



**HOFFMANN
LEICHTER**
Ingenieurgesellschaft

Verkehrsplanung | Straßenentwurf | Straßenverkehrstechnik | Immissionsschutz | Projektsteuerung

Mobilitätskonzept

zur Sichtbarmachung der Verkehrsberuhigung im Karl-August-Kiez



Quelle: eigene Darstellung HOFFMANN-LEICHTER

Berlin | 08. September 2022



zertifiziert durch
TÜV Rheinland
Certipedia-ID 0000021410
www.certipedia.de

IMPRESSUM

Titel.....**Mobilitätskonzept**
zur Sichtbarmachung der Verkehrsberuhigung im Karl-August-Kiez

Auftraggeber.....**Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf**
Abteilung Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt
Straßen- und Grünflächenamt
FB Tiefbau - Tief 200
Goslarer Ufer 39
D- 10589 Berlin

Bearbeitung.....**HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH**
Freiheit 6
13597 Berlin
www.hoffmann-leichter.de

Projektteam.....Marian Knapschinsky, M. Sc. (Projektmanagerin)
Beata Schulte-Wrede, Dipl. Ing. (FH) (Projektmanagerin)
Pauline Löhr, M. A.
Jens Stephan, M. Sc.
Pinar Tatlikazan, M. Sc.
Moritz Karlhuber

Ort | Datum.....Berlin | 08. September 2022 | Finale Fassung

INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabenstellung und Hintergrund	1
1.1	Hintergrund, Aufgabenstellung und Zielsetzung	1
1.2	Zielbestimmung und Leitbildentwicklung	1
1.3	Lage und Charakteristika des Untersuchungsgebiets	2
2	Arbeitsprogramm / Methodik	4
3	Bestands- und Konfliktanalyse	6
3.1	Nutzungsstruktur	6
3.1.1	Wesentliche Kenndaten des Untersuchungsgebiets	6
3.1.2	Zielorte im Quartier	6
3.2	Verkehrsinfrastruktur	8
3.2.1	Erschließung im Fußverkehr	8
3.2.2	Erschließung im Radverkehr	9
3.2.3	Erschließung im öffentlichen Personennahverkehr	11
3.2.4	Erschließung durch den motorisierten Individualverkehr	12
3.3	Durchführen von Verkehrserhebung	13
3.3.1	Ergebnisse der Verkehrserhebungen	14
3.3.2	Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde (Analyse-Nullfall)	17
3.4	Wirkungsanalyse Krumme Straße	18
3.5	Unfallanalyse	19
3.6	Beteiligung der Öffentlichkeit	20
3.7	Fazit der Konfliktanalyse	22
4	Maßnahmenentwicklung	24
4.1	Maßnahmenvorschläge der Initiative	24
4.2	Entwicklung eines Maßnahmenkonzepts	25
4.3	Maßnahmenpaket Verkehrsführung und Anordnung	26
4.3.1	Maßnahmenempfehlungen	26
4.3.2	Langfristige Empfehlung: Umwidmung der Krumme Straße zur Fahrradstraße	28
4.4	Maßnahmenpaket bauliche Maßnahmen	30

4.5	Maßnahmenpaket organisatorische (betriebliche) Maßnahmen für das Liefern und Sharing.....	34
5	Zusammenfassung und Gesamtfazit	36
	Quellennachweis.....	38

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1	Lage des Plangebiets	3
Abbildung 2	Nutzungen in der Umgebung des Karl-August-Kiezes (Ausschnitt)	7
Abbildung 3	Querungshilfen und verkehrsberuhigende Maßnahmen (Ausschnitt).....	8
Abbildung 4	Barrierefreiheit und Qualität im Fußverkehr (Ausschnitt).....	9
Abbildung 5	Fahrradbügel am Karl-August-Platz und am KP Goethestraße / Wilmersdorfer Straße	11
Abbildung 6	Fahrradbügel am KP Wilmersdorfer Straße / Schillerstraße und auf der Wilmersdorfer Straße	11
Abbildung 7	Erhebungspunkte der Verkehrszählung (Ausschnitt).....	14
Abbildung 8	Ergebnisse der Verkehrserhebung (Ausschnitt).....	15
Abbildung 9	Durchschnittliches werktägliches Verkehrsaufkommen (Daten HL Ausschnitt).....	16
Abbildung 10	Durchschnittliches werktägliches Verkehrsaufkommen (Daten SenUVK Ausschnitt)	17
Abbildung 11	Verkehrsaufkommen zur Spitzenstunde am Nachmittag (Ausschnitt)	18
Abbildung 12	Dreijahresanalyse Unfälle mit Fuß- und Radbeteiligung.....	19
Abbildung 13	Konflikte im Untersuchungsgebiet.....	23
Abbildung 14	Maßnahmenvorschläge für Verkehrsführung und Anordnung.....	26
Abbildung 15	Auszug aus dem Leitfaden „Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin“ (SenUVK 2020), Seite 29..	29
Abbildung 16	Beispiel Übergang VBB zu Fahrradstraße in Berlin Schöneberg (Foto HL)	30
Abbildung 17	Maßnahmenvorschläge für bauliche Maßnahmen.....	30
Abbildung 18	Detaildarstellung Einfahrt/-gang zum verkehrsberuhigten Bereich.....	31
Abbildung 19	Detaildarstellung (Beispiel) Markierung Begegnungsbereich Fuß-Rad/Kfz.....	32
Abbildung 20	Detaildarstellung (Beispiel) Qualifizierung der Kreuzungsbereiche.....	33
Abbildung 21	Detaildarstellung (Beispiel) Umordnung der Parkstände	33
Abbildung 22	Maßnahmenvorschläge für (betriebliche) Organisation des Lieferns und Sharings	34

1 Aufgabenstellung und Hintergrund

1.1 Hintergrund, Aufgabenstellung und Zielsetzung

Eine umweltfreundliche verkehrliche Quartiersentwicklung mit dem Ziel einer Verbesserung von Lebens- und Wohnqualität sowie einem verantwortungsvollem Umgang mit den Herausforderungen des Klimaschutzes ist ein zentrales städtebauliches Themen. Den Karl-August-Kiez in Berlin Charlottenburg-Wilmersdorf charakterisieren seine gründerzeitliche Bebauungsstruktur, eine hohe Bevölkerungsdichte sowie eine für Besuchsverkehre der im Quartier gelegenen Einzelhandels- und Gastronomiestandorte attraktive Lage. Die bestehenden unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse machen die Sicherheit des Straßenraums zu einer Herausforderung. Anwohner:innen des Karl-August-Kiezes engagieren sich angesichts vielfältiger Konfliktlagen bereits seit Längerem für den Ausbau der Verkehrsberuhigung in ihrem Quartier, die die Bewohner:innen und nicht die Verkehrsmittel in den Vordergrund stellt.

Im Jahr 2019 wurde dafür die Bürgerinitiative „Karl-August-Kiez lebenswert!“ gegründet. Auch die Bezirksverordnetenversammlung hat bereits Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Quartier vorgeschlagen. Darüber hinaus fanden im September 2020 eine Online-Befragung sowie eine Anwohner:innenversammlung statt. Vor diesem Hintergrund hat der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf nun die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für den Karl-August-Kiez beauftragt, welches eine Beteiligung der Bewohner:innen, Initiativen und anderen lokalen Akteur:innen vorsieht. Mittelfristig soll ein attraktiver, sicherer und gerecht aufgeteilter Straßenraum geschaffen werden, der die Belange der Nutzer:innen und des Umweltschutzes berücksichtigt und damit einen Beitrag zu einer notwendigen Verkehrswende in Berlin leisten kann. Ziel ist es, die Grundlage für die Erweiterung, erfolgreiche Umsetzung und damit bessere Sichtbarkeit der (teilweise schon bestehenden) Verkehrsberuhigung mit entsprechenden Maßnahmen unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel bzw. -arten zu schaffen.

1.2 Zielbestimmung und Leitbildentwicklung

Das vorliegende Mobilitäts- bzw. Verkehrskonzept soll einen Rahmen für die künftige Erschließung des Karl-August-Kiezes und insbesondere Maßnahmen zur Beruhigung des motorisierten Verkehrs sowie zur Förderung des Verkehrs des Umweltverbands und dabei insbesondere der aktiven Mobilität (Fuß- und Radverkehr) liefern. Zusätzlich sollen die Nachbarschaft und die Identifikation mit dem Kiez gestärkt werden.

Das Land Berlin strebt aktuell durch verschiedene Mittel, wie Stadtentwicklungspläne und Strategiepapiere, eine Verkehrswende an. Dazu gehört u. a.:

- Sicherstellung einer kompletten Kiezmobilität in allen denkbaren Formen mit Vorrang für die CO₂-freie bzw. -neutrale Mobilität (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV)

- Ausweitung und selbsterklärende bzw. verständliche Umsetzung der Verkehrsberuhigung und weitere Temporeduzierung
- Reduktion des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr (MIV), insbesondere des gebietsfremden Durchgangsverkehrs („Schleichverkehrs“) von und zur Autobahn A 100
- Reduktion und sinnvolle An- bzw. Neuordnung der Pkw-Stellplätze und deren Bewirtschaftung
- Verbesserung der Bedingungen und barrierefreier Ausbau für den Fußverkehr im Längs- und Querverkehr sowie Gestaltung und Nutzung der Flächen der inneren Erschließung als Begegnungs- und Aufenthaltsräume („ruhender Fußverkehr“)
- Verbesserung der Erschließung für den Radverkehr
- Ausschöpfung der Potenziale von Multi- und Intermodalität, Verbesserung der Koordination und Verknüpfung zwischen Verkehrsträgern und -mitteln
- Fußläufige Angebotsbündelung mit Sharing- und Serviceangeboten
- Umfassende Mobilitätsinformation und Beratung

Der Fokus des Mobilitätskonzepts liegt dementsprechend in Übereinstimmung mit gesamtstädtischen Bestrebungen Berlins auf dem Ausbau der Infrastruktur für den Umweltverbund (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV), auf der Lösungsfindung für innovative, klimaneutrale Formen für den lokalen Wirtschaftsverkehr und auf der Förderung aneignungs-, aufenthalts- und gemeinwohlorientierter Nutzungen der öffentlichen Straßenräume, v. a. durch die Bewohner:innen.

Dabei sind die Problemstellungen im städtebaulichen, funktionalen, verkehrlichen, logistischen und rechtlichen Zusammenhang komplex. Zudem sind die Interessenlagen und Entwicklungsvorstellungen von Betroffenen und Akteur:innen zu der Begrifflichkeit „Verkehrswende“ sehr unterschiedlich und die „Fronten“ im Spannungsfeld zwischen der Schaffung eines autofreien Quartiers und dem Erhalt des Status Quo sowie der Befürchtung vor weiterer Gentrifizierung zum Teil verhärtet.

1.3 Lage und Charakteristika des Untersuchungsgebiets

Der Karl-August-Kiez ist ein innerstädtisches Quartier im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf und umfasst den Bereich der Nebenstraßen innerhalb der Bismarckstraße, Leibnizstraße, Kantstraße und Kaiser-Friedrich-Straße und damit auch die Geschäftsstraße Wilmersdorfer Straße, den Bereich um den S-Bahnhof Charlottenburg und U-Bahnhof Wilmersdorfer Straße sowie die beiden U-Bahnhöfe Bismarckstraße und Deutsche Oper. Durch seine zentrale Lage ist das Quartier verkehrlich hervorragend angebunden.

Der Karl-August-Kiez ist geprägt durch stark verdichtete, gründerzeitliche Bebauungsstrukturen, eine hohe Bevölkerungsdichte und eine urbane und lebendige Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten, Handel und Gastronomie, die auch viele Besucher:innen und Tourist:innen anzieht. So befinden sich im Karl-August-Kiez neben der beliebten Berliner Einkaufsstraße Wilmsdorfer Straße und den Kaufhäusern WILMA und Karstadt zahlreiche weitere kleine Einzelhandelsstandorte und Gastronomieangebote. Gleichzeitig gibt es erhebliche funktionale, verkehrliche und gestalterische Defizite im öffentlichen Raum, der zudem räumlich begrenzt einem starken Nutzungsdruck unterliegt.

Das Quartier ist benannt nach dem gleichnamigen Karl-August-Platz, welcher von den Straßen Krumme Straße, Goethestraße, Weimarer Straße und Pestalozzistraße umgrenzt wird. Der Karl-August-Platz bildet mit Grünflächen und Sitzgelegenheiten einen beliebten Aufenthaltsraum, darüber hinaus findet mittwochs und samstags ein Wochenmarkt um den Platz statt. In vielen Straßen des Quartiers ist bereits ein verkehrsberuhigter Bereich angeordnet. Kurz vor Beginn der Untersuchung wurde durch das Bezirksamt eine Sperrung für den MIV der Krumme Straße auf Höhe des Karl-August-Platzes errichtet. Die Straße wurde zuvor als beliebte Verbindung durch das Quartier zwischen Bismarck- und Kanstraße genutzt.

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick zur Lage und zum Umfeld des Untersuchungsgebiets im bestehenden Straßennetz.

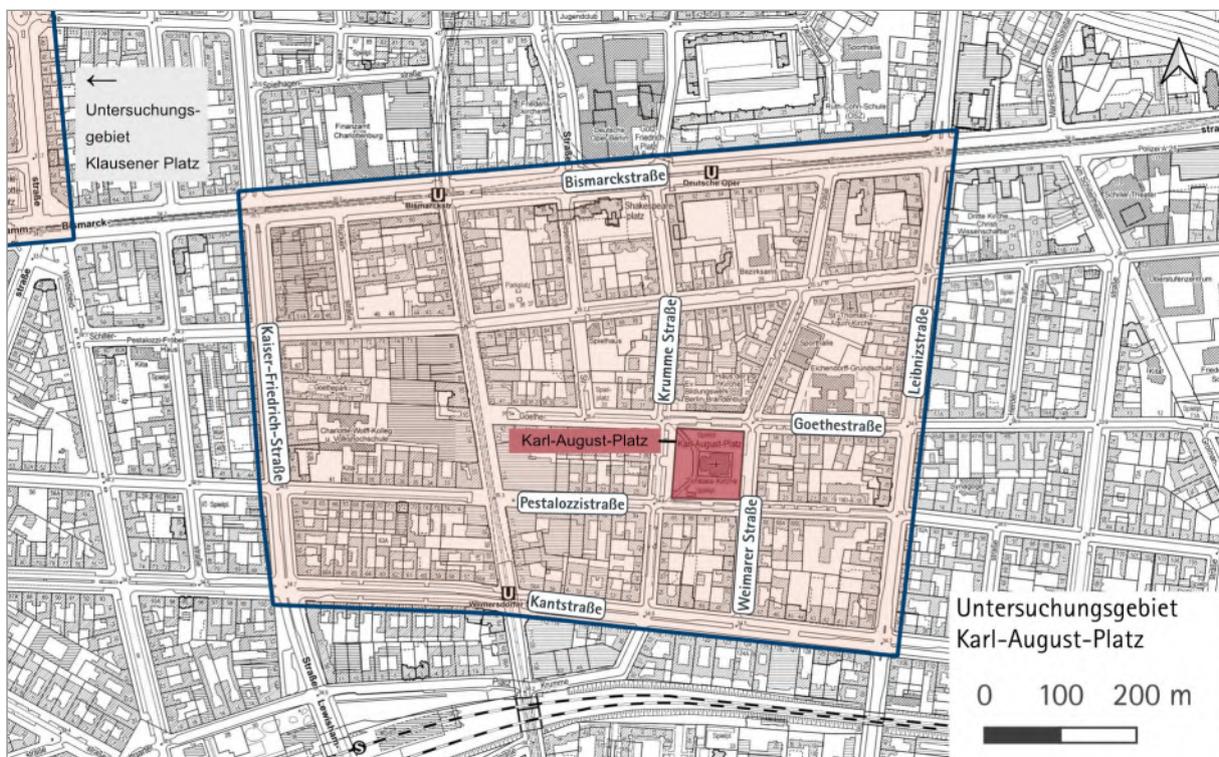


Abbildung 1 Lage des Plangebiets

2 Arbeitsprogramm / Methodik

Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzepte sollen dazu dienen, die Mobilitätsbedürfnisse und das Verkehrsverhalten der Nutzenden auf Angebots- und Nachfrageseite zu beeinflussen. Sie sind somit Instrumente der integrierten Verkehrsplanung und enthalten neben der Infrastrukturplanung und dem Verkehrsmanagement auch Maßnahmen des Mobilitätsmanagements. Letzteres setzt am Mobilitätsverhalten an und versucht, die Verkehrsentstehung zu beeinflussen. Es ist die „zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen, in der Regel unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus“ [FGSV 2018]. Dabei kann Mobilitätsmanagement sowohl auf übergeordneter, kommunaler bzw. Quartiers-Ebene als auch der operativen, zielgruppenspezifischen Ebene (für Wohngebiete, Gewerbegebiete, Schulen etc.) zum Einsatz kommen.

In einem Mobilitätskonzept greifen diverse Maßnahmen als eine Art »Baukastenprinzip« ineinander und ergänzen sich. In der allgemeinen Verkehrs- und Stadtplanung hat das Mobilitätskonzept das Ziel, ein multimodales Erschließungskonzept für im Allgemeinen große bzw. großräumige Vorhaben zu entwickeln. Darin spielen auch alternative Verkehrsmittel und ÖPNV-Szenarien, multimodale Verknüpfungspunkte im Quartier und im Umfeld sowie progressive Betriebskonzepte eine Rolle. Die Zielstellung umfasst also die Prüfung und Erarbeitung eines weiten Spektrums an infrastrukturellen und betrieblichen Maßnahmen, die sowohl im Umfeld als auch im Plangebiet bzw. innerhalb des Objekts umgesetzt werden sollen.

Eine solches Mobilitätskonzept unterliegt keinem festgelegten Verfahren und ist daher als ein erster Schritt zu verstehen, um gemeinsam mit den Betroffenen und Akteur:innen vor Ort Art und Umfang erster Maßnahmen auf dem Weg zur Verkehrswende auszuloten und festzuhalten. Hierfür wird an dieser Stelle auf bewährte Methodiken von verkehrstechnischen Untersuchungen und Wirkungsanalysen zurückgegriffen. Die Erstellung des Konzepts gliedert sich in die folgenden aufeinander aufbauenden Bearbeitungsschritte, wobei die Bestands- und Konfliktanalyse sowie die Maßnahmenentwicklung und die Öffentlichkeitsbeteiligung eng miteinander verknüpft sind.

1) Bestands- und Konfliktanalyse

Zunächst erfolgt die Grundlagenermittlung und eine umfassende Bestandsanalyse mit umfangreichen Ortsbegehungen mit Verkehrsbeobachtungen, Verkehrszählungen und der Auswertung von bestehenden Daten und Konzepten.

Ziel ist es, die wesentlichen Problembereiche und Handlungserfordernisse im Sinne einer Konfliktanalyse zu identifizieren, um darauf aufbauend entsprechende Maßnahmenvorschläge zu erar-

beiten. Hierfür sind das Kennen z. B. der Bevölkerungs- und Nutzungsstruktur, des Motorisierungsgrades, der Verkehrsmengen, der Unfalldaten, der Wegewahl, der Park- und Aufstellvorgänge sowie der potenziellen Konfliktsituationen von besonderer Relevanz.

2) Maßnahmenkonzept und Maßnahmenpakete

Im Anschluss erfolgen die finale Aufstellung eines Maßnahmenkonzepts und Vorschläge zur Umsetzung in Form von Maßnahmenpaketen. Es werden (ineinandergreifende) kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen erarbeitet. Hierbei ist das Zusammenspiel von betrieblichen und baulichen Maßnahmen bzw. Maßnahmen der Verkehrsführung zu beachten. Eine temporäre bzw. testweise Umsetzung von Maßnahmen und das Anpassen - falls nötig - sind in diesem Schritt möglich. Wesentliche Ziele des Konzepts sind die Förderung der Verkehrsmittel im Umweltverbund, insbesondere für Besuchsverkehre und die damit einhergehende Senkung des Kfz-Anteils sowie eine Reduktion von Durchgangsverkehren.

Die hier unterbreiteten Maßnahmenvorschläge sind als »Werkzeuge« und das Konzept als »Werkzeugkoffer« zu verstehen. In den nachfolgenden Planungen und behördlichen Abstimmungen sowie der Umsetzung sind die zugrunde gelegten Anforderungen zu überprüfen und die Maßnahmen ggf. zu konkretisieren.

3) Beteiligung der Öffentlichkeit

Ziel ist es, das Mobilitätskonzept im Rahmen eines diskursiven Prozesses zu entwickeln, um möglichst effektive und tatsächlich erforderliche Maßnahmen herauszustellen. Hierzu werden Bewohner:innen, Beschäftigte, lokale Gewerbetreibende und Institutionen sowie zuständige Ämter und Initiativen in die Entwicklung eingebunden, um Transparenz und eine fundierte Grundlage für das Konzept zu schaffen. Das bedeutet, dass Bewohner:innen (unterschiedliche Zielgruppen), Eigentümer:innen, Gewerbebetriebe, Institutionen, zuständige Ämter und Initiativen in einem gemeinsamen Format eingebunden werden, um eine größtmögliche Transparenz für Meinungsbildungen als Grundlage für die erforderlichen politischen Beschlüsse herzustellen. Hierzu wurden ein Kiezspaziergang, zwei mehrwöchige Online-Beteiligungen und eine Informationsveranstaltung mit anschließender Möglichkeit zum Dialog und zu Diskussionen im Rahmen der Konzeptentwicklung durchgeführt. Die hier gesammelten Erkenntnisse bildeten eine wesentliche Grundlage für die Konfliktanalyse sowie für die Maßnahmenkonzeption.

3 Bestands- und Konfliktanalyse

Im folgenden Kapitel werden die wesentlichen Ergebnisse der Bestandsanalyse zur räumlichen Lage und Charakteristik des Karl-August-Kiezes zusammenfassend beschrieben. Hierbei werden die aktuelle Verkehrssituation und Regelungen für die Verkehrsteilnehmenden sowie anliegende Nutzungen dargestellt und analysiert. Außerdem werden die Ergebnisse der durchgeführten Beteiligungsformate kurz dargestellt. Im Anschluss erfolgt eine Analyse der entstehenden Konflikte. Die dargestellten Analysekarten sowie weitere Karten befinden sich im Anlagenband des Berichts.

3.1 Nutzungsstruktur

Der Karl-August-Kiez ist ein innerstädtisches Quartier im Berliner Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf und gehört zur Bezirksregion Kantstraße. Im Wesentlichen ist das Untersuchungsgebiet gemäß des Berliner Flächennutzungsplans (FNP) durch Mehrfamilienhäuser, gemischte Bauflächen und gewerbliche Nutzung geprägt. Insbesondere die durch den Kiez verlaufende Wilmersdorfer Straße sorgt für einen erhöhten Anteil an Einzelhandel, Kleingewerbe und Gastronomie. Darüber hinaus befinden sich einige kulturelle, soziale und bildungsbezogene Einrichtungen innerhalb des Untersuchungsgebietes. Auf dem für das Quartier wichtigen Karl-August-Platz findet mittwochs und samstags ein Wochenmarkt statt.

3.1.1 Wesentliche Kenndaten des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet umfasst eine Fläche von 532.666,81 m² und ist mit etwa 12.155 Einwohnern (entspricht 22.819 Einwohner / km²) im gesamtstädtischen Vergleich überdurchschnittlich dicht besiedelt [Statistik Berlin Brandenburg 2021]. Im Jahr 2020 waren hier rund 3.600 Kfz registriert. Der sich ergebende Motorisierungsgrad von 298 Kfz / 1.000 Einwohner (Pkw im Jahr 2020) liegt damit unter dem Berliner Durchschnitt von 414 Kfz / 1.000 Einwohner, was typisch für innerstädtische Quartiere ist [Statistik Berlin Brandenburg 2020]. Trotzdem ist der Druck auf den vorhandenen, eingeschränkten Parkraum sehr stark und die Quartiersstraßen durch viele parkende Kfz und zugeparkte Einfahrten, Straßenkreuzungen und Querungen geprägt.

Der Modal Split im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf für alle Nutzungen teilt sich auf in Fußverkehr, Radverkehr, MIV und ÖPNV. Die größten Anteile werden über alle Wege vom Fußverkehr mit rund 32 % und vom ÖPNV mit rund 27 % und eingenommen. Dicht dahinter liegt der MIV mit einem Anteil von rund 24 %. Der Radverkehrsanteil liegt bei rund 17 % [TU Dresden 2018].

3.1.2 Zielorte im Quartier

Verkehr ist i. d. Regel kein Selbstzweck, sondern dient dem Erreichen von Zielorten. Diese Zielorte

können dabei sowohl End- als auch wiederum Ausgangspunkt eines Weges sein. Die Identifizierung und das Aufzeigen wichtiger Zielorte ist ein wesentlicher Bestandteil der Untersuchung, um prioritäre Wegebeziehungen und Handlungserfordernisse im Sinne einer attraktiven und funktionalen Gestaltung der Verkehrswege im Untersuchungsgebiet herauszuarbeiten. Zielorte von besonderer Bedeutung bzw. mit hohem Publikumsverkehr müssen im Rahmen der Zielnetze möglichst direkt erreichbar sein, um entsprechend eine attraktive Erschließung im jeweiligen Verkehrsträger sicherzustellen.

In der nachfolgenden Abbildung werden die identifizierten Zielorte von besonderer Bedeutung nach unterschiedlichen Funktionen ausschnittsweise dargestellt. Die vollständige Abbildung des Untersuchungsgebiets mit Legende befindet sich im Anlagenband.

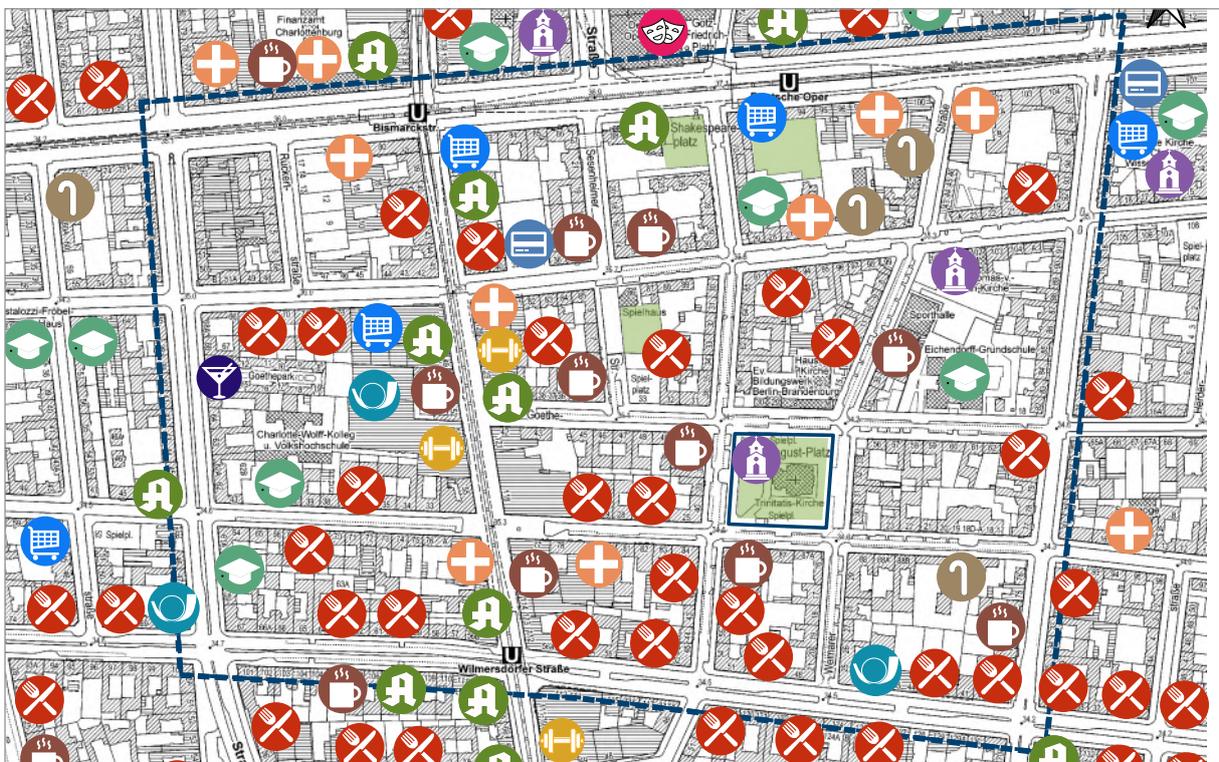


Abbildung 2 Nutzungen in der Umgebung des Karl-August-Kiezes (Auschnitt)

Die Abbildung zeigt deutlich die überwiegende Gastronomienutzung im Untersuchungsbereich. Diese Lokale bilden neben der Fußgängerzone Wilmersdorfer Straße die wesentlichen Zielorte. Der schon erwähnte Markt auf dem Karl-August-Platz und der Platz als Aufenthaltsort an sich bilden einen weiteren wichtigen Zielort. Darüber hinaus gibt es im Quartier zahlreiche Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, wie Schulen, verschiedene Kitas, Weiterbildungseinrichtungen, weitere Einrichtungen sozialer und kirchlicher Träger sowie zahlreiche Arztpraxen und Gesundheitsdienstleistungen. Weitere wichtige Zielorte sind die in der Abbildung nicht dargestellten ÖPNV-Haltestellen im Umfeld des Untersuchungsgebiets.

3.2 Verkehrsinfrastruktur

3.2.1 Erschließung im Fußverkehr

Das Fußverkehrsnetz, das den grundlegenden Zugang zur Mobilität schafft, bildet die Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und ist somit wichtig für alle Nutzenden und Bewohnenden des Karl-August-Kiezes. Es dient der Erschließung und Herstellung von Wegeverbindungen zu unterschiedlichen Ziel- und Quellorten innerhalb sowie außerhalb des Untersuchungsgebiets. Hierzu gehören die genannten Zielorte. Außerdem dient es der Anbindung an andere Verkehrsmittel, wie z. B. den ÖPNV-Haltestellen oder Fahrradabstellanlagen. An allen Straßen im Gebiet finden sich straßenbegleitende Gehwege aus überwiegend gepflastertem Untergrund. Die nachfolgende Abbildung zeigt einen Ausschnitt im Plangebiet verorteter Querungshilfen und bereits vorhandener Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung. Die vollständige Abbildung mit Legende befindet sich im Anlagenband.

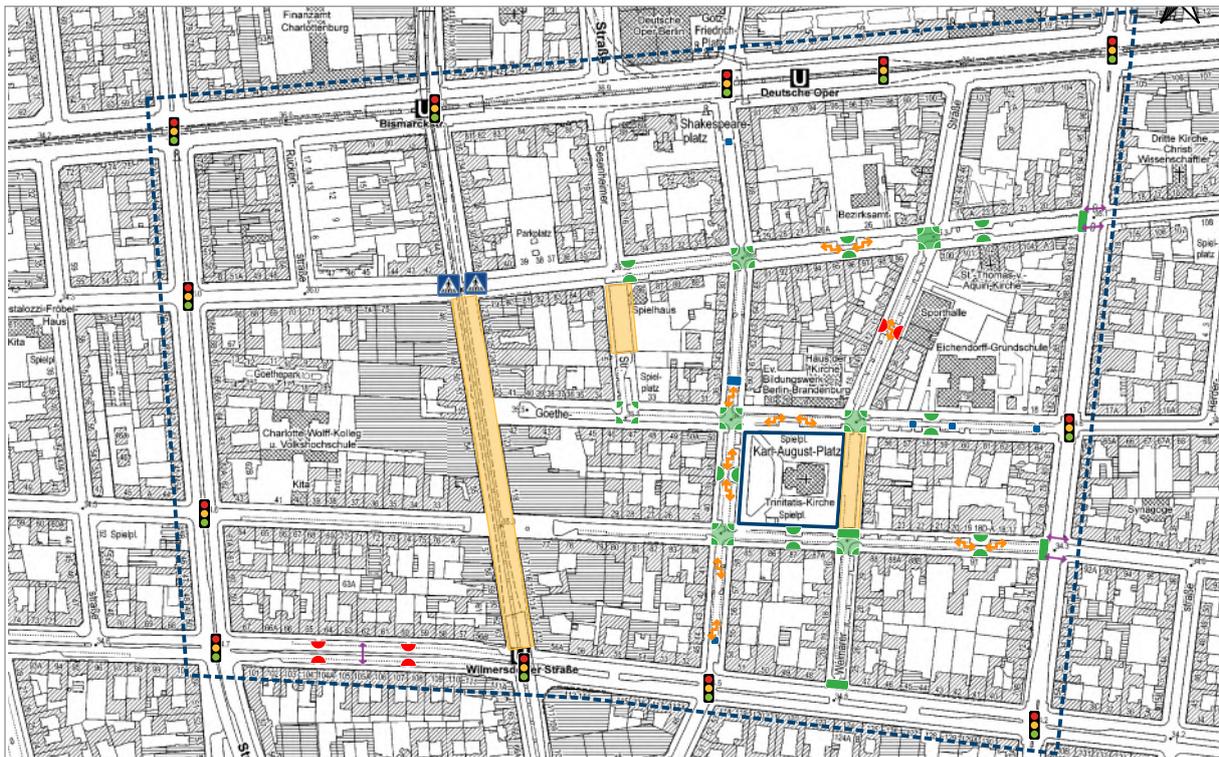


Abbildung 3 Querungshilfen und verkehrsberuhigende Maßnahmen (Ausschnitt)

Es befinden sich demnach drei als Fußgängerzone ausgewiesene Abschnitte innerhalb des Plangebiets, diese sind Teilabschnitte der Wilmersdorfer Straße, Weimarer Straße und Sesenheimer Straße. Entlang der Hauptstraßen, die das Plangebiet umgeben, befinden sich Querungshilfen in Form von Lichtsignalanlagen (LSA) oder Mittelinseln. Am Ende der Fußgängerzone am Knotenpunkt Wilmersdorfer Straße / Schillerstraße befinden sich auf beiden Armen der Schillerstraße Fußgängerüberwege. Zusätzlich befinden sich insbesondere im Gebiet um den Karl-August-Platz einige

Fahrbahnverschwenkungen sowie Knotenpunkte und Straßenabschnitte mit Gehwegvorstreckungen, die teilweise von mangelhafter Qualität sind.

Der nachfolgende Kartenausschnitt bewertet die Qualität der barrierefreien Gestaltung und im gesamten Fußverkehr der Kreuzungsbereiche und Gehwege im Untersuchungsgebiet. Die vollständige Kartendarstellung mit Legende befindet sich im Anlagenband.

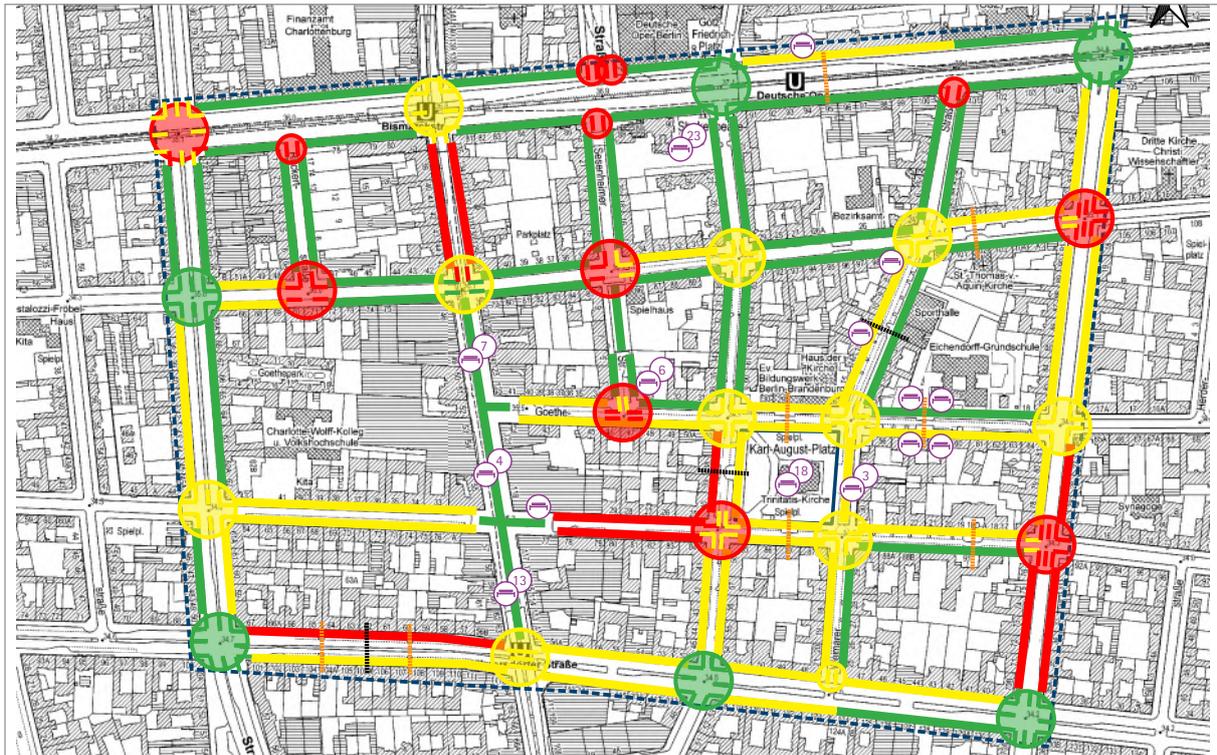


Abbildung 4 Barrierefreiheit und Qualität im Fußverkehr (Ausschnitt)

Die Bewertung erfolgte nach den dargestellten Kriterien. Untersucht wurde, ob im Kreuzungsbereich bestimmte Merkmale vorhanden sind. Hierzu gehören Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege oder Gehwegvorstreckungen, Bordsteinabsenkungen und Blindenleitstreifen. Die Querungsmöglichkeiten wurden auch auf der Strecke analysiert und bewertet. Besonders im Bereich der Kreuzungen, zeigt sich, dass überwiegend nicht alle Merkmale vorhanden sind. Zusätzlich wurden die Gehwege auf ihre Breite und mögliche Hindernisse untersucht. Für die Aufenthaltsqualität im Karl-August-Kiez befinden sich rund um den Karl-August Platz und entlang der Wilmersdorfer Straße sowie in der Parkanlage des Shakespeareplatzes öffentliche Sitzmöglichkeiten zum Aufenthalt.

3.2.2 Erschließung im Radverkehr

Durch das Untersuchungsgebiet verlaufen nach aktuellem Stand des Radverkehrsnetzplans der zuständigen Senatsverwaltung [SenUMVK 2022/A] zwei Routen des Radvorrangnetzes Berlin: Entlang der Bismarckstraße in Ost-West-Richtung sowie entlang der Krumme Straße in Nord-

Süd-Richtung. Die jeweils bis zur Krümme Straße führenden Teilabschnitte der Schillerstraße und Pestalozzistraße sind ebenfalls dem Radvorrangnetz zugeordnet. Der weitere Verlauf der Pestalozzistraße sowie die Wilmersdorfer Straße werden dem Ergänzungsnetz zugeordnet. Entlang der Bismarckstraße ist zukünftig die Routenführung des Radschnellwegs 5 geplant.

In den umliegenden übergeordneten Straßen existieren benutzungspflichtige Radwege entlang der Bismarckstraße und Leibnizstraße. Auf der Kantstraße wurde 2020 ein Pop-Up Radweg errichtet, welcher nach Aussagen des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf verstetigt werden soll. Im näheren Umfeld befinden sich Schutzstreifen auf der Richard-Wagner-Straße. Auf den übrigen Straßen erfolgt eine gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn. Die Straßenbeläge im Untersuchungsgebiet variieren zwischen Asphalt und Kopfstein- / Betonpflaster. Um den Karl-August-Platz herum, auf der Hälfte der Krümme Straße sowie fast die gesamte Goethestraße und an den Kreuzungen ist Kopfsteinpflaster verlegt. Die Fußgängerzone der Wilmersdorfer Straße ist mit Betonpflaster belegt. Eine kartografische Darstellung der Radverkehrsanlagen und Radrouten ist im Anlagenband zu finden.

Ein weiteres Angebot für den Radverkehr besteht in der Möglichkeit des „Rad-Teilens“. Das Bike-sharing wird im Karl-August-Platz Kiez durch die Unternehmen Nextbike und Call-a-Bike der Deutschen Bahn angeboten. Eine Nextbike Station befindet sich auf der Wilmersdorfer Straße Ecke Goethestraße entlang [Nextbike 2022]. Zwei Call-a-Bike Stationen sind zum einen am U-Bahnhof Deutsche Oper und zum anderen auf der Kantstraße Ecke Leibnizstraße verortet [Call a Bike 2022]. Am S-Bahnhof Charlottenburg ist je eine Station von beiden Anbietern vorhanden. Außerdem befinden sich zwei Stationen der fLotte im Umfeld des Untersuchungsgebiets. Die fLotte-Berlin ist eine Initiative des ADFC und bietet Lasterräder an bestimmten Stationen kostenlos zum Ausleihen an [fLotte 2022].

Radabstellanlagen

Im Untersuchungsgebiet befinden sich insgesamt 28 öffentliche Fahrradabstellanlagen in Form von Fahrradbügel (Bügelanzahl je Ort der Anlagen 6 bis 76) und 41 private Anlagen in Form von Fahrradständern mit Vorderradhalterung (Halteanzahl je 3 bis 21). Die öffentlichen Abstellbügel sind i. d. R. nicht vollständig ausgelastet, weisen aber eine höhere Auslastung als die privaten Abstellanlagen auf. Trotzdem werden viele Fahrräder „wild“ im Untersuchungsgebiet abgestellt. Dies zeigt sich zum Zeitpunkt der Erhebungen am Dienstag den 27.04.2021 und Mittwoch den 28.04.2021. Am 27.04.2021 wurden mittags um 14:00 Uhr insgesamt 896 abgestellte Fahrräder gezählt. Zum Zeitpunkt der Erhebung am 28.04.2021 um 21:00 Uhr befanden sich 737 abgestellte Fahrräder im Untersuchungsgebiet. Ca. 70 % der zur Mittagszeit abgestellten Räder wurden „wild“ abgestellt, d. h. keine vorhandenen Stellplatzanlagen wurden genutzt. Nachts lag diese

Zahl bei rund 78 %. Die Aulastung der öffentlichen Bügel dagegen liegt am Mittag bei rund 35 % und in der Nacht bei rund 20 %. Die Karten zur gesamten Übersicht der Rad-Stellplatzauslastung befinden sich im Anlagenband.

Nachfolgend werden einige Beispiele für die Gestaltung der umliegenden Verkehrsanlagen für den Radverkehr dargestellt.



Abbildung 5 Fahrradbügel am Karl-August-Platz und am KP Goethestraße / Wilmsdorfer Straße



Abbildung 6 Fahrradbügel am KP Wilmsdorfer Straße / Schillerstraße und auf der Wilmsdorfer Straße

3.2.3 Erschließung im öffentlichen Personennahverkehr

Die Bewertung der Erschließung des Plangebiets durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erfolgt gemäß den angestrebten Erschließungsstandards des aktuellen Nahverkehrsplans von Berlin [SenUVK 2019]. Der Einzugsradius von 300 m ist als Zielwert anzunehmen. Die Empfehlungen der FGSV differenzieren nach S- und Regionalbahnhöfen und Bus- und Tramhaltestellen und berücksichtigen einen weiteren Erschließungsradius von 800 m für den S- und Regionalverkehr bzw. 500 m für Busse und Straßenbahnen [FGSV 2010].

Unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen und des Einzugsradius von 300 m ist das Quartier überdurchschnittlich gut durch Buslinien erschlossen. Insgesamt sieben Linien bedienen das Gebiet tagsüber im mindestens 20 Minuten-Takt unter der Woche (von Montag bis Freitag) an den barrierefreien Haltestellen Goethestraße und Wilmsdorfer Straße / Kantstraße. Die U-

Bahnhaltestellen Bismarckstraße (U 2 / U 7) und Deutsche Oper (U 2) liegen im Norden des Untersuchungsgebietes, im Süden befindet sich die Haltestelle U-Willmersdorfer Straße (U 7). Darüber hinaus ist der S-Bahnhof Charlottenburg 10 Gehminuten vom Untersuchungsgebiet entfernt. Von dort besteht eine direkte Verbindung mit den S-Bahnlinien 3, 5 und 7 zum Berliner Hauptbahnhof sowie den Bahnhöfen Zoologischer Garten und Alexanderplatz. Zusätzlich verkehren dort die Regionalbahnlinien RE 1, 7, RB 14 und 21, mit denen das Berliner Umland erreicht werden kann sowie der Flughafenexpress (FEX) zum Flughafen Berlin Brandenburg. Eine Abbildung zur Erschließung im ÖPNV des Karl-August-Kiezes befindet sich im Anlagenband.

3.2.4 Erschließung durch den motorisierten Individualverkehr

Die großräumige Erschließung des Untersuchungsgebiets erfolgt über die beiden angrenzenden Straßen Bismarckstraße und Kaiser-Friedrichstraße, welche beide als übergeordnete Straßenverbindungen klassifiziert sind [FGSV 2008]. Die Bismarckstraße verbindet als Bundesstraße B 2 das westliche Berliner Umland über Spandau mit dem Zentrum. Die das Untersuchungsgebiet angrenzende Kantstraße und die Leibnizstraße sind als örtliche Straßenverbindungen klassifiziert.

Innerhalb des Untersuchungsgebiets besteht ein Tempolimit 30 km/h. Vereinzelt in den verkehrsberuhigten Bereichen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 5 km/h. Auf den übergeordneten Straßen und der Kaiser-Friedrich-Straße besteht ein Tempolimit 50 km/h.

Carsharing

Im Jahr 2021 bieten im Karl-August-Kiez gemäß dem Internetauftritt von „Sharing Vergleich“ die Anbieter WeShare, ShareNow, Miles und Sixt sogenanntes free-floating Carsharing ohne feste Stationen an. Darüber hinaus ist der Anbieter Greenwheels mit zwei Standorten des stationären Carsharings vertreten [Sharing Vergleich 2022].

Neben dem Carsharing sind auch klassische Autovermietungen in fußläufiger Nähe des Quartiers vertreten. Am Standort Bismarckstraße 42 verfügt der Anbieter Europcar über eine Verleih-Station [Europcar 2022] und am Standort Bismarckstraße 88 ist der Anbieter Autovermietung Köhrlich ansässig [Köhrlich 2022].

Ruhender Kfz-Verkehr

Das Untersuchungsgebiet gehört vollständig der Berliner Parkraumbewirtschaftungszone 4 an [SenUMVK 2022/B]. Das bedeutet, die vorhandenen Parkstände sind bewirtschaftet und erlauben Anwohnendenparken mit Berechtigungsschein oder den Erwerb eines Parkscheins in den Zeiten montags bis freitags von 09:00 bis 19:00 Uhr sowie samstags von 09:00 bis 14:00 Uhr. Zusätzlich

befinden sich in der näheren Umgebung mehrere private bzw. allgemein zugängliche Sammelanlagen und Parkhäuser. Die meisten Kapazitäten bietet das Parkhaus des Einkaufszentrums WILMA mit über 300 Stellplätzen (nutzbar montags bis sonntags von 06:00 bis 22:00 Uhr) [Contipark 2022]. In der Schillerstraße befindet sich ein öffentlicher Parkplatz mit ca. 120 Stellplätzen. Darüber hinaus gibt es zwei Ladesäulen für Elektro-Fahrzeuge mit jeweils zwei Parkständen und einige barrierefreie Stellplätze. Rund um den Karl-August-Platz gilt temporäres Halteverbot, auf dem Abschnitt der Weimarer Straße beidseitiges absolutes Halteverbot.

Eine Parkraumerhebung am 31.03.2021 um die Mittagszeit an angrenzenden Hauptstraßen ergab, dass insgesamt ca. 85 % der vorhandenen Parkstände ausgelastet waren.

3.3 Durchführen von Verkehrserhebung

Zur Ermittlung des bestehenden Verkehrsaufkommens, insbesondere um den Karl-August-Platz und der Krumme Straße wurden am 15.06.2021 von 07:00 bis 19:00 Uhr Verkehrserhebungen durchgeführt. Die Erhebungen fanden zum gleichen Zeitpunkt wie die mehrmonatige Test-Spernung der Krumme Straße statt, welche am 01.05.2021 begann. Die Zählungen fanden an den folgenden Knotenpunkten statt:

- KP 1 Schillerstraße / Krumme Straße
- KP 2 Goethestraße / Krumme Straße
- KP 3 Pestalozzistraße / Krumme Straße
- KP 4 Kantstraße / Krumme Straße
- KP 5 Goethestraße / Weimarer Straße
- KP 6 Pestalozzistraße / Weimarer Straße

Es wurden Pkw, Lkw (> 3,5 t) und Busse bei der Erhebung erfasst. Mit Hilfe der gewonnenen Daten werden Rückschlüsse auf die tageszeitliche und räumliche Verkehrsverteilung im Bestand gezogen. Die nachfolgende Abbildung zeigt einen Ausschnitt der Karte zur räumlichen Verordung der Zählstandorte. Die gesamte Karte mit Legende befindet sich im Anlagenband.

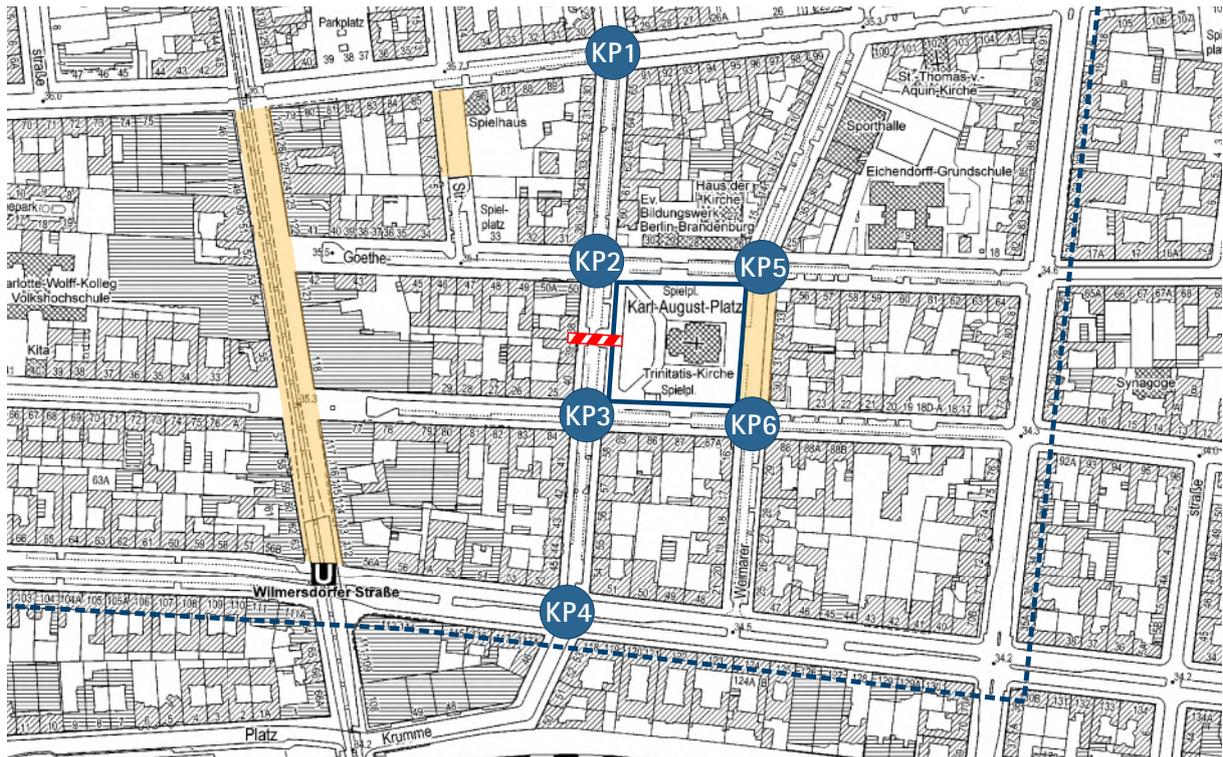


Abbildung 7 Erhebungspunkte der Verkehrszählung (Ausschnitt)

Die Ergebnisse der Zählungen sind in den Anlagen tabellarisch und grafisch dargestellt. Nachfolgend werden die wesentlichen Ergebnisse der Verkehrserhebung erläutert.

3.3.1 Ergebnisse der Verkehrserhebungen

Kfz- und Radverkehrsaufkommen

Das gesamte Verkehrsaufkommen der Erhebungen durch HOFFMANN-LEICHTER (HL) sowie des darin enthaltenen Lkw-Anteils und der erhobene Radverkehr (gerundet) auf der Fahrbahn im Erhebungszeitraum von 07:00 bis 19:00 Uhr über 12 Stunden ist ausschnittsweise in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Die gesamte Kartendarstellung mit Legende befindet sich im Anlagenband.

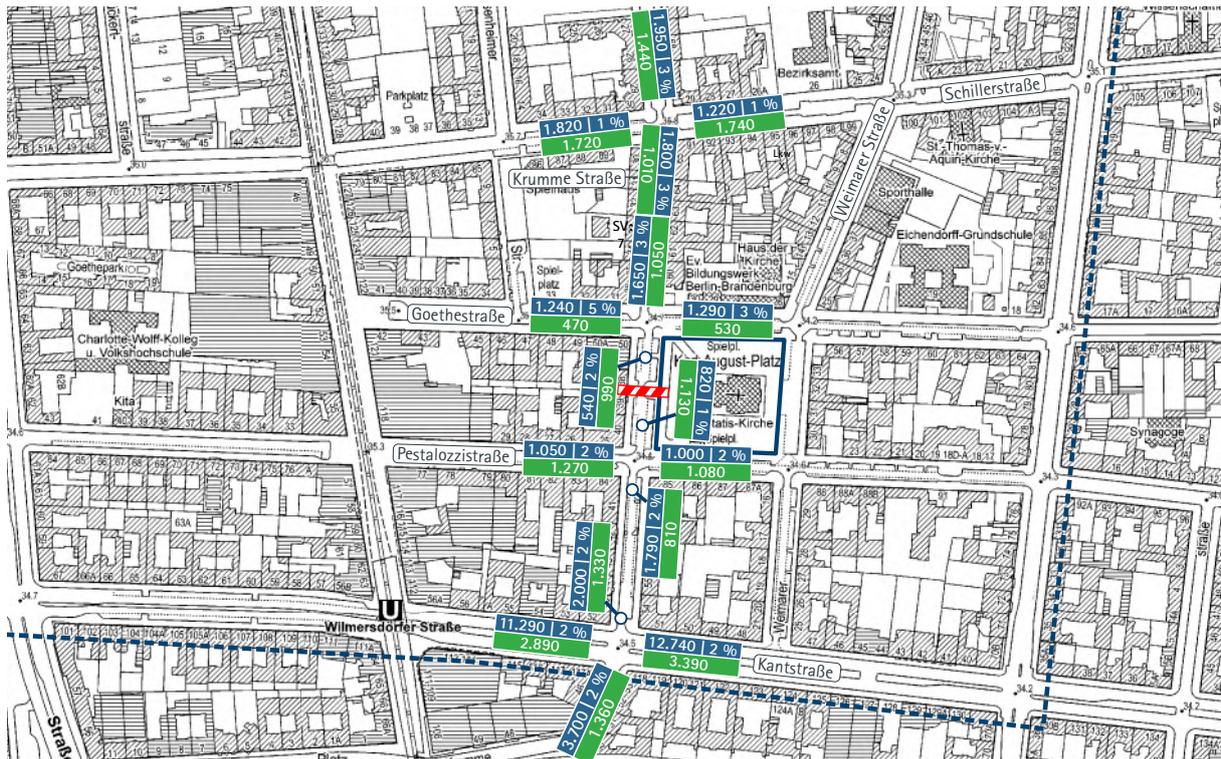


Abbildung 8 Ergebnisse der Verkehrserhebung (Ausschnitt)

Die Auswertung der Erhebungsergebnisse zeigt das hohe Radverkehrsaufkommen im Untersuchungsbereich, insbesondere entlang der Schillerstraße. Vergleicht man die dargestellten Werte des Kfz-Verkehrs innerhalb des Quartiers mit denen entlang der Kantsstraße, so wird die bereits bestehende geringe Verkehrsbelastung im Karl-August-Kiez deutlich. Die Darstellung der Verkehrsbelastung zeigt auch die wichtige Achsenfunktion der Krumme Straße, die mit durchschnittlich 1.900/12 h gezählten Fahrten den höchsten Wert innerhalb des Kiezes aufweist. Trotz Sperrung wurde im mittleren Abschnitt der Krumme Straße ein Kfz-Aufkommen von ca. 1.400/12 h Fahrzeugen verzeichnet, welche Parksuchverkehr oder Anwohnende mit Zugang zu den dort befindlichen Tiefgaragen zuzuordnen sind.

Durchschnittlicher (werk-)täglicher Verkehr

Die Ergebnisse der Verkehrserhebung werden mit Hilfe vorgegebener Parameter zur vergleichbarkeit auf einen durchschnittlichen (werk-)täglichen Verkehr (DTV_W) hochgerechnet. In der nachfolgenden Abbildung ist das Ergebnis der Hochrechnung des DTV_W ausschnittsweise an den Punkten der von HL durchgeführten Verkehrserhebung dargestellt und stellenweise erläutert. Die detaillierte Hochrechnung des DTV_W für die einzelnen Knotenpunktearme und die vollständige Abbildung der Karte mit Legende ist dem Anlagenband zu entnehmen.

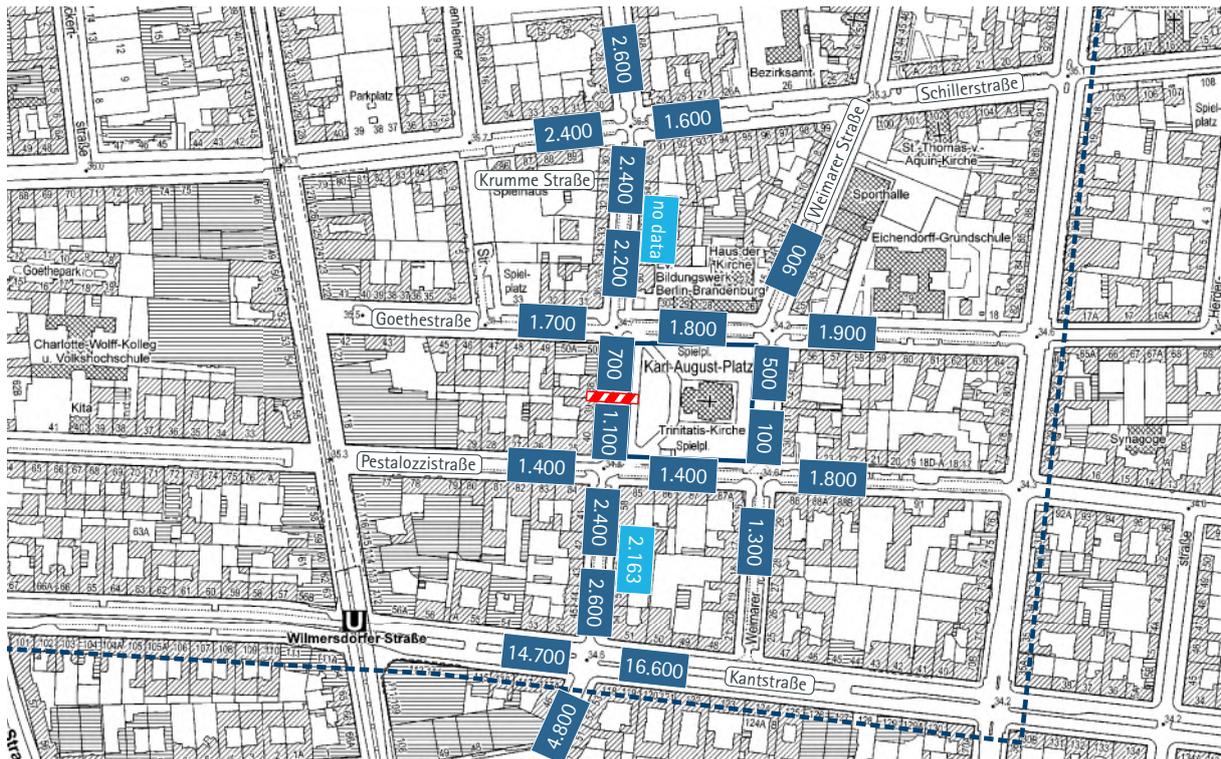


Abbildung 9 Durchschnittliches werktätliches Verkehrsaufkommen (Daten HL | Ausschnitt)

Demnach besteht am Knotenpunkt Schillerstraße / Krumme Straße ein DTV_w von ca. 2.500 Kfz je 24 Stunden am nördlichen, südlichen und westlichen Knotenpunktarm. Im östlichen Abschnitt der Schillerstraße ist der DTV_w etwas geringer mit 1.600 Fahrzeugen / 24 Stunden. Am Knotenpunkt Goethestraße / Weimarer Straße wurde entlang der Goethestraße ein DTV_w von 1.800 bzw. 1.900 Kfz je 24 Stunden ermittelt, entlang der Weimarer Straße waren es mit 900 (nördlicher Abschnitt) bzw. 500 (südlicher Abschnitt) weniger Fahrzeuge / 24 Stunden. Auf Wunsch der Anwohnenden wurden die durch HL erhobenen Verkehrszahlen mit Zahlen der Software Telraam verglichen. Diese sind in der Abbildung hellblau dargestellt und lagen für den südlichen Abschnitt der Krummen Straße vor. Der im Rahmen des Projektes ermittelte DTV_w ist ca. 2.500 Kfz je 24 Stunden etwas höher als die Daten von Telraam mit 2.163 Fahrten / 24 Stunden.

Um die Ergebnisse der Erhebung in ein Verhältnis setzen zu können, wurden über die seitens HL durchgeführten Verkehrserhebungen hinaus Verkehrsdaten für umliegende Knotenpunkte und Querschnitte im Untersuchungsgebiet abgefragt. Die nachfolgende Abbildung zeigt den DTV_w gemäß abgefragter Zählzeiten der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) aus den Jahren 2016 bis 2020 in einem Kartenausschnitt. Die vollständige Karte mit Legende befindet sich im Anlagenband.

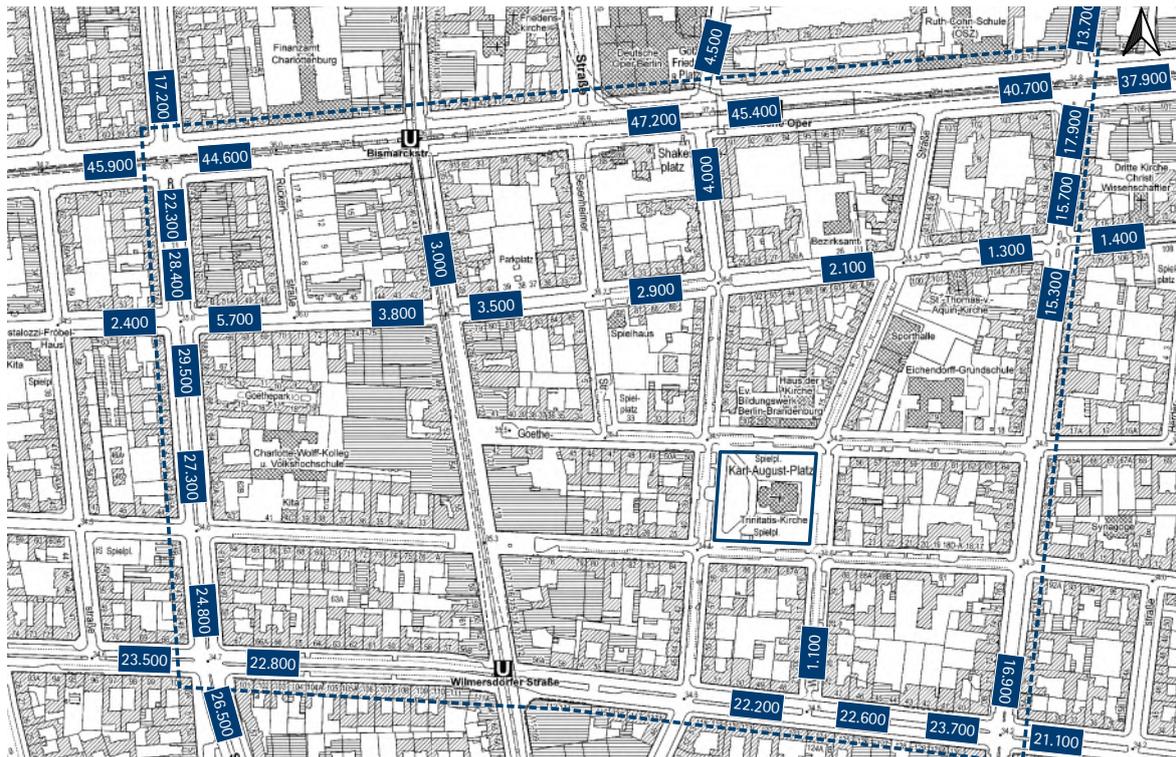


Abbildung 10 Durchschnittliches werktägliches Verkehrsaufkommen (Daten SenUVK | Ausschnitt)

Der Vergleich lässt sich am westlichen Abschnitt der Schillerstraße am Knotenpunkt zur Krumme Straße und am südlichsten Abschnitt der Weimarer Straße sowie entlang der Kantstraße herstellen und zeigt bis auf die Kantstraße ähnliche Werte. Der von HL ermittelte DTV_w auf der Schillerstraße beträgt 2.400 Kfz / 24 h, die Daten der SenUVK geben für diesen Abschnitt 2.900 Kfz / 24 h an. Im südlichsten Abschnitt der Weimarer Straße liegt die Angabe von SenUVK mit 1.100 Fahrten je 24 Stunden in gleicher Größenordnung vom ermittelten DTV_w durch HL mit 1.300 Kfz / 24 h. Entlang der Kantstraße wurde gemäß der Zählungen ein DTV_w von ca. 15.000 Fahrten / 24 h hochgerechnet. Die Angaben der SenUVK vor Umgestaltung der Kantstraße liegen in diesem Abschnitt mit ca. 22.400 Kfz / 24 h noch deutlich höher.

3.3.2 Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde (Analyse-Nullfall)

Die Auswertung der Erhebungen kommt zu dem Ergebnis, dass die maßgebliche Belastungsspitze während des Nachmittags vorliegt. Die folgende Abbildung stellt das Verkehrsaufkommen entlang der Krumme Straße im Kfz-, Fuß- und Radverkehr zur Spitzenstunde am Nachmittag in einem Kartenausschnitt dar. Die vollständige Karte mit Legende befindet sich im Anlagenband.



Abbildung 11 Verkehrsaufkommen zur Spitzenstunde am Nachmittag (Ausschnitt)

Die vorangehenden Abbildungen zeigen ein höheres Verkehrsaufkommen entlang der gesperrten Krumme Straße. In der Abbildung zur Spitzenstunde am Nachmittag verdeutlicht sich, dass das Kfz-Aufkommen im Verhältnis zum Fußverkehr an dieser Stelle eher gering ausfällt. Insgesamt zeigt sich das erhöhte Fußverkehrsaufkommen im Bereich des Karl-August-Platzes im Verhältnis zu den anderen Verkehrsarten.

3.4 Wirkungsanalyse Krumme Straße

Zur Ermittlung einer möglichen Neugestaltung des Straßenraums im Karl-August-Kiez mit Blick auf mehr Flächengerechtigkeit wurde die Krumme Straße zu Projektbeginn durch das Bezirksamt testweise für den motorisierten Verkehr gesperrt. Die möglicherweise entstehenden Umleitungsverkehre sowie bestmögliche dauerhafte Umsetzungen wurden durch HL im Rahmen dieses Projektes in verschiedenen Szenarien geprüft und analysiert. Ziel ist es, mittelfristig eine Umgestaltung der Fläche und eine Sperrung für den motorisierten Individualverkehr (mit Ausnahme der Einsatz- und Rettungsfahrzeuge) umzusetzen. Die unterschiedlichen Umsetzungen reichen von einer Diagonalsperre über die Sperrung des gesamten Abschnitts des Karl-August-Platzes bis hin zu einer vollständigen Sperrung des Straßenabschnitts zwischen Pestalozzistraße und Goethestraße. Es gilt, den Verkehr weitestgehend aus dem gesamten Straßenabschnitt herauszuhalten, aber die Erreichbarkeit der anliegenden Tiefgaragen weiterhin zu ermöglichen sowie eine sichere Querung für den Fußverkehr herzustellen – während die Befahrbarkeit für den Radverkehr entlang der ausgewiesenen Radroute weiterhin konfliktfrei gestaltet werden sollte.

Die Abbildungen und Erläuterungen der unterschiedlichen Varianten befinden sich im Anlagenband. Die bestmögliche Umsetzung wird im nächsten Schritt der Maßnahmenfindung berücksichtigt und entschieden.

3.5 Unfallanalyse

Die Unfallanalyse wurde anhand von SenUVK zur Verfügung gestellten Daten der letzten Jahre 2018 bis 2020 erstellt. In der Dreijahreskarte der Unfälle mit Todesfolge und schweren Verletzungen wurde abgesehen von den umgrenzenden Hauptstraßen eine Häufung von Unfällen auf den Nebenstraßen Schillerstraße, Krumme Straße (Abschnitt vor der Kantstraße) und Wilmersdorfer Straße (nördlicher Abschnitt) verzeichnet. Aus der Einjahreskarte 2020 der Unfallanalyse um den Karl-August-Platz geht eine Unfallhäufung auf der Krumme Straße hervor. 2019 ereignete sich ein tödlicher Unfall einer Radfahrerin am Knotenpunkt Krumme Straße / Schillerstraße.

Die Unfallanalyse der Jahre 2018 bis 2020 zeigt, Unfälle mit Beteiligung des Rad- und Fußgängerverkehrs auf den Nebenstraßen des Karl-August-Kiezes wurden überwiegend auf der Krumme Straße, der Schillerstraße und der Wilmersdorfer Straße verzeichnet. Unfälle mit Verletzungsfolgen für den Fußverkehr haben überwiegend auf der Schillerstraße stattgefunden. Die nachfolgende Abbildung stellt die verzeichneten Unfälle in einer Dreijahresanalyse dar.



Abbildung 12 Dreijahresanalyse Unfälle mit Fuß- und Radbeteiligung

Eine detaillierte Darstellung der gesamten Unfall-Analysekarten befindet sich im Anlagenband.

Unfallhäufungsstellen

Nach einer Stellungnahme der Polizei Berlin vom 19.04.2021 wird eine Unfallhäufungsstelle (UHS) dadurch definiert, dass sich innerhalb von drei Jahren fünf oder mehr Unfälle mit Personenschaden oder fünf Unfälle des gleichen Unfalltyps ereigneten. Demzufolge werden im Bereich des Untersuchungsgebiets die Kreuzungen der Hauptstraßen Bismarckstraße / Kaiser-Friedrich-Straße, Bismarckstraße / Leibnizstraße sowie Kantstraße / Leibnizstraße als UHS klassifiziert. Sie weisen ein überdurchschnittlich hohes Unfallaufkommen aus. Die Polizei Berlin schreibt: „Alle drei UHS sind im oberen Bereich der Rangliste angesiedelt. Auf ihnen ereigneten sich im Betrachtungszeitraum zwischen 2017 und 2019 insgesamt 350 Unfälle, davon 79 mit Personenschaden. Auch hier waren es zumeist Unfälle im Längsverkehr, aber auch Abbiegeunfälle spielten eine große Rolle.“

3.6 Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Folgenden werden die verschiedenen durchgeführten Beteiligungsbausteine kurz erläutert.

Bereits im Rahmen des durch die Initiative „Karl-August-Kiez lebenswert!“ vorgeschlagenen Verkehrskonzeptes wurde am 18.09.2020 eine Anwohner:innenversammlung veranstaltet. Außerdem fand vom 04.09.2020 bis 25.09.2020 eine Online-Befragung auf der Bezirksplattform mein.berlin statt. In der Online-Befragung wurden Kommentare zu den Forderungen aus dem Verkehrskonzept sowie Ideen und Vorschläge mit der Möglichkeit einer Karteneintragung gesammelt. Die Erkenntnisse aus beiden Veranstaltungen und der damit einhergehenden Vorarbeit wurden im Zuge dieser Untersuchung gesichtet und berücksichtigt.

Zu Beginn der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes wurde am 05.05.2021 ein Kiezspaziergang zur Beteiligung lokaler Akteursgemeinschaften mit der Initiative durchgeführt, bei dem die Teilnehmenden auf bestehende Defizite und Problemfelder aufmerksam machten und Verbesserungsvorschläge nannten. Während des Spaziergangs wurde auch das bereits durch die Initiative erarbeitete Konzept näher erläutert.

Nach dem Kiezspaziergang fand vom 20. September bis zum 14. November 2021 eine weitere Online-Beteiligung auf der Plattform mein.berlin.de statt. Dort wurden für den Zeitraum von 8 Wochen ein Online-Dialog eingerichtet und Ergebnisse der Bestandsanalyse, erste Maßnahmevorschläge und ein Zwischenstand der Bearbeitung der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Angemeldete User konnten Anregungen, Kritik, Fragen und Wünsche zu im Rahmen des Mobilitätskonzeptes vorgeschlagenen Maßnahmen geben. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung wurden sorgfältig gesichtet, ausgewertet und bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt. Insgesamt haben 44 Teilnehmende die Möglichkeit der Befragung genutzt und ihre Anmerkungen in Form von rund 200 Kommentaren und Antworten eingebracht. Die Auswertung erfolgte qualitativ, d. h. die wesentlichen Themen, Positionen und Entwicklungsvorstellungen wurden schlagwortar-

tig erfasst, inhaltlich zusammengefasst und teilweise verortet. Wiederkehrende Themenschwerpunkte waren Schlagworte wie *Parken im öffentlichen Raum, Aufenthaltsqualität, Durchgangsverkehr, Sperrung Krumme Straße* und *Verkehrsberuhigung umsetzen*.

Darüber hinaus fand am 21.05.2022 im Gemeindebüro der Trinitatis-Kirchengemeinde Berlin-Charlottenburg eine Informations-Veranstaltung für Anwohnende statt. Hierbei wurde das erarbeitete Konzept erörtert und im Rahmen einer Ausstellung Möglichkeit für individuelle Rückfragen und Raum für Diskussionen gegeben. Im Anschluss an einen Vortrag wurde die Diskussion an vier Thementischen mit den Schwerpunkten „Bauliche Maßnahmen“, „Verkehrsführende Maßnahmen“, „Organisatorische Maßnahmen“ und „Fahrradstraße Krumme Straße“ weitergeführt. Bewohner:innen und Interessierte konnten sich über die Bestandsanalyse (u. a. Verkehrszählung, Unfallgeschehen, Parkraumerhebung) sowie über das weitere Beteiligungsverfahren informieren. Außerdem haben viele Personen die Möglichkeit genutzt, sich mit den Planer:innen vor Ort über verkehrliche Handlungsbedarfe und Entwicklungsvorstellungen auszutauschen. Dabei wurde deutlich, dass die Teilnehmenden durchaus unterschiedliche Vorstellungen davon haben, wie eine solche „Verkehrswende“ im Quartier aussehen soll und v. a. wie stark die Maßnahmen in die bestehende Situation eingreifen sollten. Auch die Gewerbetreibenden im Karl-August-Kiez wurden gezielt im Rahmen des Beteiligungsprozesses angesprochen und einbezogen. Wichtige Themen waren u. a.:

- Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr, insbesondere in den Gehwegbereichen
- Planung und Aufteilung des Straßenraums in der Krumme Straße
- störende Falschparker
- unzureichende Verkehrssicherheit an den Kreuzungen
- Wirkung / Verortung von Diagonalsperren und Lieferzonen
- der Zustand des öffentlichen Raums (Müll, Verwahrlosung, Sicherheit und Ordnung)

Die eingegangenen Wünsche, Anregungen und Kritik wurden ausgewertet und in das entstehende Verkehrs- bzw. Mobilitätskonzept erneut integriert.

3.7 Fazit der Konfliktanalyse

Nach der Bestandsanalyse, dem Kiezspaziergang mit der Kiezinitiative und der AG Wilmersdorfer Straße, der Auswertung der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung über mein.berlin und einer Anwohnendenveranstaltung wurden folgende Konflikte im Kiez festgestellt:

Funktionale Defizite / Probleme:

- Durchgangsverkehr auf der Krumme Straße und Sesenheimer Straße
- Störender Lieferverkehr, besonders auf dem nördlichen Abschnitt der Wilmersdorfer Straße und auf der Pestalozzi Straße östlich der Wilmersdorfer Straße
- Parksuchverkehr in den Sackgassen der Pestalozzistraße und Goethestraße
- Unfälle an den Knotenpunkten der umgrenzenden Hauptverkehrsstraßen
- Unfälle mit Fuß- und Radbeteiligung innerhalb des Kiezes befinden sich überwiegend an den Tempo 30 Strecken der Krumme Straße und Weimarer Straße, auf dem nördlichen Abschnitt der Wilmersdorfer Straße zwischen Bismarckstraße und Schillerstraße und auf der Schillerstraße östlich und westlich der Wilmersdorfer Straße; 2019 gab es einen Unfall mit Todesfolge für eine Radfahrerin, dieser ereignete sich am Knotenpunkt Krumme Straße / Schillerstraße
- Unerlaubtes Queren der Fußgängerzone Wilmersdorfer Straße durch Kfz-Verkehr vom westlichen Abschnitt der Pestalozzistraße zum östlichen Abschnitt auf der anderen Seite

Ruhender Verkehr:

- Beeinträchtigungen der Gehwegnutzung durch parkende Autos auf der Schillerstraße westlich der Sesenheimer Straße
- Fehlendes Angebot an Fahrradstellplätzen und wild parkende Fahrräder besonders auf der Wilmersdorfer Straße
- Missachten des Park- und Halteverbots um den Karl-August-Platz, in der Sackgasse Sesenheimer Straße und an den Gehwegvorstreckungen im Untersuchungsbereich
- Parken in zweiter Reihe auf der Kaiser-Friedrich-Straße und der Leibnizstraße

Gestalterische Defizite / Problemlagen:

- Konflikt mit Belag und Anordnung verkehrsberuhigter Bereich auf der Krumme Straße
- Schlechte Qualität der Gehwegvorstreckungen und fehlende Fußgängerüberquerungen
- Defizitäre Straßenraumgliederungen in der Eingangssituation zum verkehrsbe-

ruhigen Bereich

- Nicht nachvollziehbare Wechsel von verkehrsberuhigtem Bereich zu Tempo 30 Zone und von Tempo-30-Zone zur Fußgängerzone der Wilmersdorfer Straße
- Mangelhafte Beschilderung des verkehrsberuhigten Bereiches, teilweise alte Beschilderungen nur mit Text auf weißem Schild
- Schlechte Qualität der geschwindigkeitsdämpfenden Schwellen auf der Goe-thestraße vor der Schule

Nachfolgend sind die wesentlichen Konflikte in einer Karte aufgeführt und verortet, welche im Detail im Anlagenband betrachtet werden kann.

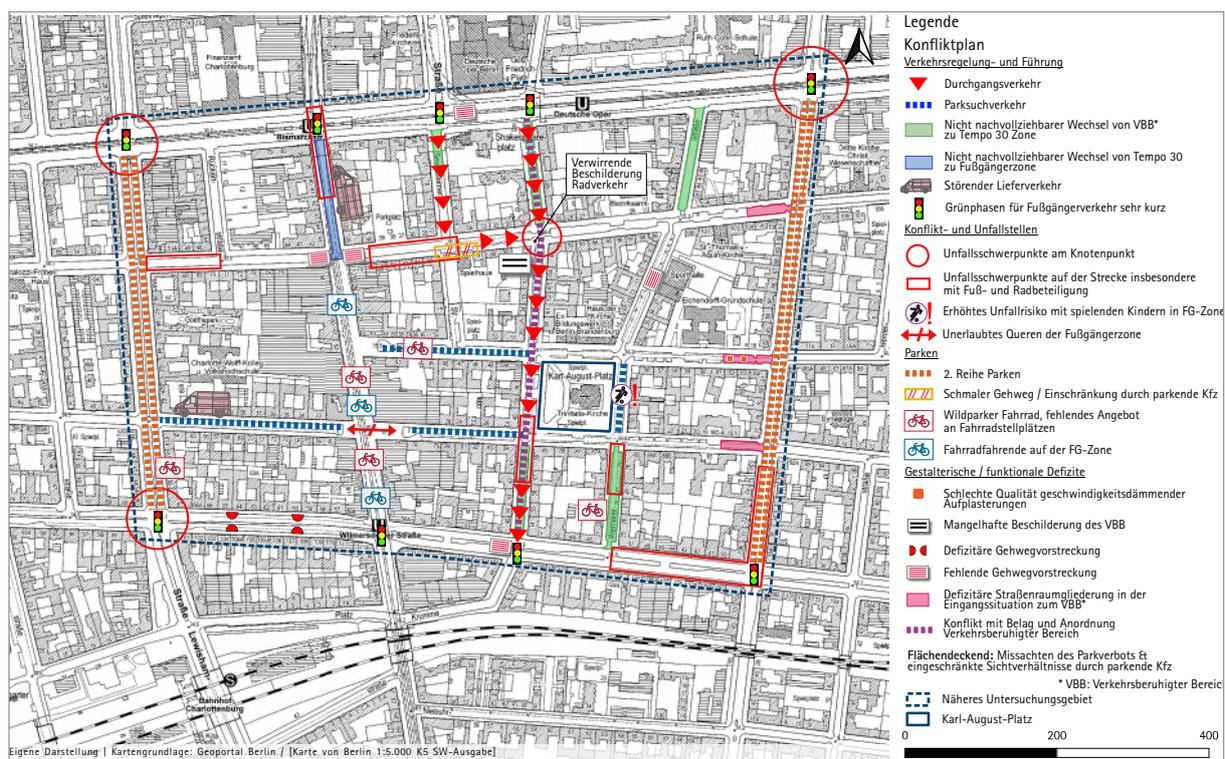


Abbildung 13 Konflikte im Untersuchungsgebiet

Wesentliche Konflikte sind störender Parksuchverkehr, Durchgangsverkehr und das Parken in zweiter Reihe, welche durch Kfz-Verkehr im Kiez erzeugt werden. Die defizitäre Straßenraumgestaltung an den Eingangsbereichen des Karl-August-Kiezes, die überdimensionierte Fahrbahnbreite sowie die fehlende oder nicht ausreichende Beschilderung stehen im Kontrast zum teilweise geltenden verkehrsberuhigten Bereich und der erforderlichen Geschwindigkeitsreduzierung. Darüber hinaus kommt es zu Unfallschwerpunkten an den Knotenpunkten insbesondere mit Fuß- und Radbeteiligung.

Die Konflikte entlang des nördlichen Abschnitts der Wilmersdorfer Straße zwischen Schillerstraße und Bismarckstraße wurden in einer gesonderten Untersuchung zur Verlängerung der Fußgängerzone mit Stand vom 15.03.2022 durch HL detailliert erläutert und sind daher nicht Bestandteil dieser Untersuchung.

4 Maßnahmenentwicklung

Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse des entwickelten Maßnahmenkonzepts für die Förderung der Verkehrsberuhigung im Karl-August-Kiez dargestellt und erläutert. Die Erarbeitung erfolgte auf Basis der vorangegangenen Konfliktanalyse, den Vorschlägen der Initiative „Karl-August-Kiez lebenswert!“ sowie den Ergebnissen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung der Bürger:innen und Anwohnenden.

Die erarbeiteten Maßnahmen / Maßnahmenpakete sind als Vorschläge zu verstehen, die in Stufen umsetzbar dazu beitragen können, die verkehrliche Entwicklung des Karl-August-Kiezes in Zukunft nachhaltiger zu gestalten. Dabei ist nach kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen Maßnahmen zu unterscheiden.

4.1 Maßnahmenvorschläge der Initiative

Die Bürgerinitiative „Karl-August-Kiez lebenswert!“ setzt sich seit 2019 für die Verkehrsberuhigung in ihrem Kiez ein. Im Februar 2020 wurde, wie bereits erwähnt, ein Antrag zur Verkehrsberuhigung des Kiezes gestellt. Der Antrag mit einem durch die Initiative erarbeiteten Verkehrskonzept und fünf zentralen Forderungen wurde am 21.02.2020 von der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) angenommen.

Die Maßnahmenvorschläge im Beschluss lauteten:

- Umwidmung des gesamten Karl-August-Kiezes, d. h. das Gebiet eingegrenzt durch die Hauptverkehrsstraßen Kaiser-Friedrich-Straße / Bismarckstraße / Leibnizstraße / Kantstraße zur verkehrsberuhigten Zone mit einer einheitlichen Beschilderung. Zur Umsetzung der damit geltenden Schrittgeschwindigkeit soll die Installation von Bodenschwellen an allen Einfahrten und in regelmäßigen Abständen auch innerhalb des Kiezes in die Prüfung einbezogen werden. All dies ist so anzulegen, dass das Radfahren auf der Straße nicht behindert wird.
- Unterbindung des Durchgangsverkehrs in der Krumme Straße zwischen Kantstraße und Bismarckstraße durch geeignete Maßnahmen (Sperrungen zum Beispiel durch Betonpflanzkübel oder Diagonalsperren), die den Radverkehr nicht behindern.
- Schaffung von Kurzzeitparkplätzen (Ladezonen) für die Anlieferungen des Wirtschaftsverkehrs.
- Realisierung eines Parkleitsystems zu den bestehenden Parkhäusern Schillerstraße und Krumme Straße.
- Kostengünstige Nutzung der vorhandenen Parkhäuser durch die Anwohnenden zwischen 22:00 und 8:00 Uhr.

- Aufstellung von Dialogdisplays an geeigneten Stellen mit häufigen Geschwindigkeitsüberschreitungen, anhand deren Messdaten regelmäßig auch die Verkehrssituation im Quartier beurteilt und ggf. nachgesteuert werden sollte.
- Stellplätze in Abschnitten der Schiller-, Goethe- und Pestalozzistraße als Anwohnendenstellplätze ausweisen.“

4.2 Entwicklung eines Maßnahmenkonzepts

Im Zuge der Bestandsanalyse wurde bereits deutlich, dass der Karl-August-Kiez über umfangreiche verkehrsrelevanten Voraussetzungen zur Reduktion des Kfz-Verkehrs verfügt. Die herausgestellten Konflikte zeigen dennoch notwendigen Handlungsbedarf. Auf Grundlage des übergeordneten Leitbildes sowie der identifizierten Probleme, Mängel und Defizite wurden für das integrierte Mobilitätskonzept bzw. für die Entwicklung der öffentlichen Räume des Karl-August-Kiezes folgende konkrete Zielstellungen definiert:

- Sichere und attraktive Wegeverbindungen für Fuß- und Radverkehr mit sicheren, komfortablen und barrierefreien Querungsmöglichkeiten,
- Verminderung und Verlangsamung des Durchgangsverkehrs und Reduzierung von überdimensionierten Fahrbahnflächen,
- Reduzierung des Parkdrucks und des Aufkommens von Falschparkenden.

Die zentrale Aufgabe des Konzepts wird in der flächendeckenden Umsetzung der offiziell bereits bestehenden Verkehrsberuhigung gesehen. Momentan ist der in allen Nebenstraßen des Quartiers mittels Verkehrszeichen Z 325 angeordnete verkehrsberuhigte Bereich kaum erkennbar. Es existieren zwar einige Verkehrszeichen, diese sind jedoch zum Großteil nicht gewartet oder schwer sichtbar aufgestellt; die entsprechenden Piktogramme auf den Fahrbahnen sind unvollständig. Die Sichtbarkeit der Verkehrszeichen und Piktogramme ist zu bemängeln, weitaus relevanter ist jedoch die Gestaltung des Straßenraums, die die Regelung nicht widerspiegelt. Die Querschnitte, Fahr- und Gehbahnbeläge und Gestaltungselemente erinnern eher an eine Tempo-30-Zone. Dies führt alltäglich zu absichtlichen oder unabsichtlichen Missachtungen der Regelungen - insbesondere des Fahrens in Schrittgeschwindigkeit. Entgegen der Intention, mit der in der Regel ein verkehrsberuhigter Bereich angeordnet wird, sowohl die Kfz-Fahrten als auch die Fahrzeuge selbst im Gebiet zu reduzieren, dominiert das abgestellte und (durch)fahrende Kfz das Straßenbild im Karl-August-Kiez flächendeckend.

Es wird zum einen angestrebt, die Verkehrsregelung sichtbar und intuitiv begreifbarer zu machen. Zum anderen sollen die bisher durch das Auto dominierten Flächen gerechter verteilt und den anderen Verkehrsteilnehmenden besser zugänglich gemacht werden. Die Anzahl der abgestellten und fahrenden Kfz soll zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV reduziert werden.

Zur Umsetzung dieser Ziele werden verschiedene bauliche und organisatorische bzw. verkehrslenkende Maßnahmen vorgesehen.

4.3 Maßnahmenpaket Verkehrsführung und Anordnung

Im nachfolgenden Kapitel werden die vorgeschlagenen Maßnahmen des Pakets zur Verkehrsführung und Anordnung dargestellt und näher erläutert. Die abgebildeten Karten befinden sich zusätzlich auch im Anlagenband.

4.3.1 Maßnahmenempfehlungen

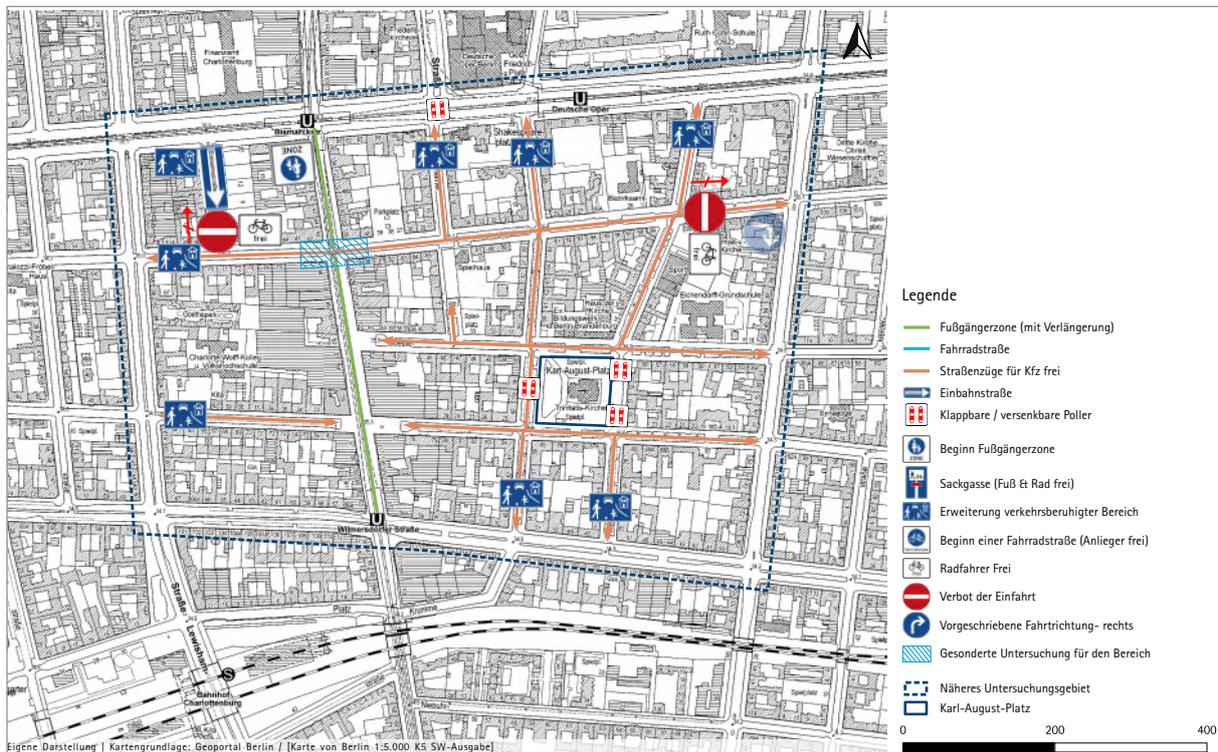


Abbildung 14 Maßnahmenvorschläge für Verkehrsführung und Anordnung

Die zentrale Aufgabe des Konzepts wird in der flächendeckenden Umsetzung der offiziell bereits bestehenden Verkehrsberuhigung gesehen. Im Bestand ist der teilweise bestehende, mittels Verkehrszeichen Z 325 angeordnete verkehrsberuhigte Bereich kaum erkennbar. Es existieren zwar einige Verkehrszeichen, diese sind jedoch zum Großteil nicht gewartet oder schwer sichtbar aufgestellt; die entsprechenden Piktogramme auf den Farbahnen sind unvollständig. Es wird also eine Ausweitung des verkehrsberuhigten Bereichs auf alle Nebenstraßen des Kiezes und die Erneuerung der Beschilderung und Herstellung eindeutiger Kenntlichkeit empfohlen. Dabei bleiben die meisten Straßenzüge für den Kfz-Verkehr freigegeben. Diese Maßnahme lässt sich kurzfristig herstellen und erzielt einen hohen Effekt.

Zunächst soll die Verkehrsführung so angepasst werden, dass der potenzielle Durchgangsverkehr

weiterhin reduziert wird. Hierzu sind punktuelle Maßnahmen notwendig, um einen flächenhaften Effekt zu erzielen. Nur wenn alle „Eingänge“ in das Gebiet berücksichtigt werden, kann Schleichverkehr effektiv vermieden werden.

Es wird mittelfristig die Errichtung klappbarer und langfristig absenkbarer Poller vorgeschlagen, welche den für Kfz gesperrten Bereich der Weimarer Straße östlich des Karl-August-Platzes kennzeichnen. Eine dauerhafte Einrichtung der temporär eingerichteten Sperrung der Krumme Straße auf der westlichen Seite des Platzes wird mittig ebenso durch klappbare oder absenkbare Poller empfohlen. Langfristig wäre hier die Sperrung an den Straßenzugängen der Goethestraße und Pestalozzistraße sinnvoll. Anliegenden würde durch absenkbare Poller die Befahrbarkeit ihrer Parkgaragen gewährleistet bleiben, allerdings würde ein großer Anteil an Wende- und Parksuchverkehr vermieden werden und der Platzbereich zudem lebenswerter aufgewertet. Die langfristig gegenüber klappbaren Pollern sinnvollereren versenkbaren Poller können über Zugangscodes oder Schlüssel bzw. Transponder oder Funksensoren bedient werden und somit ein Zugang für ausgewählte Nutzer:innen ermöglichen. Auch via Kameraerfassung kann der Zugang für ausgewählte Kennzeichen oder Fahrzeugarten (z. B. Einsatz-, Rettungs- und Müllfahrzeuge) gewährt werden. Der Sorge um den Datenschutz bei der Kennzeichenerfassung konnte in einem anderen Kontext in Niedersachsen gerichtlich begegnet werden.

Zusätzlich werden als mittelfristige Maßnahme weitere baulich hergestellte Poller vorgeschlagen, um die Durchfahrt von der Sesenheimer Straße im Kiez zur Richard-Wagner-Straße in beide Richtungen zu verhindern. Dies hat zur Folge, dass von der Richard-Wagner-Straße nicht mehr geradeaus in den Kiez eingefahren und andersherum herausgefahren werden kann und so weiterer Durchgangsverkehr eingedämmt wird.

Die Planungen sehen eine kurzfristig umzusetzende Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr in der Rückertstraße vor, die eine Einfahrt von der Schillerstraße in Richtung Bismarckstraße unterbinden soll. Dies gilt insbesondere dem Zweck, durch die Umfahrung der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Kaiser-Friedrich-Straße / Bismarckstraße entstehenden Schleichverkehr zu unterbinden. Ebenso wird die Einfahrt in die Schillerstraße vom Knotenpunkt Schillerstraße / Weimarer Straße in Richtung Leibnizstraße verboten, um Durchgangsverkehr zwischen Kaiser-Friedrich-Straße und Leibnizstraße zu verhindern. Für Radfahrende gilt diese Einschränkung nicht.

Zusätzlich sind die Verkehrsteilnehmenden möglichst schon an den umliegenden Hauptstraßen auf die eingeschränkte Durchfahrbarkeit im Quartier und die Sperrung der Krumme Straße hinzuweisen, um unnötige Kfz-Fahrten in den Nebenstraßen und Unzufriedenheit zu vermeiden.

Die gesonderte Untersuchung der Verlängerung der Wilmersdorfer Straße wurde im Rahmen des Mobilitätskonzepts nicht explizit behandelt, allerdings wurden die Planungen in Vereinbarung mit

dem jeweiligen Ergebnis vorgenommen. Eine Verlängerung der Fußgängerzone ist wichtig und für den gesamten Kiez und bedeutend für die Verkehrssicherheit. Sämtliche Empfehlungen der drei Maßnahmenpakete sind auch in Verbindung mit einer Ausführung einer Verlängerung der Fußgängerzone in den nördlichen Abschnitt der Wilmersdorfer Straße gültig.

4.3.2 Langfristige Empfehlung: Umwidmung der Krumme Straße zur Fahrradstraße

Die Krumme Straße ist eine der zentralen Quartiersachsen und als Radvorrangroute mit übergeordneter Bedeutung für den Radverkehr von der SenUVK eingestuft. Dies zeigt sich auch in den Erhebungsdaten zum Aufkommen des Radverkehrs. Zudem besteht in Folge der temporären Sperrung an dieser Stelle und dem Umgebungsbereich des Karl-August-Platzes ein beliebter und stark frequentierter Aufenthaltsbereich für den Fußverkehr. Die Krumme Straße ist ebenso wie die anderen Straßen im Kiez als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, es gilt daher Schrittgeschwindigkeit. Ziel ist es, die Krumme Straße als attraktive Verkehrsachse mit hoher Aufenthaltsqualität und als Radverkehrsrouten zu stärken. Die bereits implementierte Durchfahrtsperre hat zu einer ersten verkehrlichen Beruhigung geführt. Ziel der Verkehrsführung muss langfristig sein, eine Radwegeinfrastruktur zu entwickeln, die Nutzungskonflikte mit dem Fußverkehr vermeidet.

Langfristig wird daher zur Stärkung des Radverkehrs die Ausweisung der Krumme Straße im Abschnitt zwischen Kantstraße und Bismarckstraße zur Fahrradstraße vorgeschlagen. Während der unterschiedlichen Beteiligungsverfahren wurde deutlich, dass der Radverkehr teilweise auf Gehwege ausweicht oder auch in den Abschnitten der Fußgängerzone verkehrt. Um den Radverkehr gebündelt durch den Kiez zu führen und damit verkehrsberuhigte Bereiche zu entlasten und regelwiedriges Fahren einzudämmen wäre eine Fahrradstraße ein wichtiges Instrument. Weitere positive Effekte wären die Förderung emissionsarmer Verkehre und ein Umstieg vom Kfz auf den Radverkehr gemäß Berliner Mobilitätskonzept sowie die Reduzierung von Unfällen mit Kfz- und Rad-Beteiligung. Die Führung des Radvorrangnetzes, in welchem die Krumme Straße als Radvorrangroute klassifiziert wird, begünstigt diese Empfehlung. Die nachfolgende Abbildung zeigt eine mögliche Gestaltung eines Knotenpunktes mit durchgehender Fahrradstraße und anschließender 30er-Zone. Der verkehrsberuhigte Bereich wird an dieser Stelle unterbrochen. Es empfiehlt sich, alle Begegnungsbereiche mit Materialwechseln oder Aufpflasterungen entsprechend zu kennzeichnen, um die bestmögliche Sichtbarkeit herzustellen. Nachfolgend ist beispielhaft ein Auszug aus dem Berliner Leitfaden für Fahrradstraßen [SenUVK 2020] für eine bevorrechtigte Querung und Gehwegüberfahrt mit Materialwechsel dargestellt.



Abbildung 16 Beispiel Übergang VBB zu Fahrradstraße in Berlin Schöneberg (Foto HL)

4.4 Maßnahmenpaket bauliche Maßnahmen

Das nachfolgende Kapitel zeigt die Maßnahmenempfehlungen des Pakets der baulichen Maßnahmen auf und erläutert diese. Die nachfolgend abgebildete Maßnahmenkarte ist ebenfalls im Anlagenband in voller Größe einsehbar.

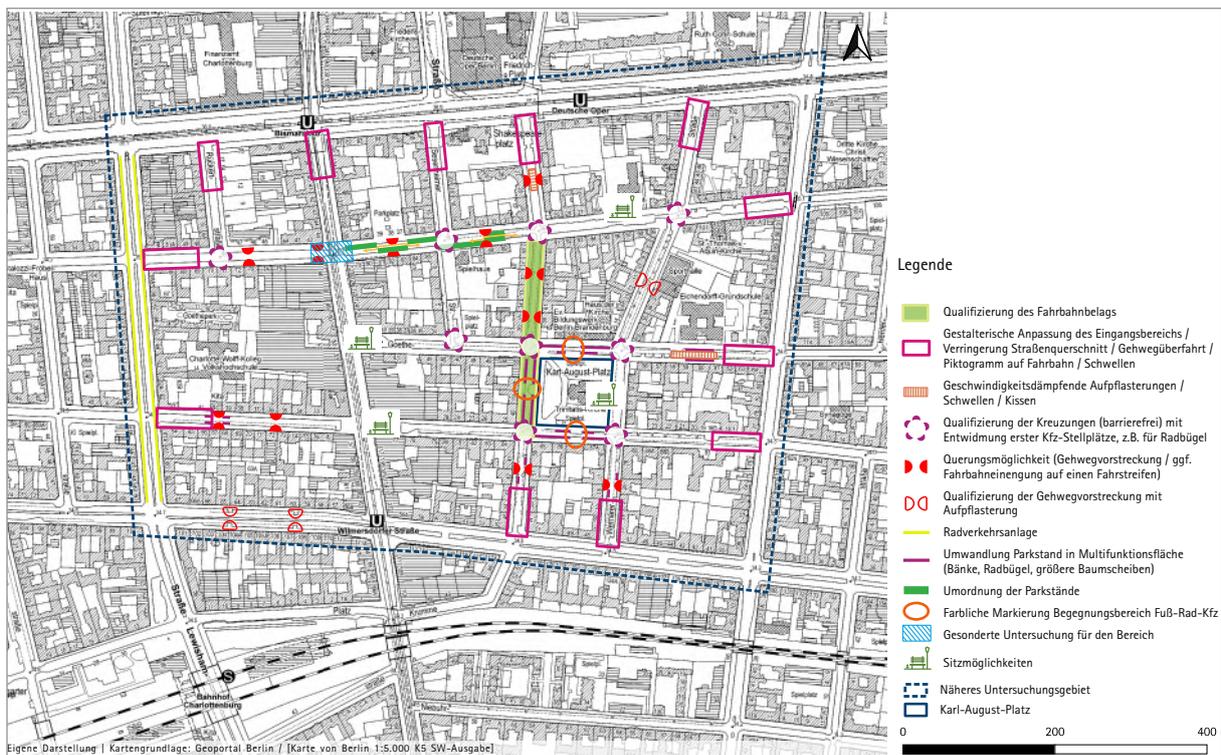


Abbildung 17 Maßnahmenvorschläge für bauliche Maßnahmen

Die Vorschläge für bauliche Maßnahmen im Karl-August-Kiez dienen im Wesentlichen der Erhöhung der Verkehrssicherheit – insbesondere des Fuß- und Radverkehrs und der Aufenthaltsqualität.

Bereiche, die im Zuge der Konfliktanalyse als besonders kritisch identifiziert wurden, sind z. B. die Eingänge zum verkehrsberuhigten Bereich und die Engstellen um den Karl-August-Platz. Die Gestaltung des Straßenraums spiegelt den verkehrsberuhigten Bereich nicht wieder. Die Querschnitte, Fahr- und Gehbahnbeläge und Gestaltungselemente erinnern eher an eine Tempo-30-Zone. Dies führt alltäglich zu absichtlichen oder unabsichtlichen Missachtungen der Regelungen – insbesondere des Fahrens in Schrittgeschwindigkeit. Hier kann durch gestalterische Anpassung und eine Verringerung des Straßenquerschnitts das Konfliktpotenzial reduziert werden. Die flächendeckende Ausweisung einer verkehrsberuhigten Zone im Kiez in Kombination mit einer konsequenten Umsetzung von geschwindigkeitsreduzierenden baulichen Maßnahmen, welche im Maßnahmenpaket beschrieben sind, verdeutlichen den typischen Charakter eines geschwindigkeitsreduzierten Bereiches. Die nachfolgende Abbildung zeigt beispielhaft, wie eine solche Umgestaltung aussehen kann.



Abbildung 18 Detaildarstellung Einfahrt/-gang zum verkehrsberuhigten Bereich

In den Begegnungsbereichen Fuß-Rad-Kfz um den Karl-August-Platz empfiehlt sich ebenfalls, mittelfristig eine bauliche Anpassung vorzunehmen, um das Bewusstsein für die Nutzungskonflikte verschiedener Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Als kurzfristige Lösung kann hier beispielsweise die Markierung der Fahrbahn ähnlich eines Fußgängerüberweges gewählt werden. Dies ist mittel- bis langfristig in Verbindung von Gehwegvorstreckungen zur besseren Sichtbarkeit zu ergänzen. Die nachfolgende Abbildung stellt beispielhaft eine solche Markierung im Bereich des Karl-August-Platzes dar. In der Abbildung sind zusätzlich zu Radabstellflächen umgewidmete Pkw-Stellplätze zu sehen.

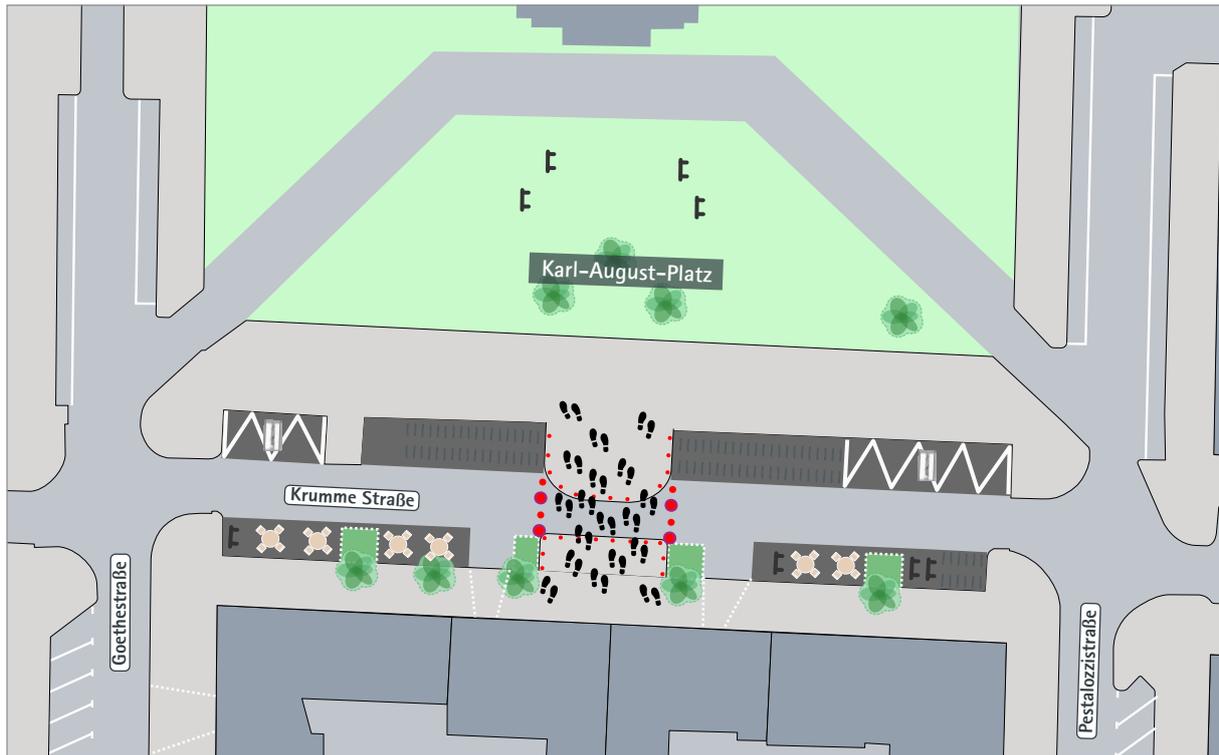


Abbildung 19 Detaildarstellung (Beispiel) Markierung Begegnungsbereich Fuß-Rad/Kfz

Ähnlich zu dem abgebildeten Beispiel werden mittelfristig der Ausbau neuer und die Qualifizierung vorhandener Gehwegvorstreckungen im gesamten Kiez und insbesondere auf der Krumme Straße vorgeschlagen. Des Weiteren ist eine Qualifizierung einiger Kreuzungsbereiche im Untersuchungsgebiet nötig und der barrierefreie Ausbau dieser Bereiche.

Am Beispiel der nachfolgenden skizzenhaften Abbildung lässt sich erkennen, dass neben einer baulichen Anpassung des Kreuzungsbereiches und dem Schaffen von Barrierefreiheit durch Bordsteinabsenkungen und taktilen Systemen die Umwidmung der jeweils ersten Kfz-Stellplätze vorgeschlagen wird, um z. B. Radbügel zu errichten. Eine solche Umwidmung kann kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden.



Abbildung 20 Detaildarstellung (Beispiel) Qualifizierung der Kreuzungsbereiche

Eine weitere Maßnahmenempfehlung ist die Umordnung der Parkstände, um Verschwenkungen in der Fahrbahn zu bilden, damit der Verkehrsfluss der Fahrzeuge unterbrochen und das Tempo auf effektive Weise reduziert wird. Nachfolgend ist eine solche Verschwenkung und Anordnung der Parkstände skizzenhaft dargestellt.



Abbildung 21 Detaildarstellung (Beispiel) Umordnung der Parkstände

Zusätzlich wird die Umwidmung von einigen weiteren Stellplätzen zu Multifunktionsflächen empfohlen. Diese können bspw. mit Sitzmobiliar ausgestattet werden, weitere Radbügel beinhalten oder größere Baumscheiben ermöglichen.

Als weitere zentrale Maßnahme gilt die Qualifizierung der Kaiser-Friedrich-Straße für den Radverkehr – und damit auch für den Fußverkehr. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist an dieser Stelle der Bau einer Radverkehrsanlage empfohlen.

4.5 Maßnahmenpaket organisatorische (betriebliche) Maßnahmen für das Liefern und Sharing

Nachfolgend werden die Maßnahmenempfehlungen des Pakets zu den organisatorischen Maßnahmen und zum Liefern und Sharing dargestellt und erläutert.

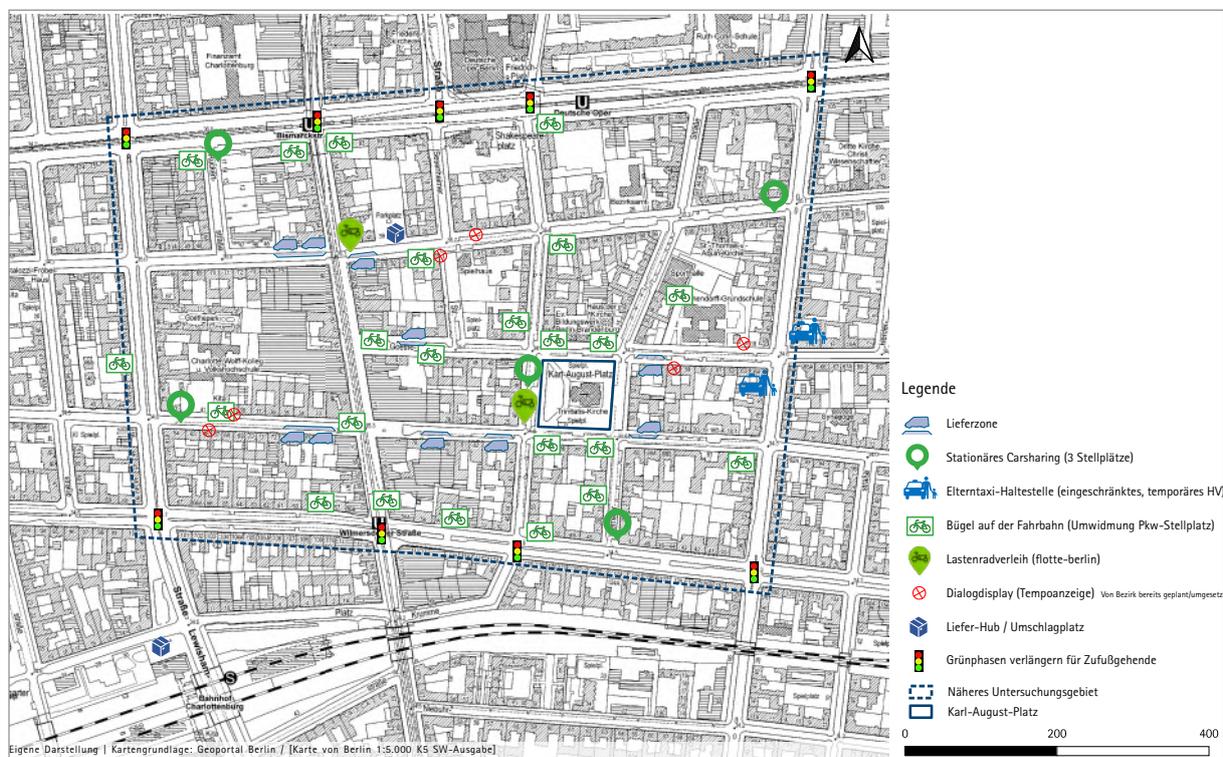


Abbildung 22 Maßnahmenvorschläge für (betriebliche) Organisation des Lieferns und Sharings

Zu den organisatorischen Maßnahmen gehört u. a. die Verortung von Lieferzonen und Elterntaxi-Haltestellen. Die Lieferzonen können temporär oder ganztäglich eingerichtet werden, im Laufe der Planungen wurde bei der Verteilung versucht, auf ansässige Gastronomie und Gewerbestandorte zu achten. Eine genaue Verortung der Lieferzonen steht noch aus. Diese soll im Rahmen einer Gewerbebeteiligung durch das Bezirksamt erfolgen.

Die Elterntaxi-Haltestellen sollen in der Leibnitzstraße beidseitig auf Höhe der Goethestraße eingerichtet werden, um eine Reduzierung des Hol- und Bring-Verkehrs im Kiez herbeizuführen.

Zur Organisation und räumlichen Bündelung des Lieferverkehrs und zur Entlastung des Straßenraums wird die Errichtung eines Lieferhubs (Mikro-Depot, rd. 250 m²) für private KEP-Dienste vorgesehen. Die „letzte Meile“ für Lieferungen für Privathaushalte geschieht somit nicht mehr mit dem sogenannten „Schwerverkehr“ sondern kann über Lastenräder oder elektrische Kleinfahrzeuge abgewickelt werden. Ein möglicher Ort hierfür wäre der öffentliche Parkplatz in der Schillerstraße.

Um das Angebot an Radabstellmöglichkeiten zu erhöhen, wird an diversen Stellen im Untersuchungsgebiet die Umwidmung von Pkw-Stellplätzen zu Fahrradbügeln auf der Fahrbahn oder zu Abstellmöglichkeiten für E-Roller und Scooter empfohlen. Es werden sinnvolle Standorte für einen Lastenradverleih und drei mögliche Verortungen für stationäres Carsharing dargestellt (siehe zugehörige Karte im Anlagenband). Darüber hinaus wurden im Zuge der Beteiligungsverfahren mehrfach die für Zufußgehende sehr kurze Grünphasen der Lichtsignalanlagen an den Hauptstraßen kritisiert. Es bietet sich an, die Signalzeitensteuerung anzupassen, um ein Queren der größeren Straßen in einem Zug ohne Wartezeit auf der Mittelinsel zu ermöglichen. Außerdem wurde im Rahmen der Beteiligungsformate immer wieder darauf hingewiesen, die Nutzung der umliegenden Parkhäuser für Anwohnende insbesondere in den Nacht-Stunden zu klären und möglicherweise temporär zu testen, um den Parkdruck im Quartier zu verringern.

Zur Unterstützung der geschwindigkeitsbegrenzenden Regeleinhaltung sollten ein oder mehrere Dialogdisplay(s), z. B. an den Schulen im Quartier, eingesetzt werden. Der psychologische Effekt eines lachenden Smilies kann unter Umständen mehr bewirken als ein weiteres, statisches Schild unter vielen.

5 Zusammenfassung und Gesamtfazit

Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf hat die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts für den Karl-August-Kiez beauftragt, welches eine Beteiligung der Bewohner:innen, Initiativen und anderen lokalen Akteur:innen vorsieht. Mittelfristig soll ein attraktiver, sicherer und gerecht aufgeteilter Straßenraum geschaffen werden, der die Belange der Nutzer:innen und des Umweltschutzes berücksichtigt und damit einen Beitrag zu einer notwendigen Verkehrswende in Berlin leisten kann. Ziel ist es, die Grundlage für die Erweiterung, erfolgreiche Umsetzung und damit eine bessere Sichtbarkeit der (teilweise schon bestehenden) Verkehrsberuhigung mit entsprechenden Maßnahmen unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel bzw. -arten zu schaffen.

Das Konzept soll einen Rahmen für die künftige Erschließung des Karl-August-Kiezes stecken und insbesondere Maßnahmen zur Beruhigung des motorisierten Verkehrs und zur Förderung des Verkehrs des Umweltverbunds und dabei insbesondere der aktiven Mobilität (Fuß- und Radverkehr) liefern. Zusätzlich sollen die Nachbarschaft und die Identifikation mit dem Kiez gestärkt werden. In die Bearbeitung sind die Beteiligung von Anwohnenden, der Initiative „Karl-August-Kiez lebenswert!“ und Gewerbetreibenden oder anderweitig Beteiligten eingeflossen. Durch mehrere Beteiligungsformate und Informationsveranstaltungen wurden Hinweise und Anmerkungen gesammelt und in die Konzepterstellung integriert.

Nach umfangreicher Bestandsanalyse und der Durchführung von Verkehrszählungen ist ein Konfliktplan erstellt worden, der die Defizite der verkehrlichen Ordnung im Quartier darstellt. Aus diesem Konfliktplan wurde in einem weiteren Schritt ein Maßnahmenkonzept abgeleitet, welches in drei Maßnahmenpakete unterteilt räumliche, verkehrsführende und organisatorische Maßnahmen benennt und verortet und nach Umsetzungshorizonten unterteilt, um auch kurzfristig Effekte zu erzielen und die genannten Ziele der Verkehrsberuhigung, Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Förderung des Verkehrs des Umweltverbunds zu verwirklichen. Obwohl einzelne Maßnahmen des entwickelten Konzepts auch alleinstehend umgesetzt werden können und bereits kleine Effekte erzielen, greifen die Maßnahmenpakete ineinander und sollten für eine bestmögliche Umsetzung schrittweise vollständig im Karl-August-Kiez implementiert werden.

Nach Fertigstellung der Untersuchung soll in den nächsten Monaten geprüft werden, welche ersten Maßnahmen zeitnah umgesetzt werden können. Dabei stehen vorerst kleinere Maßnahmen mit kurzfristig angesetztem Zeithorizont sowie temporäre Umsetzungen und Testungen von Maßnahmen im Fokus. Eine temporäre Testphase empfiehlt sich, da sich in der Regel erst nach ein bis zwei Monaten eine Gewöhnungszeit einstellt und die Maßnahmen und ihre Effekte so im Anschluss bewertbar sind.

Das entstandene Mobilitätskonzept ist als Bestandteil einer gesamträumlichen Entwicklung zu

sehen und zu verstehen und bildet einen ersten Ansatz zur Erreichbarkeit der genannten Zielstellungen. Es werden derzeit weltweit ähnliche Kiezblocks eingerichtet. Das hier vorliegende Projekt kann – eine weitgehende Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen vorausgesetzt – eine große Strahlkraft für weitere Berliner Innenstadtquartiere entwickeln.

Quellennachweis

AGFK Baden-Württemberg (2020)	Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundliche Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (agfk), Querungshilfen für den Fußverkehr, Stand: Januar 2020, Stuttgart
Call a Bike (2022)	Call a Bike: Bikesharing in Berlin leicht gemacht, URL: https://www.callabike.de/de/berlin/ , zuletzt besucht am 02. September 2022
Contipark (2022)	Contipark Interparkin Group, URL: https://www.mein-contipark.de/parkplatz-finden/parken-in-berlin/parkhaus-wilma-berlin--ci3cp10071 , zuletzt besucht am 03. März 2022
Sharing Vergleich (2022)	Sharing Vergleich: Geschäftsgebiete aller Carsharing-Anbieter in Berlin, URL: http://www.sharing-vergleich.de/carsharing.html , zuletzt besucht 11. April 2022
Europcar (2022)	Europcar, URL: https://www.europcar.de/stationen?noredirection=true , zuletzt besucht am 03. März 2022
FGSV (2005)	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2005), Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05), Köln
FGSV (2006)	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2006), Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen, Köln
FGSV (2008)	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2008), Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Köln
FGSV (2012)	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2012), Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Köln
FGSV (2015)	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2015), Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Köln
FGSV (2021)	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.) (2021), Hinweise zu Rad-schnellverbindungen und Radvorrangrouten, Köln
fLotte (2022)	fLotte: Freie Lastenräder für Berlin, URL: https://flotte-berlin.de/lastenrad-ausleihen/standorte/standorte-verfuegbar/ , zuletzt besucht am 08. September 2022
Karl-August-Kiez lebenswert! (2021)	Nachbarschaftsinitiative Karl-August-Kiez lebenswert!: Statement zum Antrag der SPD-Fraktion der BVV Cha-Wi zu Datengrundlage im Verkehr für den Bezirk verbessern II vom 03.02.2021 zur Parkraumsituation, Stand: 10. April 2021, Berlin
Karl-August-Kiez lebenswert! (2019)	Nachbarschaftsinitiative Karl-August-Kiez lebenswert!, Unser Verkehrskonzept für den Karl-August-Kiez, Stand: 5. November 2019, Berlin
Köhrich (2022)	Köhrich Transporter & Lkw Vermietung in Berlin, URL: http://autovermietung-koehrich.de/ , zuletzt besucht am 08. September 2022
Nextbike (2022)	Nextbike GmbH, URL: https://www.nextbike.de/de/berlin/standorte/ , zuletzt besucht am 15. März 2022
SenUMVK (2022/A)	Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (Hrsg.), Radverkehrsnetz Berlin, Stand: 06. Juli 2022, Berlin
SenUMVK (2022/B)	Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (Hrsg.), Parkraumbewirtschaftung für mehr Lebensqualität, Stand: 12. April 2022, Berlin
SenUVK (2019)	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2029), Nahverkehrsplan Berlin 2019 - 2023, Stand: Oktober 2019, Berlin
SenUVK (2020)	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2020), Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin - Leitfaden, Stand: April 2020, Berlin

SenUVK (2021/A)	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2021), Straßenverkehrszählung Berlin Teil A Ergebnisbericht – Verkehrsmengenkarte DTV _w Kfz/Lkw 2019, Stand: 30. April 2021, Berlin
SenUVK (2021/B)	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2021), Berliner Mobilitätsgesetz vom 05. Juli 2018, Stand: 27. September 2021, Berlin
SenUVK (2021/C)	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (Hrsg.) (2021), Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) – Bearbeitungshinweise für die Anordnung von Carsharingstellplätzen, Stand: 22. November 2021, Berlin
Statistik Berlin Brandenburg (2021)	Amt für Statistik Berlin Brandenburg: Statistischer Bericht – Einwohnerinnen und Einwohner im Land Berlin am 31. Dezember 2020, Stand: Februar 2021, Postdam
Statistik Berlin Brandenburg (2020)	Amt für Statistik Berlin Brandenburg: In Berlin angemeldete Fahrzeuge (ohne Außerbetriebsetzung) nach LOS-Planungsräumen, Stand 31. Dezember 2020, Berlin
TU Berlin (2016)	Technische Universität Berlin (Hrsg.), Simulation von Freefloating-Carsharing-Angeboten unter Berücksichtigung des Parkraums in Berlin, Stand: 30. November 2016, Berlin
TU Dresden (2018)	Technische Universität Dresden (Hrsg.) (2019), Forschungsprojekt Mobilität in Städten – SrV 2013, Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ in Berlin Charlottenburg-Wilmersdorf, Dresden
Polizei Berlin (2021)	Polizei Berlin, Landeskriminalamt: Stellungnahme aus Sicht der städtebaulichen Kriminalprävention (SKP), Stand: 19. April 2021, Berlin