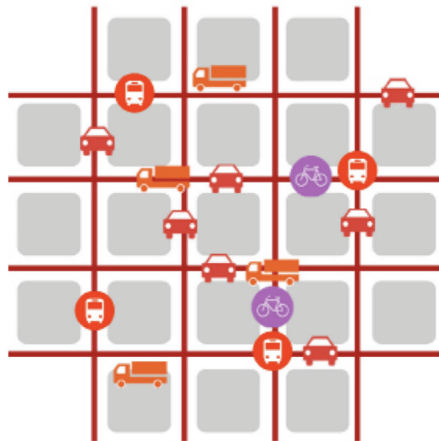
Vorbild

Superblocks Barcelona

- Bestandteil eines ganzheitlichen Verkehrskonzepts
- Behutsame Einführung
 1. Senkung der Geschwindigkeitsbegrenzung
 2. Fahrverbot (Schritttempo für Anrainer & Gewerbe)
 3. Gestaltung des Straßenraums (Kübelpflanzen, Spielplätze etc.)



Current Model



Superblocks Model



Aufgabenstellung

Drs. VIII – 0944:

- Kollwitzkiez
- Böttzowviertel / Grüne Stadt
- Komponistenviertel
- Winsviertel
- Helmholtzplatz
- Gebiet um den Arnimplatz
- Gebiet um den Humanplatz
- Gebiet Alter Schlachthof / Blankensteinpark

Drs. VIII – 0938:

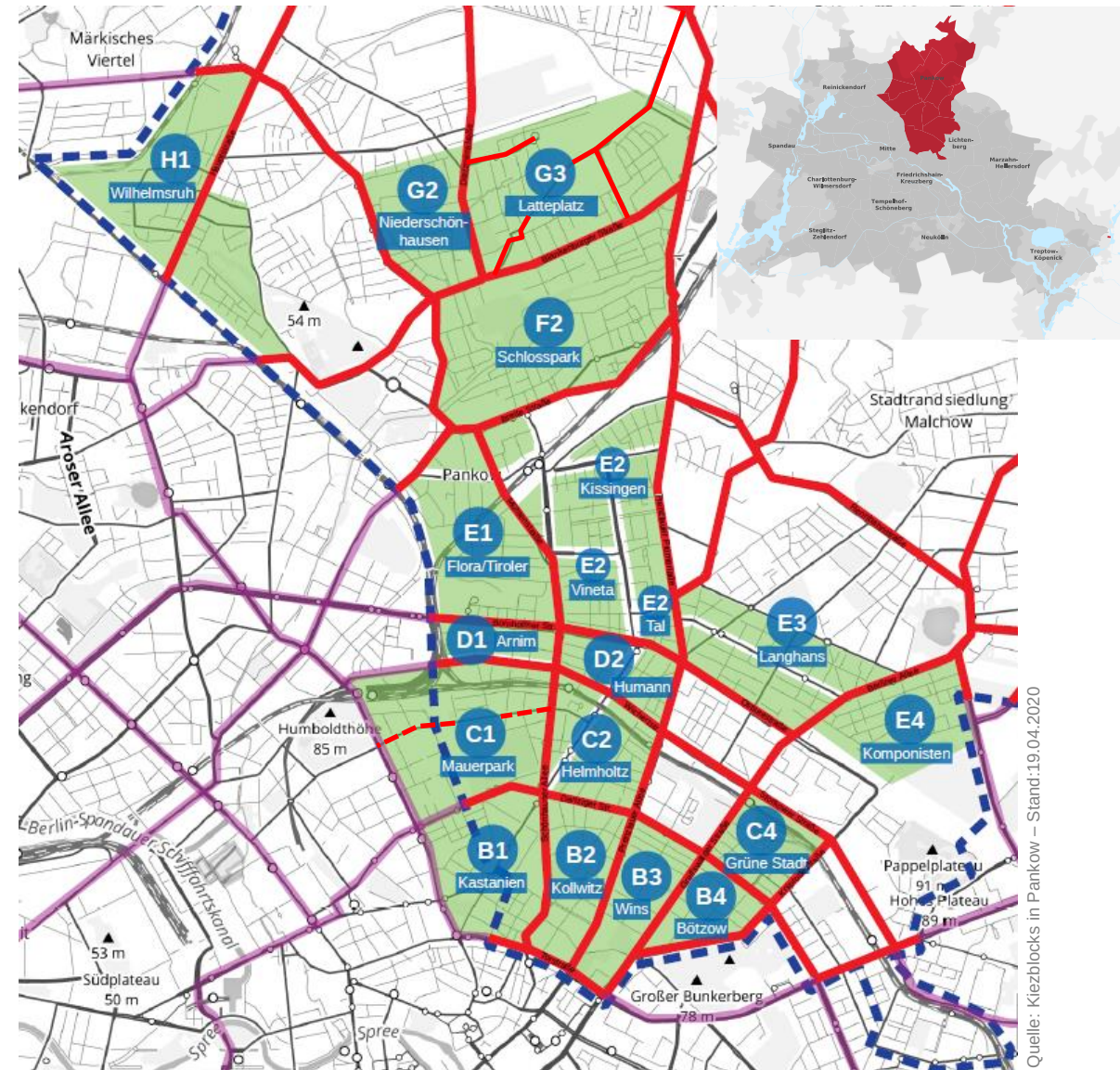
„Durchgangsverkehr im Komponistenviertel verhindern – Erschließung gewährleisten“

Drs. VIII – 1031:

„Verkehrsberuhigung im Komponistenviertel“

Vorschläge der Initiative:

- Kollwitzkiez
- Böttzowviertel
- Grüne Stadt
- Komponistenviertel
- Winsviertel
- Helmholtzplatz
- Gebiet um den Arnimplatz
- Gebiet um den Humanplatz
- Kastanien
- Mauerpark
- Flora/Tirola
- Vineta
- Kissingen
- Talstraße
- Langhans
- Schlosspark
- Niederschönhausen
- Wilhelmsruh
- Latteplatz



Quelle: Kiezblocks in Pankow – Stand: 19.04.2020

Aufgabenstellung



 **Komponistenviertel (BVV)**

 **Arnikiez (BVV)**

 **Betrachtung im Rahmen
anderer Projekte**

- Latteplatz (VU B-Plan 3-63)
- Schlosspark (B-Plan 3-80)
- Helmholtzkiez (Fahrradstr.)
- Blumenviertel (BVV-Drs.)
- Langhanskiez (VU Langhansstraße)

Quelle der Grundlagenkarte:
Kiezblocks in Pankow – Stand:19.04.2020

Aufgabenstellung

Rechtliche Rahmenbedingungen

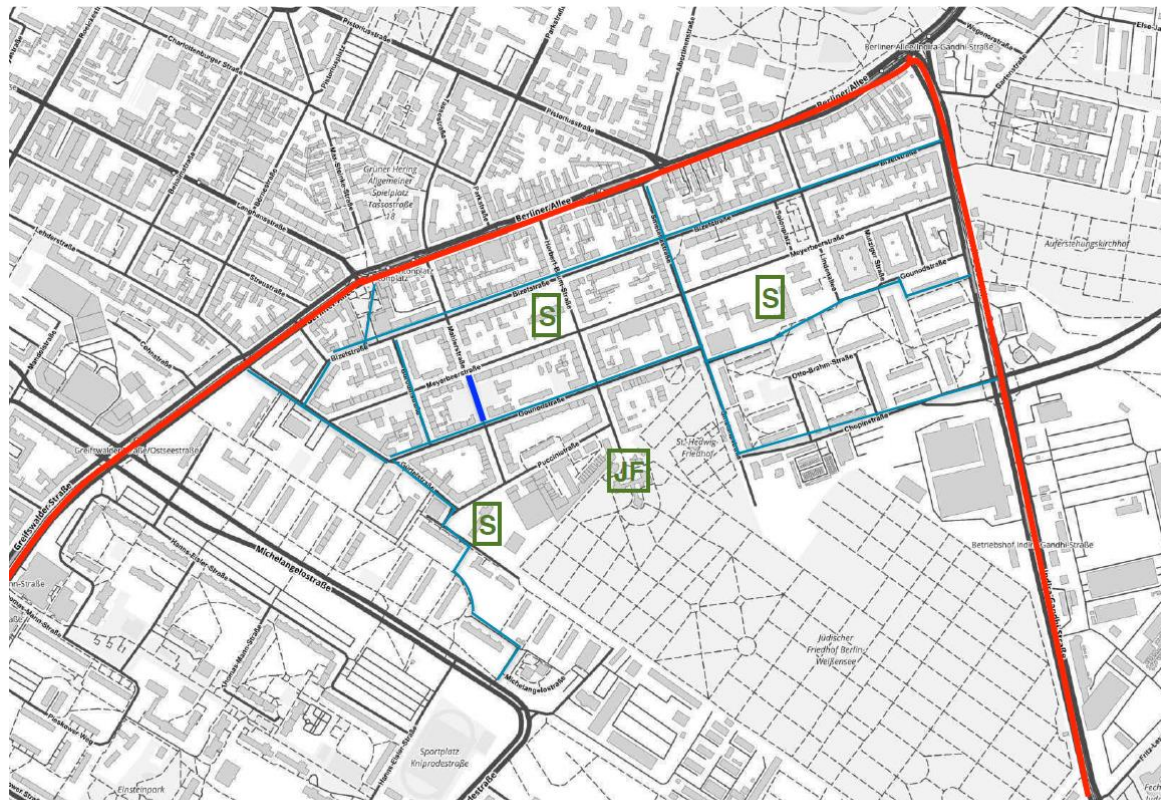
- rechtliches Gutachten zu den Voraussetzungen einer probeweisen Anordnung („Feldversuch/ Verkehrsexperiment“) von verkehrsberuhigenden Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 Nr. 6, StVO
- Ergebnisse
 - SenUMVK ist nach ZustKatOrd für Anordnung von Verkehrsversuchen zuständig
 - Erprobungsklausel ermöglicht es nicht, straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nach dem Prinzip „Versuch & Irrtum“ umzusetzen
 - erprobte Maßnahmen müssen verhältnismäßig sein
 - es muss für den Verkehrsversuch keine qualifizierte aber eine **einfache** örtliche Gefahrenlage dargelegt werden
 - für eine dauerhafte Anordnung von Diagonalsperren und Einbahnstraßen ist eine **qualifizierte** Gefahrenlage erforderlich

Prüfung der vorgeschlagenen verkehrslenkenden Maßnahmen

- Auflistung, Beschreibung und Bewertung der auf Grundlage der StVO möglichen verkehrslenkenden Instrumente
- Prüfung des von der Kiezblock-Initiative eingereichten Verkehrskonzepts, bestehend aus folgenden Instrumenten:
 - Ausbau Fahrradroutes
 - echte Fahrradstraßen
 - Diagonal- oder Quersperren
 - Einbahnstraßenregelung
 - „autofreie“ Straße
- Entwicklung eines innovativen verkehrslenkenden Konzepts

Aufgabenstellung

Prüfung des von der Kiezblock-Initiative eingereichten Verkehrskonzepts (Komponistenviertel)



Created on Inkatlas. © OpenStreetMap contributors (openstreetmap.org), Inkatlas. Map data Jul 28, 2019. 1:7500

S Schule **JF** Jüd. Friedhof  Spielstr  Radnetz 2.0

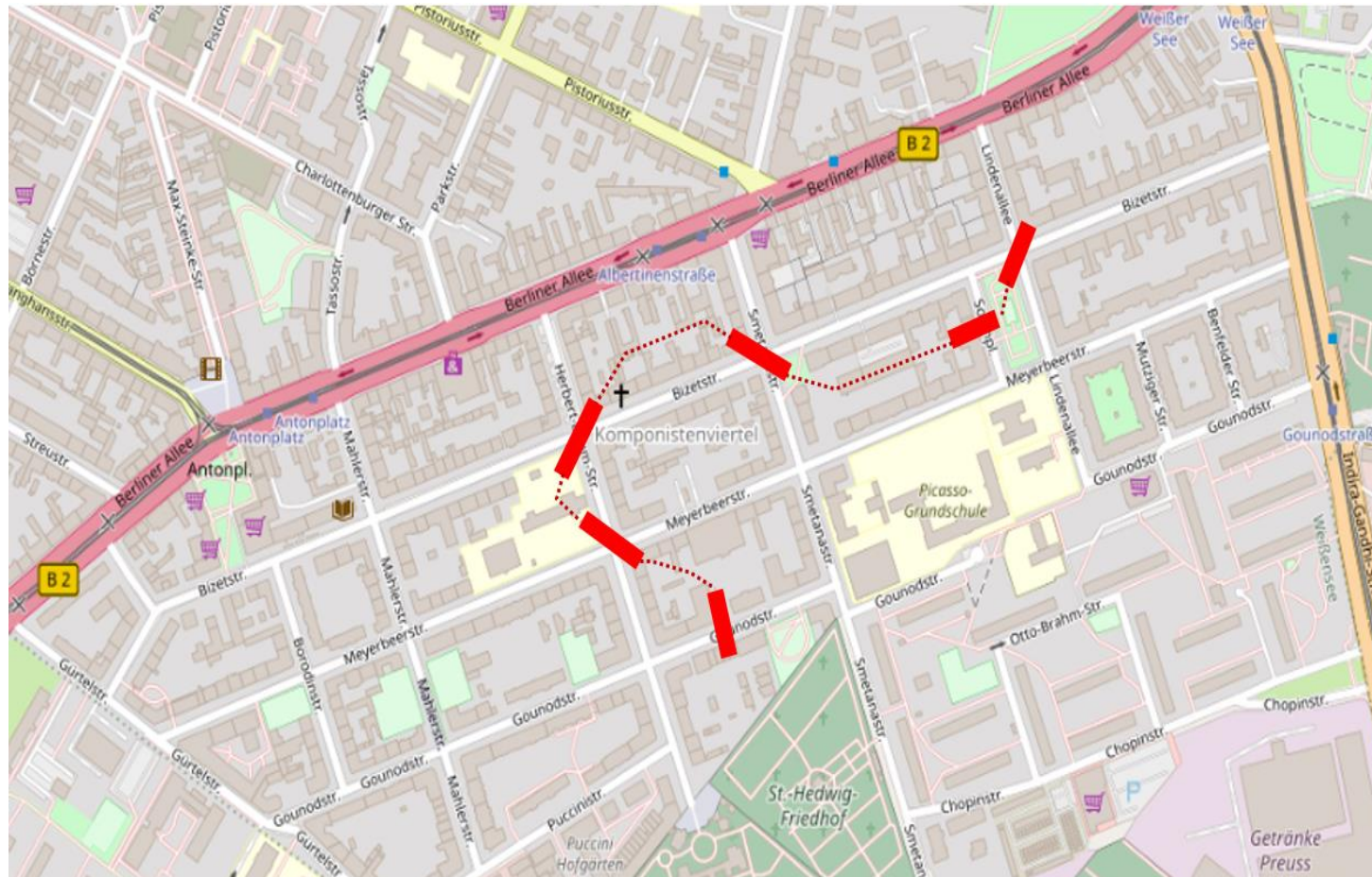
Durchfahrtsverkehr, mit „Zu- und Ausfahrten“



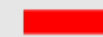
Quelle der Grundlagenkarte:
Kiezblocks in Pankow – Stand:19.04.2020

Aufgabenstellung

Prüfung des vom Stadtentwicklungsamt entwickelten Verkehrskonzepts (Komponistenviertel)



Legende



Diagonal- oder
Quersperre

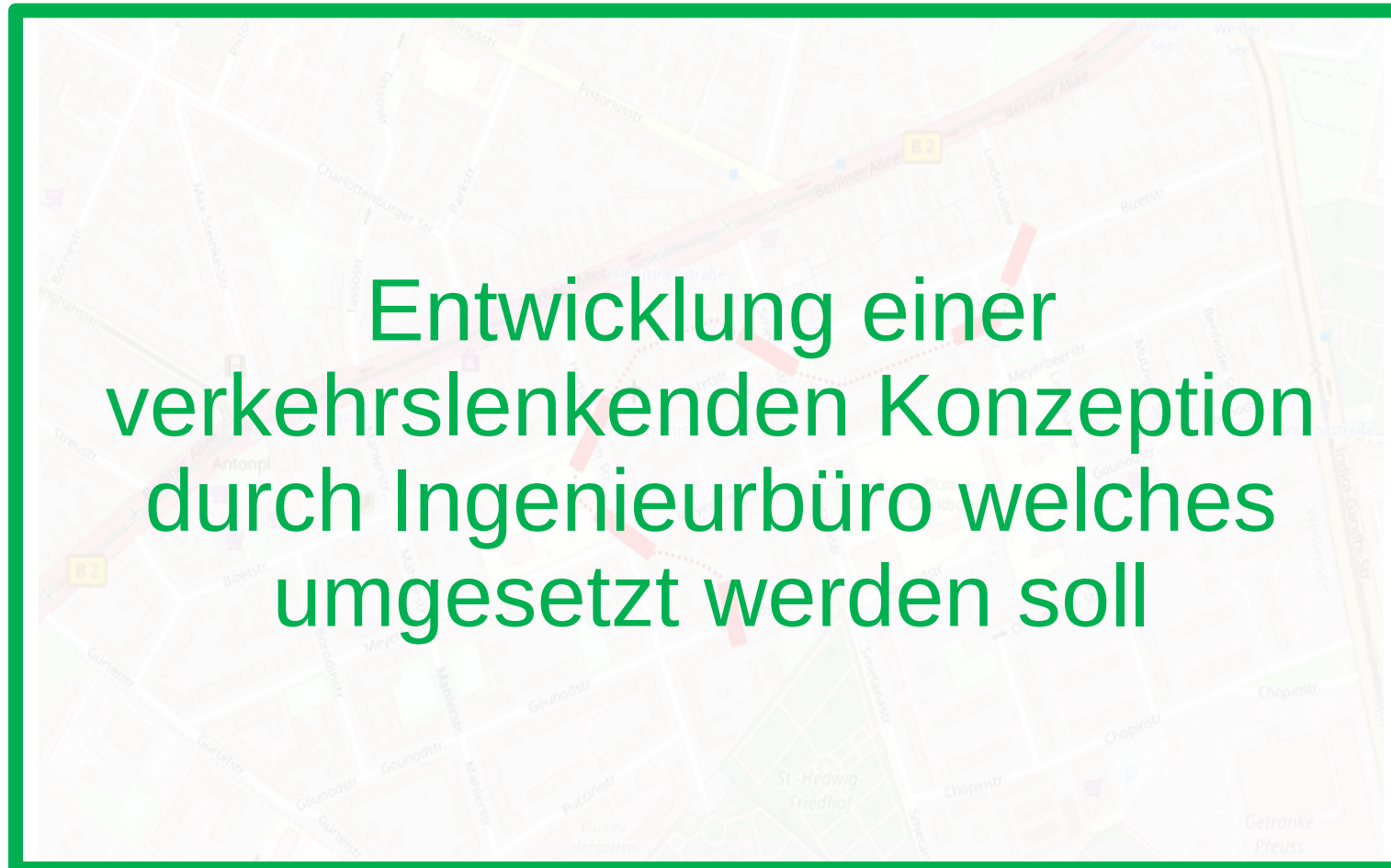


Hilfslinie
zur Verdeutlichung
der Verkehrszellen

Quelle der Grundlagenkarte:
© OpenStreetMap-Mitwirkende

Aufgabenstellung

Entwicklung einer verkehrslenkenden Konzeption für das Komponistenviertel



Verkehrskonzept

Abstimmung zum Verkehrsversuch mit SenUMVK

- Keine Einordnung als Verkehrsversuch nach StVO § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 durch SenUMVK
 - „beabsichtigten Verkehrsmaßnahmen sind hinreichend bekannt“
 - „Erprobungsklausel ist nicht dafür gedacht, im Wege einer vermeintlich schnelleren Handhabung und weniger tiefgreifenden sowie rechtssicheren Prüfungen die spätere Verkehrsregelung lediglich vorzuziehen.“
 - „Der wissenschaftliche Forschungsansatz ist ein den verkehrsbehördlichen Maßnahmen nachgeordnetes Verfahren, welches auch ohne Inanspruchnahme der Experimentierklausel zustande kommen kann.“
- Bezirk ist als Konsequenz für sämtliche Anordnungen selbst zuständig
- höherer Untersuchungsaufwand
- **Folge für Arnimkiez und Komponistenviertel**
 - Mehrstufiges Verkehrskonzept vom milderen Mittel (Durchfahrtsverbote, Geschwindigkeitsreduzierungen, Rad- und Fußverkehrsanlagen, Fahrbahnverengungen) zu schärferen Mitteln (Diagonalsperren, Einbahnstraßen)
 - Stufen ergänzen sich und bauen aufeinander auf

Projektdesign

- **Phase I: Projektbearbeitung**

- Grundlagenermittlung
- Prüfung der vorgeschlagenen Maßnahmen
- Verkehrserhebungen
- Öffentlichkeitsbeteiligung
- Bericht & Abstimmungen

Komponistenviertel

August 2021

- **Phase II: Feldversuch → Umsetzungsphase**

- Anordnung der Maßnahmen
- Einbau der Maßnahmen
- Öffentlichkeitsbeteiligung
- Gestaltung öffentlicher Raum
- Bericht & Abstimmungen

Q2 2022

- **Phase III: Evaluation**

- Grundlagenermittlung
- Prüfung der umgesetzten Maßnahmen
- Verkehrserhebungen
- Öffentlichkeitsbeteiligung zum Ergebnis
- Bericht & Abstimmungen

Januar 2023

Beteiligung im Komponistenviertel

Rückblick

- 1. Informationsveranstaltung 21.09.2021
- Newsletter
- Einberufung eines Projektbeirats 19.02.2022

Ausblick

- 2. Informationsveranstaltung 09.03.2022
- Online-Information über mein.berlin.de
- Repräsentative Befragung März & September 2022
- Ortsbegehung des Komponistenviertel mit Projektbeirat
- Kiezblockfonds Umsetzung ausgewählter Maßnahmen im öffentlichen Raum (Budget 50.000 €)
- Sommer 2022 Kiezblock-Forum zur Halbzeit des Forschungsprojekts
- Frühling 2023 Veranstaltung zum Rückblick auf die einjährige Feldversuchsphase





3 | Vorstellung Kiezblockbeirat

Hr. Göhr

4 | Aktueller Stand Fahrradstraße Bizetstraße

Hr. Rogahn, Bezirksamt Pankow von Berlin

Fahrradstraße Bizetstraße



Fahrradstraße Bizetstraße

Fahrradstraße!

Was ist zu beachten?



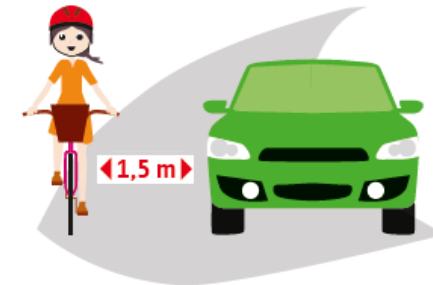
**Autos sind
Gäste!**



**Nebeneinander
fahren erlaubt!**



**Das Fahrrad gibt
das Tempo vor!**



**Mind. 1,50 m
Überholabstand!**

Fahrradstraße Bizetstraße

Gute Gründe...

... für eine Fahrradstraße

Sicherheit

Sie dürfen nebeneinander fahren. Radfahrende werden noch sichtbarer. Kraftfahrzeuge sind dem Radverkehr eindeutig untergeordnet und müssen ggf. ihre Geschwindigkeit anpassen. Auch die Schulwegsicherheit profitiert von Fahrradstraßen.

Durchgängiges Netz

Fahrradstraßen sind ein einfaches Instrument um durchgängige und flächendeckende Radverkehrsnetze zu schaffen und können eine Alternative zu stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen sein.

Motivation

Durch die stärkere Präsenz und die Bevorrechtigung des Radverkehrs werden die Voraussetzungen geschaffen, dass künftig noch mehr Menschen auf das Rad umsteigen.



Fahrradstraße Bizetstraße

Gute Gründe...

... für eine Fahrradstraße

Schnell und kostengünstig

Für die Einrichtung von Fahrradstraßen sind keine kostenintensiven und aufwendigen Baumaßnahmen erforderlich.

Wertschätzung

Fahrradstraßen, die Radfahrende nicht an den Rand der Straße drängen, sind ein Signal, dass auch sie vollwertige Verkehrsteilnehmer sind.

Lebensqualität

Weniger Durchgangsverkehr und somit weniger Lärm, weniger Luftverschmutzungen, mehr Aufenthalts- und Wohnqualität.



Fahrradstraße Bizetstraße

Herangehensweise

Welche Straßen kommen in Frage?

1. Straßen, die Teil des Berliner Fahrradrouthenetzes sind, jedoch nicht Teil des übergeordneten Straßennetzes.
2. Straßen, die parallel zu Hauptverkehrsstraßen mit fehlenden Radverkehrsanlagen verlaufen und somit eine Alternativroute darstellen.



Fahrradstraße Bizetstraße

Planungsinhalt Radverkehr

Markierung und Beschilderung

- Hinweisbeschilderung Berliner Allee „Vorwegweiser“
- Beschilderung der Fahrradstraße anstatt Tempo-30-Zone
- Vorfahrtsberechtigung Bizetstraße
- Markierung Sicherheitstrennstreifen der Dooring-Zone
- Grüne Linie zur Kenntlichmachung der Fahrradstraßen
- Flächenmarkierung Konfliktflächen
- Radfahrssymbole auf Fahrbahn
- Fahrradstraßenpiktogramm auf Fahrbahn



Quelle: Leitfaden für die Einrichtung von Fahrradstraßen in Berlin; SenUMVVK

Fahrradstraße Bizetstraße

Planungsinhalt Radverkehr

Bauliche Anpassungen

- Asphaltsanierung
- Einbau Fahrradbügel
- Einbau Lastenradbügel



Fahrradstraße Bizetstraße

Planungsinhalt Fußverkehr

Markierung von Querungsstellen

- Rossinistraße
- Borodinstraße
- Herbert-Baum-Straße
- Smetanastraße
- Solonplatz
- Höhe Haus-Nr. 133

Bauliche Gehwegvorstreckungen für Fußverkehr

- Gürtelstraße/Bizetstraße

Bordsteinabsenkungen für Fußverkehr

- Höhe Haus-Nr. 133
- Verbindung Borodinstraße „grüner Antonplatz“



Fahrradstraße Bizetstraße

Weitere Maßnahmen

Meyerbeerstraße

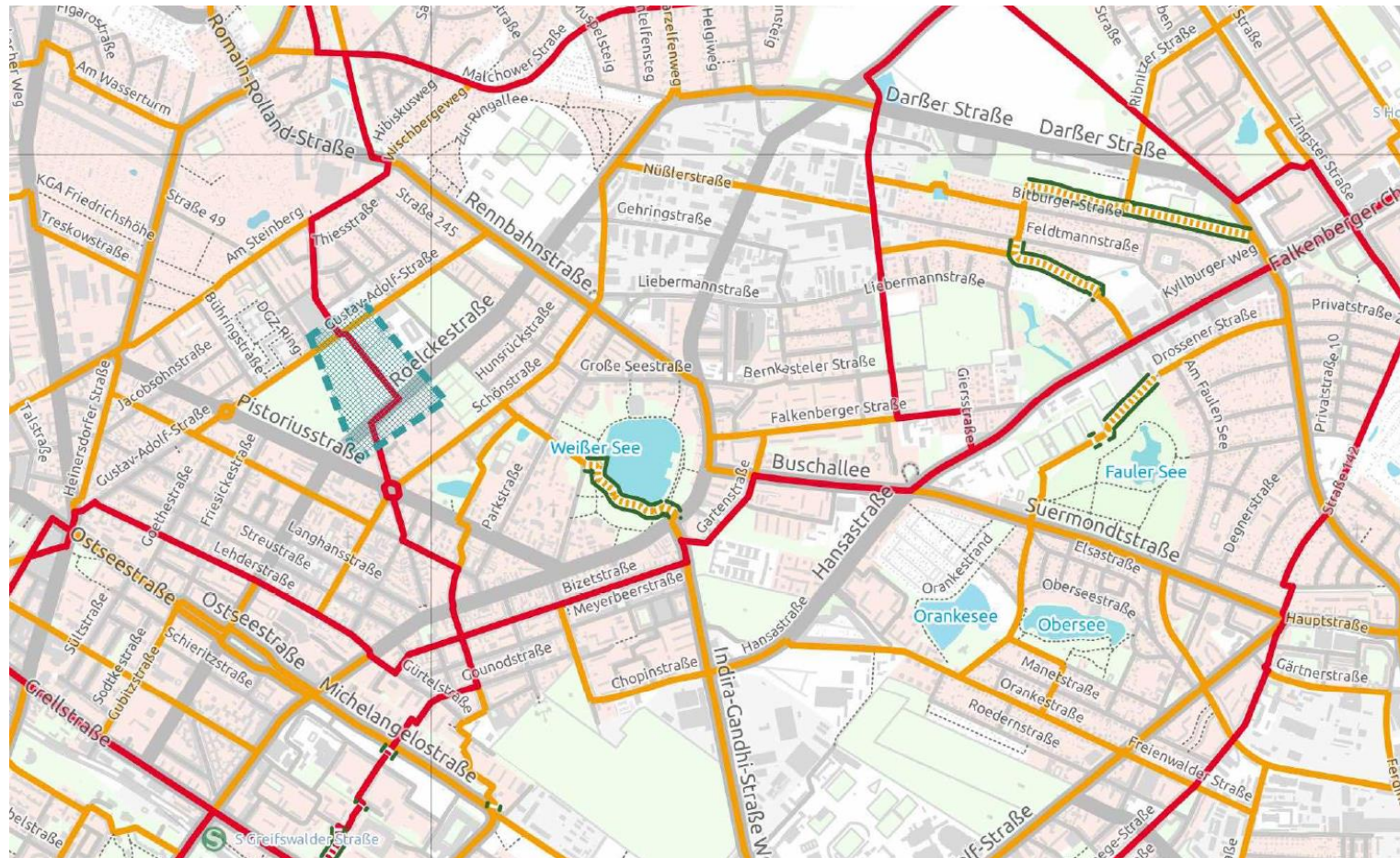
- markierte Gehwegvorstreckungen und ggf. Bordsteinabsenkungen
- Sichtfeldverbesserungen an Bestandsquerungen
- teilweise Fahrradabstellanlagen
- Fußgängerüberweg („Zebrastrifen“)
 - Meyerbeerstraße/Smetanastraße





Fahrradstraße Bizetstraße

Ausblick Radverkehr Weißensee





5 | Vorstellung LoRaWAN

Hr. Lenk, Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH



Verkehrsstrommessung in den Kiezblocks ... mittels LoRaWAN ... eine moderne Alternative



Hintergrund ... Warum LoRaWAN im Bezirk Pankow

- im Jahr 2019 wurde das BA über die Bezirksverordnetenversammlung beauftragt, einen Workshop im CityLAB für interessierte Kolleg_innen durchzuführen:
 - mit Berlin-Partner und vielen Berliner Akteuren wurden interessante Aspekte im Zusammenwirken von offenen Daten, Stadtentwicklung und der SmartCity-Strategie des Landes Berlin dargestellt
- im Jahr 2020 Pilotprojekt: Mobilitätsmessung in Echtzeit mittels LoRaWAN (Drucksache wurde dem Stadtentwicklungsamt zugewiesen)
 - Verkehrsstrommessung in den Kiezblocks, u.a. im Komponistenviertel (klassische Verkehrszählung ersetzen durch moderne Messmethoden?)
 - konstruktive lösungsorientierte Kooperation zwischen Verwaltung, Wirtschaft, Forschung und Zivilgesellschaft: Technologiestiftung, BerlinPartner, SenUVK, Bezirksamt Pankow, TTN Community Berlin, HTW, BIT-Berlin



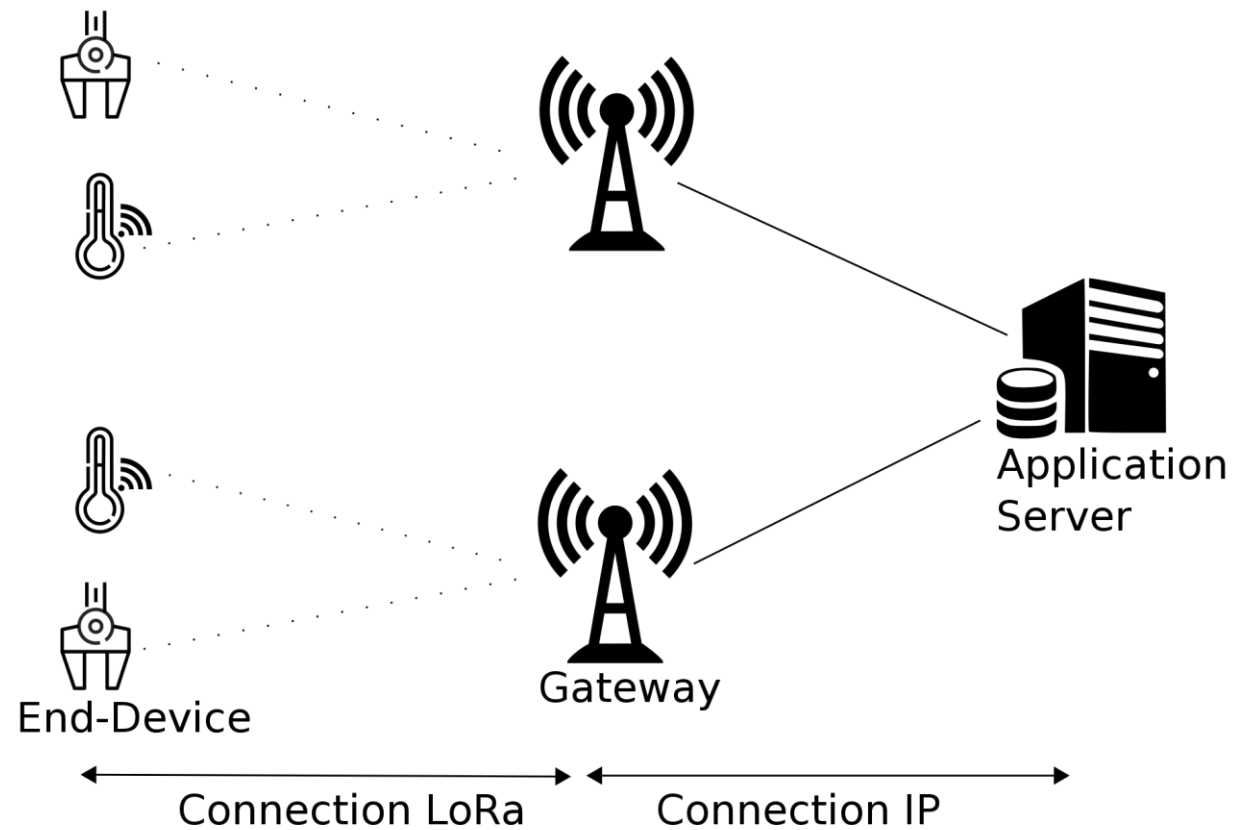
LoRaWaaaaas ...

- Was ist LoRaWAN:
 - Long Range Wide Area Network (LoRaWAN) ist ein Low-Power-Wireless-Netzprotokoll auf der Ebene der Vermittlungsschicht (engl. *network layer*).
Die LoRaWAN-Spezifikationen werden von der LoRa Alliance festgelegt. Sie sind frei verfügbar. LoRaWAN nutzt das proprietäre, patentierte, leitungslose „LoRa“-Übertragungsverfahren auf der Bitübertragungsschicht (engl. *physical layer*).
 - einfach ausgedrückt:

(Kleinst-)Datenpaketübertragung über weite Strecken über ein stetig wachsendes Netz
- Anwendungen: z.B. Straßenbeleuchtung oder Feldbewässerung über Sensoren, die den wahren Bedarf anzeigen (Ressourcenoptimierung)



Grafische Darstellung:





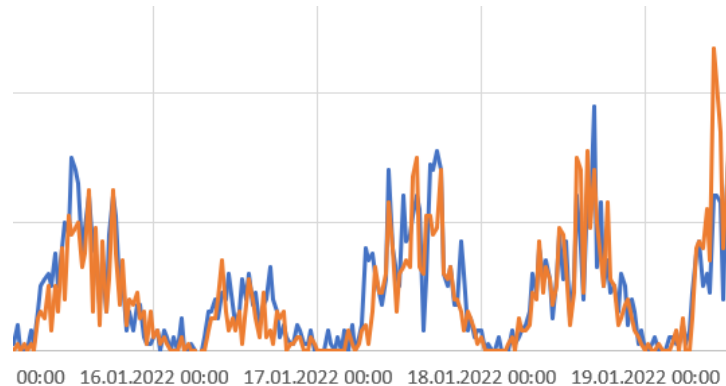
So sehen Sie aus:





Datensatz:

- Datenqualität: Daten sind plausibel
- endgültige Gegenmessung erfolgt nächste Woche
- Schwierigkeiten bei PKW Erfassung, Update läuft
- Fuß – und Radverkehr bereits erfassbar



19.01.2022 06:00	1	0
19.01.2022 06:30	3	0
19.01.2022 07:00	9	5
19.01.2022 07:30	15	16
19.01.2022 08:00	17	17
19.01.2022 08:30	10	16
19.01.2022 09:00	12	22
19.01.2022 09:30	9	14
19.01.2022 10:00	24	47
19.01.2022 10:30	24	42
19.01.2022 11:00	23	34
19.01.2022 11:30	8	16
19.01.2022 12:00	27	26
19.01.2022 12:30	32	36
19.01.2022 13:00	15	21
19.01.2022 13:30	28	26
19.01.2022 14:00	41	57
19.01.2022 14:30	131	132
19.01.2022 15:00	41	42
19.01.2022 15:30	22	17
19.01.2022 16:00	8	3
19.01.2022 16:30	0	0
19.01.2022 17:00	9	6
19.01.2022 17:30	27	24
19.01.2022 18:00	15	3
19.01.2022 18:30	12	6
19.01.2022 19:00	20	30
19.01.2022 19:30	6	15



Weiterentwicklungen und Ausblick:

- Akkulaufzeiten konnten erheblich verlängert werden
- Alle Genehmigungswege sind erprobt
- Software wurde weiterentwickelt
- Abstimmung mit CityLAB Berlin mit dem Portal Stadtpuls läuft
- PKW Erfassung (Schleichverkehre) in Entwicklung

Ausblick:

- Es soll eine einfach verfügbare Lösung werden - für Komponistenviertel und alle anderen Quartiere.
- Wie: durch weitere Produktreife und Aufnahme in den Produktkatalog der Stromnetz Berlin - Licht GmbH, da hier ohnehin Dienste an Lichtmasten durchgeführt werden



6 | Vorstellung Verkehrskonzept

Hr. Müller-Brandes, stadtraum

Kiezblocks

Komponistenviertel

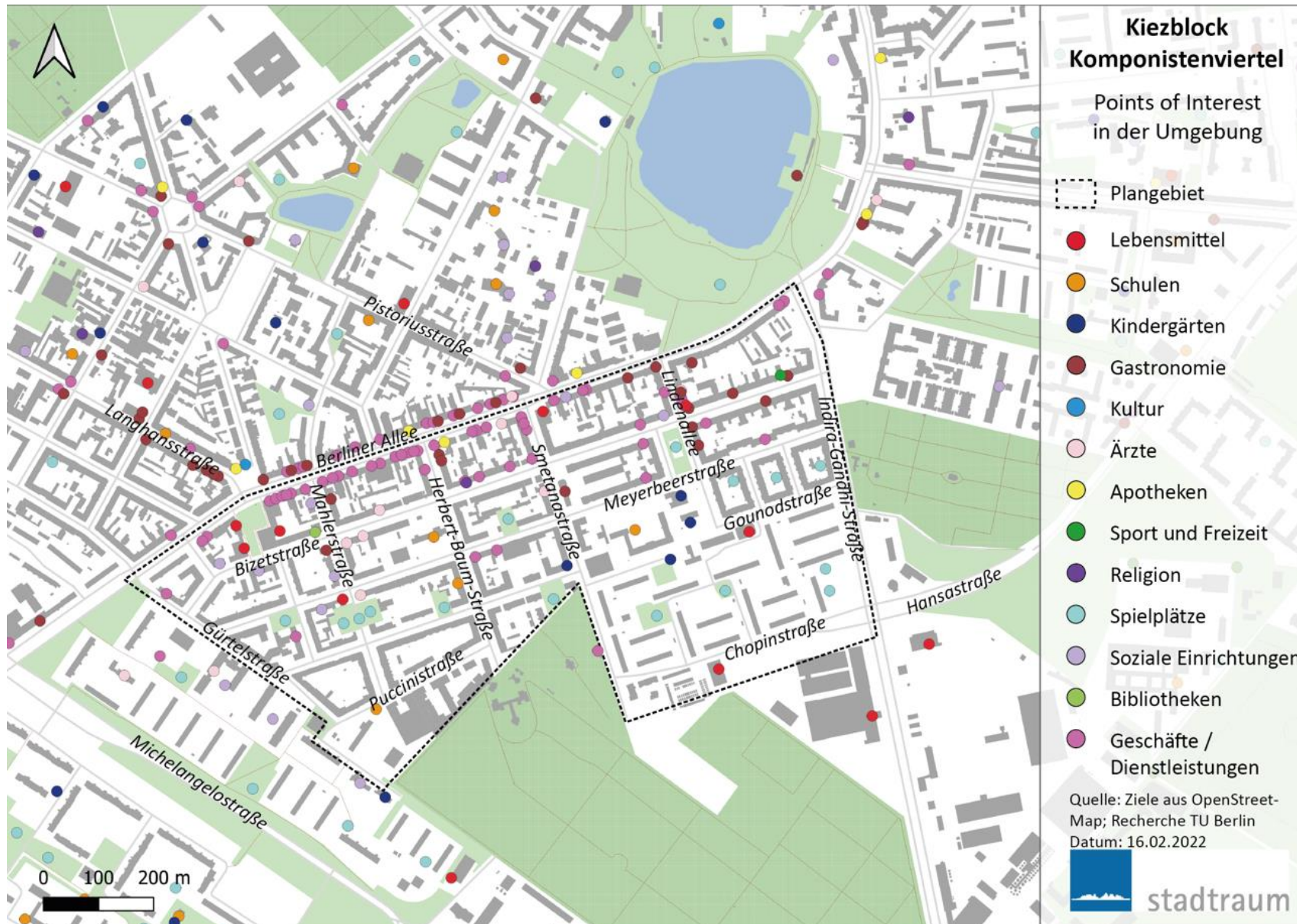


Öffentlichkeitsbeteiligung zum Verkehrskonzept am 09. März 2022

1. Bestandsanalyse
2. Vor-Ort-Beobachtungen zur Bewertung der Gefahrenlage
3. Verkehrskonzept



Bestandsanalyse

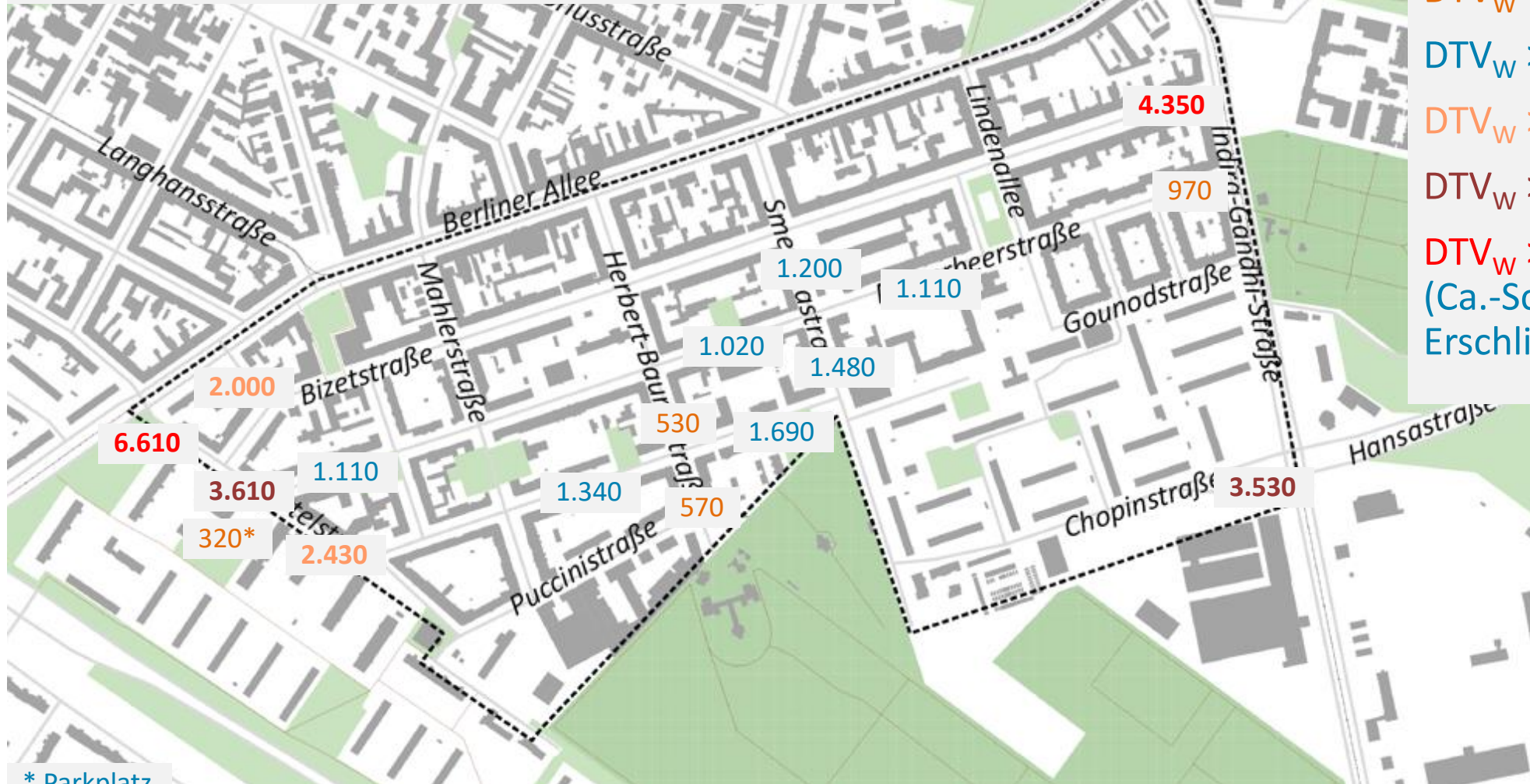


Konzentration von gewerblicher Erdgeschossnutzung in der Berliner Allee

Flächenhafte Verteilung sensibler Ziele (Kitas, Schulen, Spielplätze etc.) im gesamten Quartier

Bestandsanalyse

Durchschnittlicher täglicher Verkehr am Werktag
(DTV_w , abgerundet auf 10 Kfz/24h)
nach Zählung Hoffmann+Leichter 2021



Hervorhebungen:

$DTV_w < 1.000$ Kfz/24h

$DTV_w \geq 1.000$ Kfz/24h

$DTV_w \geq 2.000$ Kfz/24h

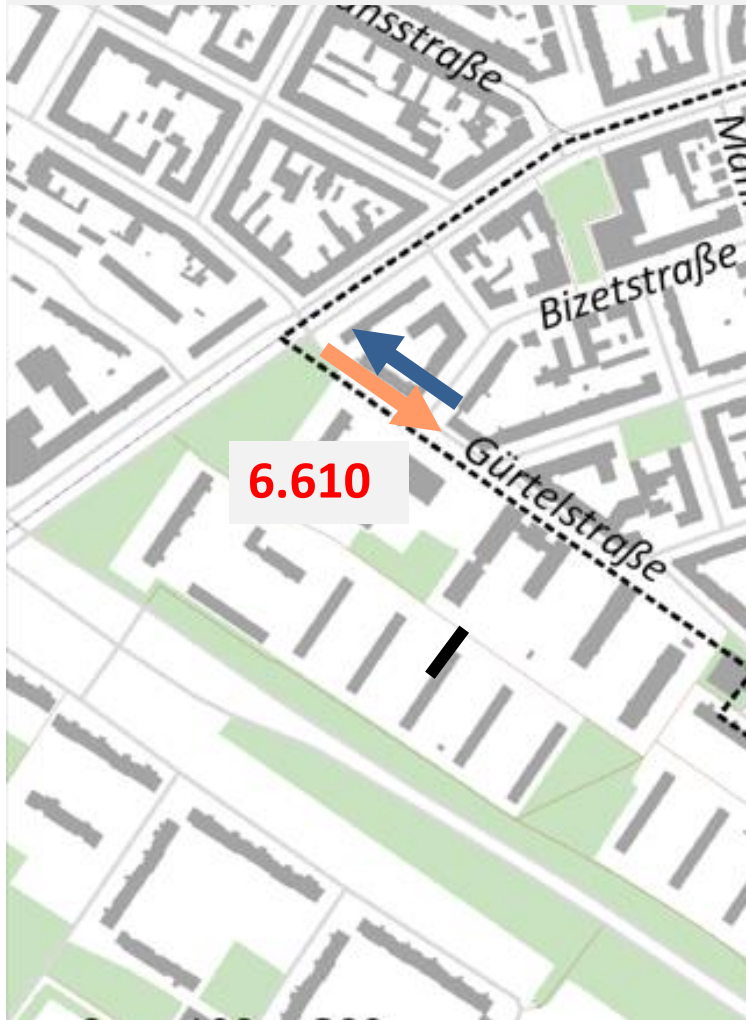
$DTV_w \geq 3.000$ Kfz/24h

$DTV_w \geq 4.000$ Kfz/24h
(Ca.-Schwellenwert für Erschließungsstraßen)

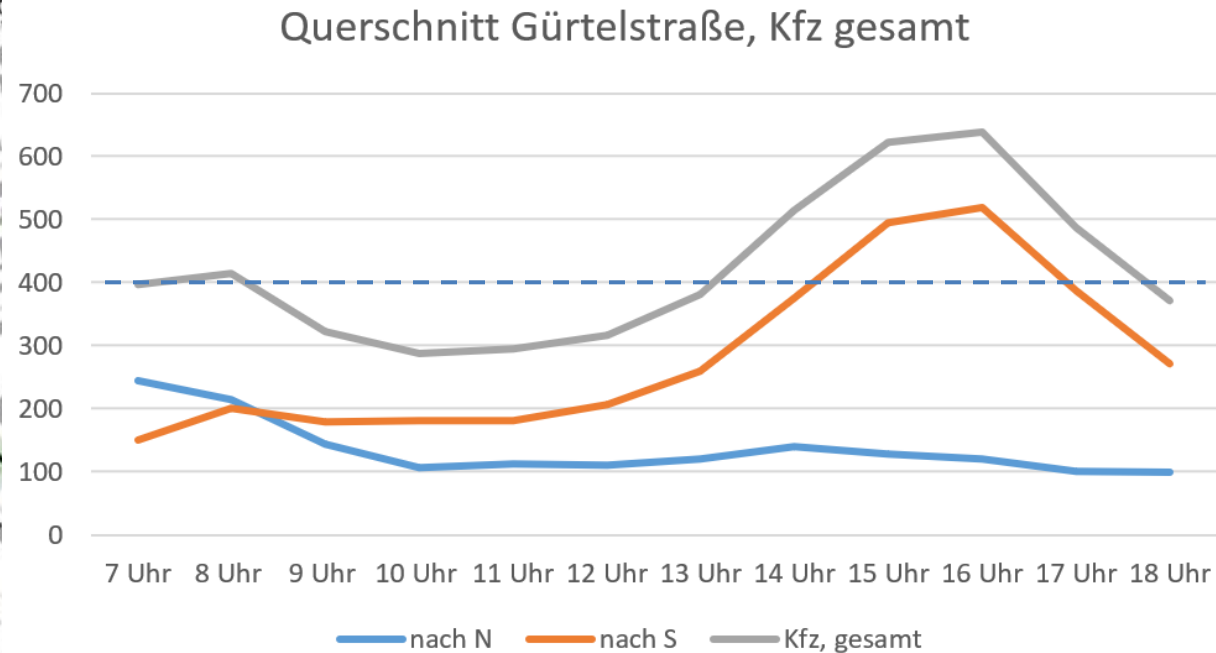
* Parkplatz

Bestandsanalyse

Durchschnittlicher täglicher Verkehr am Werktag
Gürtelstraße (DTV_w, abgerundet auf 10 Kfz/24h)
nach Zählung Hoffmann+Leichter 2021



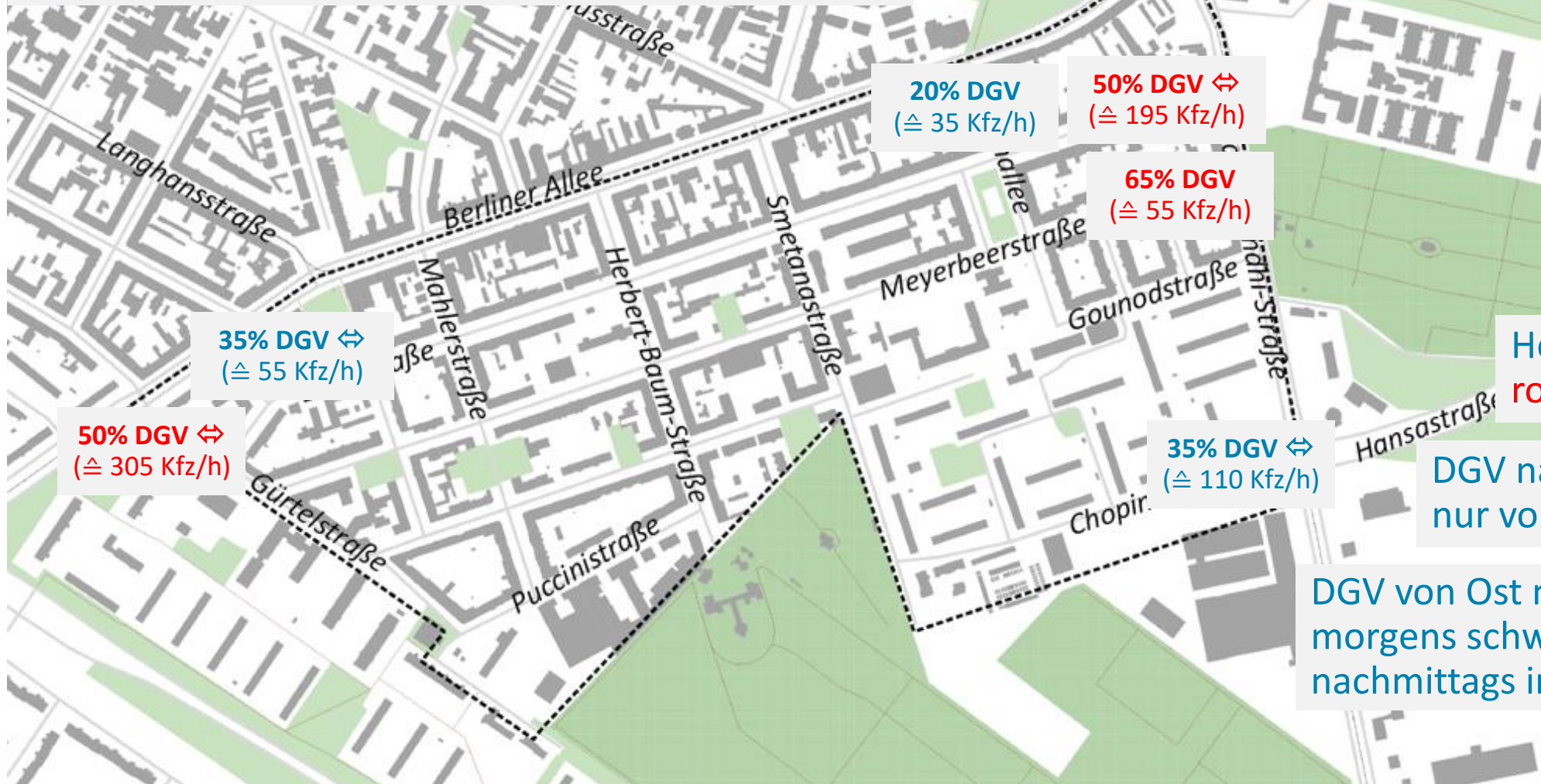
Tagesganglinie Gürtelstraße



Richtwert für
Wohnstraßen nach
RASt 400 Kfz/h

Bestandsanalyse

Durchgangsverkehr (DGV) 16-17 Uhr
(abgerundet auf 5 Kfz/h, Anteile gerundet auf 5%)
nach Zählung Hoffmann-Leichter 2021



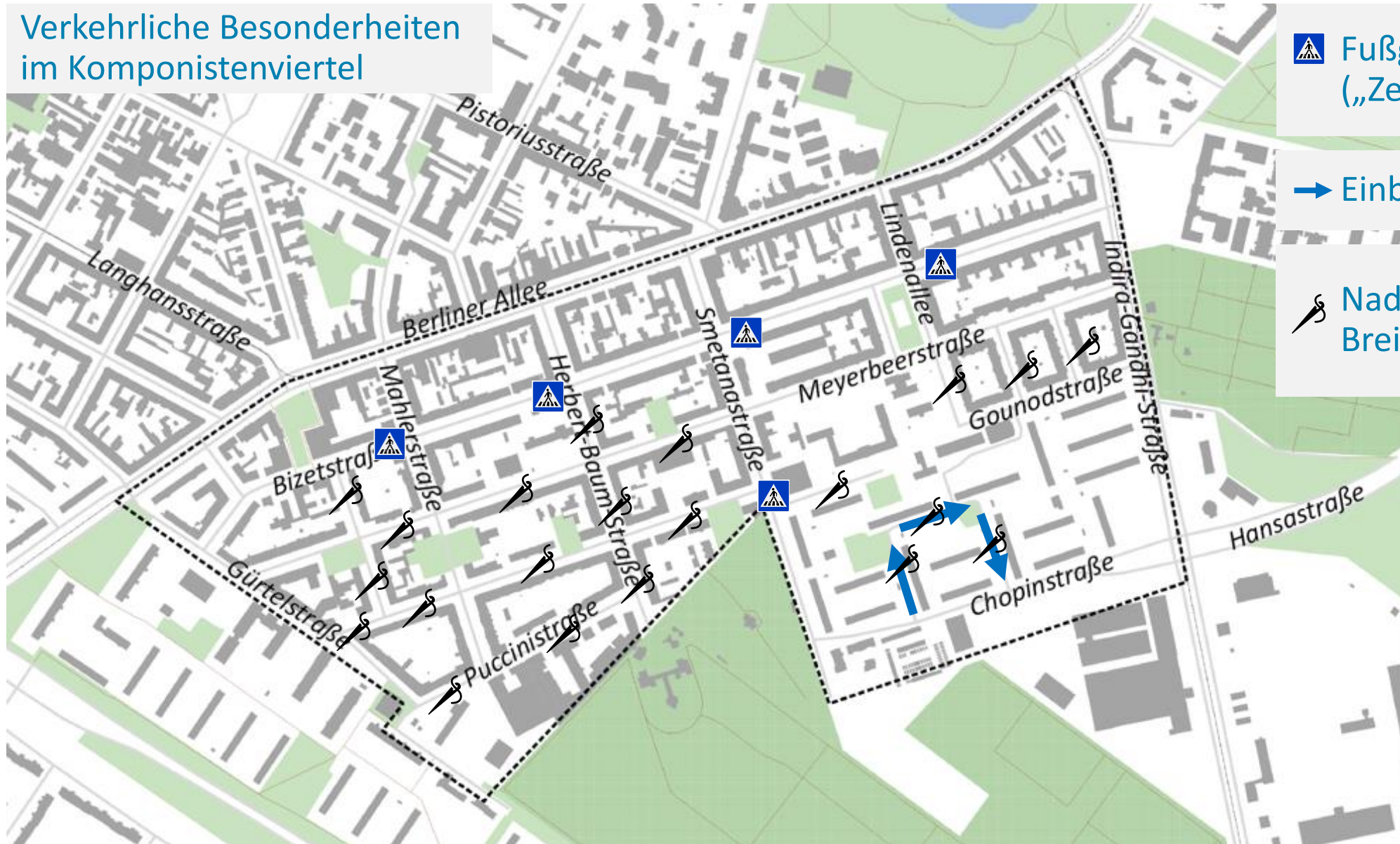
Hervorhebung in
rot: DGV $\geq 50\%$

DGV nachmittags fast
nur von West nach Ost

DGV von Ost nach West
morgens schwächer als
nachmittags in Gegenrichtung

Bestandsanalyse

Verkehrliche Besonderheiten
im Komponistenviertel



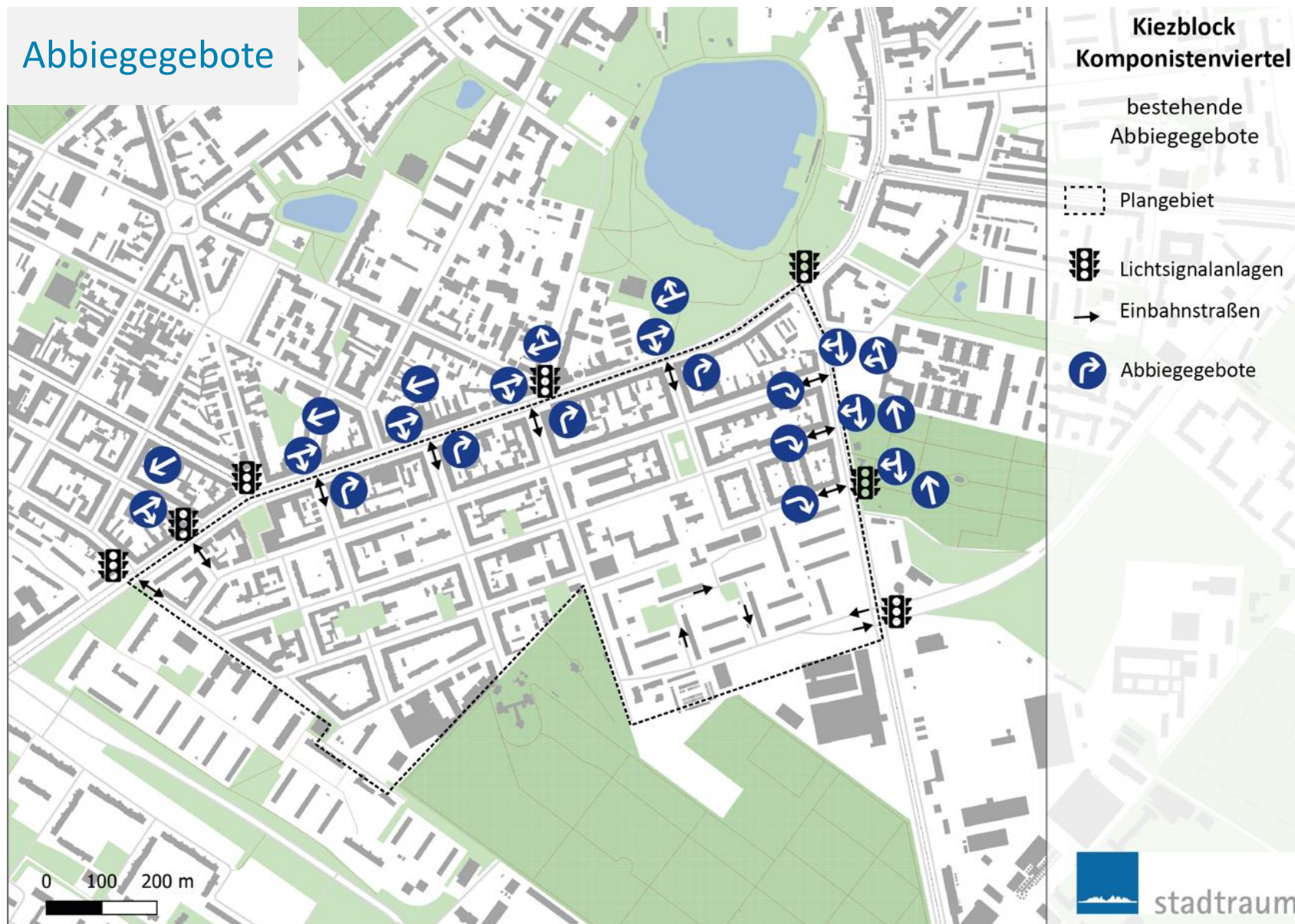
 Fußgängerüberweg
(„Zebrastreifen“)

 Einbahnstraße

 Nadelöhr, verbleib.
Breite < ca. 4 m

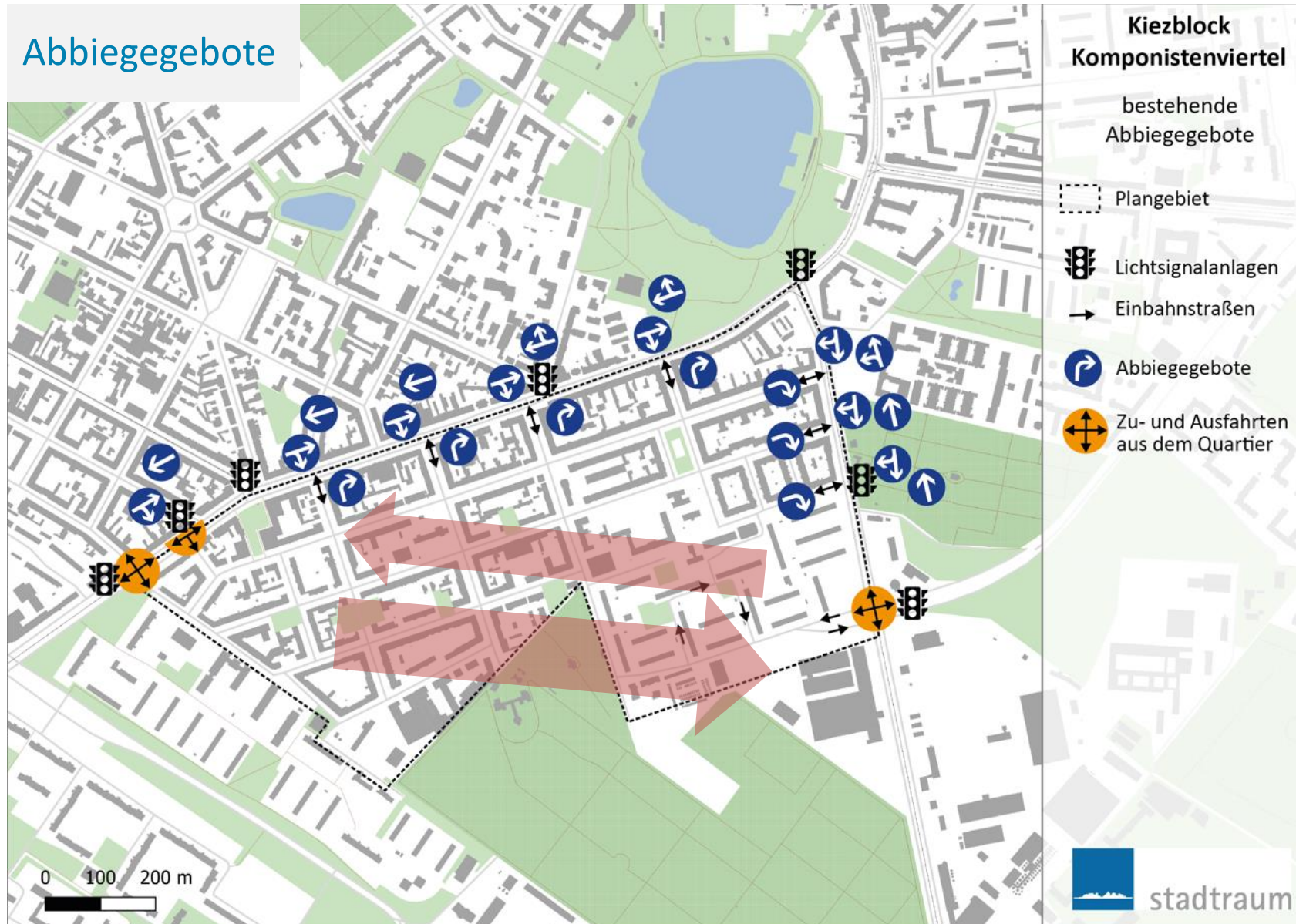
Bestandsanalyse

Abbiegegebote



Bestandsanalyse

Abbiegegebote



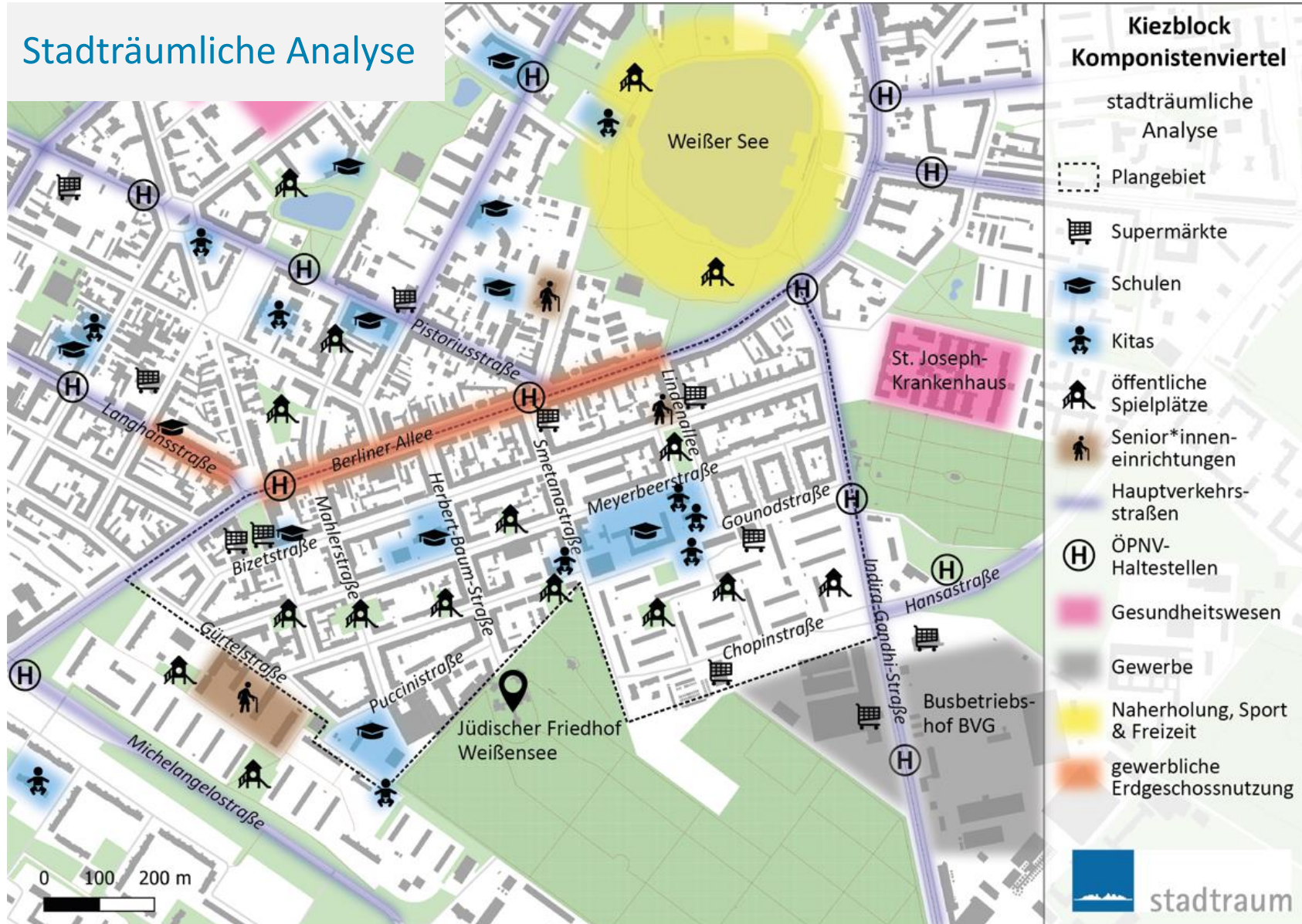
Links abbiegen nur möglich aus:

- Gürtelstraße
- Rossinistraße
- Chopinstraße

Durchgangsverkehr
nachmittags
von West nach Ost
stärker als morgens
von Ost nach West

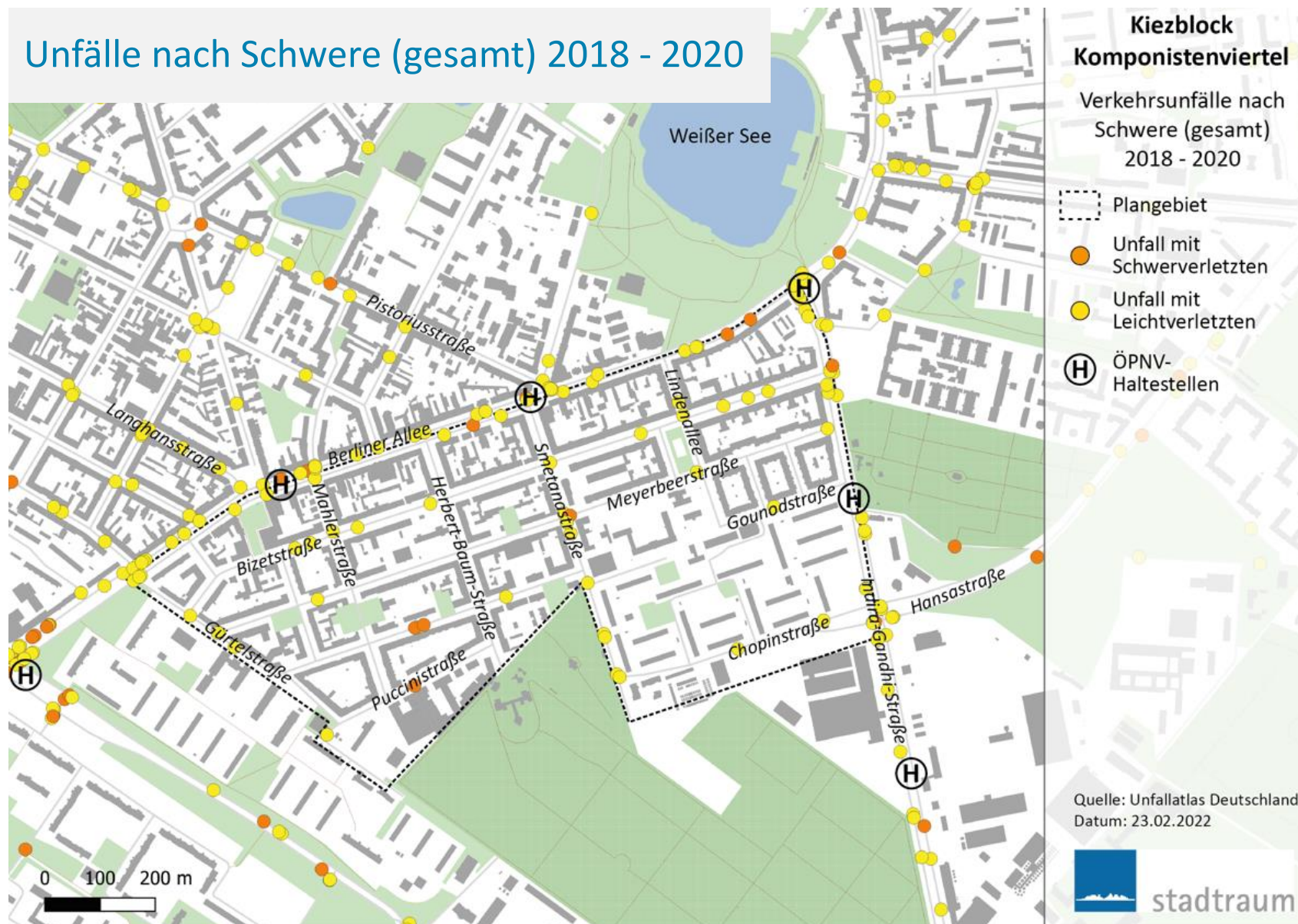
Bestandsanalyse

Stadträumliche Analyse



Unfallgeschehen

Unfälle nach Schwere (gesamt) 2018 - 2020

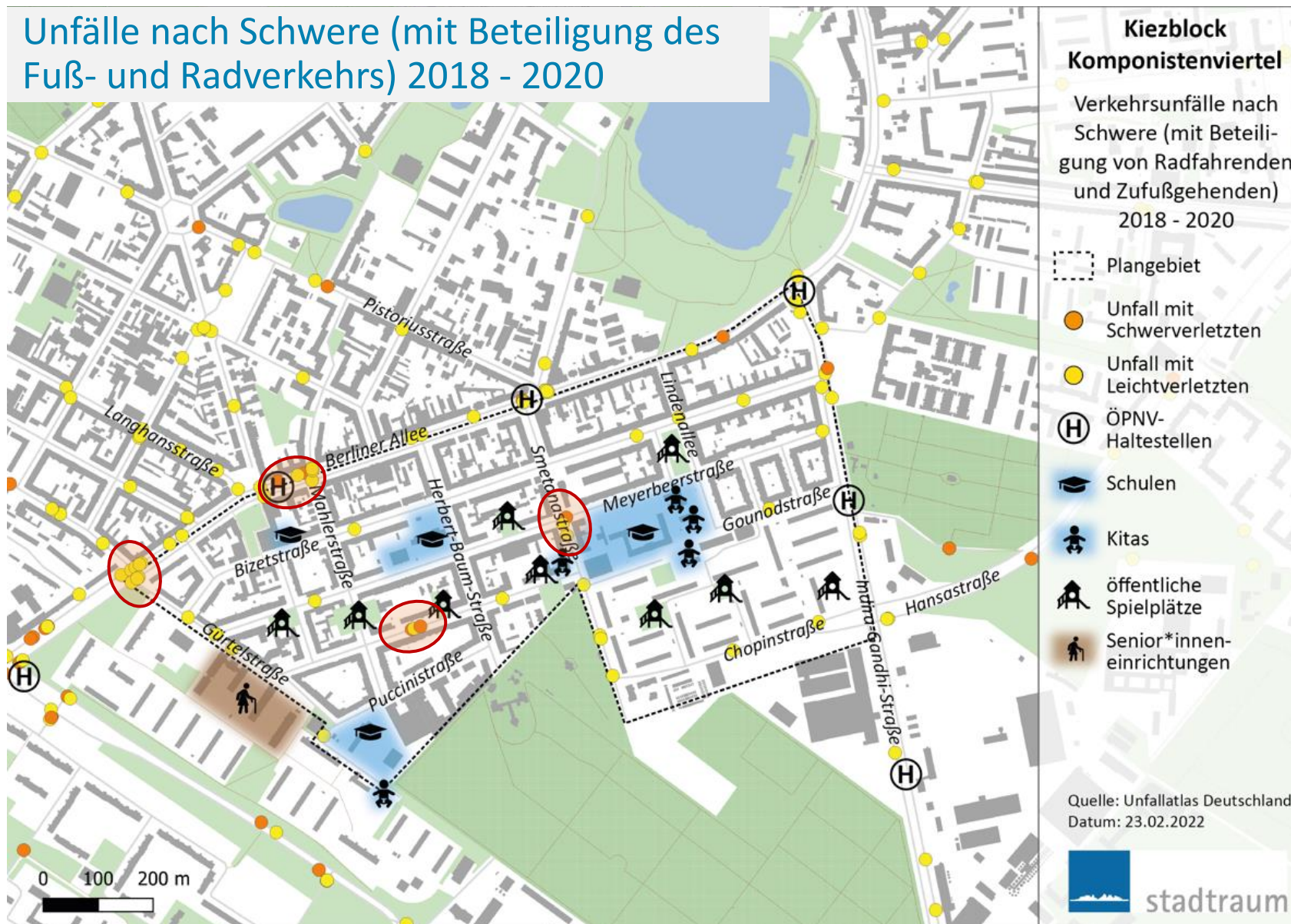


Keine tödlichen Verkehrsunfälle zwischen 2018 und 2020

Zahlreiche Unfälle mit Sachschäden verteilt über den Kiez
(hauptsächlich Konflikte mit ruhendem Verkehr, ohne Darstellung in der Karte)

Unfallgeschehen

Unfälle nach Schwere (mit Beteiligung des Fuß- und Radverkehrs) 2018 - 2020



Unfallhäufungsstellen:

- Berliner Allee/
Gürtelstraße
- Haltestelle Antonplatz
- Smetanastraße/
Meyerbeerstraße
- Gounodstr. (Spielplatz)

Durch Reduzierung des Durchgangsverkehrs beeinflussbare Unfallhäufungen:

- Berliner Allee/Gürtelstr.
- Sachschaden-Unfälle

1. Bestandsanalyse
2. **Vor-Ort-Beobachtungen zur Bewertung der Gefahrenlage**
3. Verkehrskonzept



Vor-Ort-Beobachtungen



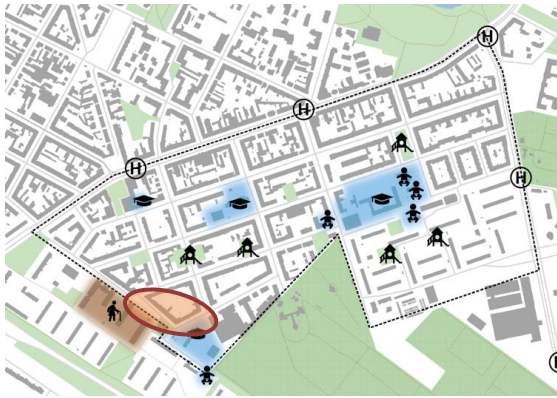
Verkehrsbeobachtung

Beobachtung am 25.01.2022
zwischen 7:00 und 8:30 mit vier
Beobachter*innen.

Schwerpunkt Schulen und
Schulwege.

Aufgrund der Pandemie ist davon
auszugehen, dass sowohl die
Anzahl der Verkehre, als auch die
Anzahl der Kinder reduziert waren.

Vor-Ort-Beobachtungen



- Parken und Halten auf der falschen Fahrbahnseite
- Fehlende Querungsmöglichkeit auf der westlichen Gehwegseite der Gürtelstraße



(3)

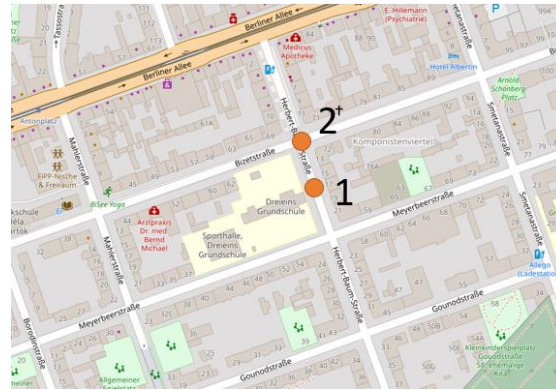
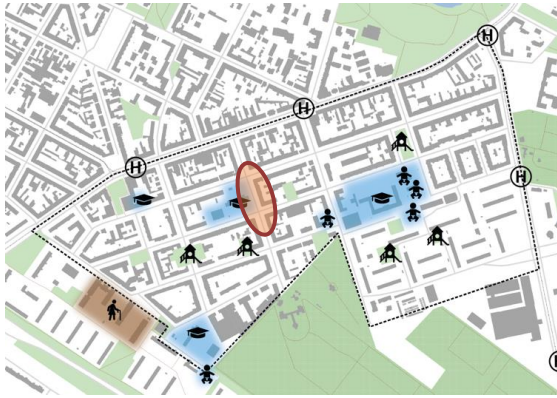


(2-3)



(3)

Vor-Ort-Beobachtungen



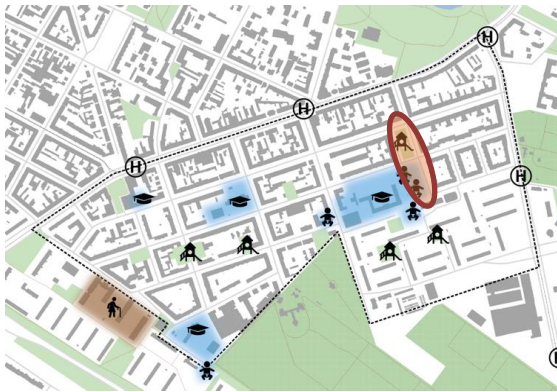
- Parken und Halten auf der falschen Straßenseite und in 2.Reihe
- Kinder, die mehrere Anläufe benötigen um zu queren



(2)

(1)

Vor-Ort-Beobachtungen



- Fehlende Querungsmöglichkeit, schlecht einsehbar
- Rückwärtsfahrende Fahrzeuge im Knotenpunkt



(1)



(4)

Vor-Ort-Beobachtungen



- Sichteinschränkungen durch Parken (bes. nördl. Fußgängerüberwegs), Radfahren über FGÜ
- mangelnde Beleuchtung des Knotenpunkts
- Knotenpunkt eng (Müllfahrzeug setzt zurück)
- Missachtung von Halteverboten, wenig Stauraum



(3)



(2)

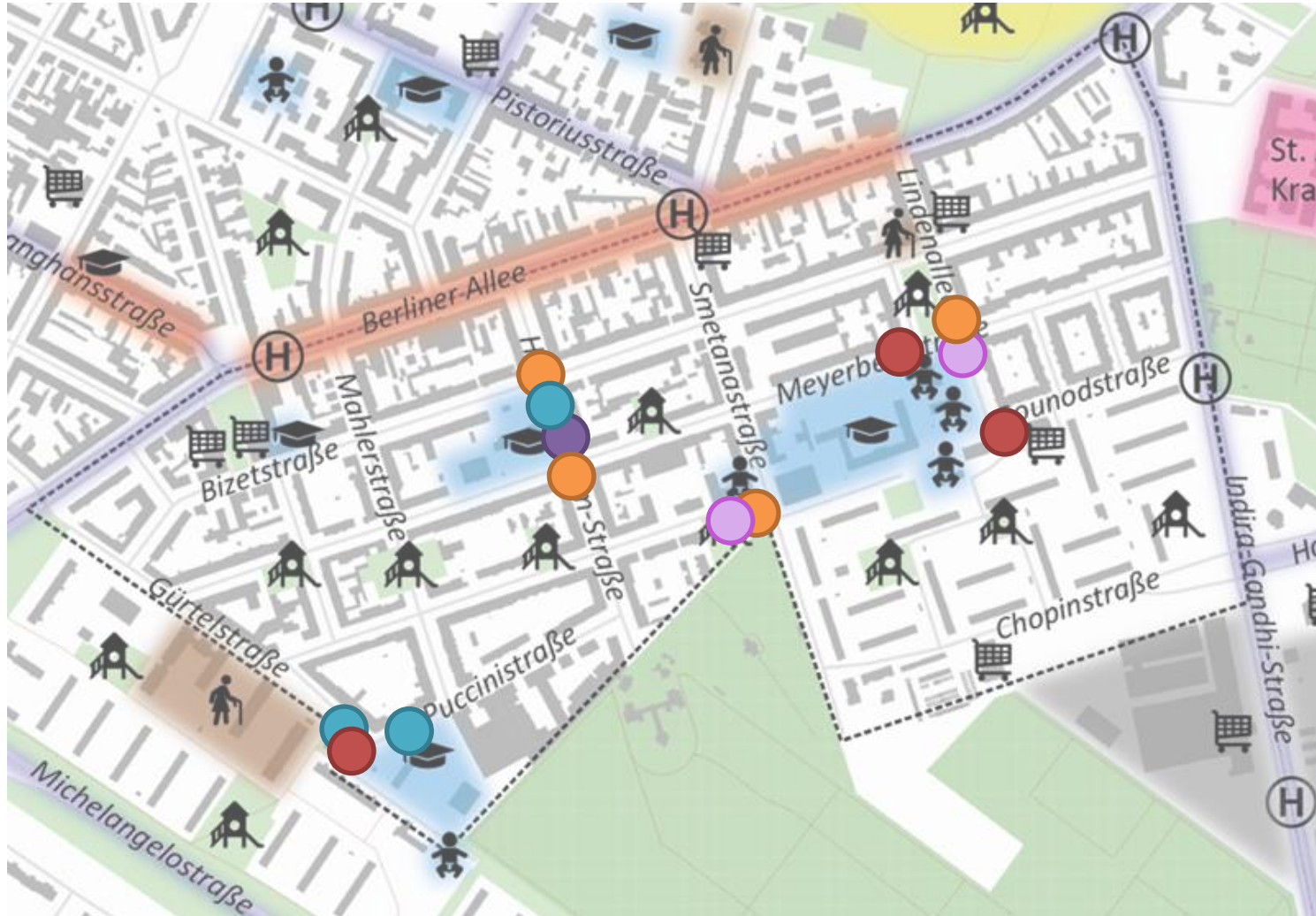


(2)



(3)

Vor-Ort-Beobachtungen



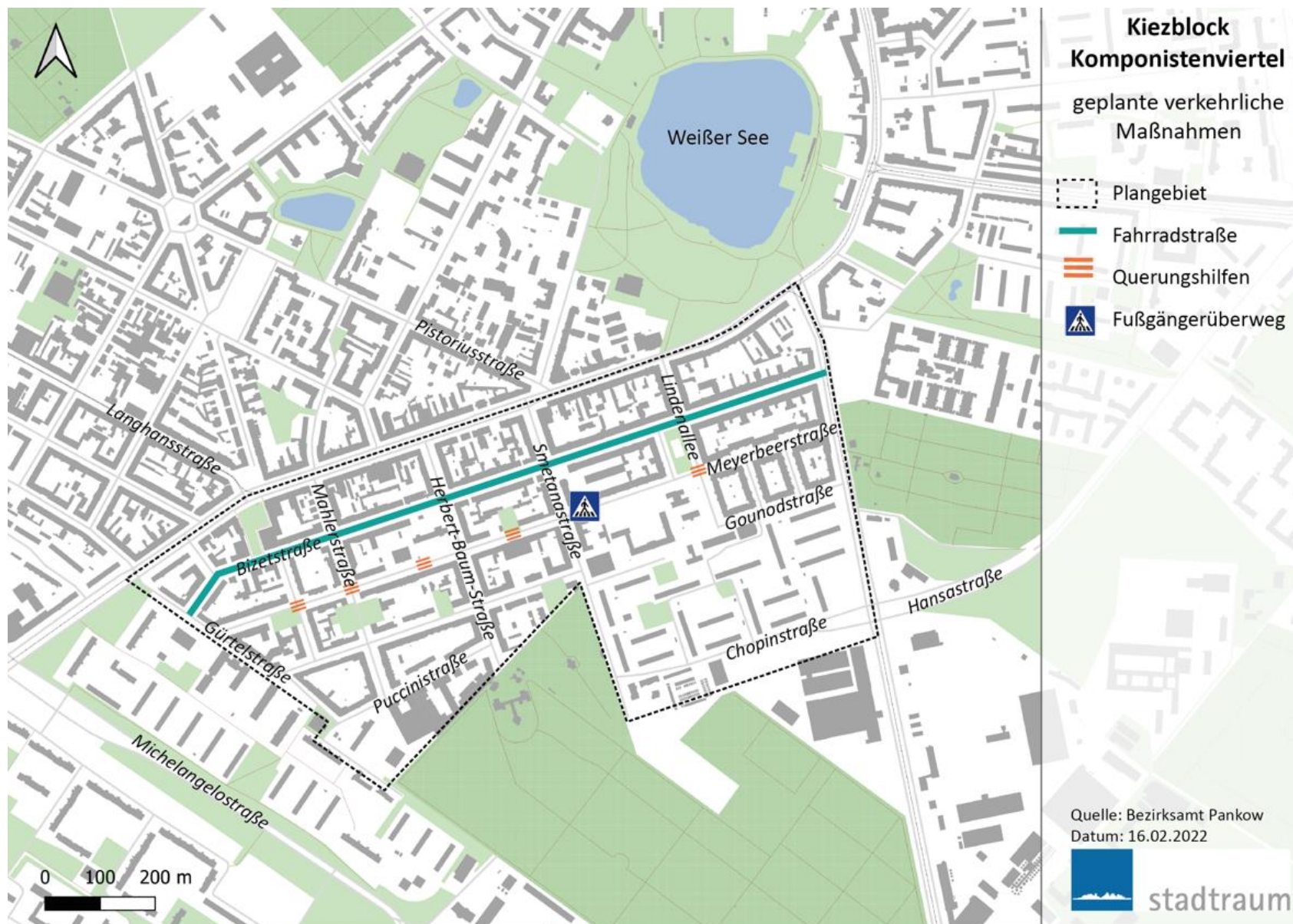
Identifizierte Gefahrenstellen bei der Verkehrsbeobachtung:

- Halten/Parken auf der falschen Straßenseite
- Halten in zweiter Reihe
- Fehlende Querungsmöglichkeit
- Schlecht einsehbare Querungen
- Rückwärtsfahren aufgrund von Engstellen

1. Bestandsanalyse
2. Vor-Ort-Beobachtungen zur Bewertung der Gefahrenlage
3. **Verkehrskonzept**



Bereits geplante verkehrliche Maßnahmen



Ausweisung der Bizetstraße
als Fahrradstraße
(Anlieger frei)

Querungshilfen und
Fußgängerüberweg
(„Zebrastreifen“) in der
Meyerbeerstraße

Bewertung der bestehenden Gefahrenlage

Die Dichte von Zielen, die von besonders schutzbedürftigen Zu-Fuß-Gehenden angesteuert werden, sind annähernd flächenhaft über den Kiez verteilt, insbesondere südlich der Bizetstraße.

Die Bizetstraße kann aufgrund der festzustellenden Kfz-Belastung nicht mehr als Erschließungsstraße angesehen werden (entsprechend der Darstellung der Verkehrsbelastungen oben).

Auch andere Straßen werden vom Durchgangsverkehr genutzt.

Bewertung der potenziellen Gefahrenlage

Die Bizetstraße wird als Fahrradstraße ausgewiesen, Anlieger frei. Dies führt zur Verdrängung des derzeitigen Durchgangsverkehrs.

Eine vollständige Verlagerung des Durchgangsverkehrs in das übergeordnete Straßennetz erfolgt vsl. nicht. **Auch wenn die Alternativrouten unattraktiv sind, werden sie vsl. mit einem Teil des DGV belastet.**

Selbst bei der optimistischen Annahme, dass nur die Hälfte des Durchgangsverkehrs der Bizetstraße im Kiez verbleibt, müssen die Straßen mit den besonders sensiblen Nutzungen bis zu fast 100 Kfz/h aufnehmen.

Betroffen wären vsl. nachmittags: hauptsächlich Smetanastraße, Meyerbeerstraße und Chopinstraße

Betroffen wären vsl. morgens: hauptsächlich Gounodstraße, Meyerbeerstraße, Smetanastraße und Chopinstraße

In den unvermeidbar betroffenen engen Straßenabschnitten würde dies zu Gefährdungen führen (z.B. von Radfahrenden, Überquerenden und zu Verkeilungssituationen mit Rückwärtsfahren bis in Knotenpunkte).

Konsequenzen für das Verkehrskonzept

Für die Schulen sollten Bring-/Hol-Zonen eingerichtet und über die Schulen vermittelt werden, die das Befahren der Engstellen minimieren, ggf. mit Fußweg bis ca. 200 m. (z.B. Mahlerstr./Bizetstr.)

Maßnahmen zur Verbesserung der Sicht und ggf. des Abbiegens (kein Zurücksetzen von Müllfz.) sollten an allen Knotenpunkten getroffen werden (z. B. 10 m Halteverbot statt 5 m nach StVO).

Die Ausstattung und Schaltzeit der Beleuchtung sollte an allen Knotenpunkten und Querungsstellen geprüft werden, Adaptionbereiche bei Fußgängerüberwegen (FGÜ, „Zebrastreifen“) beachten.

Der Durchgangsverkehr sollte auf ein Minimum reduziert werden, denn:

- Bei der Einfahrt in den Kiez (besonders Gürtelstraße) kommt es gehäuft zu Abbiegeunfällen. Diese werden mit Herausnahme des Durchgangsverkehrs reduziert.
- In den engen Straßenräumen (ohne Bizetstraße) kommt es zu vielen Unfällen in Verbindung mit Parken. Schon bei wenigen Fahrzeuge mehr treten diese Konfliktsituationen wesentlich häufiger auf.
- Die Routen des Durchgangsverkehrs lassen sich nicht auf einzelne Straßen eingrenzen, und sensible Nutzungen sind zahlreich und flächenhaft über den Kiez verteilt.

Bewertung der bestehenden Gefahrenlage

StVO (§ 45): **Verkehrszeichen nur, wenn erforderlich** aufgrund der Gefahrenlage



Einfache Gefahrenlage:

Allgemeine Regelungen der StVO reichen nicht aus,
plausibel begründet.



Qualifizierte Gefahrenlage:

Allgemeine Regelungen der StVO reichen nicht aus,
mit Daten begründet.



Beschränkungen und Verbote können nur bei qualifizierter Gefahrenlage angeordnet werden.

Daten: u. a. Unfallzahlen, Verkehrszählungen, Messungen (Luftschadstoffe, Lärm, Breite der Fahrgassen), Verkehrsbeobachtungen

Maßnahmenkategorien

Bauliche Maßnahmen, zum Beispiel:

- Kissen, Schwellen
- Gehwegvorstreckungen
- Mittelinseln, Versätze



- Mindert Durchgangsverkehr etwas, aber beseitigt ihn nicht.
 - Engstellen sind bereits vorhanden.
- => **ALLEIN nicht geeignet**

Lenkende Maßnahmen, zum Beispiel:

- Abbiegegebote
- Einbahnstraßen
- Umleitungen



- Alle Straßen befahrbar, aber Umwegfahrten.
 - Durchgangsverkehr kann unterbunden werden.
- => **geeignet**

Andere Beschränkungen, zum Beispiel:

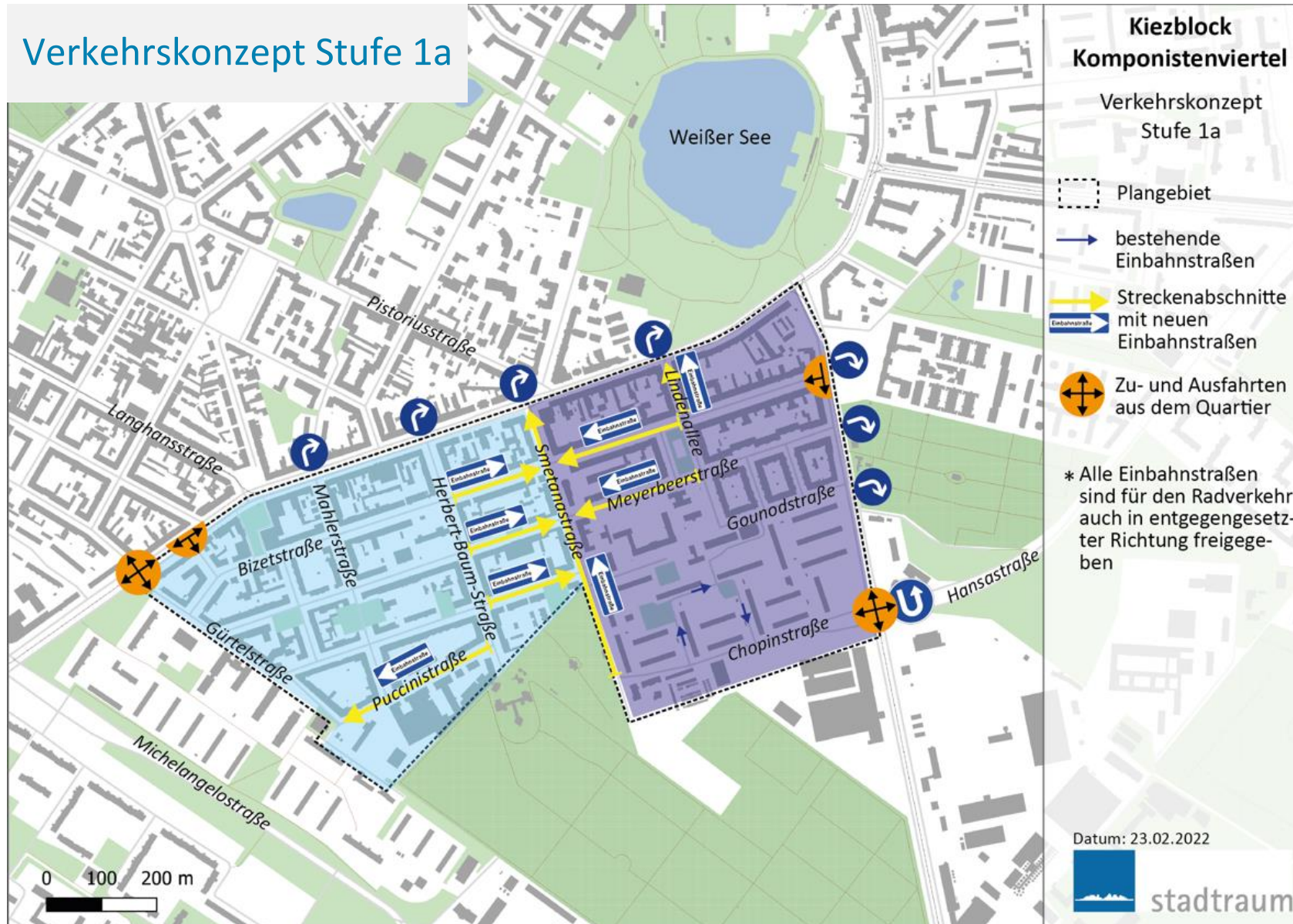
- Durchfahrverbote
- Sperren
- Tempo-Beschränkungen



- Sperren: keine Missachtung möglich, Vorrichtungen für Müllfz. und Feuerwehr nötig
 - Durchgangsverkehr kann unterbunden werden.
- => **geeignet**

Verkehrskonzept

Verkehrskonzept Stufe 1a



Beschreibung

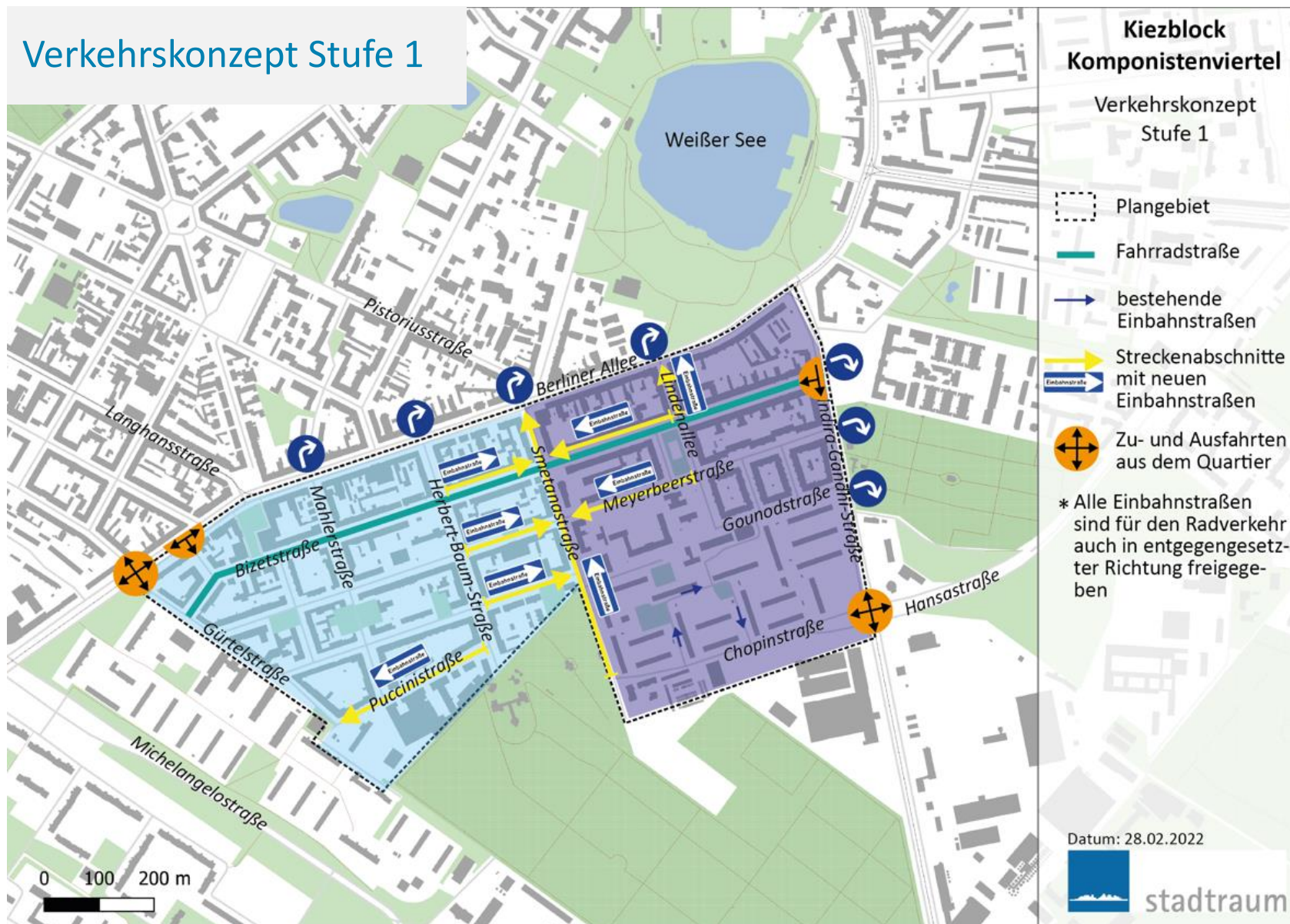
- Ausweisung zahlreicher Einbahnstraßen
- Ohne Fahrradstraße

Empfehlungen

- 10 m Halteverbot an allen Knotenpunkten
- Beleuchtung an allen Knotenpunkten überprüfen

Verkehrskonzept

Verkehrskonzept Stufe 1



Beschreibung

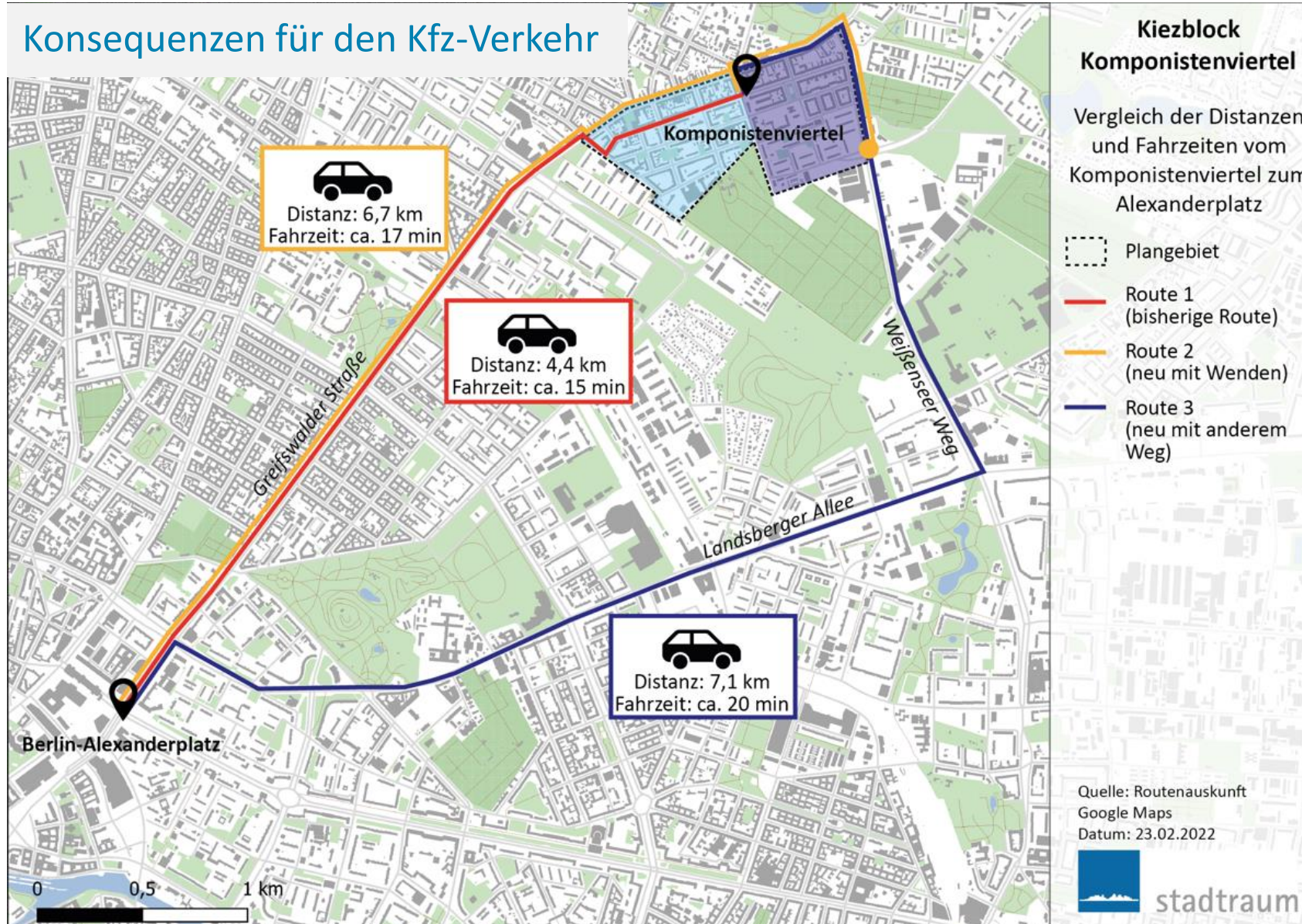
- Bizetstraße als Fahrradstraße
- Ausweisung zahlreicher Einbahnstraßen

Empfehlungen

- 10 m Halteverbot an allen Knotenpunkten
- Beleuchtung an allen Knotenpunkten überprüfen

Verkehrskonzept

Konsequenzen für den Kfz-Verkehr

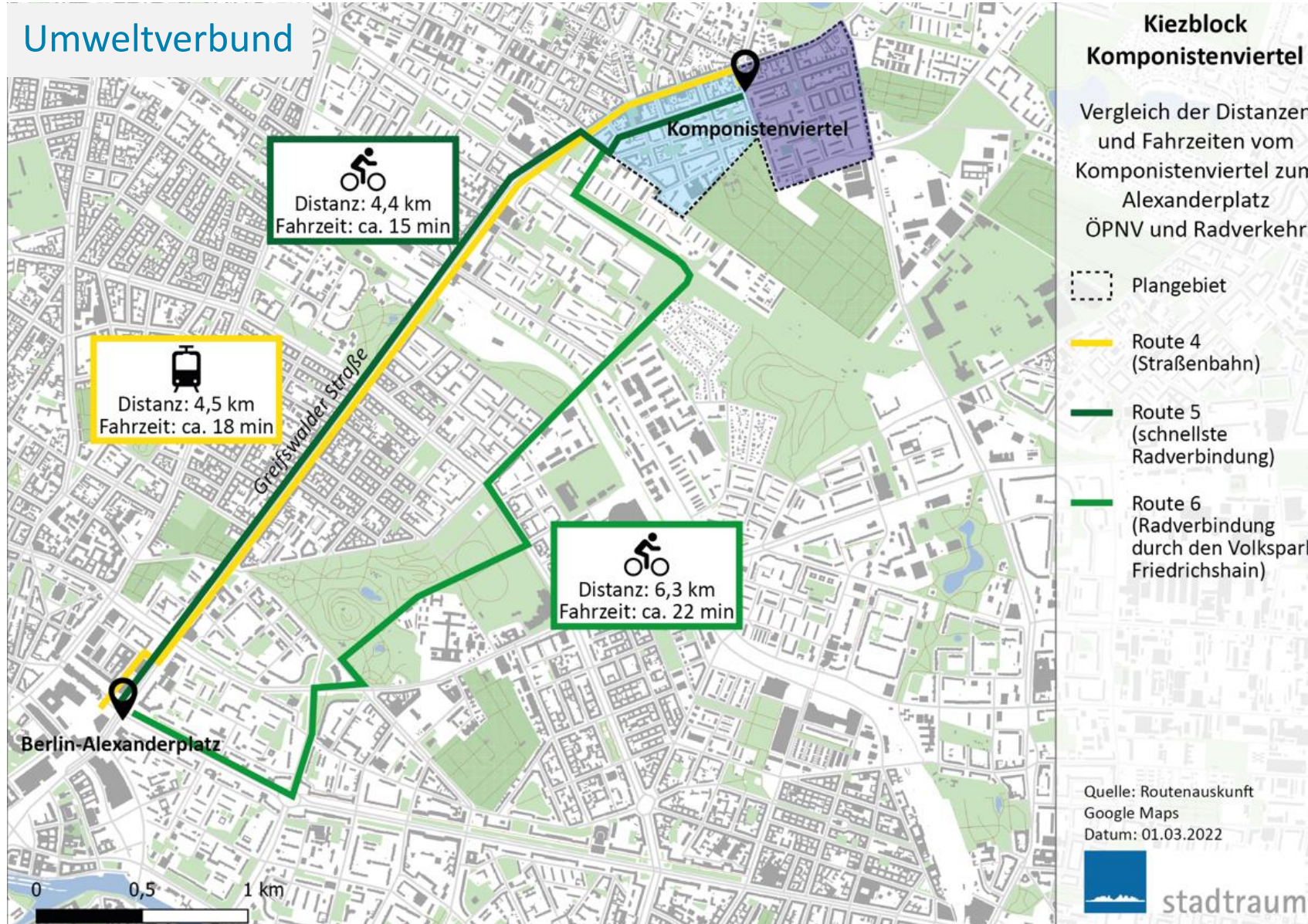


Auswirkungen

- Umwege in die Innenstadt mit dem Kfz
- Für Route 2 Wenden erforderlich.

Verkehrskonzept

Umweltverbund

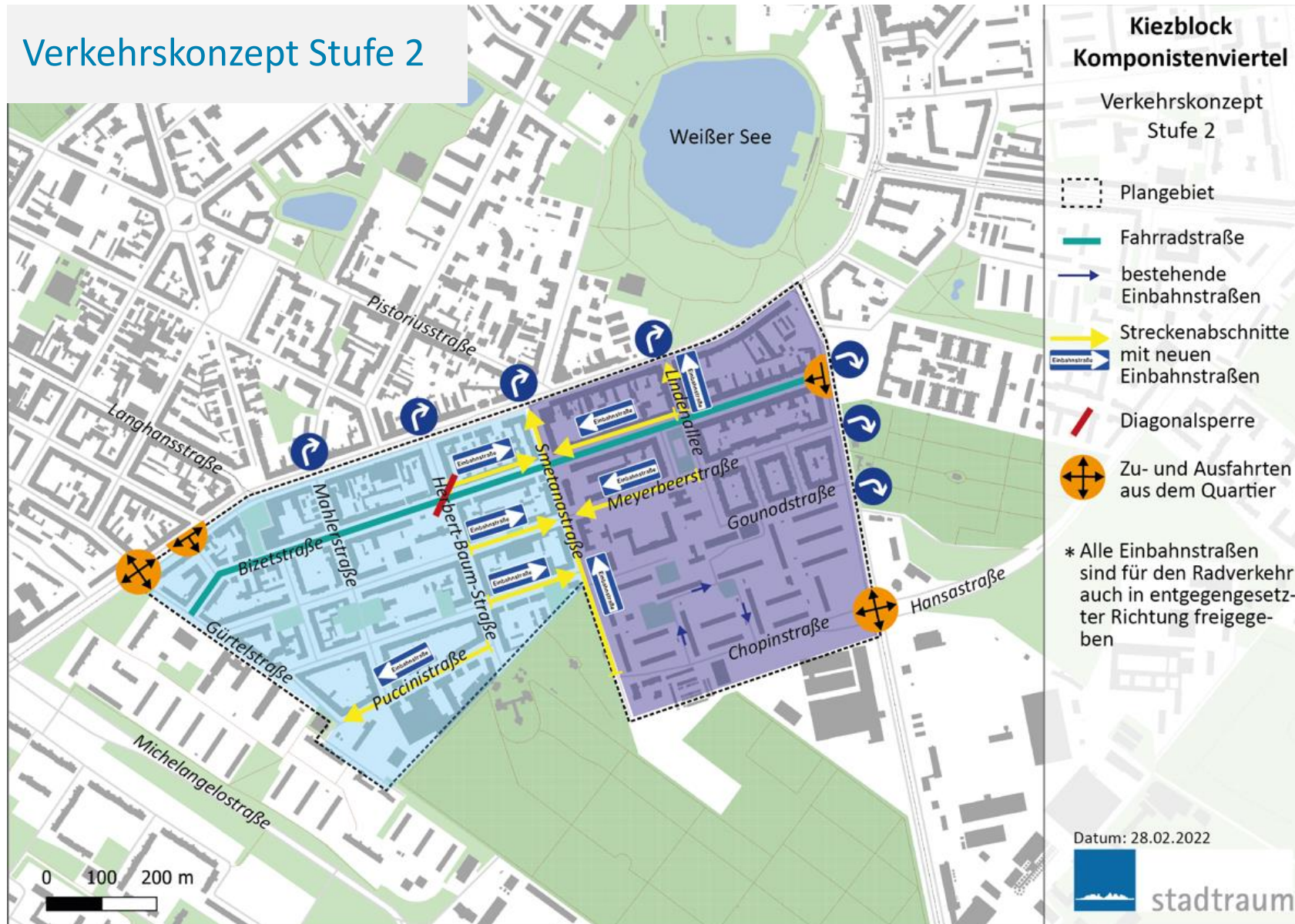


Auswirkungen

- Weiterhin gute Anbindung mit der Straßenbahn und dem Fahrrad

Verkehrskonzept

Verkehrskonzept Stufe 2

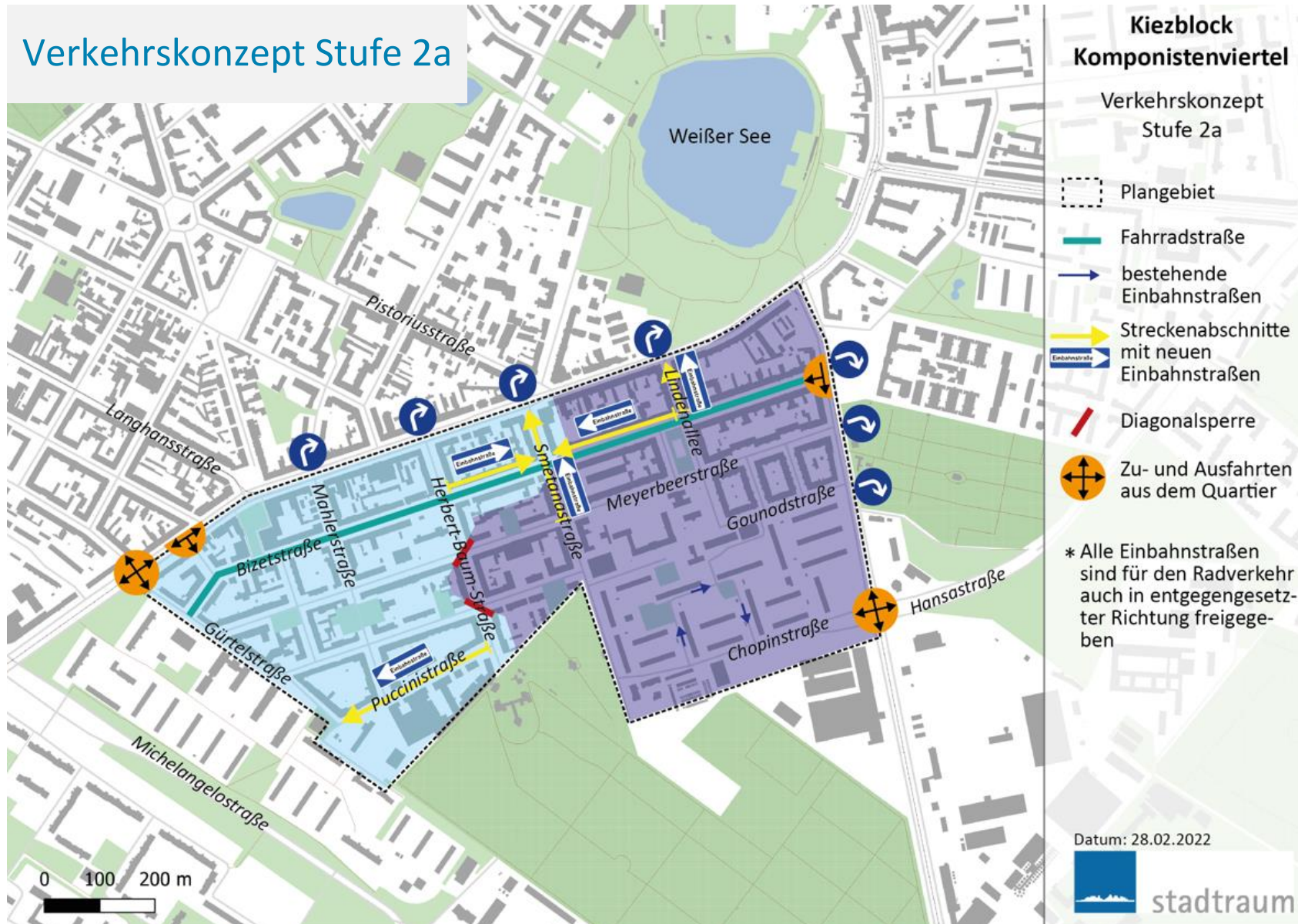


Beschreibung

- Ergänzung einer Diagonalsperre (Modaler Filter), falls die Einbahnstraßenregelung in der Fahrradstraße missachtet wird
- Durchlässig für Rad- und Fußverkehr sowie Müll- und Rettungsfahrzeuge

Verkehrskonzept

Verkehrskonzept Stufe 2a

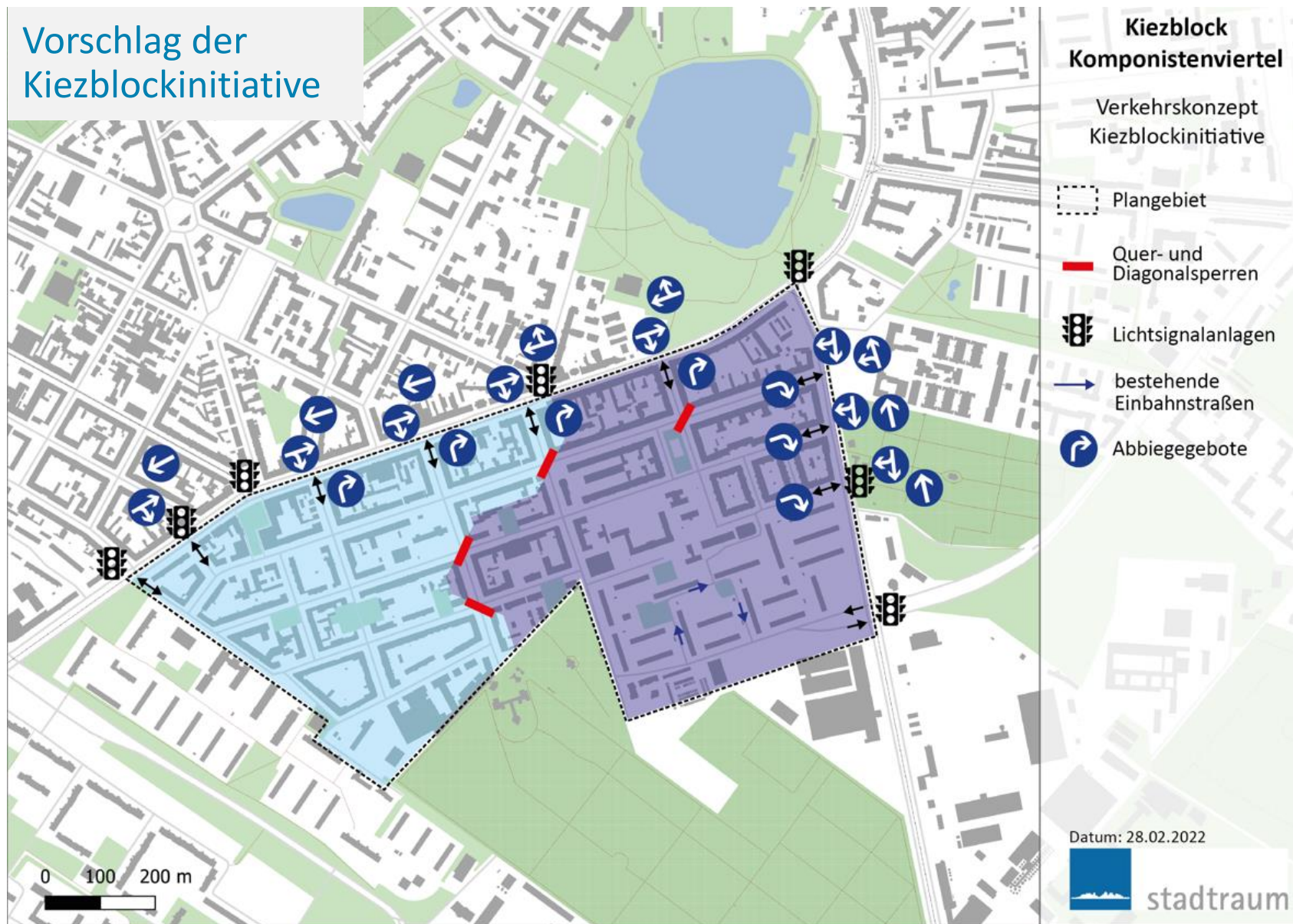


Beschreibung

- Einfügen anderer Diagonalsperren (Modaler Filter)
- Durchlässig für Rad- und Fußverkehr sowie Müll- und Rettungsfahrzeuge
- Vorteil: Parksuchverkehr hat mehr Chancen, einen Parkplatz zu finden
- Nachteil: Parksuchverkehr verbleibt länger im Kiez; evtl. Wendevorgänge an Sperren

Verkehrskonzept

Vorschlag der
Kiezblockinitiative

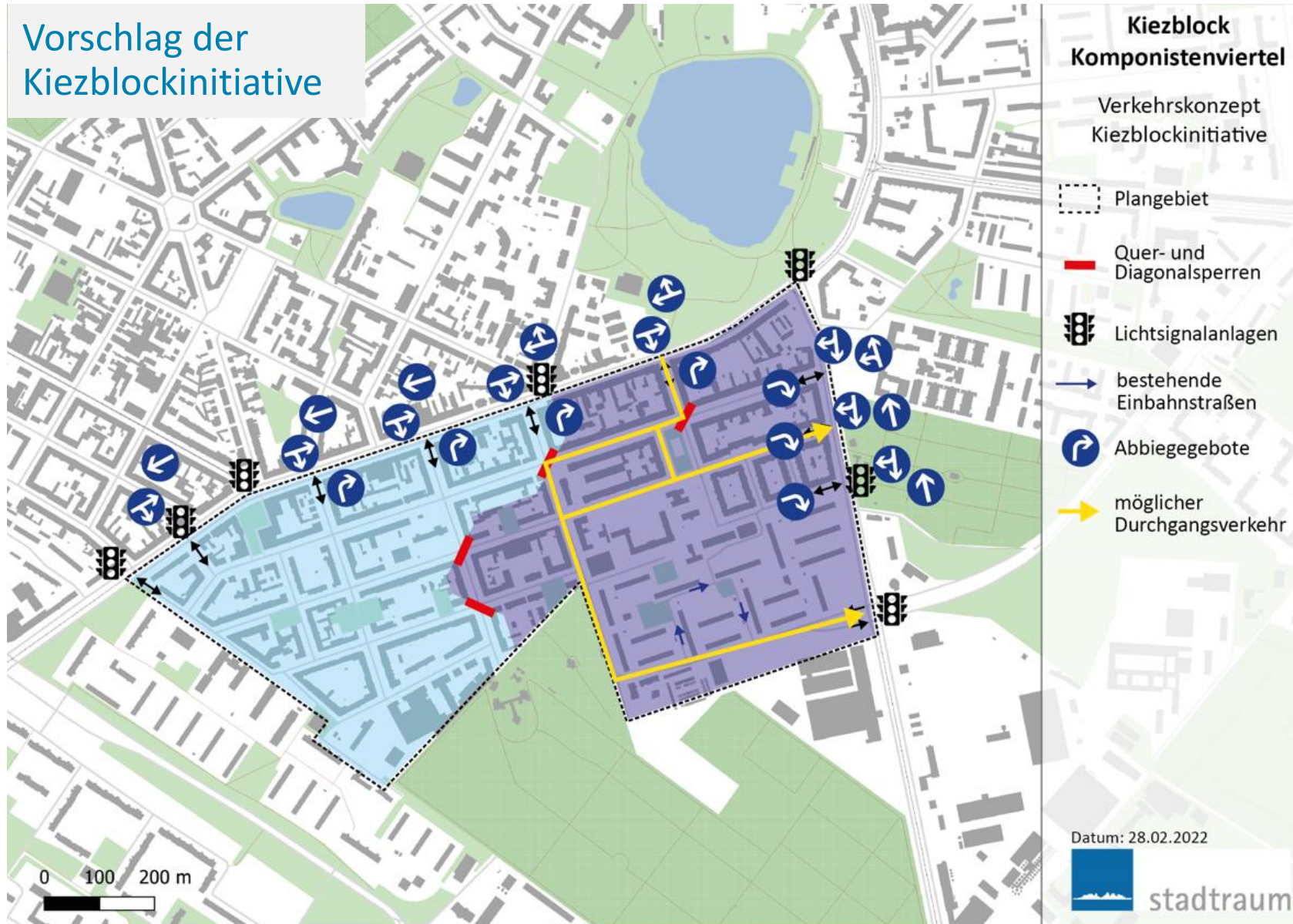


Beschreibung

- Diagonalsperren anstatt Einbahnstraßen

Verkehrskonzept

Vorschlag der Kiezblockinitiative



Auswirkungen

- Schleichverkehr über Solonplatz und Chopinstraße wahrscheinlich
- Nicht mit Fahrradstraße kompatibel (zum Zeitpunkt des Konzepts nicht bekannt)
- Buswendeschleife über Bizetstraße/Lindenallee muss freigehalten werden

Ideen

Quartiersgaragen



Begegnungszonen



Flächen für Sharing-Angebote



Flächen für Carsharing



Quellen der Abbildungen

Quartiersgarage (oben links):
<https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/de/quartiersgaragen/index.shtml>

Begegnungszone (oben rechts):
<https://www.tagesspiegel.de/berlin/berliner-verkehrspolitik-auch-in-der-begegnungszone-behalten-autos-die-vorfahrt/9131934.html>

Flächen für Sharing-Angebote (unten links):
<https://www.jelbi.de/friedrichstrasse/>

Flächen für Carsharing (unten rechts):
<https://www.jelbi.de/jelbi-stationen/>

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



7 | Marmelrunde



8 | Rückfragen im Plenum

9 | Diskussion und individuelle Rückfragen in Kleingruppen an den Plakatwänden

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!