

BÜRGER:INNENVERANSTALTUNG



21.05.2022 – 13:00 UHR | TRINITATISKIRCHE



**Herzlich Willkommen
zur heutigen Bürger:innenveranstaltung
mit Ausstellungsrundgang!**

Organisatorische Hinweise

Hygienekonzept

- Empfehlung zum Tragen eines Mund- und Nasenschutzes
- Handdesinfektion
- Hust- und Niesetikette beachten
- Keine Teilnahme bei Symptomen



Bearbeitung des Verkehrskonzepts:

HOFFMANN-LEICHTER

Ingenieurgesellschaft mbH

Erarbeitung eines Verkehrskonzepts

- Bestandsanalyse mit Bevölkerungs- und Sozialraumanalyse, Zielortanalyse, Verkehrsanalyse, Kartierung Fuß- und Radwegenetz, Ermittlung und Darstellen des vorhandenen ÖPNV-Angebotes, der Sharing-Angebote und der ortansässigen Gewerbebetriebe, Auswertung der polizeilichen Unfallstatistik, Verkehrserhebung an Knotenpunkten und Straßenquerschnitten, Parkraumuntersuchung
- Konfliktanalyse und Zieldefinition
- Maßnahmenentwicklung und Prüfung
- Wirkungsanalyse Umgestaltung Horst-Wundt-Platz
- Erstellen eines Gesamtkonzepts für das gesamte Untersuchungsgebiet

Beteiligung

- Kiezspaziergänge, Auswerten der Online-Beteiligung, Durchführen des Bürgerworkshops

Im Auftrag von:

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin

Straßen- und Grünflächenamt

FB Tiefbau Tief 210



Marian Knapschinsky



Jens Stephan



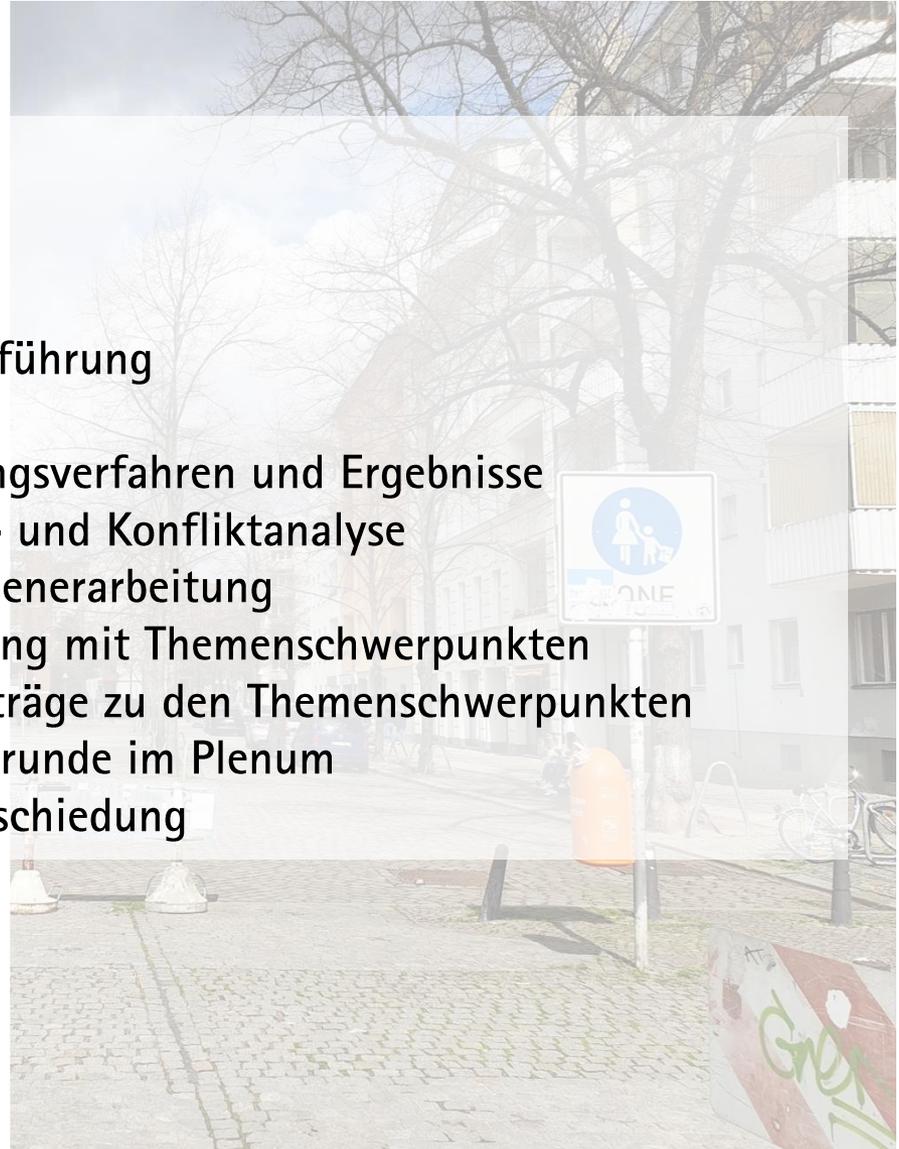
Pinar Tatlikazan



Pauline Lühr

Tagesordnung

1. 13:00 Uhr Begrüßung und Einführung
2. 13:15 Uhr Inputvortrag:
 Beteiligungsverfahren und Ergebnisse
 Bestands- und Konfliktanalyse
 Maßnahmenarbeitung
3. 14:00 Uhr Ausstellungsrundgang mit Themenschwerpunkten
4. 15:00 Uhr Vorstellung der Beiträge zu den Themenschwerpunkten
5. 15:15 Uhr Gemeinsame Dialogrunde im Plenum
6. 16:00 Uhr Ausblick und Verabschiedung



Aufgabenstellung und Ziel des Konzepts

Untersuchung von Lösungen und umsetzbaren Maßnahmen zur schrittweisen Visualisierung der Verkehrsberuhigung im Klausenerplatz-Kiez.

Ziele:

- Steigerung der Lebensqualität
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Qualifizierung der Fahrradinfrastruktur und der Bedingungen für den Fußverkehr
- Aufwertung des öffentlichen Raums
- Lösungen für den Lieferverkehr
- deutliche Reduzierung des Durchgangs- und Kfz-Verkehrs



└ Arbeitsprogramm – Prozess und Methodik

Planerteam:	Bestands- und Konfliktanalyse
Planerteam und Akteure vor Ort:	Stadtspaziergang: Bestands- und Konfliktanalyse, Maßnahmenvorschläge
Planerteam:	Erarbeitung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
Interessierte auf mein.Berlin.de:	Diskussion der Maßnahmenvorschläge
Planerteam:	Vertiefung der Maßnahmenkonzeption unter Berücksichtigung der Beiträge auf mein.Berlin.de
Veranstaltung:	Vorstellen der Maßnahmen, Stimmungsbild 
Planerteam:	Finalisierung des Maßnahmenkonzepts unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Workshops

Arbeitsprogramm – Ziel der **heutigen** Veranstaltung

- Keine Grundsatzdiskussion über das „ob“
- Austausch über verkehrliche Entwicklung des Quartiers in Richtung Verkehrsberuhigung unter Berücksichtigung verkehrlicher Konfliktlagen, unterschiedlicher (Mobilitäts-)Bedürfnisse und aktueller Rahmenbedingungen
- Alle auf einen Wissensstand bringen (bzgl. Anlass und Verfahren sowie der Ergebnisse der Untersuchung und der Beteiligung)
- Erörterung und gemeinsame Diskussion des Maßnahmenkonzepts, welches in den nächsten Monaten und Jahren umgesetzt und evaluiert werden soll in einem Ausstellungsrundgang
- Alle können Rückfragen stellen und ihre unterschiedlichen Positionen und ergänzende Hinweise einbringen

Netiquette bei der **heutigen** Veranstaltung

Mit der Teilnahme an der Veranstaltung erklären wir uns bereit...

- aufmerksam zuzuhören,
- höflich und konstruktiv zu diskutieren,
- uns unsere Privilegien bewusst zu machen und
- auch mal unseren eigenen Standpunkt zu verlassen und die Meinungen anderer anzuhören und zu durchdenken.

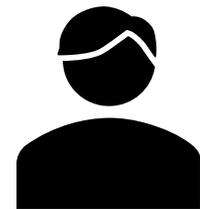


Ich versetze mich auch
in die Lage der Kinder

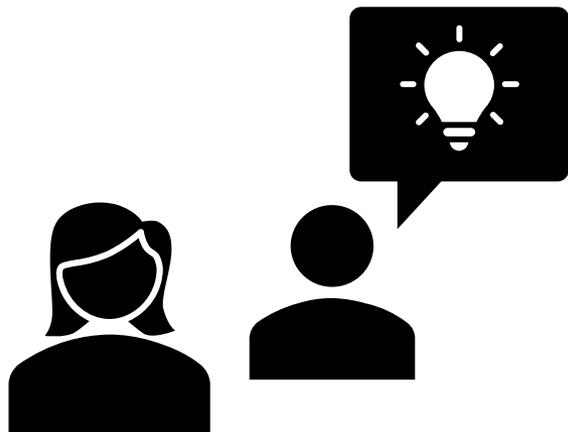
Ich gebe Privilegien ab
zugunsten der Gemeinschaft

Ich denke auch an die
Bedürfnisse der Senioren

Ich verstehe auch, dass
Radfahrende Platz benötigen



Kennenlernen der Teilnehmer:innen – Wer ist heute mit dabei?



Kennenlernen der Teilnehmer:innen

Sind Sie Anwohner:in / Gewerbetreibende:r / Vertreter:in einer Initiative?

Wie bewegen Sie sich im Alltag meist fort?
Zu Fuß? Mit dem Rad? Mit dem ÖPNV? Mit dem Kfz?

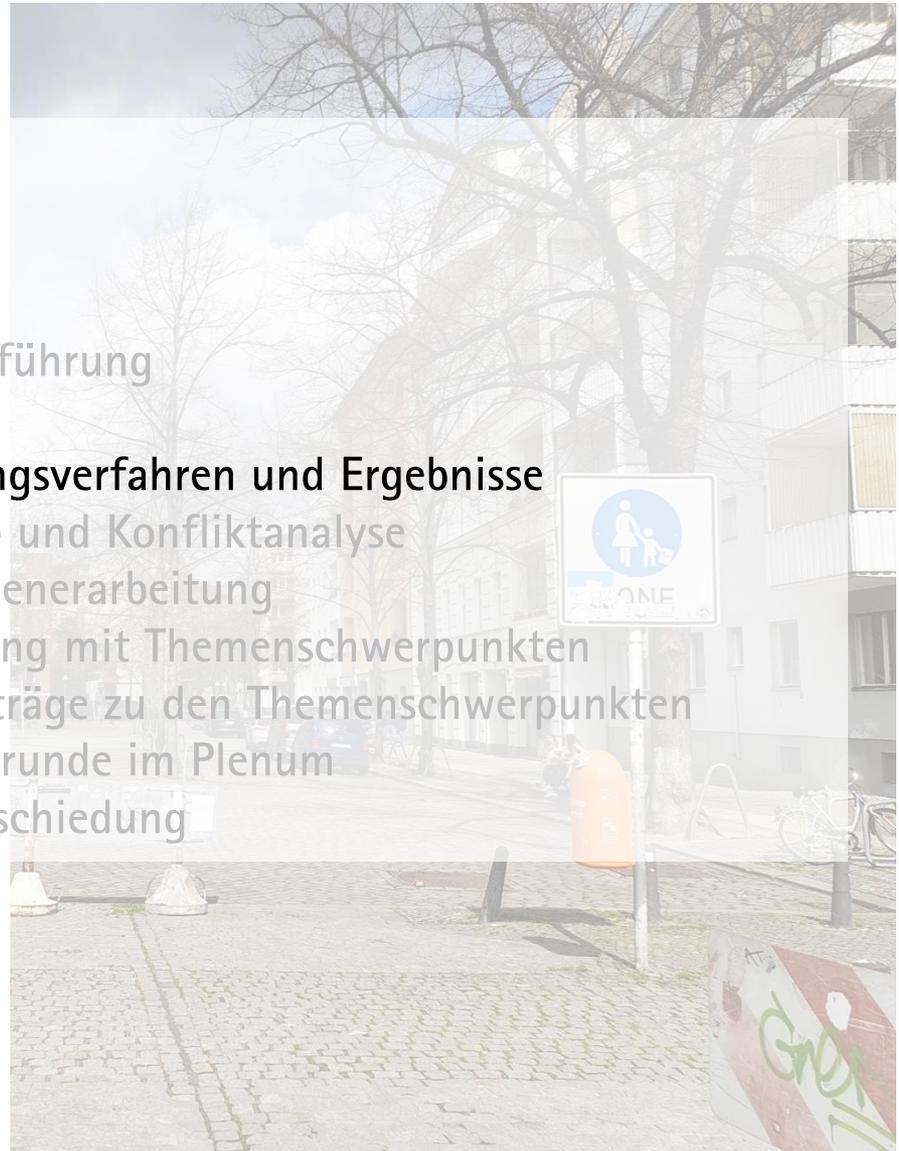
Haben Sie sich diese Woche schon über Ihren Kiez gefreut? 😊

Mehrfachnennungen möglich



Tagesordnung

- | | | |
|----|-----------|---|
| 1. | 13:00 Uhr | Begrüßung und Einführung |
| 2. | 13:15 Uhr | Inputvortrag:
Beteiligungsverfahren und Ergebnisse
Bestands- und Konfliktanalyse
Maßnahmenentwicklung |
| 3. | 14:00 Uhr | Ausstellungsrundgang mit Themenschwerpunkten |
| 4. | 15:00 Uhr | Vorstellung der Beiträge zu den Themenschwerpunkten |
| 5. | 15:15 Uhr | Gemeinsame Dialogrunde im Plenum |
| 6. | 16:00 Uhr | Ausblick und Verabschiedung |



Online Beteiligung auf mein.Berlin.de: Zusammenfassung Ergebnisse

Durchführung achtwöchiger Online-Dialog

- vom 20.09 bis 15.11.2021

Rückmeldungen / Beiträge

- 44 Beteiligte
- 196 Kommentare

Auswertung

- qualitative Auswertung, d.h. die wesentlichen Themen, Positionen und Entwicklungsvorstellungen werden schlagwortartig erfasst, inhaltlich zusammengefasst und teilweise verortet.

Benannte Themenschwerpunkte



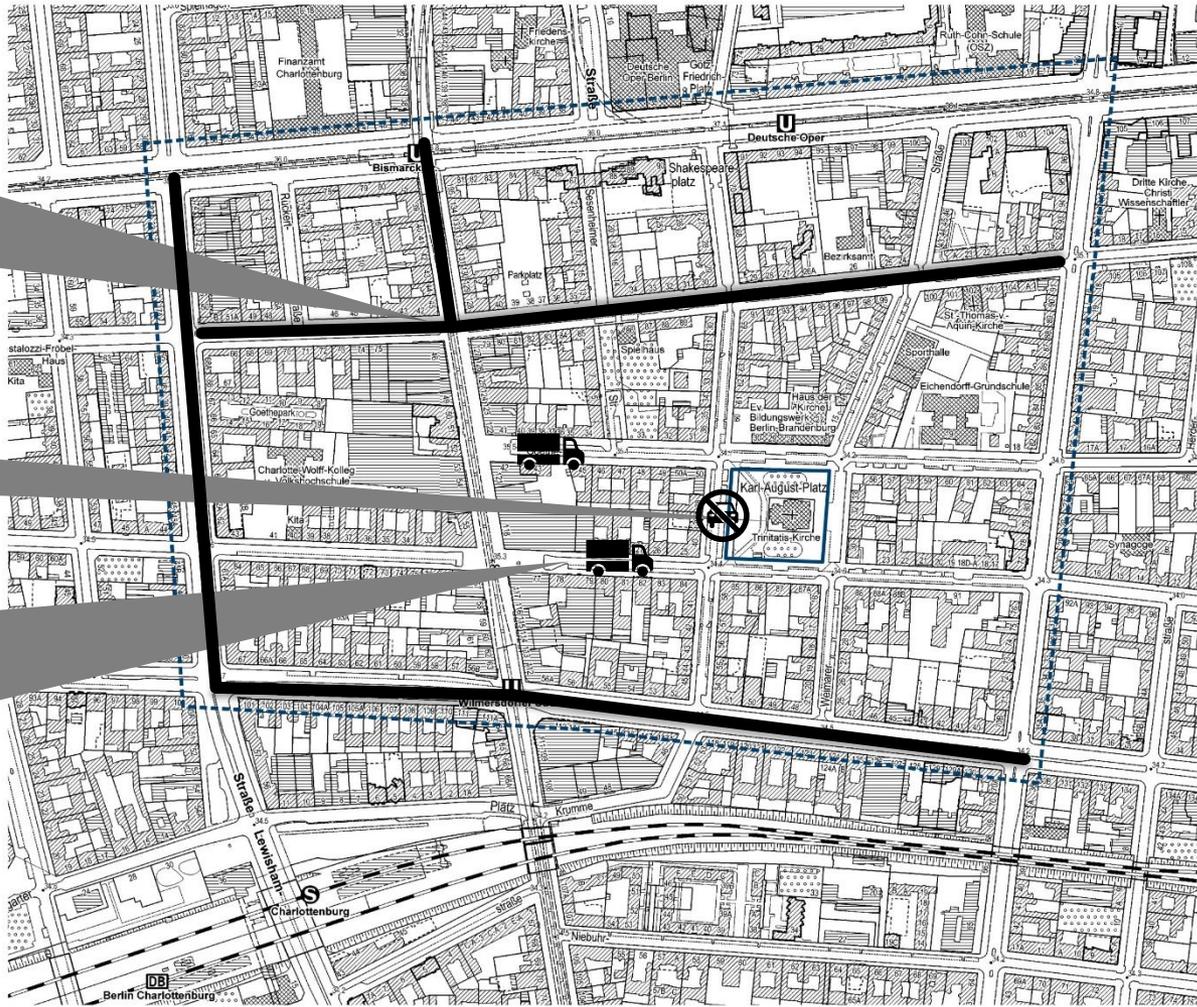
Konfliktanalyse

Ausgewählte Ergänzungen

2-Reihe-Parken in der Schillerstraße, Kantstraße, Kaiser-Friedrich-Straße und Wilmersdorfer Straße

Missachten des Parkverbots an Wendehammern

Störender Lieferverkehr in der Pestalozzistr. Und Goethestr. Abschnitt zwischen Wilmersdorfer Straße/ Krumme Straße



Sorge vor Partylärm mit der Aufwertung des Platzes

Gehwegbefahrungen durch E-Scooter und Radfahrende

Maßnahmen

Verortung ausgewählter *organisatorischer/verkehrlicher* Maßnahmevorschläge

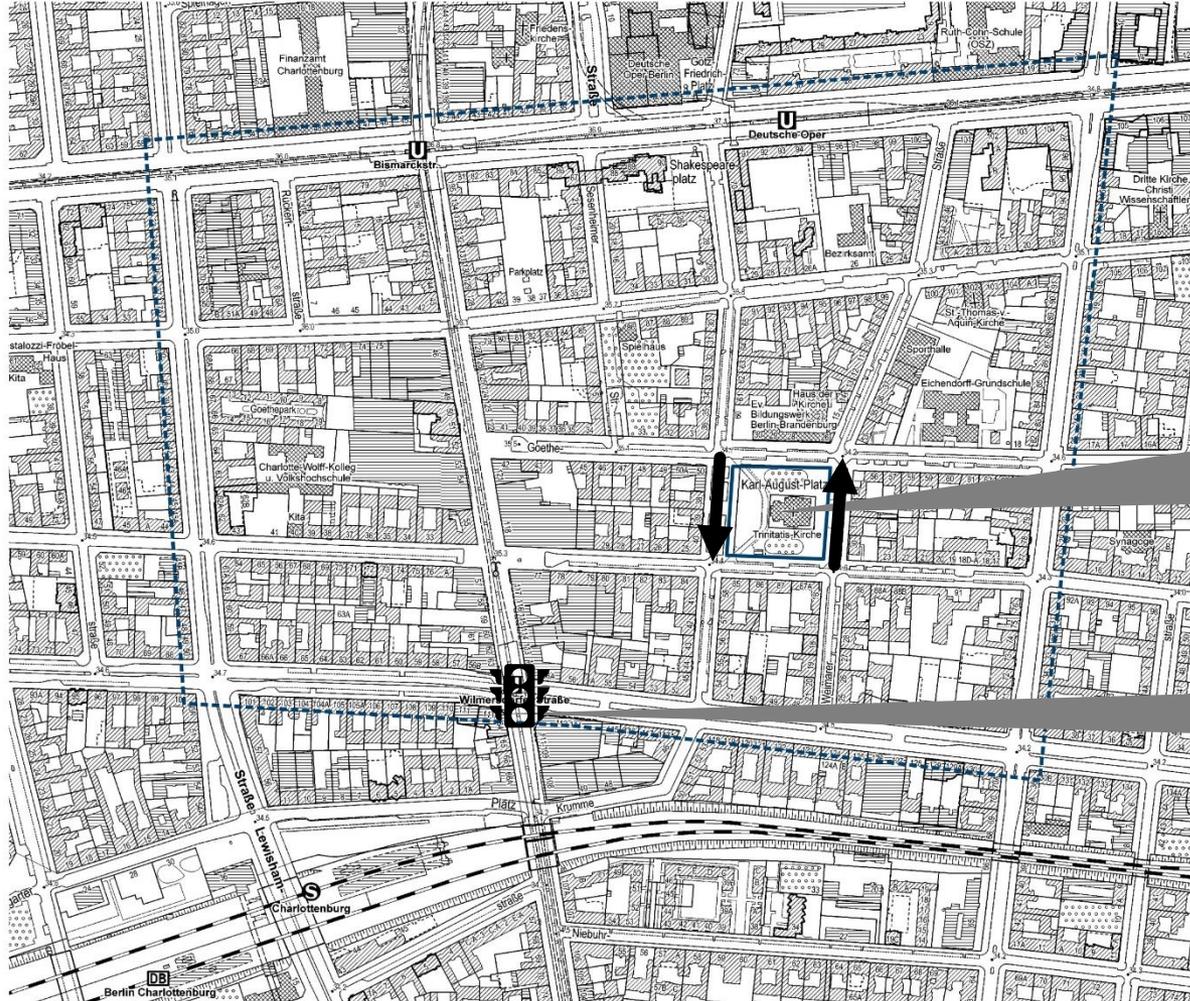
Kiezblock / Fußgängerkiez

Null Parkplätze – auch nicht für Anwohner

Regelmäßiges Reinigen des Platzes von Müll und Scherben

Kontrolle vom Ordnungsamt

Geschwindigkeit messen



Anwohnerparken bzw. Straßenabschnitte nur für Anlieger und Zulieferer ausweisen (z.B. Sackgassen zur Wilmersdorfer Straße)

Einbahnregelung für Krumme und Weimarer Straße um den Karl-August-Platz statt Sperrung

Keine LSA an der Kantstraße / Wilmersdorfer Straße

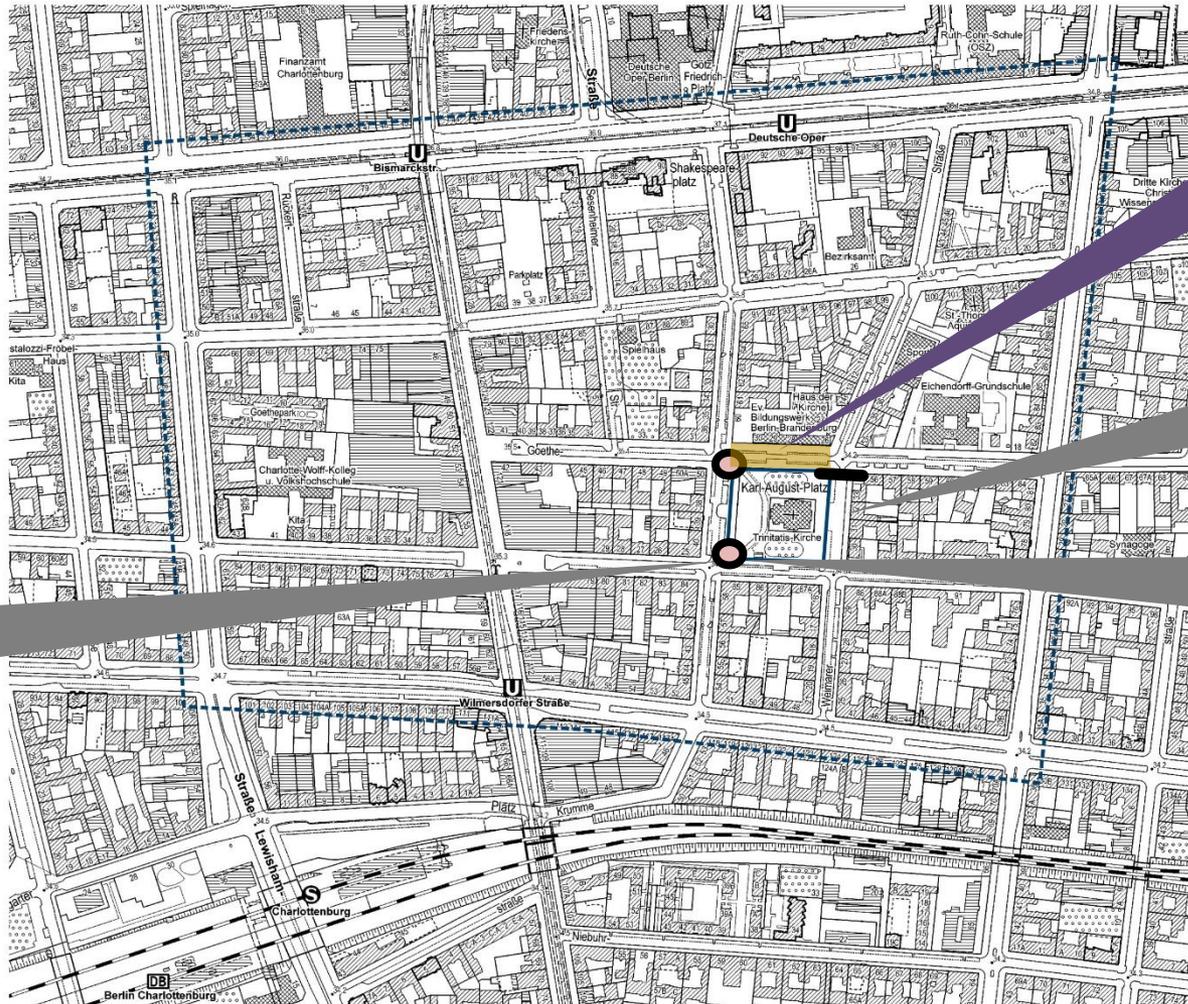
Parkleitsystem in die bestehenden Parkhäuser

Maßnahmen

Verortung ausgewählter *baulicher* Maßnahmevorschläge

Umwidmung einiger Kfz-Stellplätze für Fahrradbügel

Schranke/Tor statt Poller zum gesperrten Abschnitt Weimarer- und Krumme Straße



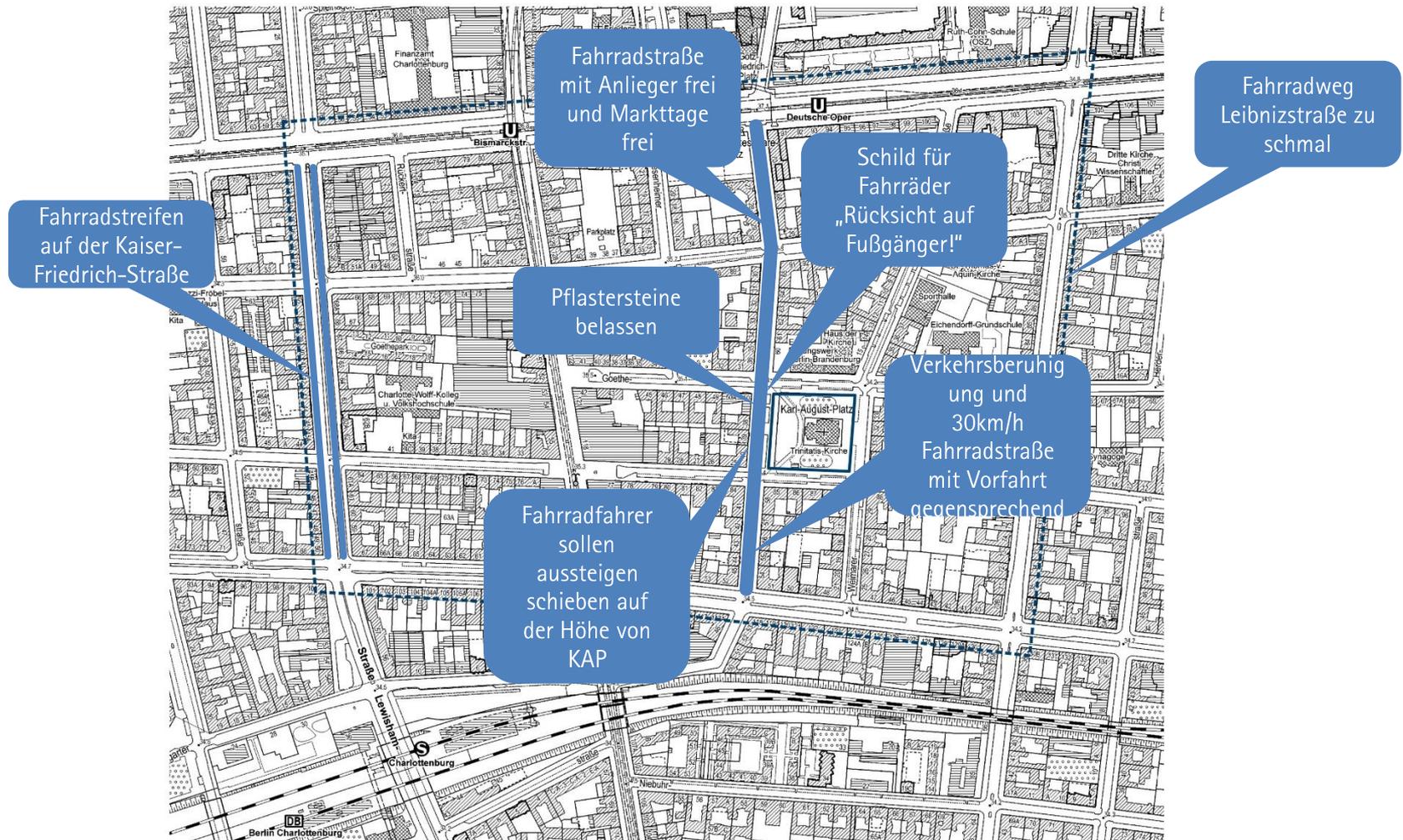
Goethestraße Abschnitt über dem KAP zum Platz zuschlagen

Abpollerung des Eingangs Weimarer Straße zur FG-Zone

Kreuzungen am Platz als Eingang zum Ruhebereich markieren

Maßnahmenvorschlag: Fahrradstraße Krumme Straße

Verortung ausgewählter Gedanken und Vorschläge



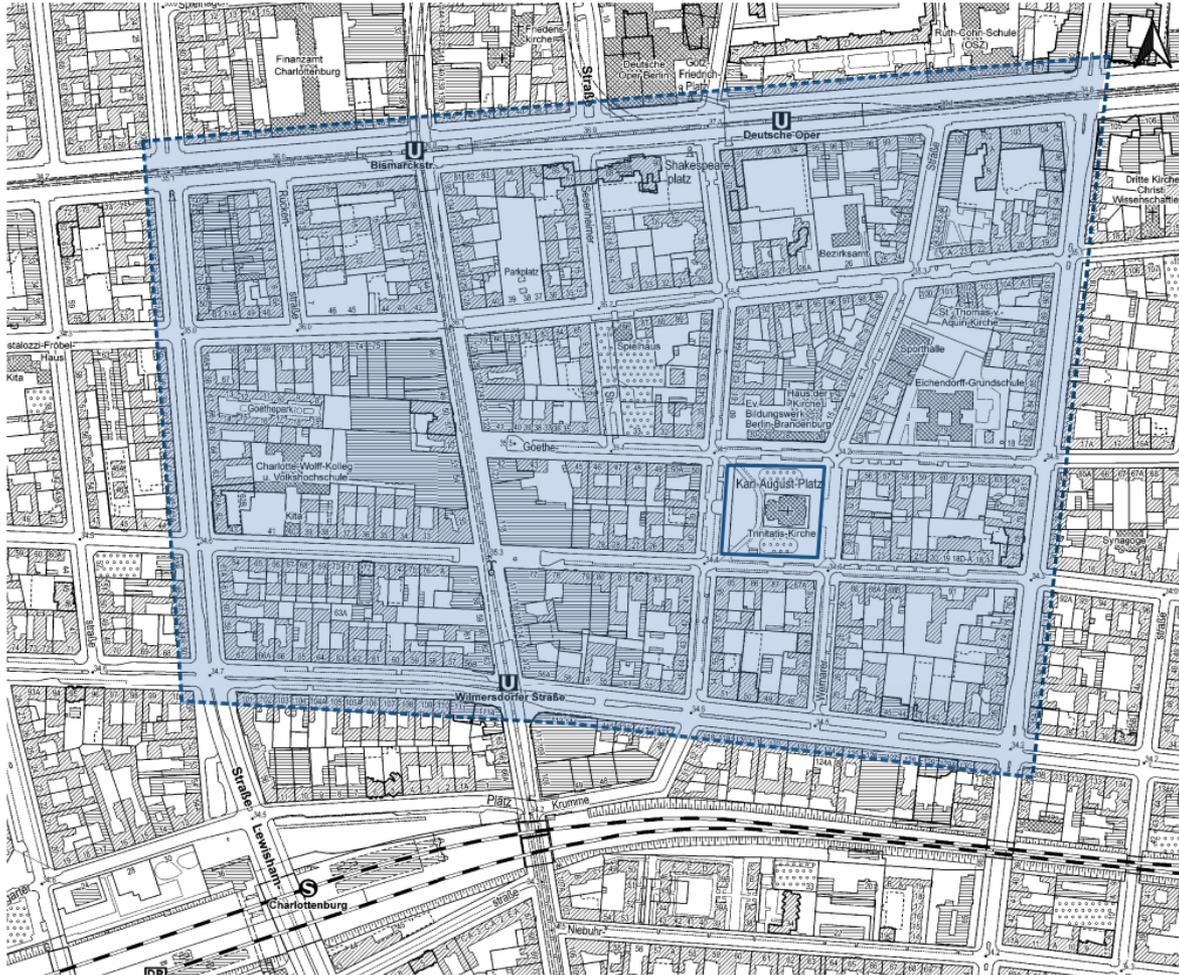
Tagesordnung

- | | | |
|----|-----------|---|
| 1. | 13:00 Uhr | Begrüßung und Einführung |
| 2. | 13:15 Uhr | Inputvortrag:
Beteiligungsverfahren und Ergebnisse
Bestands- und Konfliktanalyse
Maßnahmenerarbeitung |
| 3. | 14:00 Uhr | Ausstellungsrundgang mit Themenschwerpunkten |
| 4. | 15:00 Uhr | Vorstellung der Beiträge zu den Themenschwerpunkten |
| 5. | 15:15 Uhr | Gemeinsame Dialogrunde im Plenum |
| 6. | 16:00 Uhr | Ausblick und Verabschiedung |



Bestandsanalyse

Eckdaten



Fläche: 532.666,81m²

Einwohnerzahl: 12155

Anzahl Kfz im Kiez: 3620 (darunter 3091 Pkw,
inkl 2633 private Pkw)

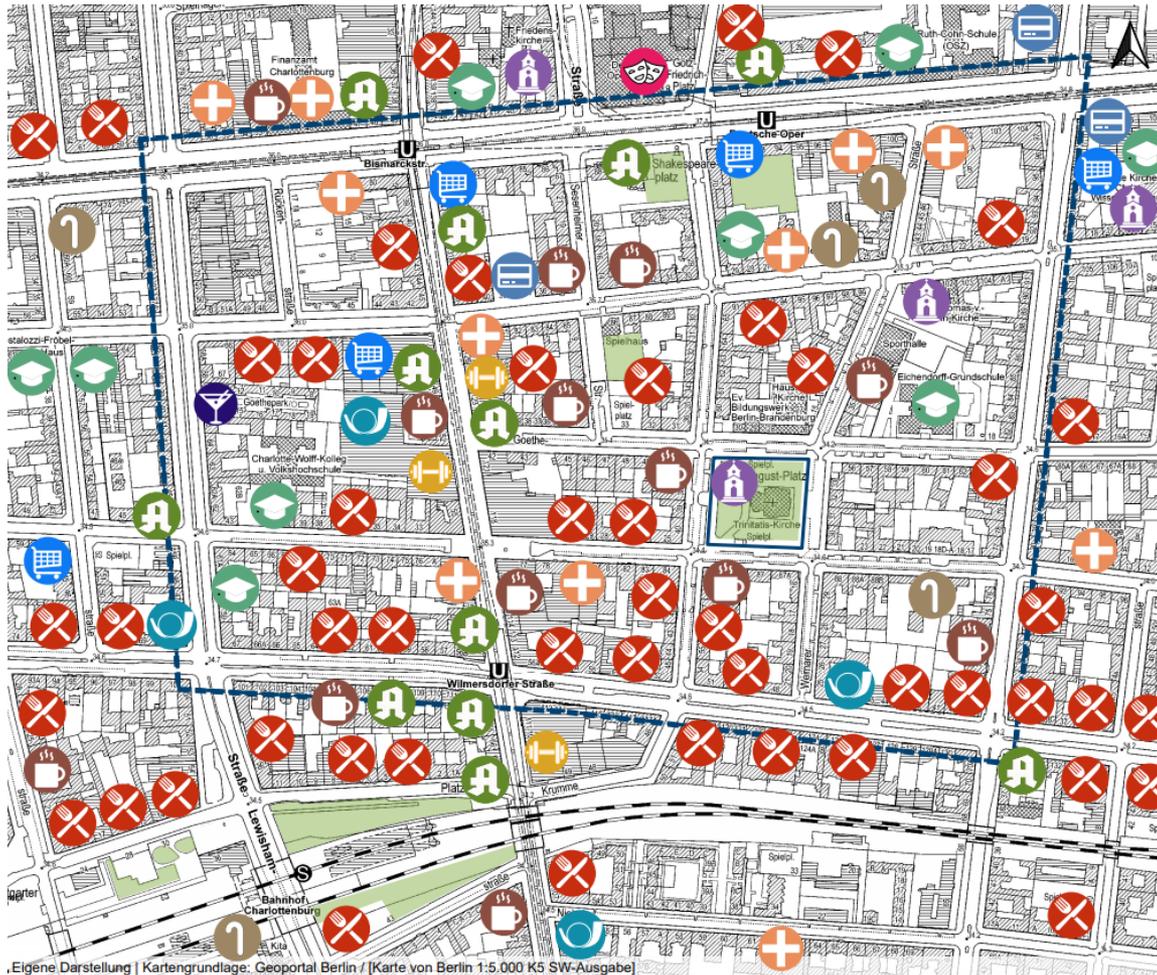
Motorisierungsgrad:
264 Pkw (pro 1000 Einwohner)

(358/1000 in Charlottenburg/Wilmersdorf;
324 in Berlin)

 Näheres Untersuchungsgebiet
 Karl-August-Platz

Bestandsanalyse

Nutzungen in der Umgebung



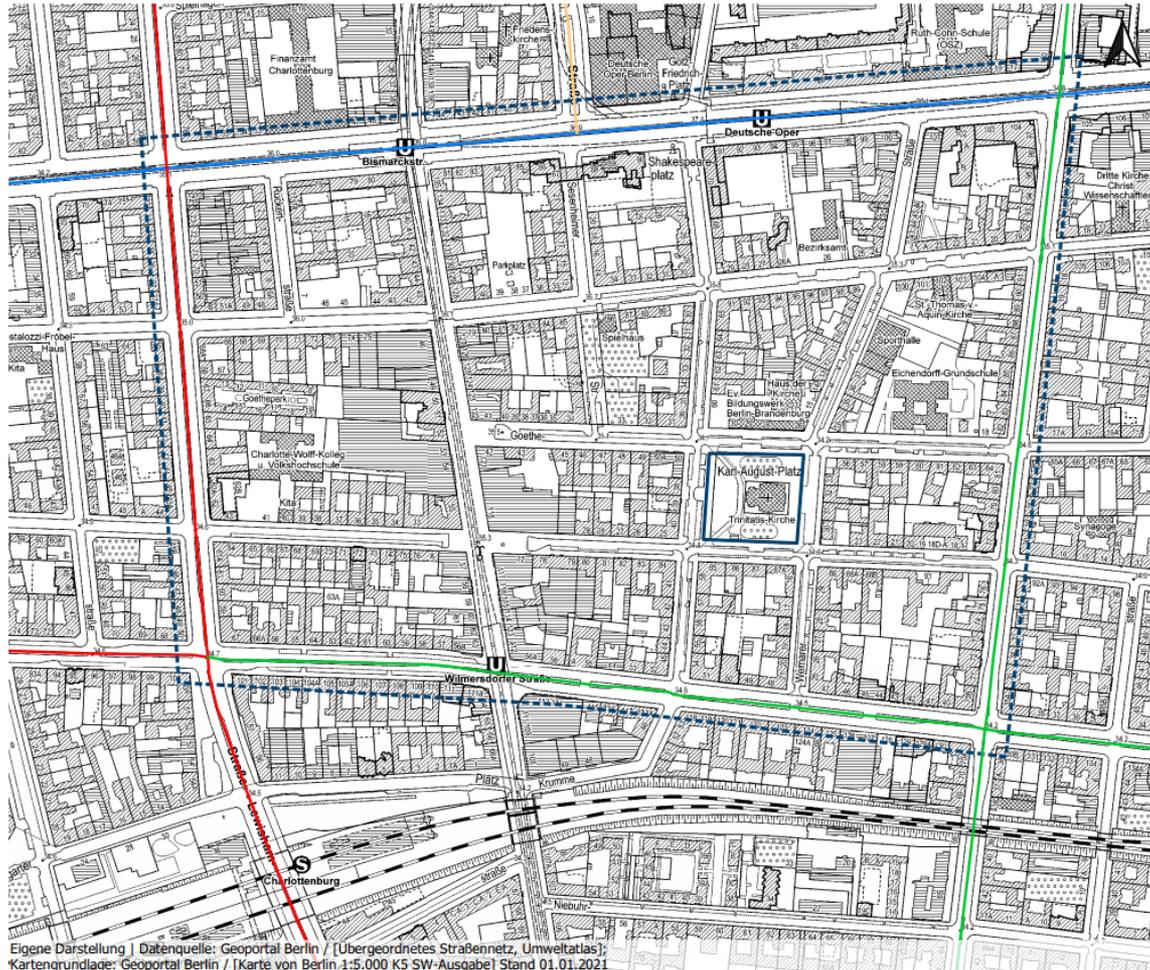
Legende

Nutzungen in der Umgebung

-  Seniorenheim
-  Einkauf
-  Gastronomie
-  Bar
-  Apotheke
-  Café
-  Sport
-  Religion
-  Verwaltung/Bank
-  Post
-  Kultur
-  Sicherheit und Ordnung
-  Bildung und Forschung
-  Gesundheit/Pflege
-  Sportanlage

„Eigene Darstellung | Kartengrundlage: Geoportal Berlin / [Karte von Berlin 1:5.000 K5 SW-Ausgabe]

Bestandsanalyse Übergeordnetes Straßennetz



Legende

Übergeordnetes Straßennetz

- Stufe 0 - kontinentale Straßenverbindung
- Stufe I - großräumige Straßenverbindung
- Stufe II - übergeordnete Straßenverbindung
- Stufe III - örtliche Straßenverbindung
- Stufe IV - Ergänzungsstraße

Eigene Darstellung | Datenquelle: Geoportal Berlin / [Übergeordnetes Straßennetz, Umweltatlas]
Kartengrundlage: Geoportal Berlin / [Karte von Berlin 1:5.000 K5 SW-Ausgabe] Stand 01.01.2021

Bestandsanalyse Radverkehrsanlagen



Legende

Radverkehrsnetze

- Radvorrangnetz
- Ergänzungsnetz
- Radschnellverbindung West-Route Bauzeit 2025-2026 (infraVelo)

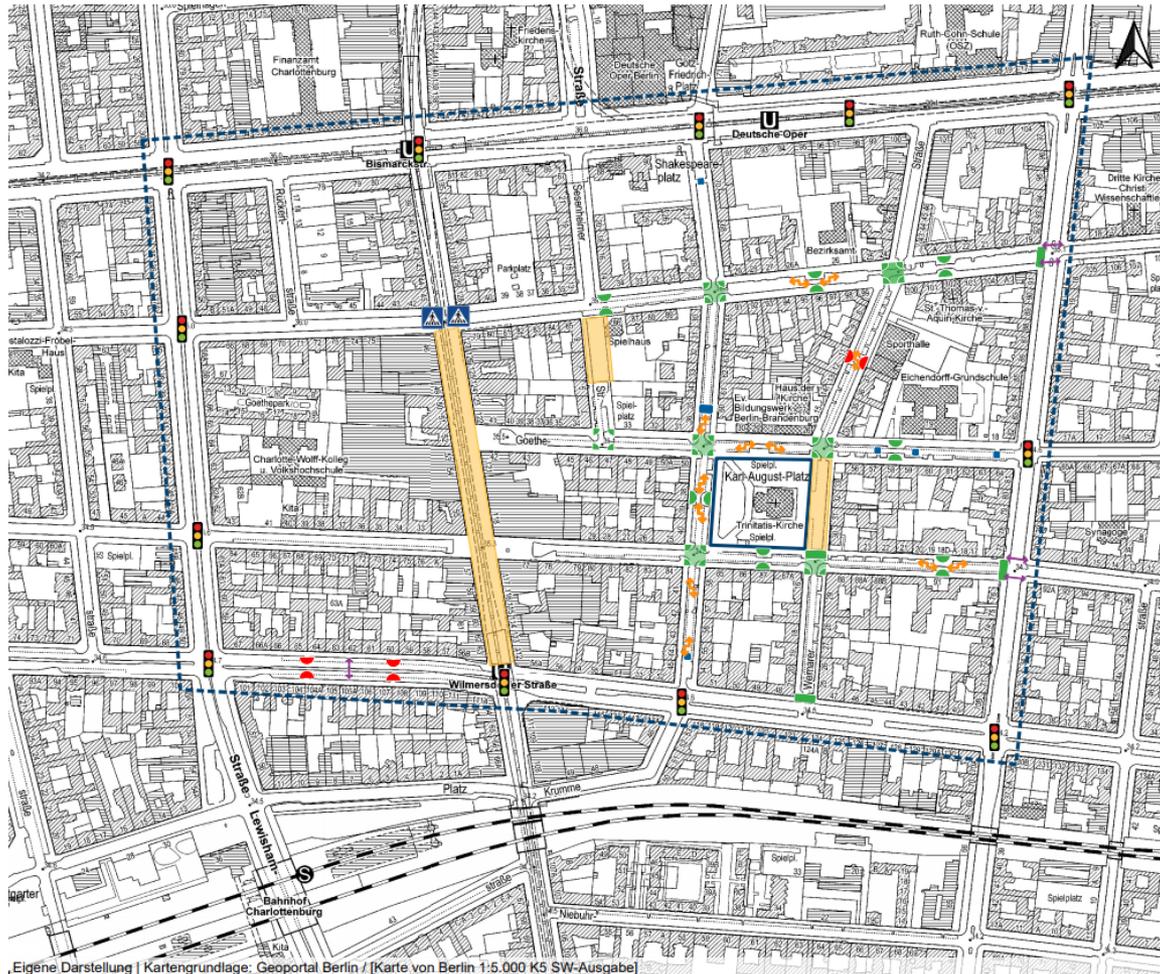
Radverkehrsanlagen

- Bussonderfahrstreifen
- Radfahrstreifen
- Radwege
- Schutzstreifen
- - - Pop-Up Radwege

Eigene Darstellung | Datenquelle: Geoportal Berlin / (Radverkehrsanlagen, Umweltatlas ; SenUVK)
Kartengrundlage: Geoportal Berlin / (Karte von Berlin 1:5.000 K5 SW-Ausgabe) Stand 01.01.2021

Bestandsanalyse

Querungshilfen und verkehrsberuhigende Maßnahmen



Legende

Querungshilfen und verkehrsberuhigende Maßnahmen

Lichtsignalanlage



Fußgängerüberweg



Fußgängerzone



Querung über Mittelinsel



Gehwegvorstreckung (gute Qualität)



Knotenpunkt mit Gehwegvorstreckung und Aufpflasterung



Fahrbahnverschwengung



Kissen



Gehwegüberfahrt



Gehwegvorstreckung (schlechte Qualität)

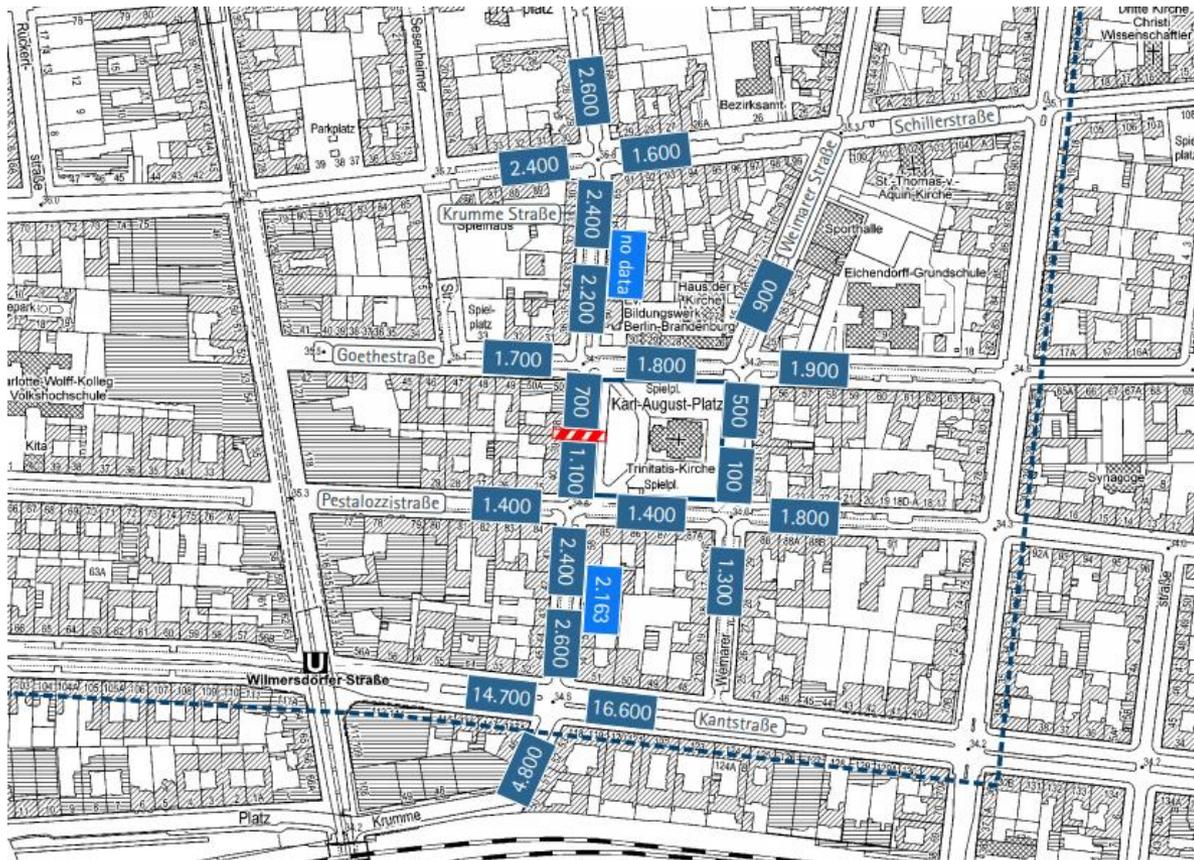


Knotenpunkt mit Gehwegvorstreckung



Bestandsanalyse

Verkehrsmengen: Durchschnittlicher werktäglicher Verkehr | Zähldaten Hoffmann-Leichter 2021
 – während Sperrung der Krumme Straße (Höhe Karl-August-Platz)



Legende

Verkehrsmengen gemäß Zähldaten Hoffmann-Leichter während Sperrung Krumme Straße (15.06.2021)

XX.X00 DTVw | durchschnittliches werktägliches Verkehrsaufkommen [Kfz/24 h]

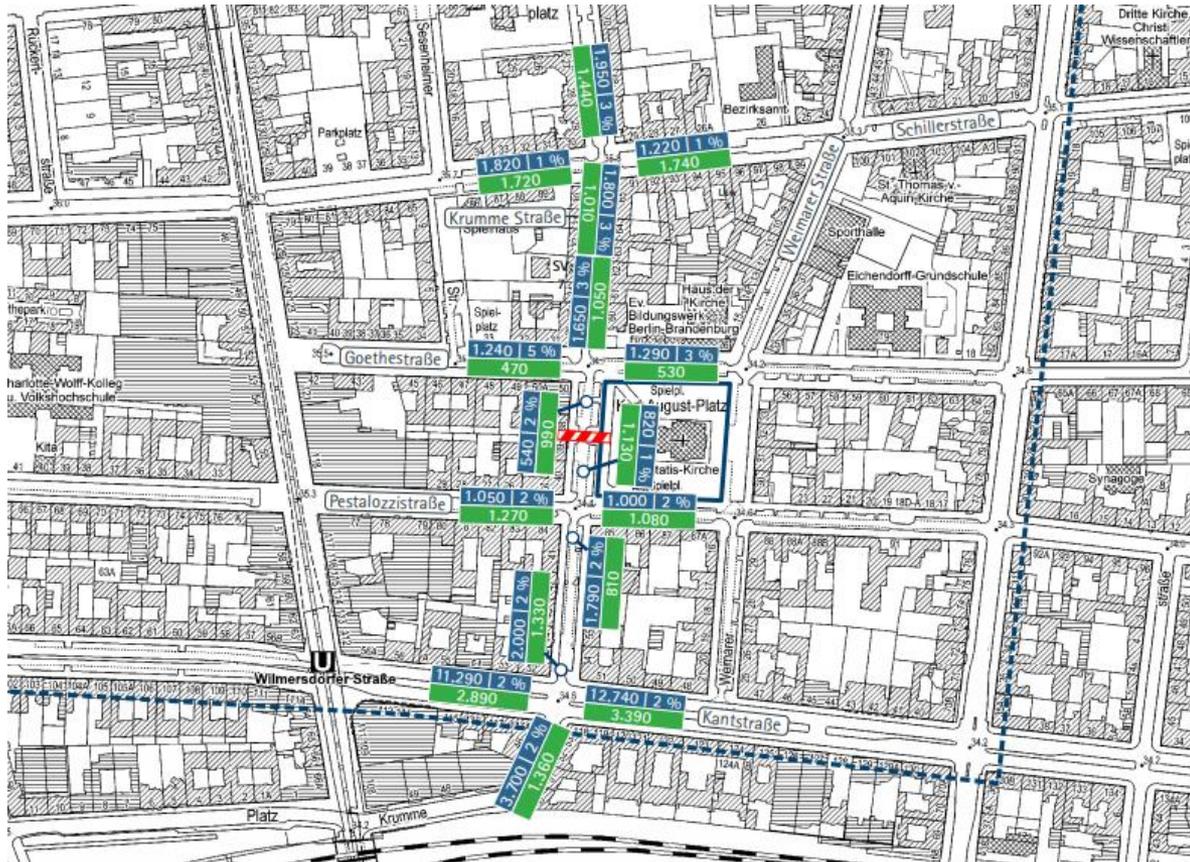
XX.X00 Telraum Zählung der Initiative: am 15.06. (03:00 Uhr bis 22:00 Uhr)

(Kamera nördlich der Absperrung hat an dem Tag keine Daten erhoben.)

 Mehrmonatige Test-Sperrung der Krumme Straße (Poller), Beginn: 01.05.2021

Bestandsanalyse

Kfz- und Radverkehrsaufkommen auf der Fahrbahn an ausgewählten Knotenpunkten (12 h)



Legende

Verkehrsaufkommen auf der Fahrbahn (Querschnittssumme) |

Erhebungszeitraum 07:00 - 19:00 Uhr

X.xxx | X % X.xxx — Erhöhter Radverkehr [Rad auf Fahrbahn/12 h]

| Lkw-Anteil

Erhöhter Kfz-Verkehr [Kfz/12 h]

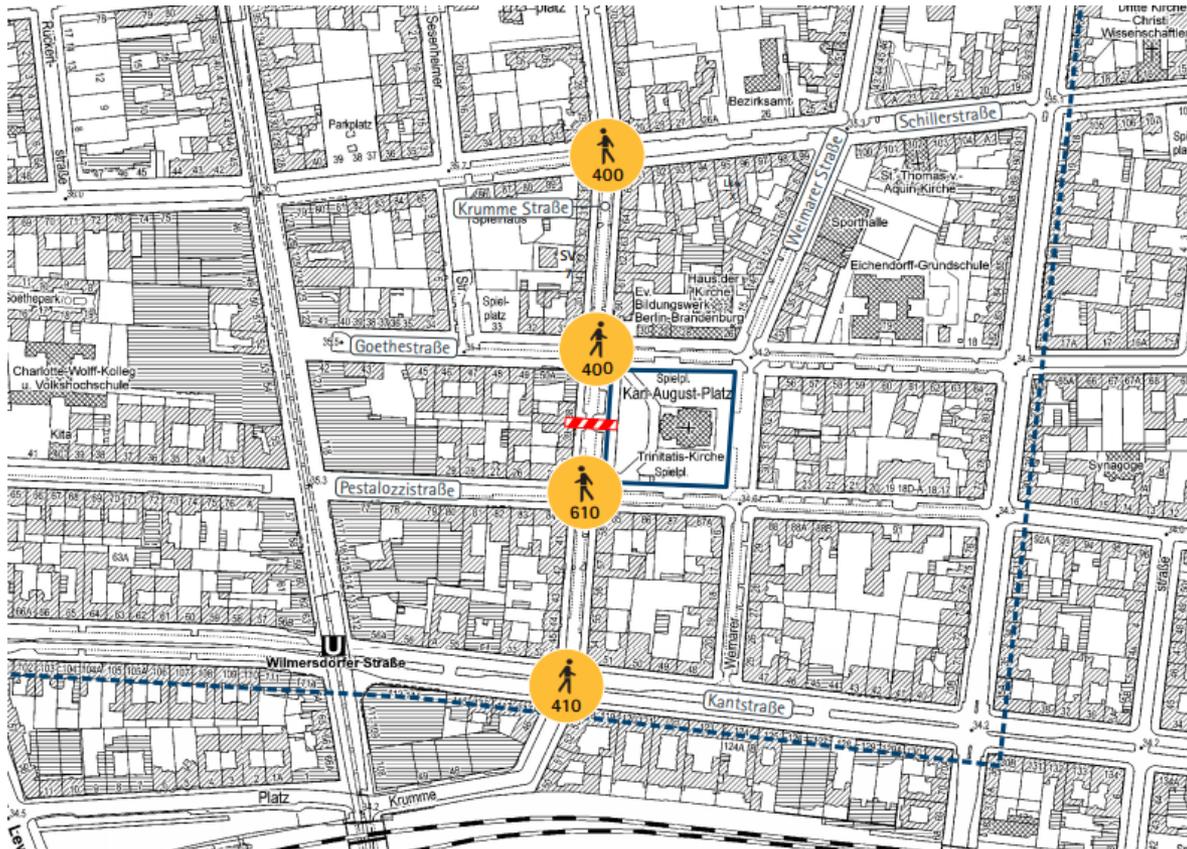
(Werte auf volle Zehner gerundet)

Verkehrszählung vom 15.06.2021 [während Sperrung Krumme Str.]

 Mehrmonatige Test-Sperrung der Krumme Straße (Poller), Beginn: 01.05.2021

Bestandsanalyse

Fußgänger:innenaufkommen an ausgewählten Knotenpunkten (Furten) | maß. Spitzenstunden am Nachmittag



Legende

Fußgängerverkehrsaufkommen
(Summe auf den Furten) |
Spitzenstunde am Nachmittag



Fußgänger:innen / h

(Zur gleitenden Spitzenstunde des Kfz- und Radverkehrsaufkommens,
Werte auf volle Zehner gerundet)

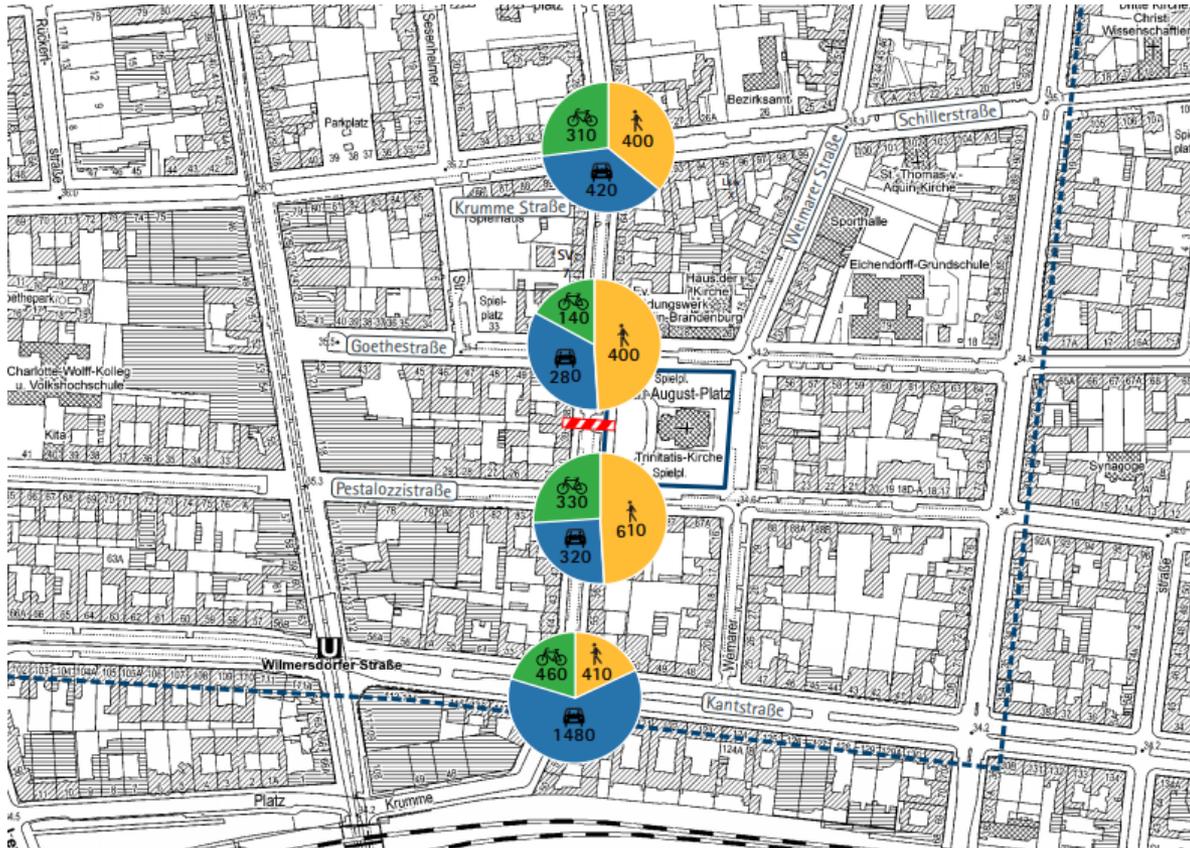
Verkehrszählung vom 15.06.2021 [während Sperrung Krumme Str.]



Mehrmonatige Test-Sperrung der Krumme Straße
(Poller), Beginn: 01.05.2021

Bestandsanalyse

Verkehrsaufkommen an ausgewählten Knotenpunkten | maßg. Spitzenstunden am Nachmittag



Legende

Verkehrsaufkommen (Summe am Knotenpunkt / auf den Furten) | Spitzenstunde am Nachmittag



Verkehrsaufkommen (Fuß, Kfz, Rad) / h

(Zur gleitenden Spitzenstunde des Kfz- und Radverkehrsaufkommens, Werte auf volle Zehner gerundet)

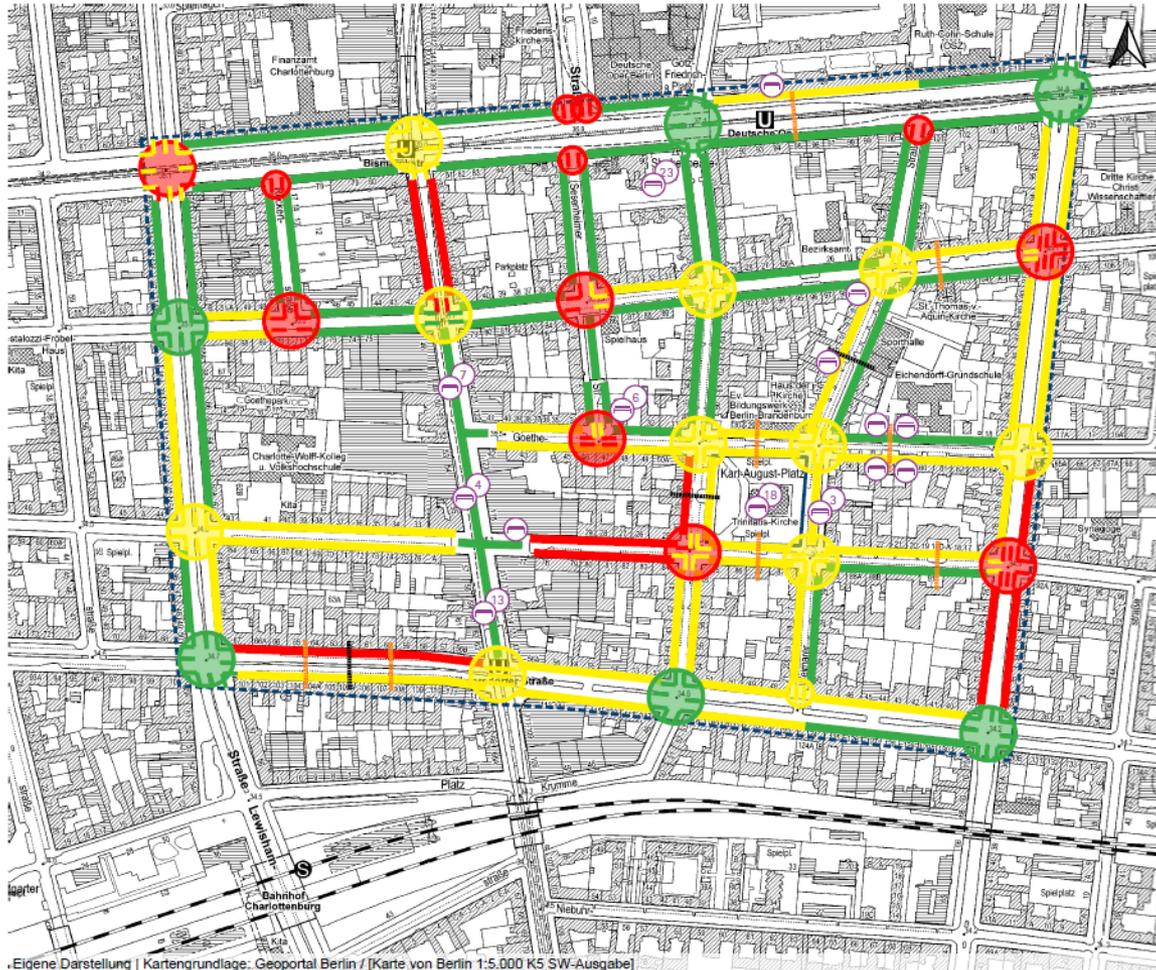
Verkehrszählung vom 15.06.2021 [während Sperrung Krumme Str.]



Mehrmonatige Test-Sperrung der Krumme Straße (Poller), Beginn: 01.05.2021

Mängel- und Konfliktanalyse

Barrierefreiheit / Qualität Fußverkehr



„Eigene Darstellung | Kartengrundlage: Geoportal Berlin / [Karte von Berlin 1:5.000 K5 SW-Ausgabe]

Legende

Barrierefreiheit / Qualität Fußverkehr

Kreuzungen:

Merkmale:

- Lichtsignalanlage / Fußgängerüberweg oder Gehwegvorstreckung
- Bordsteinabsenkung
- Blindenleitstreifen

Bewertung:

- alle Merkmale vorhanden
- 2 Merkmale vorhanden
- weniger Merkmale vorhanden

Gehwege (Merkmale und Bewertung):

- breit (min. ~2m) / keine Hindernisse
- schmal (~1,5m) / einige Hindernisse
- sehr schmal (~1m) / viele Hindernisse
- Grüne Hauptwege

Querungsmöglichkeiten auf der Strecke:

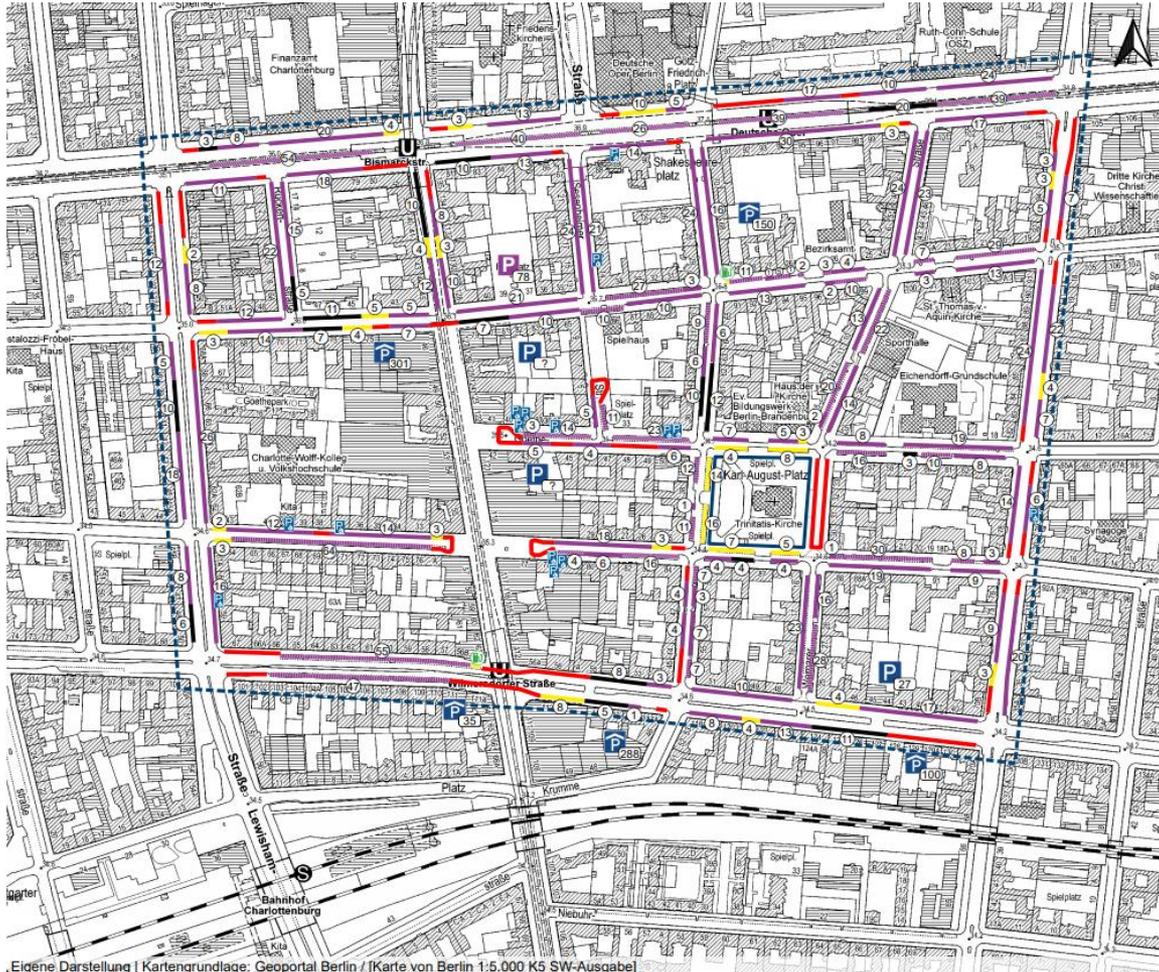
- qualitativ schlechte Querungsmöglichkeit (z. B. nicht abgesenkt oder vorgestreckt)
- qualitativ gute Querungsmöglichkeit (z. B. abgesenkt und vorgestreckt)

Aufenthalt:

- Sitzmöglichkeiten mit Anzahl

Bestandsanalyse

Regelung Parkraumangebot



Legende

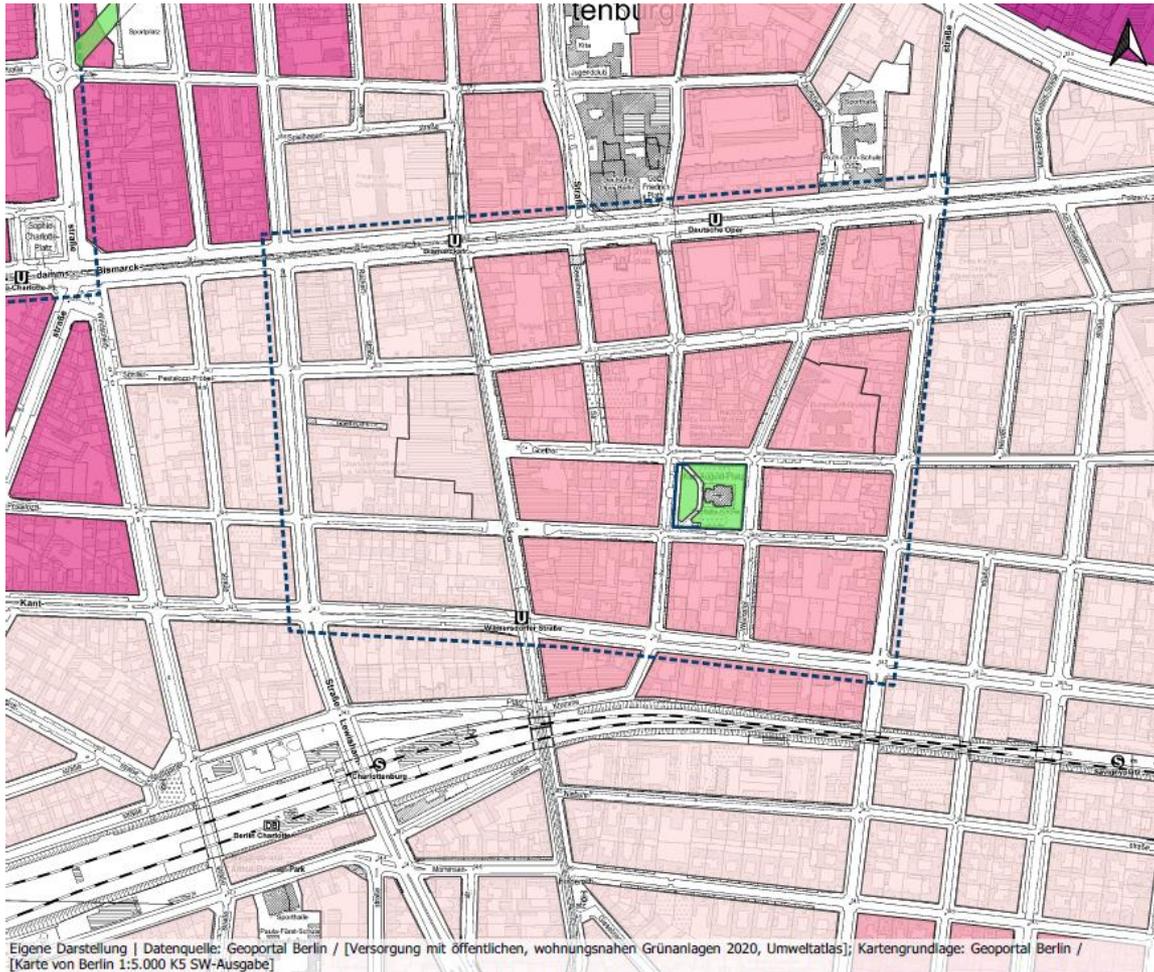
Regelung Parkraumangebot

-  Parken mit Bewirtschaftung (Zone 4)
-  Absolutes Halteverbot
-  eingeschränktes Halteverbot
-  temporäres Halteverbot
-  Baustelle
-  Anzahl Parkstände
-  Behindertenparkstand
-  öffentliche Ladesäule (2 Parkstände)
-  private Sammelanlagen mit Anzahl Parkständen kostenpflichtig, zeitlich beschränkt

„Eigene Darstellung | Kartengrundlage: Geoportal Berlin / [Karte von Berlin 1:5.000 K5 SW-Ausgabe]

Mängel- und Konfliktanalyse

Versorgung mit öffentlichen, wohnungsnahen Grünanlagen 2020



Legende

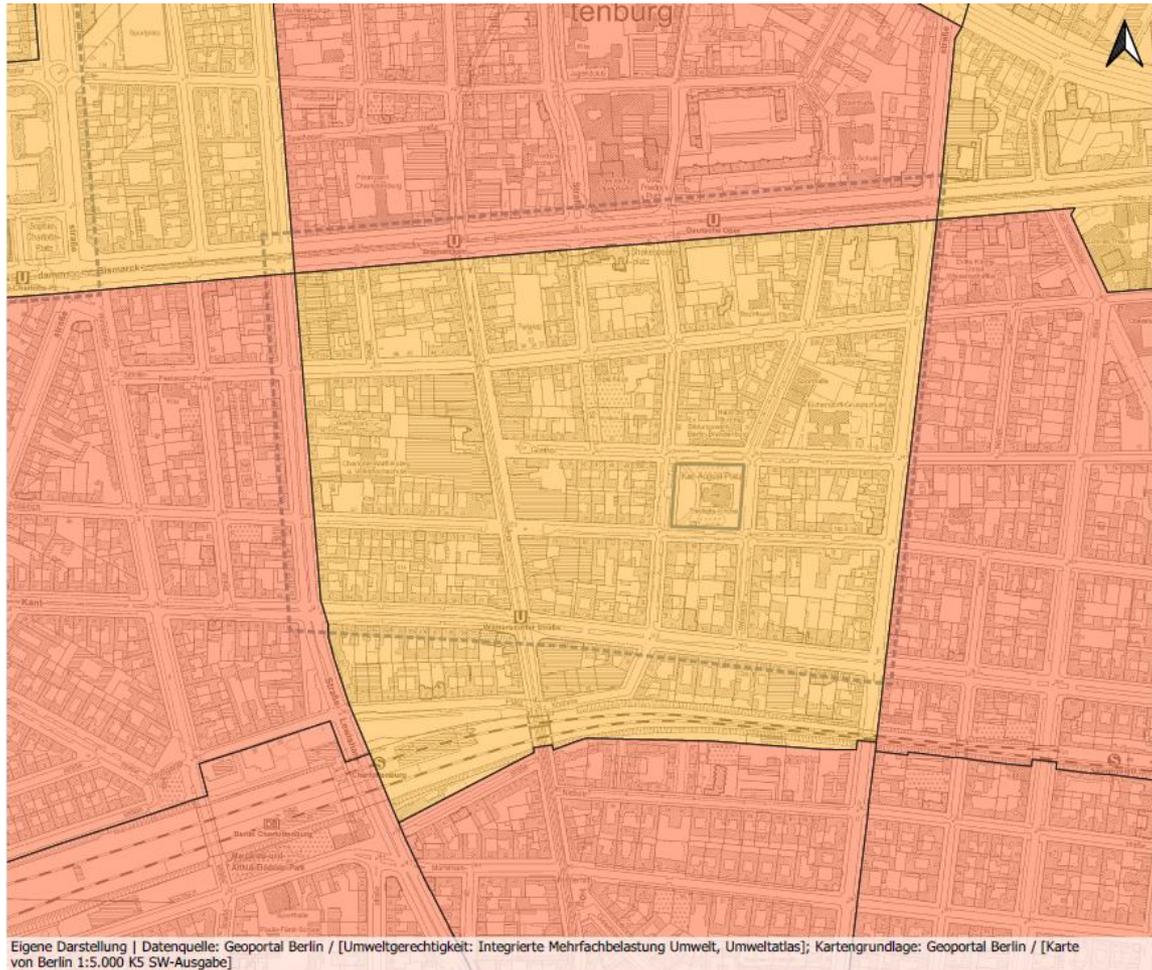
Versorgung mit öffentlichen, wohnungsnahen Grünanlagen

- nicht versorgter Bereich
- schlecht versorgter Bereich
- unterversorgter Bereich
- versorgter Bereich
- Grünanlagen

Eigene Darstellung | Datenquelle: Geoportal Berlin / [Versorgung mit öffentlichen, wohnungsnahen Grünanlagen 2020, Umweltatlas]; Kartengrundlage: Geoportal Berlin / [Karte von Berlin 1:5.000 K5 SW-Ausgabe]

Mängel- und Konfliktanalyse

Umweltgerechtigkeit: Integrierte Mehrfachbelastung Umwelt



Legende

Umweltgerechtigkeit

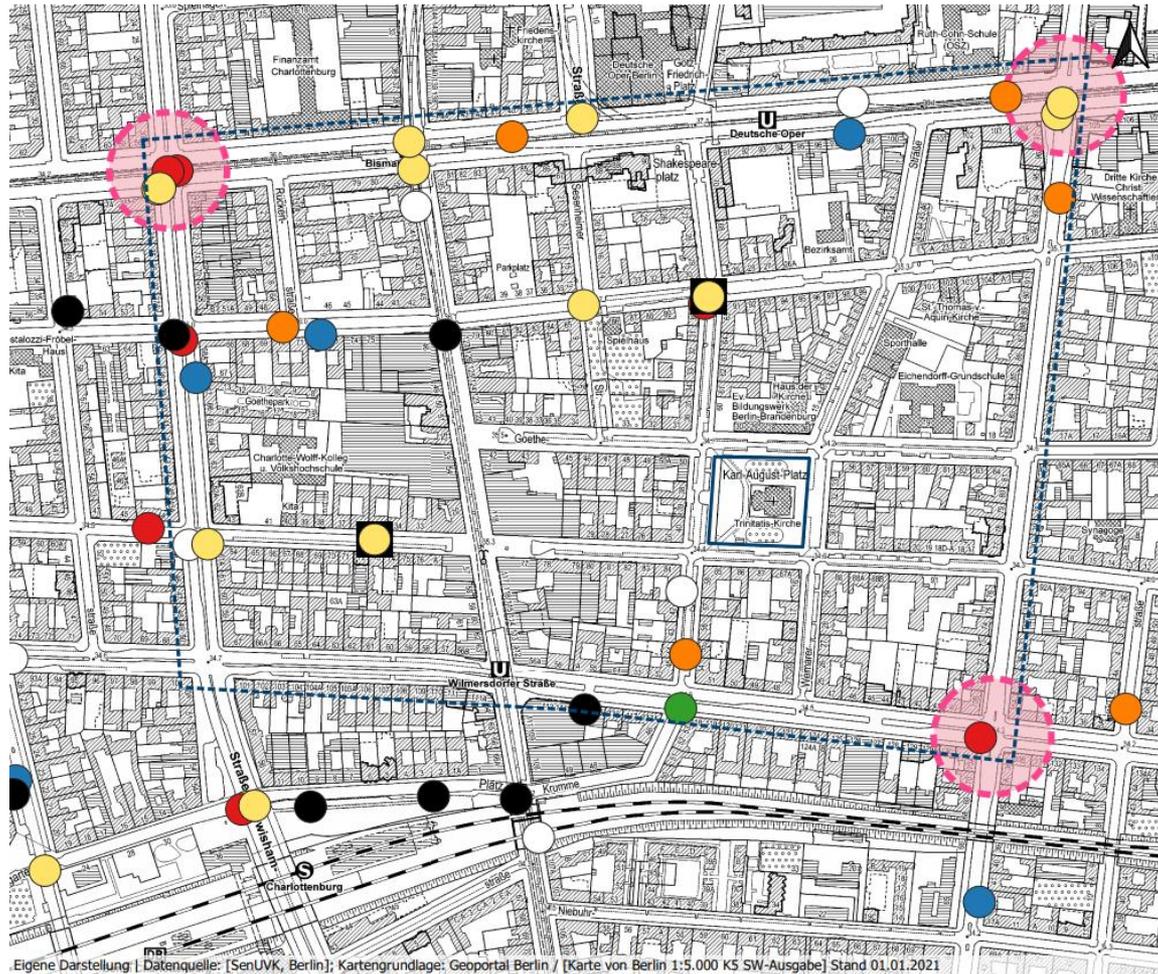
Mehrfachbelastung durch die Kernindikatoren Lärmbelastung
Luftschadstoffe, Grünflächenversorgung und
Bioklimatische Belastung

- unbelastet
- einfach belastet
- zweifach belastet
- dreifach belastet
- vierfach belastet

Zweifache Belastung
am Karl-August-Platz:
mangelhafte Grünversorgung und
bioklimatische Belastung

Eigene Darstellung | Datenquelle: Geoportal Berlin / [Umweltgerechtigkeit: Integrierte Mehrfachbelastung Umwelt, Umweltatlas]; Kartengrundlage: Geoportal Berlin / [Karte von Berlin 1:5.000 K5 SW-Ausgabe]

Mängel- und Konfliktanalyse Unfallanalyse (Dreijahreskarte, 2018-2020)



Legende

Dreijahreskarte (3-JK) 2018-2020

- Unfalltyp 1
- Unfalltyp 1: Fahrunfall
- Unfalltyp 2: Abbiegeunfall
- Unfalltyp 3: Einbiegen / Kreuzen
- Unfalltyp 4: Überschreiten
- Unfalltyp 5: Ruhender Verkehr
- Unfalltyp 6: Längsverkehr
- Unfalltyp 7: sonstiger Unfall

- davon
- Unfälle mit Getöteten
- Unfall mit Schwerverletzten

- Unfallhäufungsstellen nach der Stellungnahme Polizei

Mängel- und Konfliktanalyse

Unfälle mit Beteiligung des Rad- und Fußgängerverkehrs 2017-2020



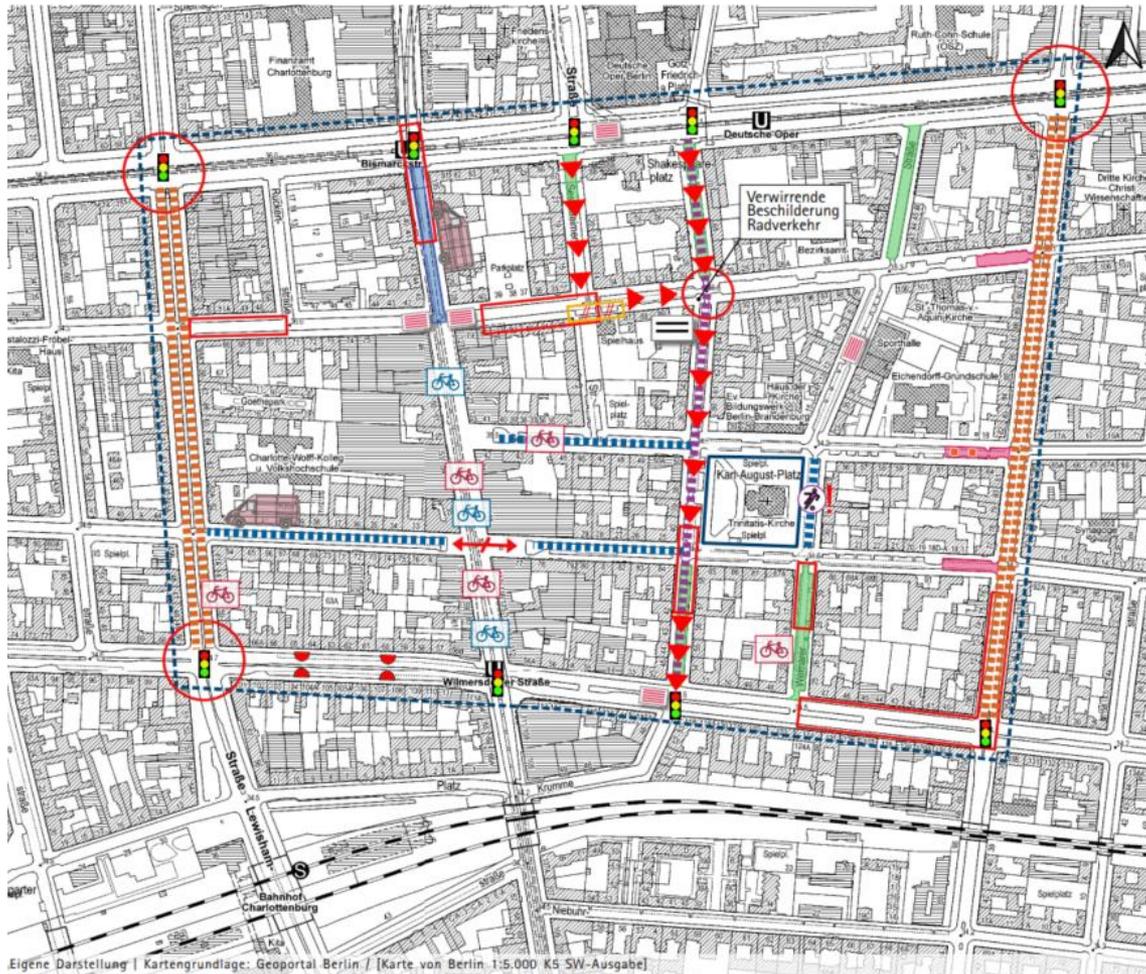
Legende

Unfälle mit Rad- und Fußverkehrsbeteiligung

- Unfall mit Verletzungsfolge für den Fußgängerverkehr
- Unfall ohne Verletzungsfolge für den Fußgängerverkehr
- Unfall mit Verletzungsfolge für den Radverkehr
- Unfall ohne Verletzungsfolge für den Radverkehr

Eigene Darstellung | Datenquelle: [SenUVK, Berlin]; Kartengrundlage: Geoportal Berlin / [Karte von Berlin 1:5.000 KS SW-Ausgabe] Stand 01.01.2021

Mängel- und Konfliktanalyse Konfliktanalyse



Eigene Darstellung | Kartengrundlage: Geoportal Berlin / Karte von Berlin 1:5.000 KS SW-Ausgabe

Legende

Konfliktplan

Verkehrsregelung- und Führung

- Durchgangsverkehr
- Parksuchverkehr
- Nicht nachvollziehbarer Wechsel von VBB* zu Tempo 30 Zone
- Nicht nachvollziehbarer Wechsel von Tempo 30 zu Fußgängerzone
- Störender Lieferverkehr
- Grünphasen für Fußgängerverkehr sehr kurz

Konflikt- und Unfallstellen

- Unfallsschwerpunkte am Knotenpunkt
- Unfallsschwerpunkte auf der Strecke insbesondere mit Fuß- und Radbeteiligung
- Erhöhtes Unfallrisiko mit spielenden Kindern in FG-Zone
- Unerlaubtes Queren der Fußgängerzone

Parken

- 2. Reihe Parken
- Schmales Gehweg / Einschränkung durch parkende Kfz
- Wildparker Fahrrad, fehlendes Angebot an Fahrradstellplätzen
- Fahrradfahrende auf der FG-Zone

Gestalterische / funktionale Defizite

- Schlechte Qualität geschwindigkeitsdämmender Aufpflasterungen
- Mangelhafte Beschilderung des VBB
- Defizitäre Gehwegvorstreckung
- Fehlende Gehwegvorstreckung
- Defizitäre Straßenraumgliederung in der Eingangssituation zum VBB*
- Konflikt mit Belag und Anordnung Verkehrsberuhigter Bereich

Flächendeckend: Missachten des Parkverbots & eingeschränkte Sichtverhältnisse durch parkende Kfz

* VBB: Verkehrsberuhigter Bereich

Mängel- und Konfliktanalyse

Konfliktanalyse (Beispiele)

- Durchgangs- und Parksuchverkehr
- Defizitäre Straßenraumgliederungen in der Eingangssituation zum Verkehrsberuhigten Bereich (VBB)
- Defizitäre und fehlende Gehwegvorstreckungen
- Mangelhafte Beschilderung des VBB
- Missachten des Parkverbots & eingeschränkte Sichtverhältnisse durch parkende Kfz
- Zweiter Reihe parken
- Fehlendes Angebot an Fahrradstellplätzen
- Fahrradfahrende auf der FG-Zone
- Störender Lieferverkehr
- Schlechte Qualität geschwindigkeitsdämmender Aufpflasterungen



Weimarer Straße: Eingangssituation nicht passend zum VBB



Missachten des Parkverbots



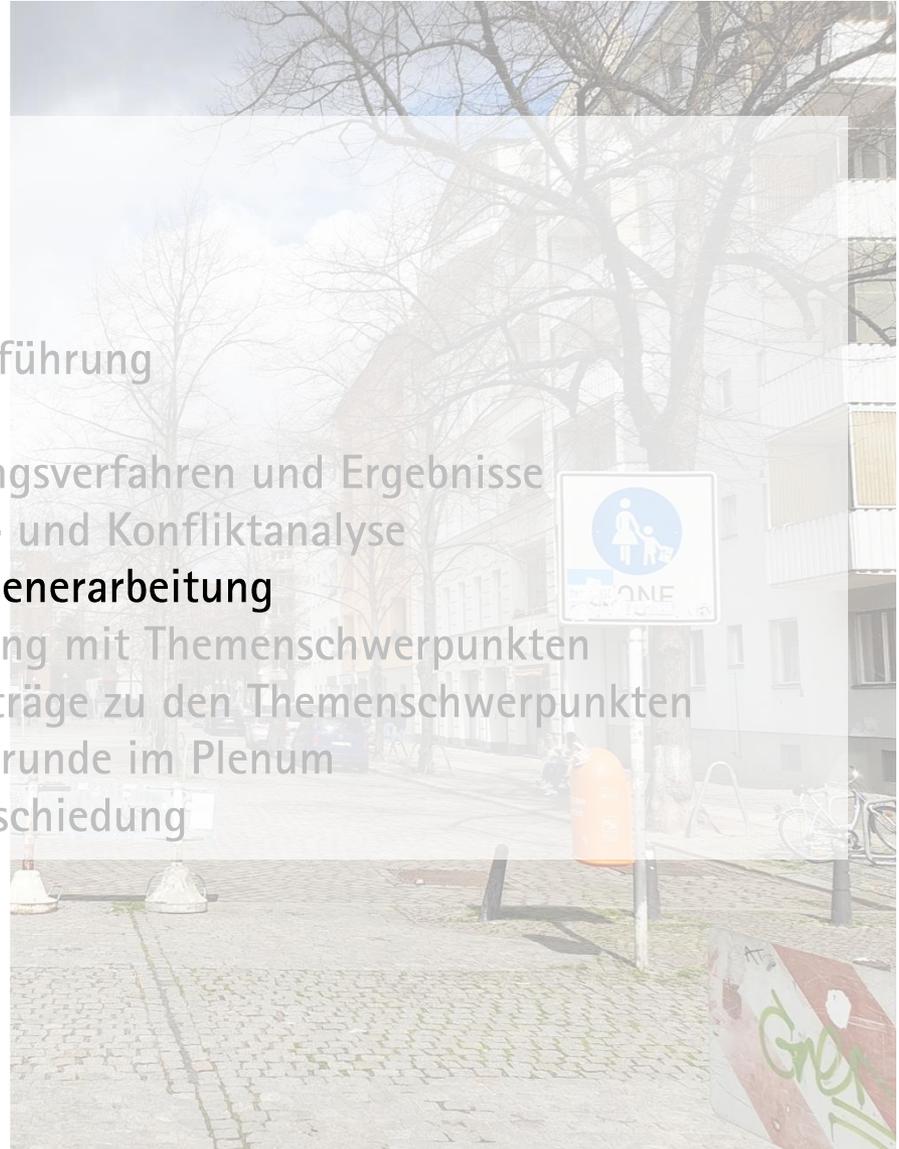
Schillerstraße: fehlende Gehwegvorstreckung



Pestalozzistraße: Lieferverkehr, halten auf der zweiten Reihe

Tagesordnung

- | | | |
|----|-----------|---|
| 1. | 13:00 Uhr | Begrüßung und Einführung |
| 2. | 13:15 Uhr | Inputvortrag:
Beteiligungsverfahren und Ergebnisse
Bestands- und Konfliktanalyse
Maßnahmenerarbeitung |
| 3. | 14:00 Uhr | Ausstellungsrundgang mit Themenschwerpunkten |
| 4. | 15:00 Uhr | Vorstellung der Beiträge zu den Themenschwerpunkten |
| 5. | 15:15 Uhr | Gemeinsame Dialogrunde im Plenum |
| 6. | 16:00 Uhr | Ausblick und Verabschiedung |

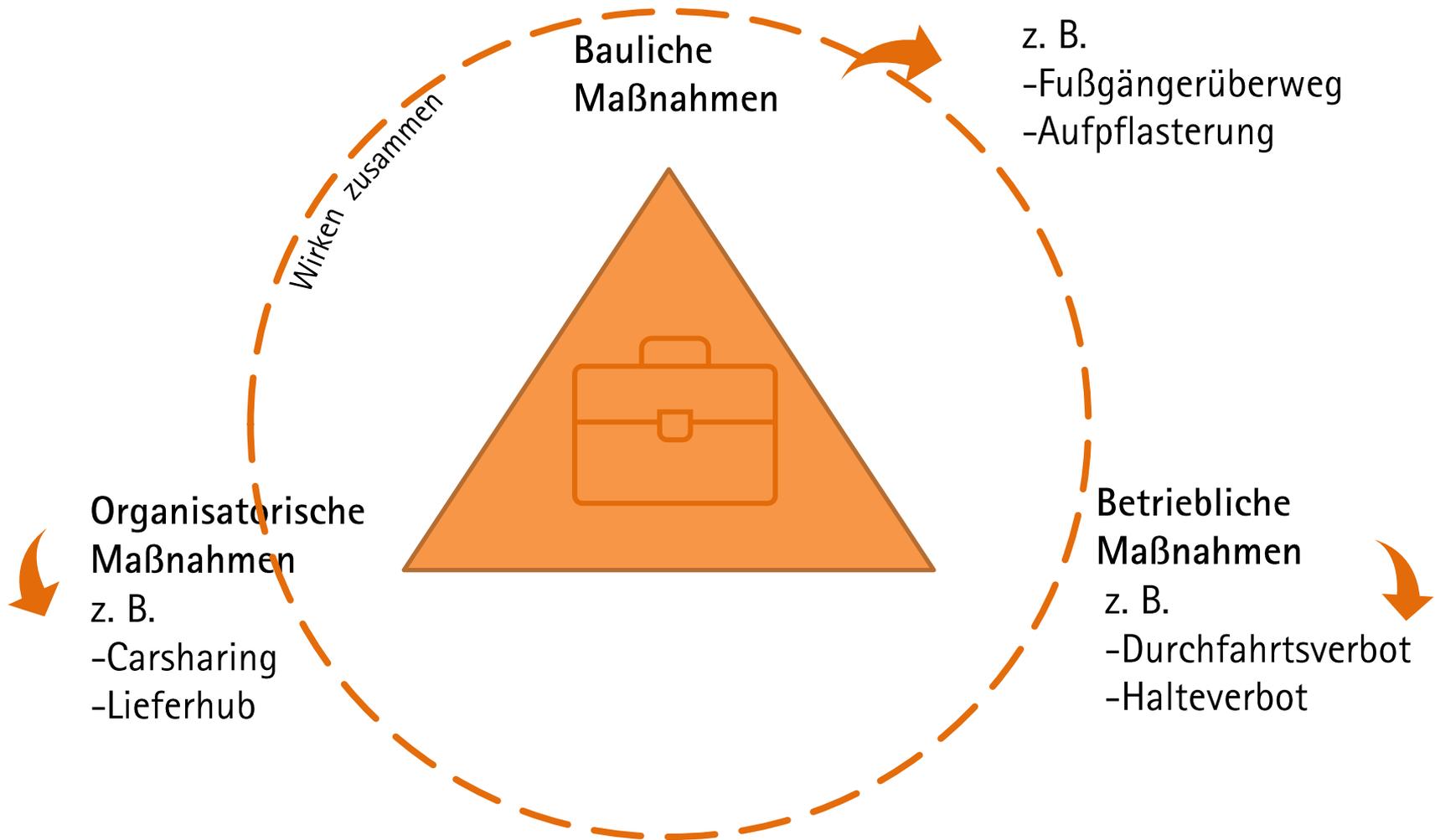


Der Maßnahmenwerkzeugkoffer

bauliche, betriebliche und organisatorische Maßnahmen zur verkehrlichen Umgestaltung



Der Maßnahmenwerkzeugkoffer enthält...





Maßnahme für alle Verkehrsarten

#1 Verkehrsberuhigter Bereich („Spielstraße“)



Zu Fuß Gehende dürfen die gesamte Breite der Straße nutzen



Kfz müssen Schritttempo fahren, wenn nötig müssen sie warten

Die Gestaltung muss der Regelung angepasst sein: möglichst niveaugleicher Ausbau, Stellplätze müssen markiert sein, Be- und Entladen ist erlaubt

Voraussetzungen:

- Aufenthaltsfunktion muss überwiegen
- Geringe Kfz-Verkehrsmengen (bis 4.000 Kfz/Tag bzw. bis 400 Kfz/Spitzenstunde), somit können keine Hauptverkehrsstraßen betroffen sein



- Stärkung der Aufenthalts- und Freizeitqualität
- Stärkung der Verkehrssicherheit
- Förderung sozialen und kulturellen Lebens
- Belebung der Wirtschaft
- Reduzierung von Verkehrslärm



- Auch Radfahrende müssen Schritttempo fahren
- Großer Interpretationsraum von „Schritttempo“
- Erhöhte Verkehrsbelastung der umliegenden Straßen



Beispiel Verkehrsberuhigter Bereich



Maßnahme für den Fußverkehr #1 Fußgängerzone



Eine Fußgängerzone berechtigt zur Zu Fuß Gehende zur Nutzung des Verkehrsraumes



Durch die Verwendung von Zusatzschildern kann die Benutzung weiteren Verkehrsteilnehmenden erlaubt werden



Das Be- oder Entladen kann für bestimmte Zeiten freigegeben werden, auch mobilitätseingeschränkte Personen dürfen parken

Voraussetzungen:

- Hohe Passantenfrequenz und hohe Anzahl an Wegebeziehung in Richtung der potentiellen Fußgängerzone vorhanden
- Attraktiver Branchenmix verfügbar



- Stärkung der Aufenthalts- und Freizeitqualität
- Stärkung der Verkehrssicherheit
- Förderung sozialen und kulturellen Lebens
- Belebung der Wirtschaft
- Reduzierung von Verkehrslärm



- Radverkehr wird ausgeschlossen
- Zweitrangige Behandlung von Geschäften außerhalb der Fußgängerzone
- pot. Abwertung der Nebenstraßen
- Erhöhte Verkehrsbelastung der umliegenden Straßen



Beispiel: Fußgängerzone in Nienburg (Weser)



Maßnahme für den Fußverkehr #2 Gehwegvorstreckung



Der Gehweg (Bord) wird in die Fahrgasse hereingezogen



Verminderung des Fahrbahnquerschnitts



Das Abstellen von Fahrzeugen sollte durch bauliche Maßnahmen verhindert werden.

Voraussetzungen:

- Erhöhter Querungsbedarf durch zu Fuß Gehende
- In der Regel Abstand vom Gehweg 2,5 m (min. 1,75 m)
- Zu querender Bereich muss kleiner 6,0 m sein
- Bauliche Umsetzung durch bauliche Anpassung des Gehwegs oder mittels Markierungen (RP 200)
- Markierung durch durchgezogene Linie und Sperrfläche



- Verbesserung Sichtkontakt zwischen Kfz- und Fußverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Möglichkeit zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen an den Seiten



- Erhöhter Platzbedarf
- Entfall von Kfz-Stellplätzen
- Pot. Rückstau im Kfz-Verkehr



Beispiel: Gehwegvorstreckung Berlin Charlottenburg



Maßnahme für den Fußverkehr

#3 Gehwegüberfahrt im Eingangsbereich



Gehwegüberfahrten bilden ein durchgehend gleiches Niveau für die Querung für Zu Fuß Gehende, ohne Bordsteinkanten



In dieser baulichen Situation kreuzen die Fahrzeuge den Gehweg. Die Zu Fuß Gehenden haben Vorrang



Das Abstellen von Fahrzeugen sollte durch bauliche Maßnahmen verhindert werden

Voraussetzungen:

- Die Einmündung ist eine Nebenstraße
- Ausführung gemäß Anlage 3 AV Geh- & Radwege:
 - Richtungsfeld mit taktilen Platten (ca. 90 cm tief)
 - Auftrittshöhe von 3 cm an Einmündungsseite



- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Langsames Annähern an Kreuzungen wird gefördert
- Erleichterung der Querung für Zu Fuß Gehende und mobilitätseingeschränkte Personen
- Einheitlich gestalteter Gehweg



- Ausführung häufig in Pflaster (geringere Belastbarkeit z.B. bei der Befahrung durch Lkw und geringere Dauerhaftigkeit als bei Asphalt)



Beispiel: Gehwegüberfahrt Berlin Charlottenburg



Maßnahme für den Radverkehr #1 Fahrradstraße



Fahrradstraßen sind dem Radverkehr vorbehalten



Andere verkehrsarten können durch zusätzliche Beschilderung erlaubt werden



Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h

Voraussetzungen:

- Gemäß VwV-StVO zu §41 StVO muss der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart sein, oder dies ist alsbald zu erwarten
- Straße befindet sich im Nebennetz



- Radverkehrsführung für alle Altersgruppe und Nutzertypen
- Bevorrechtigung von Radfahrenden erhöht die Verkehrssicherheit
- Reduzierung Kfz-Aufkommen
- Lärmreduktion



- Umwege für Kfz
- Fahrradstraßen mit „Anlieger frei“ und ohne weitere bauliche Anpassungen führen nur zu geringen Änderungen im Routenwahlverhalten von Kfz-Fahrenden



Beispiel Fahrradstraße in Bremen



Unterschied Radroute // Radverkehrsanlage

Radverkehrsanlagen (RVA)

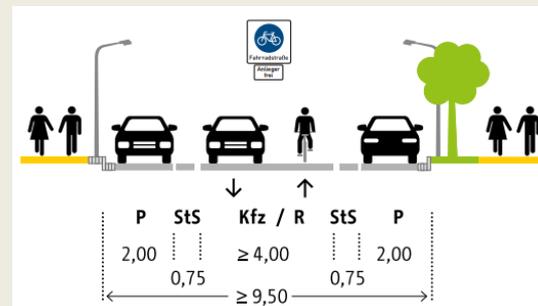
Eine baulich hergestellte, durch Markierung abgegrenzte oder durch verkehrsregelnde Maßnahmen eingerichtete Anlage für den (fließenden) Radverkehr, z. B.:

- Radwege
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Gemeinsame Geh- und Radwege
- Getrennte Geh- und Radwege
- Fahrradstraßen



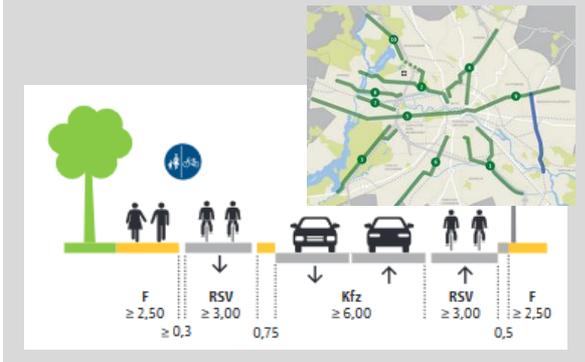
Fahrradstraßen (RVA)

- Straße mit Fahrbahn, die vorrangig für den Radverkehr vorgesehen ist
- Radfahrende dürfen nebeneinander fahren.
- Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss gegebenenfalls zugelassener Kraftverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
- Auf Fahrradstraßen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von i.d.R. 30 km/h (auch Tempo 20 mögl.)



Radschnellverbindung (RR)

- Vom Senat vorgegebenes Routennetz
- einheitliche kontinuierliche Wegweisung
- Vorrang der Radfahrende an Kreuzungen
- Verschiedene Formen der Anlagen möglich
- Anlagen mit ca. drei Meter Breite, mindestens 3 km Länge
- zweispurig befahrbar befestigt, beleuchtet und einheitlich gestaltet



Radrouten (RR)

(beschilderte) Wegeführung für den Radverkehr – ohne, dass bauliche Anlagen zwingend erforderlich sind, z. B.

- In Berlin: Radvorrangnetz und Ergänzungsnetz (Zielnetz von Senat erarbeitet)
- Radschnellverbindung im Rahmen der Radrouten
- Touristische Radrouten

*Quellen: Berlin.de „Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet. Endbericht – Potenzialanalyse“, „Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin – Leitfaden „

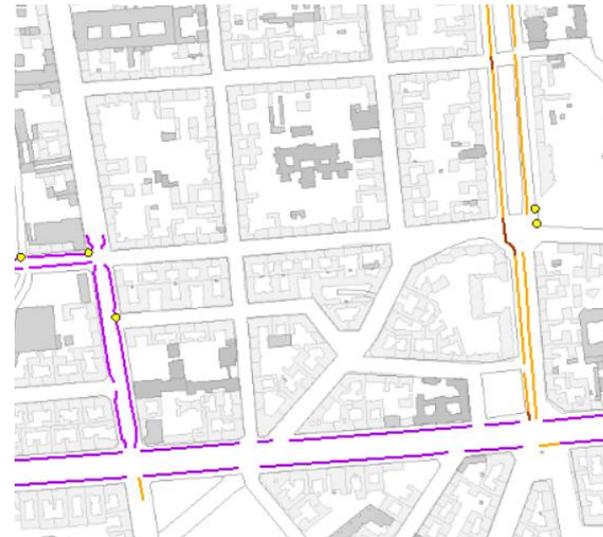


Unterschied Radroute // Radverkehrsanlage

Radverkehrsanlagen (RVA)

Eine baulich hergestellte, durch Markierung abgegrenzte oder durch verkehrsregelnde Maßnahmen eingerichtete Anlage für den (fließenden) Radverkehr, z. B.:

- Radwege
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Gemeinsame Geh- und Radwege
- Getrennte Geh- und Radwege
- Fahrradstraßen



- Radwege
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Bussonderfahrstreifen
- Verkehrszeichen

Radrouten (RR)

(beschilderte) Wegeführung für den Radverkehr – ohne, dass bauliche Anlagen zwingend erforderlich sind, z. B.

- In Berlin: Radvorrangnetz und Ergänzungsnetz (Zielnetz von Senat erarbeitet)
- Radschnellverbindung im Rahmen der Radrouten
- Touristische Radrouten



- Radialrouten
- Mauerweg
- Tangentialrouten
- Radfernwege



Maßnahme für den Kfz-Verkehr

#1 Einbahnstraße



In Einbahnstraßen dürfen Fahrzeuge nur in Richtung des Pfeils fahren



Durch die Verwendung von Zusatzschildern kann die Benutzung weiteren Verkehrsteilnehmenden erlaubt sein sowie Sonderregeln festgelegt werden

Voraussetzungen:

- Die Straße erfüllt keine Verbindungsfunktion, es handelt sich nicht um eine übergeordnete Straße



- Reduktion des Verkehrsaufkommens (insbes. Durchgangs- und Lkw-Verkehr)
- Reduktion Lärm
- Einfachere Querung für Fußverkehr
- Charakter eines verkehrsberuhigten Bereichs kann verstärkt werden



- Umwege für Anlieger bzw. sonstige Kfz-Fahrende
- Ggf. Tempoüberschreitung, da kein Gegenverkehr
- Orientierung für Nicht-Ortskundige ggf. schwierig (bei Navi-Nutzung nicht relevant)
- Je nach Fahrbahnbreite Konfliktpotenzial mit entgegenkommenden Fahrrädern

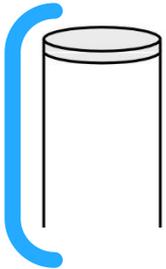


Beispiel Einbahnstraße in Berlin-Köpenick

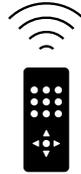


Maßnahme für den Kfz-Verkehr

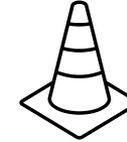
#4 Durchfahrtsverbote mit Pollern



Bauliche Absperrung zur Durchfahrtschinderung von Kraftfahrzeugen



Absenkbare Poller können per Code, Chipkarte oder Fernbedienung von berechtigten Personen gehoben / abgesenkt werden



Poller können eine Konsequenz sein, wenn Durchfahrtsverbote mit Beschilderung nicht ernst genommen werden.

Voraussetzungen:

- Gemäß § 45 StVO kann die Benutzung von Straßen für alle oder bestimmte Verkehrsteilnehmer eingeschränkt werden. Im Einzelfall muss diese Beschränkung gut und rechtssicher begründet werden, da diese eine Einschränkung für die nicht zugelassenen Verkehrsteilnehmer bedeutet



- Durchlässig für Fuß- und Radverkehr
- Reduktion des Durchgangs-Kfz-Verkehr
- Reduktion von Lärm
- Erhöhung der Verkehrssicherheit



- Umwege für Kfz-Fahrende
- Organisations- und Unterhaltungsaufwand



Beispiel Absperrung durch Poller in Friedrichshain-Kreuzberg



Maßnahme für den Kfz-Verkehr

#6 Plateau-Aufpflasterungen (Berliner Kissen)



Meist quadratische Anhebung des Fahrbahnbelags in der Mitte der Fahrbahn



Der Radverkehr kann an den Anhebungen problemlos vorbei fahren



Linienbusse können auf Grund ihrer Breite das Kissen problemlos überwinden.

Voraussetzungen:

- Maximale Geschwindigkeit: 30km/h
- Anhebung um bis zu 7 cm in einer Größe von mindestens 1,70 m mal 1,70 m



- Geschwindigkeitsverringern im allgemeinen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Einfache Implementierung
- Kissen passierbar für Radverkehr und Linienbusse



- Mögliche Temposteigerung zwischen den Kissen
- Maße müssen eingehalten werden, sonst können Fahrzeuge aufsetzen
- Je nach Breite des Kissens/ der Fahrbahn wird Radverkehr ggf. zu nah an parkenden Kfz gedrängt



Beispiel Aufpflasterung in Berlin-Charlottenburg



Maßnahme für den Lieferverkehr #1 Liefer- und Ladezone

Ladezone

Umwidmung von
allgemeinen Stellplätzen
in Zone für Kurzeithalten.
Kennzeichnung durch
Fahrbahnmarkierung.



Kurzeithalten beschränkt
sich auf eine Dauer von
maximal drei Minuten.
Alles über drei Minuten
wird als parken gewertet
(StVO §12).



(Auf dem
Seitenstreifen)
Be- und Entladen frei

Um Missachtung
vorzubeugen:
Anordnen von Halte-
oder Parkverboten für
allg. Kfz.

Voraussetzungen:

- Flächenverfügbarkeit
- Benötigt eindeutige Gestaltung (möglichst mehr als nur Beschilderung)



- Keine Verkehrsbehinderung durch Parken in zweiter Reihe
- erhöhte Verkehrssicherheit
- Schnellere Belieferung, Vorteil für Handel



- Kfz-Stellplätze entfallen der Allgemeinheit (also auch Kunden) zu Gunsten des Lieferverkehrs
- Funktion abhängig vom Verhalten der Verkehrsteilnehmenden
- Hoher Kontrollaufwand



Negativ-Beispiel: Ladezone, Berlin, Kottbusser Damm



Maßnahme für den Lieferverkehr

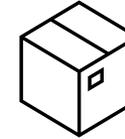
#2 Umschlagplatz / Lieferhub und Letzte Meile



Die Feinverteilung von Lieferungen soll innerhalb des Kiezes mittels Lastenrädern, Sackkarren, Kleinfahrzeuge o.ä. erfolgen.



Für die Umladung von großen Transportfahrzeugen auf kleinere wird ein Lieferhub oder auch ein Umschlagplatz eingerichtet.



Um den Lieferverkehr von Kurier-, Express- und Paketdiensten (KEP) zu entzerren können Mikro-Depots und Paketboxen eingerichtet werden.

Voraussetzungen:

- Platz, Willen, Betreiberkonzept
- Kooperation mit Wirtschaft



- Verminderung der Lärmbelastung
- Verminderung des Schadstoffausstoßes
- Weniger Kfz-Verkehr → weniger Stau

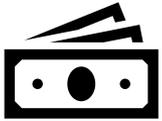


- Platzbedarf für Umschlagplatz
- Kann Logistikhematik nicht allein lösen

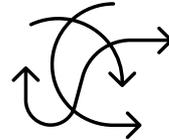




Maßnahme für Sharing- und Pooling-Angebote #1 Bikesharing (Station)



Gegen eine Gebühr kann ein Fahrrad über eine App flexibel ausgeliehen und zurückgegeben werden.



Free-Floating-Modell:
Innerhalb einer bestimmten Zone können die Räder an beliebigen Orten ausgeliehen und zurückgegeben werden.



Fix-Modell:
Das Ausleihen und Zurückgeben ist nur an Stationen möglich.

Voraussetzungen:

- Erhöhe Nachfrage nach Sharing-Angeboten
- Dichtes Netz an Ausleihmöglichkeiten
- Leichte Zugänglichkeit ermöglichen



- Flexible Mobilitätswahl
- Förderung von Mobilitätskombinationen
- Ergänzung zum ÖPNV
- Ermöglicht spontane Wege, wenn das eigene Rad nicht verfügbar ist
- Gute Nutzbarkeit für Tourist*innen



- Platzbedarf für Abstellanlagen und Stationen
- Wildes Abstellen: Konkurrenz auf Gehwegen



Beispiel: Bikesharing-Station



Maßnahme für Sharing- und Pooling-Angebote #2 Lastenradsharing



Je nach Anbieter können die Lastenräder mit oder ohne elektrischem Antrieb und in verschiedenen Bauarten ausgestattet sein.



Es gibt in Berlin kostenlose und kostenpflichtige Anbieter für den Lastenradverleih.



Ein Angebot an Lastenrädern kann gut Quartiersgebunden organisiert werden.

Voraussetzungen:

- Meist privater Anbieter / Kooperation mit Privatwirtschaft
- Effekt kann erst dann erzielt werden, wenn Angebot schnell und bequem erreichbar ist



- Lastenrad kann ein Pkw ersetzen für den Transport von schweren Gütern
- Das „Teilen“ entlastet von Kauf, Wartung und Reparatur



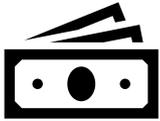
- Platzbedarf für Abstellanlagen und Stationen
- Vandalismus erschwert es Anbietern, attraktives Angebot zu schaffen



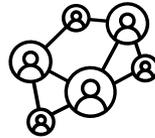
Beispiel Lastenradsharing



Maßnahme für Sharing und Pooling-Angebote #3 Carsharing (Fix)



Günstige alternative zum eigenen Auto. Gegen eine Gebühr kann ein Auto über eine App flexibel ausgeliehen und zurückgegeben werden.



Carsharing kann entweder über eine App mit vielen Teilnehmenden oder über lokale Angebote organisiert werden.



Genau wie bei dem Bikesharing gibt es das Free-Floating und das Stellplatzbezogene Angebot. Evtl. müssen die Stellplätze baulich vor Falschparkenden geschützt werden.

Voraussetzungen:

- Flächenverfügbarkeit
- Ggf. Genehmigung für Nutzung des öffentlichen Raums



- Weniger Pkw durch gemeinschaftliches Nutzen
- Bei standortgebundener Vermietung: keine parkplatzsuche nötig
- Carsharing Nutzende entscheiden sich häufiger für Einkaufsmöglichkeiten in ihrem Stadtteil ¹
- Günstige Alternative zum eigenen Pkw bei seltener Nutzung



- Evtl. Wegfall von regulären Kfz-Stellplätzen
- Weniger Spontaneität möglich, da die Rückgabe örtlich eingeschränkt ist
- Gefahr, dass so zusätzliche Kfz ins Gebiet kommen



Markierung für Carsharing in München

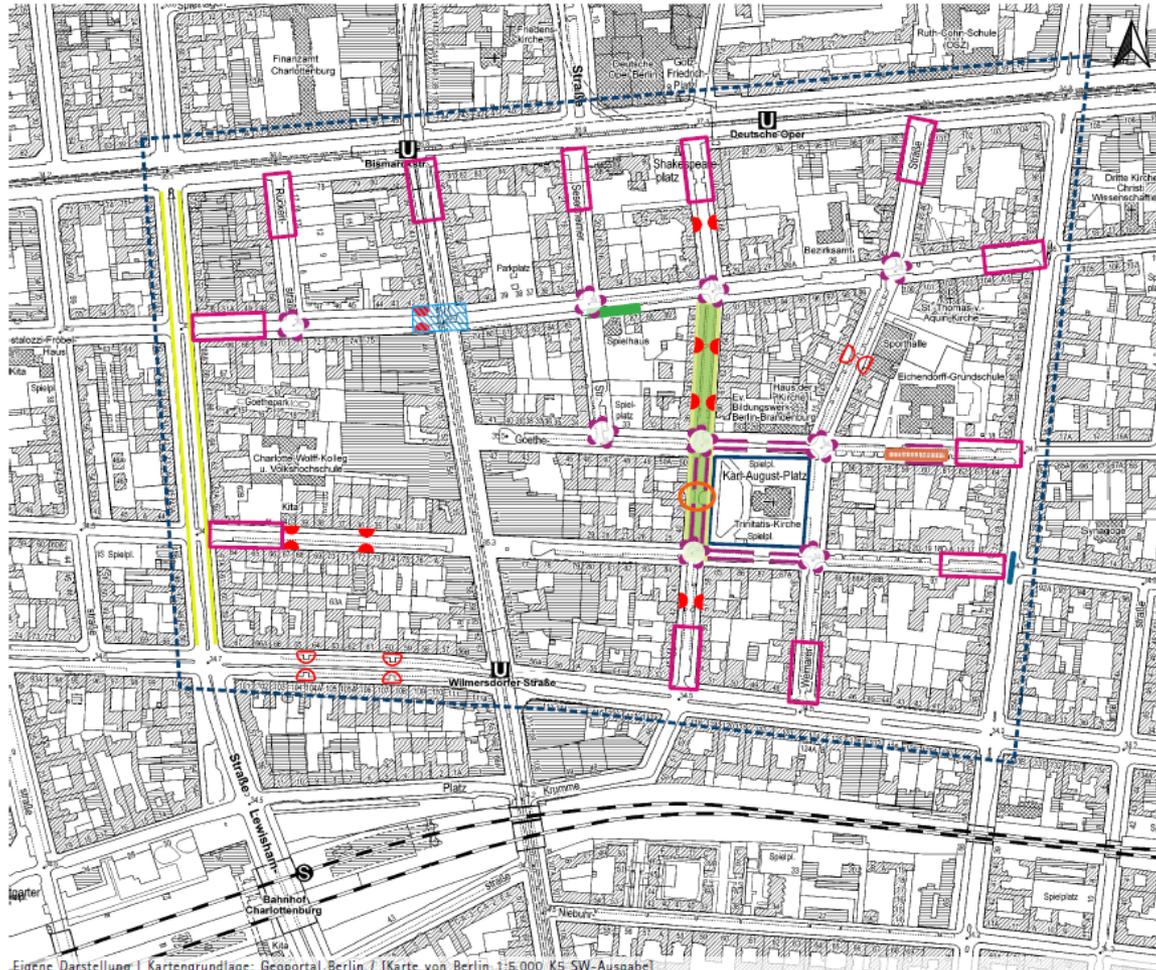
Carsharing Station in Köln

Zielvorstellungen für Verkehr und Mobilität im Kiez

- Sicherstellung einer kompletten Kiezmobilität mit Vorrang für die CO₂-freie bzw. -neutrale Mobilität
- Ausweitung und selbsterklärende bzw. verständliche Umsetzung der Verkehrsberuhigung und weitere Temporeduzierung
- Reduktion des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsleistung im MIV, insbesondere des gebietsfremden Durchgangsverkehrs („Schleichverkehrs“)
- 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
- 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
- Verträgliche Abwicklung des Wirtschafts- bzw. Lieferverkehrs der Wilmersdorfer Straße

Maßnahmen

Bauliche Maßnahmen



Legende

-  Qualifizierung des Fahrbahnbelags
-  Gestalterische Anpassung des Eingangsbereichs / Verringerung Straßenquerschnitt / Gehwegüberfahrt / Piktogramm auf Fahrbahn / Schwellen
-  Geschwindigkeitsdämpfende Aufpflasterungen / Schwellen / Kissen
-  Qualifizierung der Kreuzungen (barrierefrei) mit Entwidmung erster Kfz-Stellplätze, z.B. für Radbügel
-  Mittelinsel
-  Querungsmöglichkeit (Gehwegvorstreckung / ggf. Fahrbahneinengung auf einen Fahrstreifen)
-  Qualifizierung der Gehwegvorstreckung mit Aufpflasterung
-  Radverkehrsanlage
-  Umwandlung Parkstand in Multifunktionsfläche (Bänke, Radbügel, größere Baumscheiben)
-  Umordnung der Parkstände
-  Begegnungsbereich Fuß-Rad
-  Gesonderte Untersuchung für den Bereich

Eigene Darstellung | Kartengrundlage: Geoportal.Berlin | [Karte von Berlin 1:5.000 K5 SW-Ausgabe]

Maßnahmen

Definition „Multifunktionsflächen“

- Baumscheibenvergrößerung
- Parklets
- Stellplätze für Sharing /
Mobilitätseingeschränkte Personen
- Fahrradbügel
- Lieferzonen
- Entwässerung mit Mulde



Parklets in San Francisco



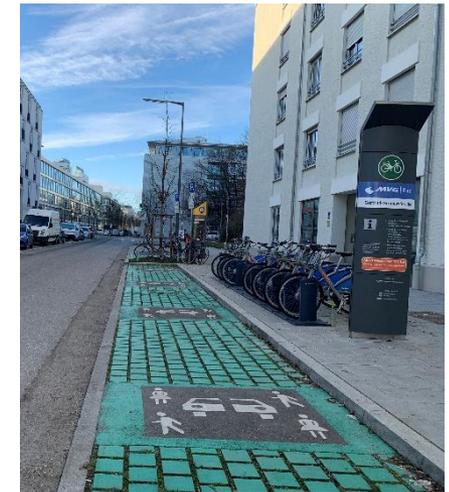
Fahrradbügel auf der Fahrbahn



Baumscheiben



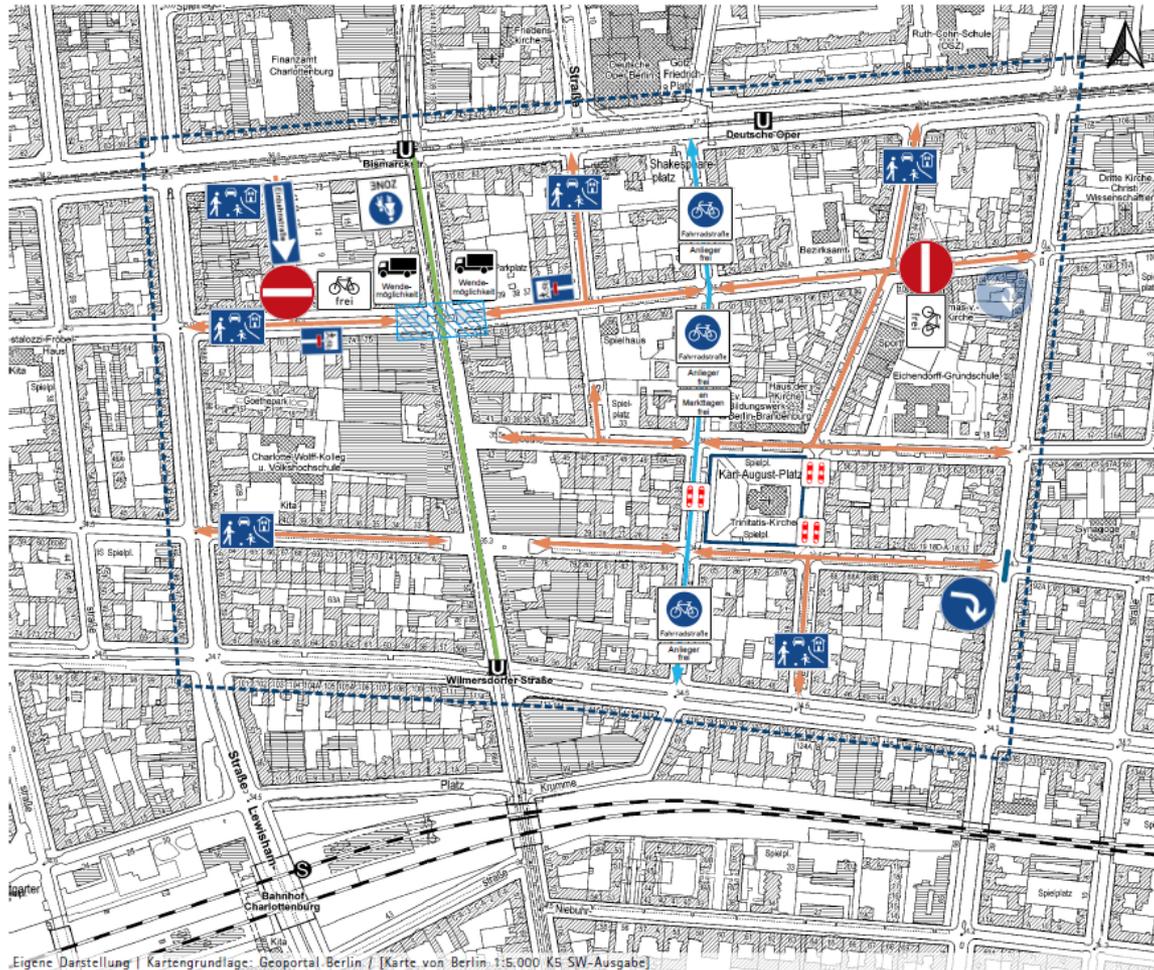
Entwässerung mit Mulde



Markierung für Carsharing in München

Maßnahmen

Verkehrsführung und Anordnungen (Variante 1)

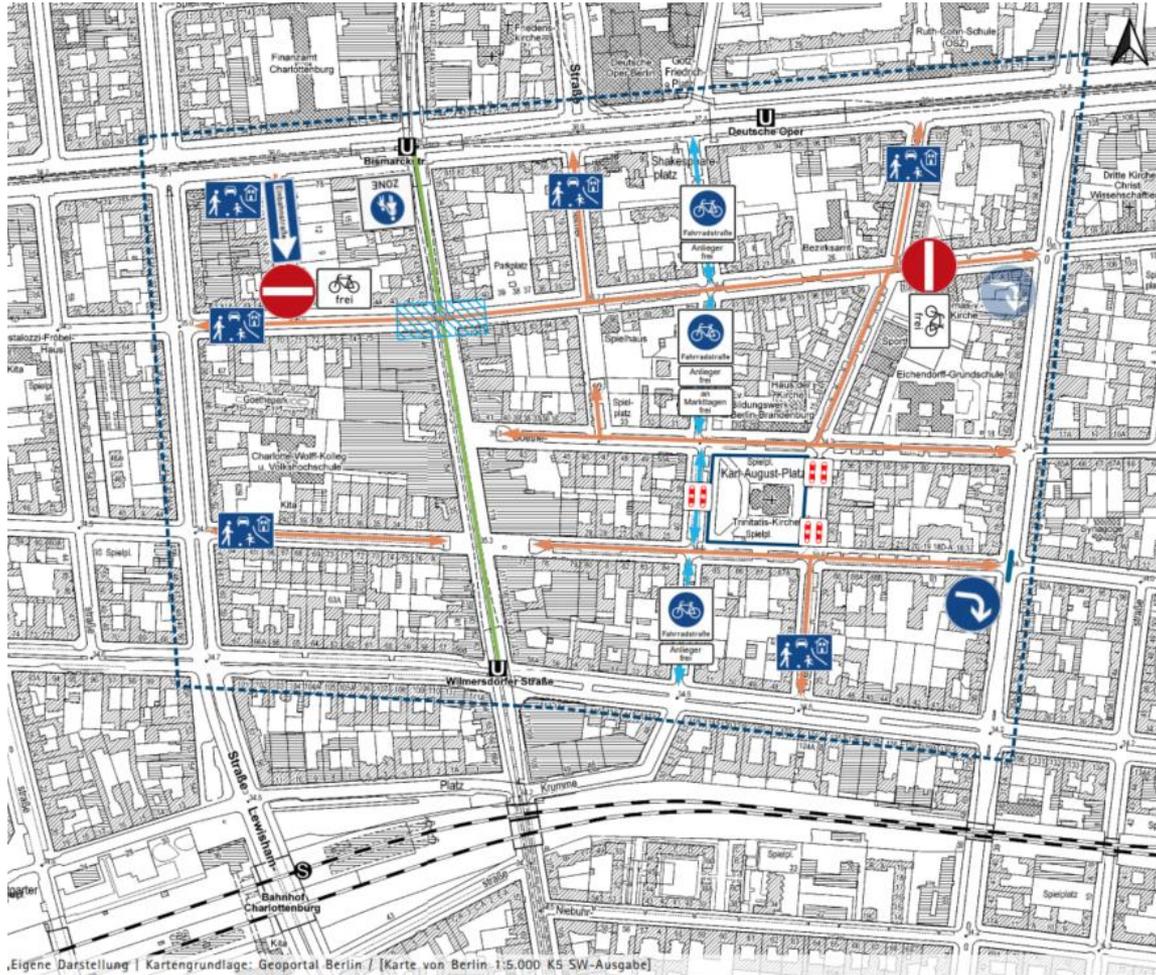


Legende

-  Mittelinsel
-  Fußgängerzone (mit Verlängerung)
-  Fahrradstraße
-  Straßenzüge für Kfz frei
-  Einbahnstraße
-  Klappbare / Feuerwehrpoller
-  Beginn Fußgängerzone
-  Sackgasse (Fuß & Rad frei)
-  Erweiterung verkehrsberuhigter Bereich
-  Beginn einer Fahrradstraße (Anlieger frei)
-  Radfahrer Frei
-  Verbot der Einfahrt
-  Vorgeschriebene Fahrtrichtung- rechts
-  Gesonderte Untersuchung für den Bereich

Maßnahmen

Verkehrsführung und Anordnungen (Variante 2)



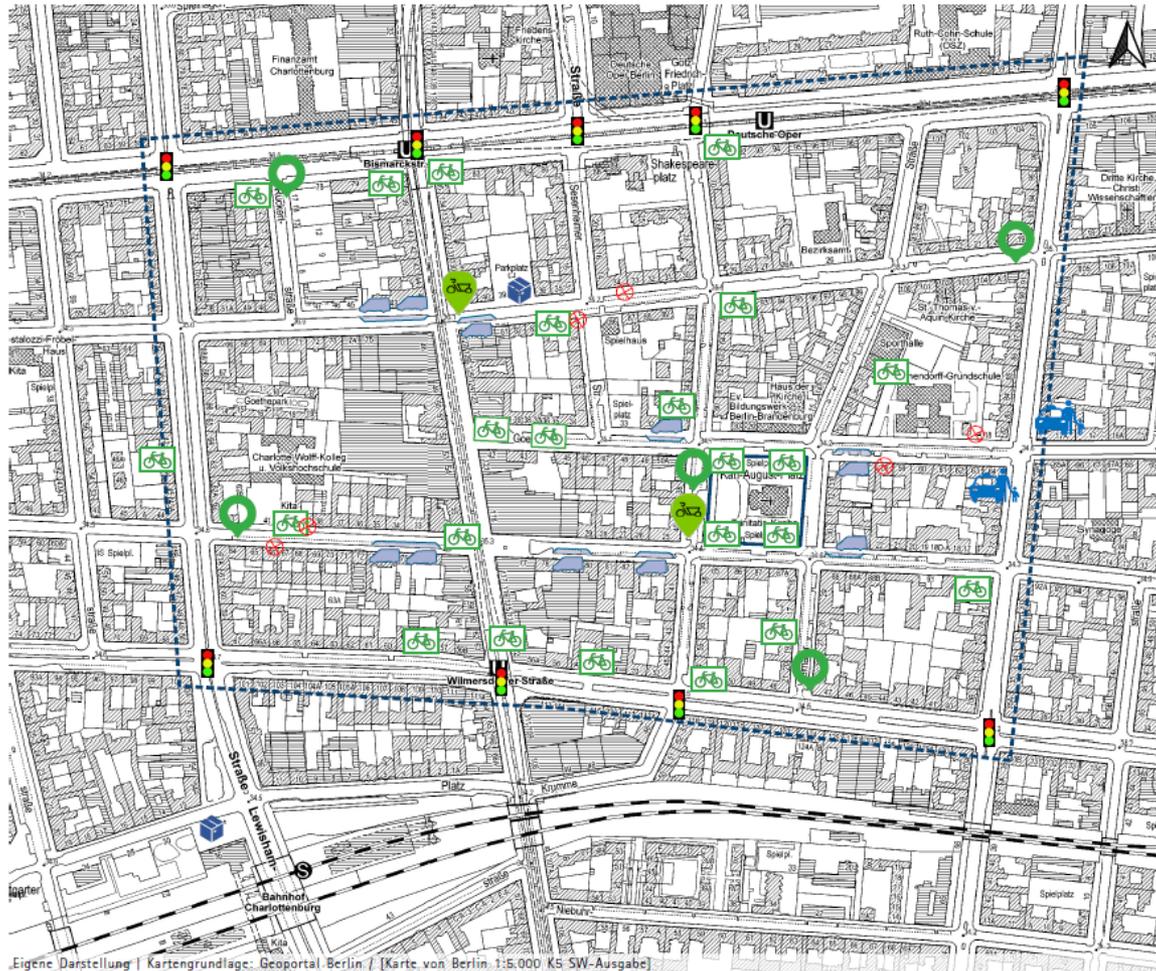
Legende

-  Mittelinsel
-  Fußgängerzone (mit Verlängerung)
-  Fahrradstraße
-  Straßenzüge für Kfz frei
-  Einbahnstraße
-  Klappbare / Feuerwehrpoller
-  Beginn Fußgängerzone
-  Sackgasse (Fuß & Rad frei)
-  Erweiterung verkehrsberuhigter Bereich
-  Beginn einer Fahrradstraße (Anlieger frei)
-  Radfahrer Frei
-  Verbot der Einfahrt
-  Vorgeschriebene Fahrtrichtung- rechts
-  Gesonderte Untersuchung für den Bereich

„Eigene Darstellung | Kartengrundlage: Geoportal Berlin | [Karte von Berlin 1:5.000 K5 SW-Ausgabe]

Maßnahmen

Organisatorische und bauliche Maßnahmen für das Liefern und Sharing

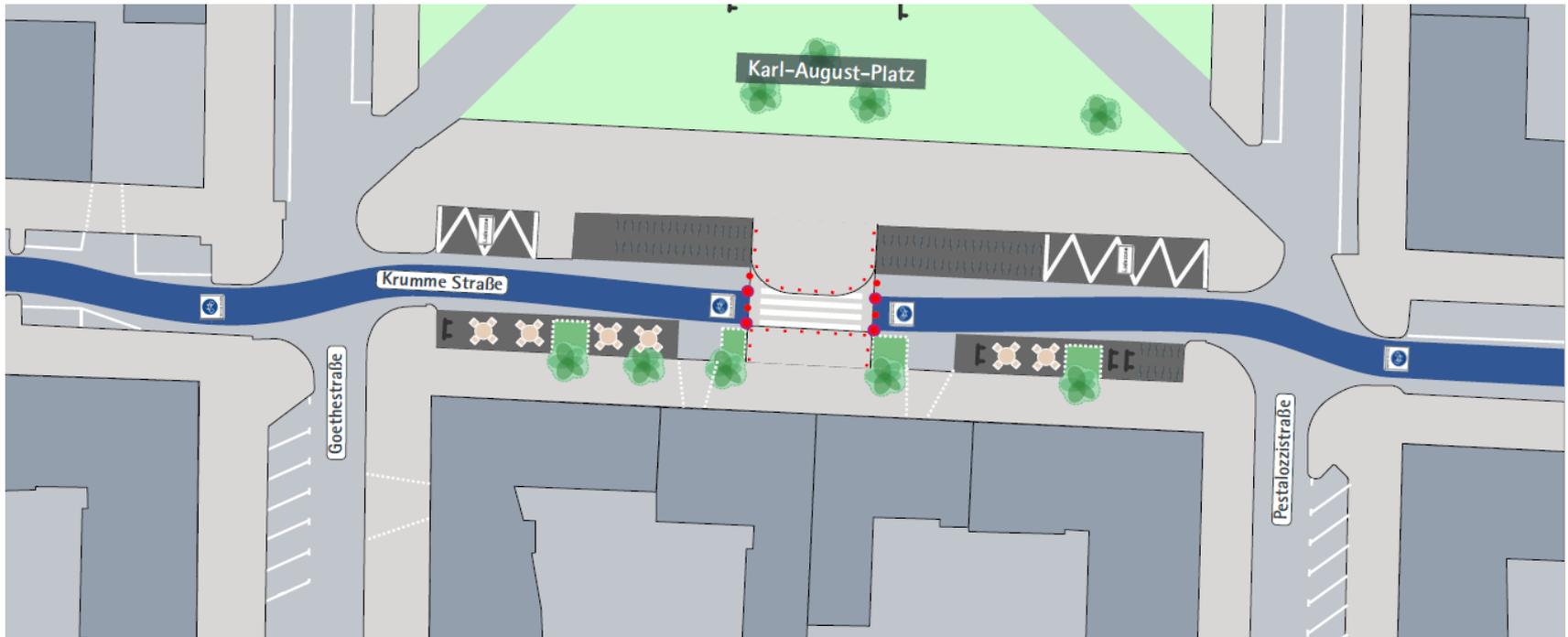


Legende

-  Lieferzone
-  Stationäres Carsharing (3 Stellplätze)
-  Elterntaxi-Haltestelle (eingeschränktes, temporäres HV)
-  Bügel auf der Fahrbahn (Umwidmung Pkw-Stellplatz)
-  Lastenradverleih (flotte-berlin)
-  Dialogdisplay (Tempoanzeige) Von Bezirk bereits geplant/umgesetzt
-  Liefer-Hub / Umschlagplatz
-  Grünphasen verlängern für Zufußgehende

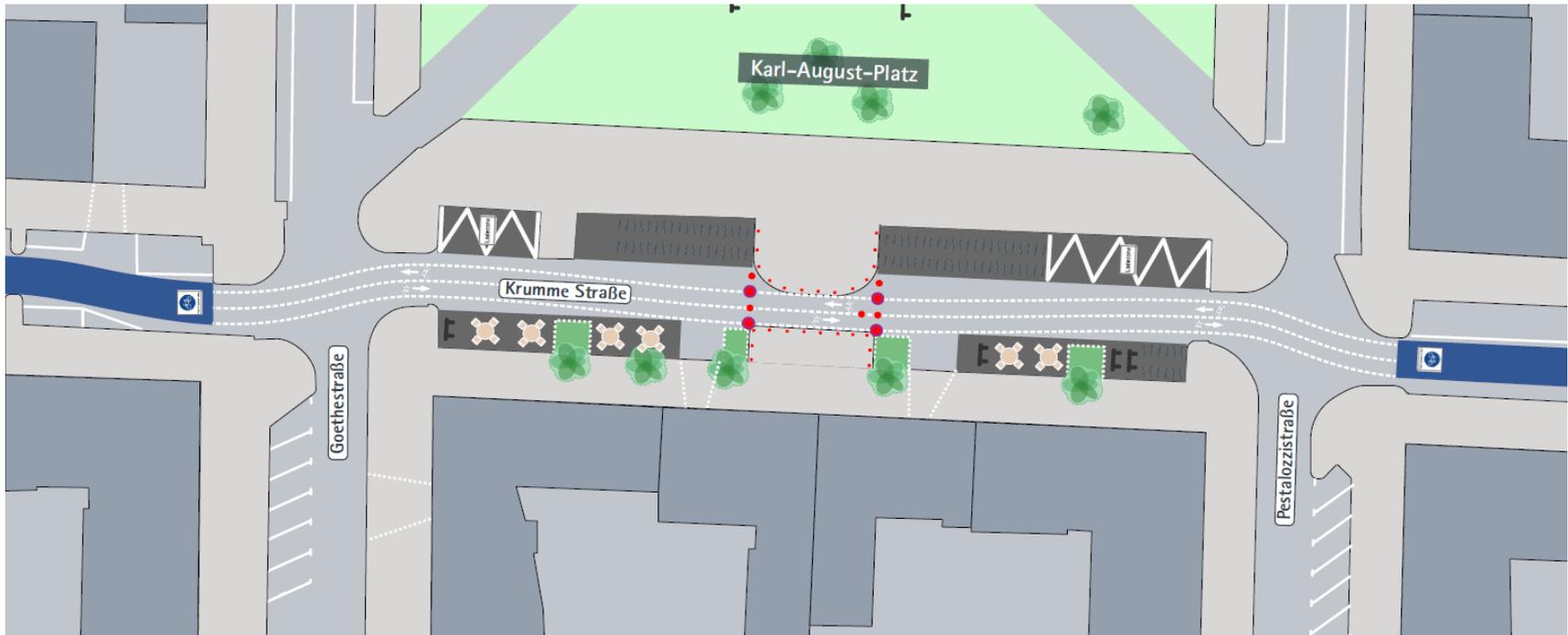
Detailausschnitt

Gehwegvorstreckung an der Sperrung Krumme Straße Variante 1



Detailausschnitt

Gehwegvorstreckung an der Sperrung Krumme Straße Variante 2

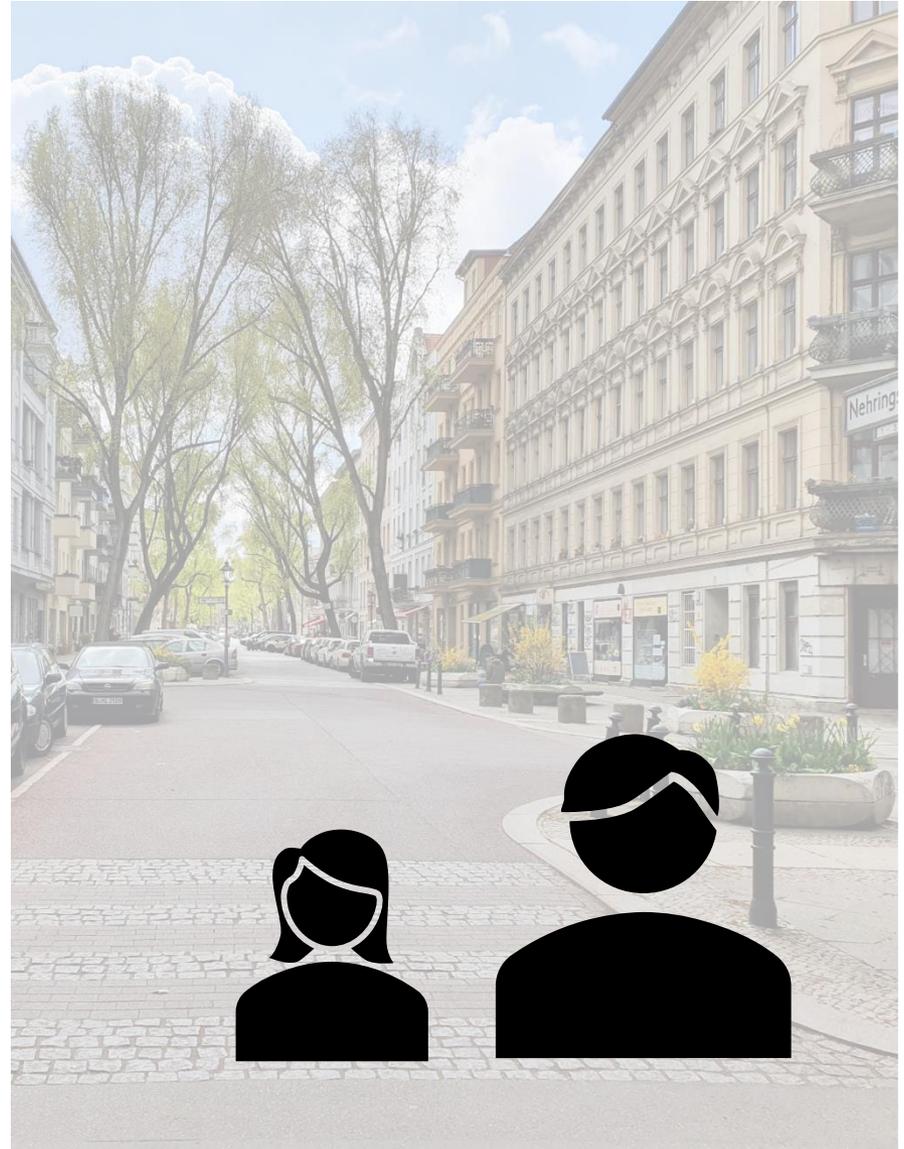
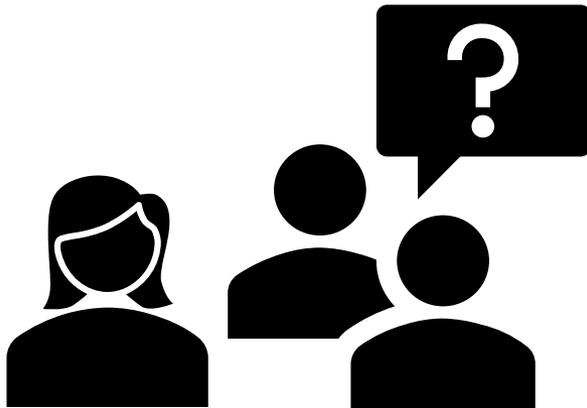


Detailausschnitt

Skizze: Eingangssituation zum Verkehrsberuhigten Bereich

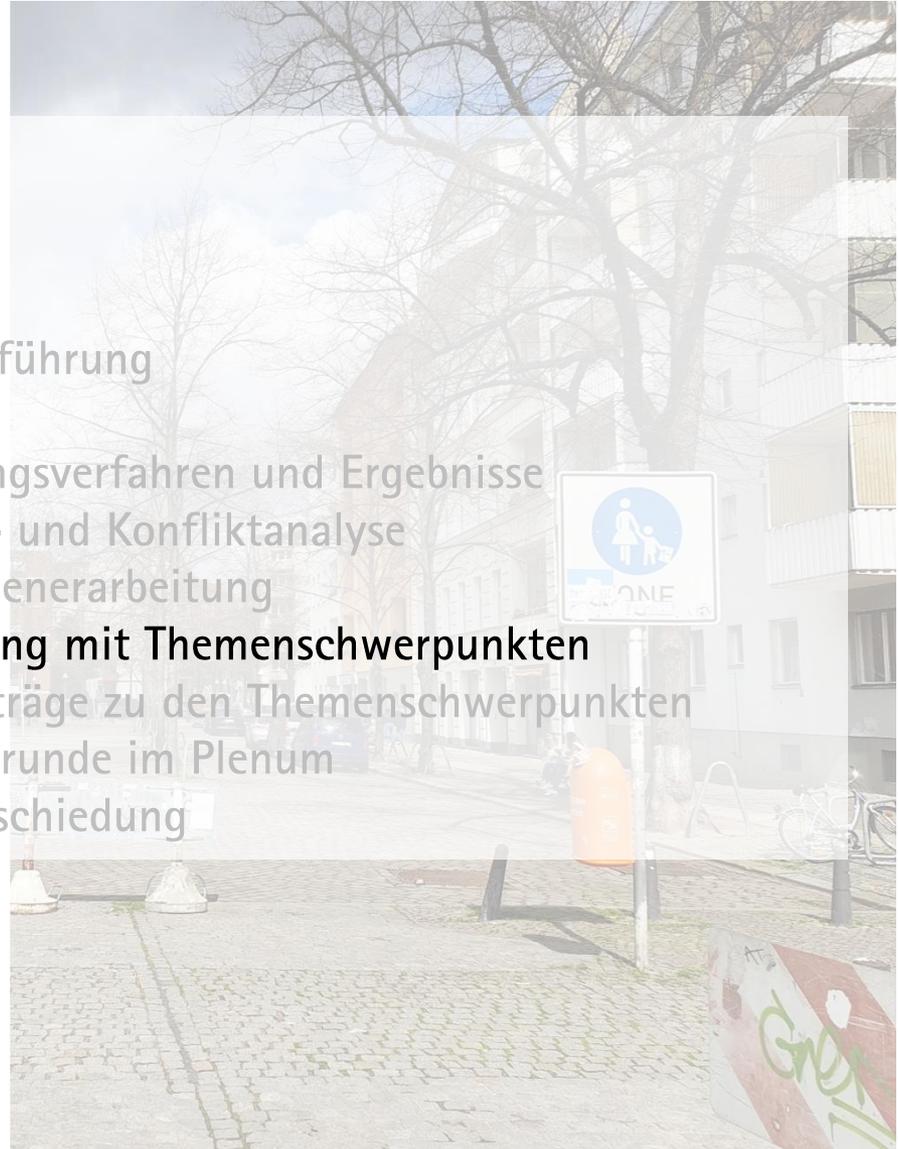


Rückfragen?



Tagesordnung

1. 13:00 Uhr Begrüßung und Einführung
2. 13:15 Uhr Inputvortrag:
 Beteiligungsverfahren und Ergebnisse
 Bestands- und Konfliktanalyse
 Maßnahmenentwicklung
3. 14:00 Uhr **Ausstellungsrundgang mit Themenschwerpunkten**
4. 15:00 Uhr Vorstellung der Beiträge zu den Themenschwerpunkten
5. 15:15 Uhr Gemeinsame Dialogrunde im Plenum
6. 16:00 Uhr Ausblick und Verabschiedung



Ausstellungsrundgang mit Frage- und Diskussionsrunde

Bestands-
und Konflikt-
Analyse,
Ergebnisse
der
Beteiligung

1. Verkehrsführung / MIV

z. B. Diagonalsperren,
Zugangsbeschränkungen,
Einbahnstraßen



2. Barrierefreiheit / Aufenthalt (bauliche Maßnahmen)

z. B. Umwidmung Kfz-
Stellplätze, Querungen



3. Radverkehr und organisatorische Maßnahmen

z. B. Radabstellanlagen,
Sharing, Liefern



4. Krumme Straße und Karl-August-Platz

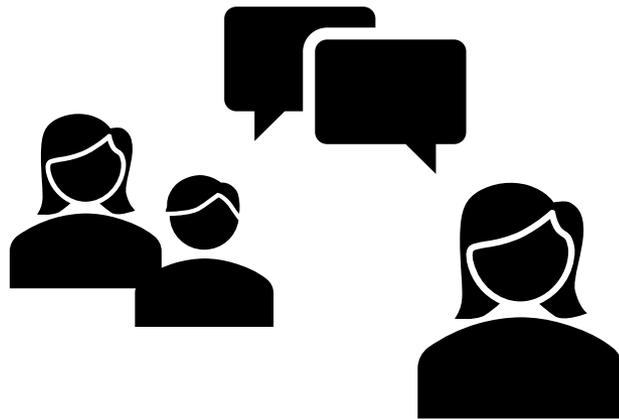
z. B. Fahrradstraße,
Multifunktionsflächen,
Aufenthalt



Vorstellung der Beiträge zu den Themenfeldern



Dialogrunde im Plenum



Ausblick und Verabschiedung

Wie geht es weiter?

- Auswertung der Beiträge
- Finalisierung des Maßnahmenkonzepts
- Präsentation der Ergebnisse auf mein.Berlin.de im Sommer 2022

Vielen Dank
für Ihre Zeit und Ihre Beiträge!

