

Informations- & Beteiligungsveranstaltung

22. November 2023

NEUKÖLLN

KARL-MARX-STRASSE
SONNENALLEE

Vorstudie Weichselstraße

Lebendiges Zentrum
und Sanierungsgebiet
Karl-Marx-Straße / Sonnenallee
www.kms-sonne.de



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen



STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und
Gemeinden

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen

Bezirksamt
Neukölln

BERLIN





Begrüßung

NEUKÖLLN

KARL-MARX-STRASSE
SONNENALLEE

**Jochen Biedermann, Bezirksstadtrat für
Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr**

Ablaufplan

19:00	Begrüßung <i>Jochen Biedermann, Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr</i>
19:10	Einordnung der Maßnahme <ul style="list-style-type: none">▪ in das Sanierungs- und Fördergebiet
19:20	Vorstudie <ul style="list-style-type: none">▪ Bestandsaufnahme + Analyse▪ Vorstellung der Varianten
20:00	Plenum – Erörterung der Fragen des Publikums
20:30	Weiterer Fahrplan bis zur Umsetzung
20:35	Verabschiedung <i>Jochen Biedermann, Bezirksstadtrat</i>
Abschluss bis 21 Uhr	Erläuterung von Rückfragen an Plänen

Fördermaßnahmen in der Nachbarschaft



Neugestaltung Weigandufer



Neugestaltung Weichselplatz



Sanierung
Elbe-Grundschule



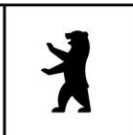
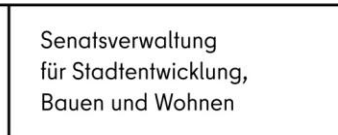
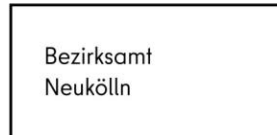
Ausbau der Weserstraße zur
Fahrradstraße (in Bau)



Elbestraße
(in Planung)

Abschlusspräsentation

Vorstudie Weichselstraße



Inhaltsverzeichnis

- Aufgaben- und Zielstellung
- Bestandsanalyse und Grundlagenermittlung
- Variantenentwicklung und Maßnahmen
- Variante 1: Fahrradstraße
- Variante 2: Fußgängerzone und Fahrradstraße
- Variante 3: Fußgängerzone und verkehrsberuhigter Bereich
- Bewertungsmatrix
- Diskussion

Aufgaben- und Zielstellung

- Entwicklung einer neuen Vision für die Weichselstraße, in 3 Varianten
- Verbesserung des Radverkehrs
- Klimaanpassung und Umweltschutz
- Schaffung von Mehrwert für Mensch und Ökologie = Lebensfähigkeit
- Wassersensible Planung und integriertes Wassermanagement
- Förderung des Fußverkehrs
- Verkehrsberuhigung

Habitats für Tiere und Insekten, Biodiversitätssteigerung

Weniger versiegelte Fläche

Barrierefreiheit

Ausbau Fahrradwege

Multifunktionale öffentliche Räume

Kontrollierter Oberflächenabfluss

CO₂ Bindung, Luftreinigung

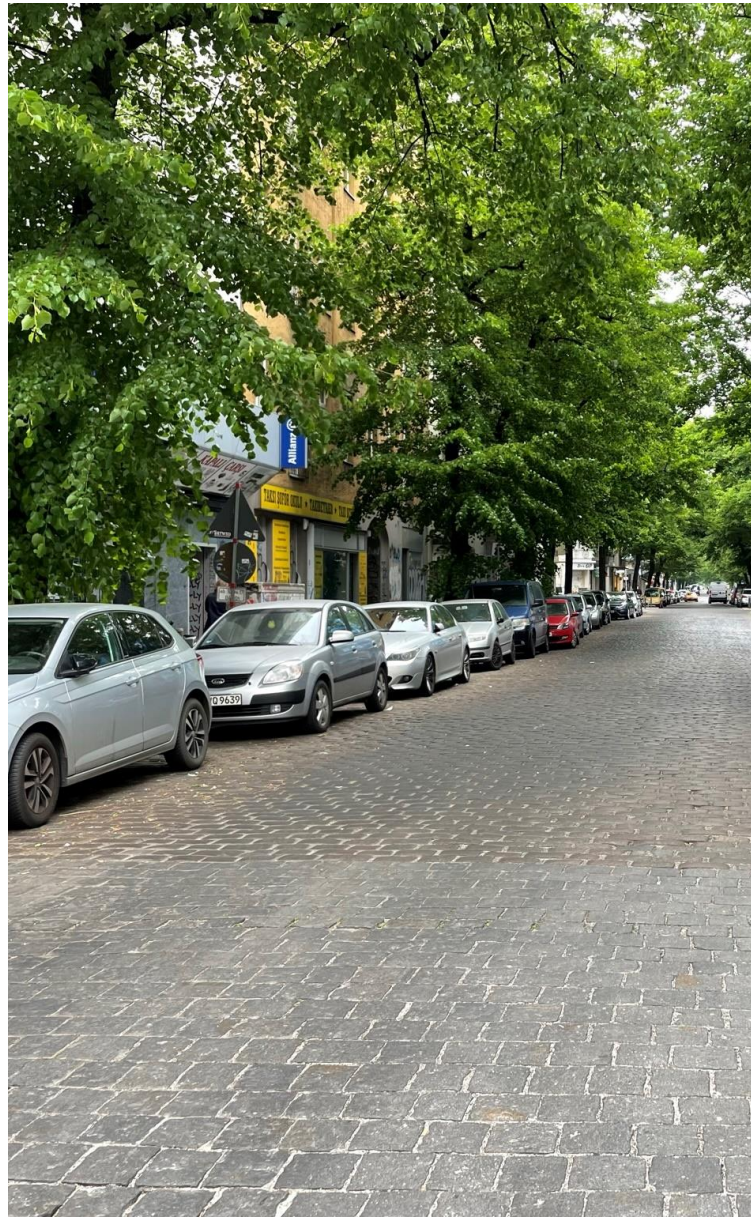
Erhöhter Kühlungseffekt

Unterirdische Versickerung

Unterirdische Speicherung (Zisterne)

Bestandsanalyse und Grundlagen

Bestandsbilder
Weichselstraße

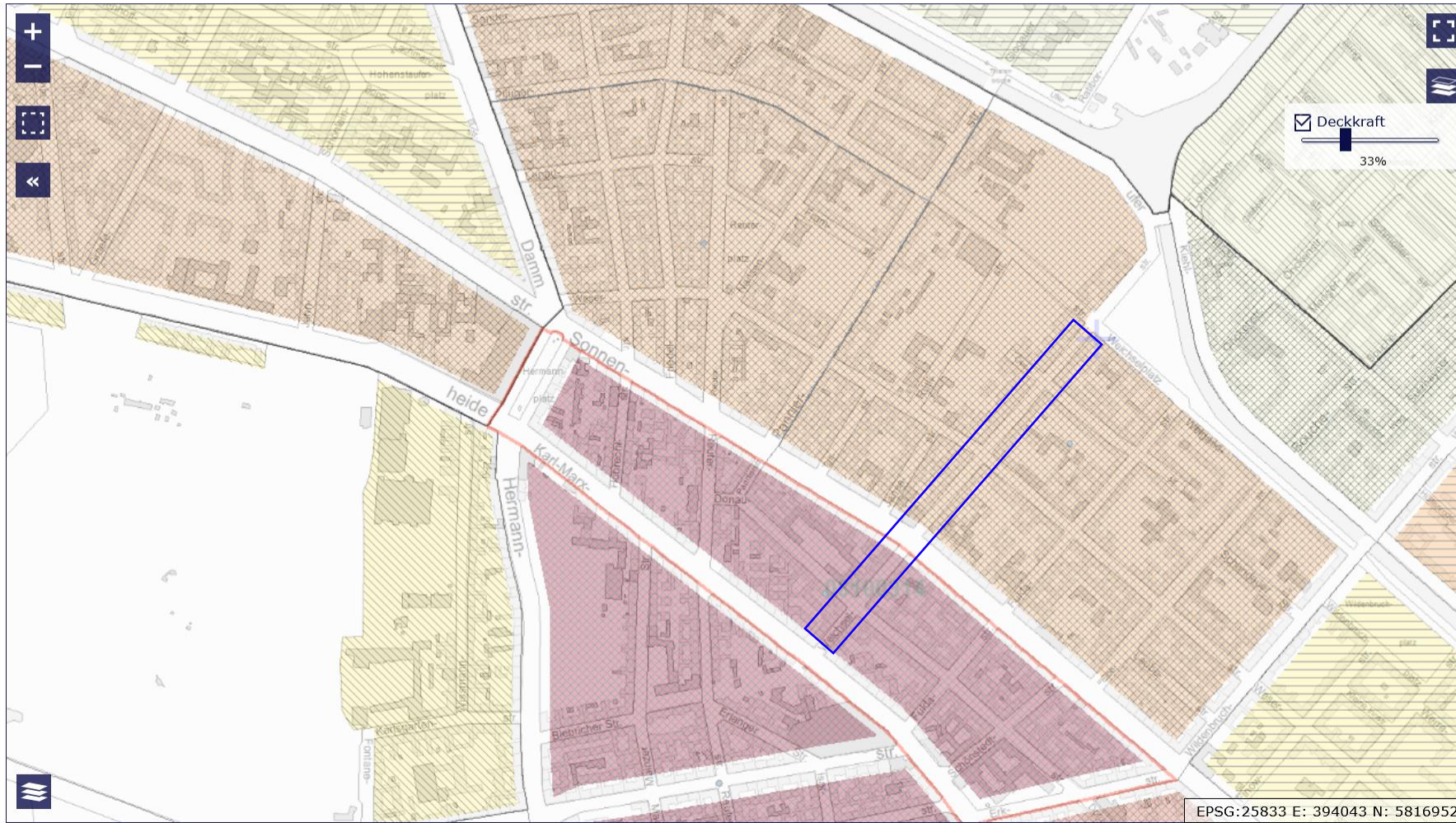


Bestandsanalyse

Umweltgerechtigkeit um die Donaustraße

Umweltgerechtigkeit: Integrierte Mehrfachbelastungskarte - Berliner Umweltgerechtigkeitskarte 2021/2022 (Umweltatlas)

Bewegen in der Karte Markieren für Sachdatenanzeige Überlagern Messen Angaben zur Karte Drucken Dossier und mehr



Sachdaten ?

Umweltgerechtigkeit: Integrierte Mehrfachbelastungskarte - Berliner Umweltgerechtigkeitskarte 2021/2022 (Umweltatlas)

Fläche zum Datensatz zeigen

Fläche 1 von 1

	zur Übersicht
Schlüssel	08100314
Planungsraum-Nummer	08100314
Planungsraum-Name	Donaustraße
Anzahl Mehrfachbelastungen	vierfach
Kernindikator Luftbelastung durch Stickstoffdioxid	hoch
Kernindikator Lärmbelastung auf Grundlage des Gesamtverkehrs	mittel
Zusatzmerkmal Einwohnerdichte	20.000 und mehr
Zusatzmerkmal Wohnlage	Anteil der Adressen mit einfacher Wohnlage größer 66 % und sehr hohe Lärm- und/oder sehr hohe Luftbelastung
Kernindikator Grünversorgung	schlecht
Kernindikator Thermische Belastung	hoch
Kernindikator Soziale Benachteiligung (Statusindex)	niedriger/sehr niedriger Statusindex

weitere Informationen zu den markierten Elementen:

Umweltgerechtigkeit: Integrierte Mehrfachbelastungskarte - Berliner Umweltger...

Anzeigen

Mehrfachbelastung durch die Kernindikatoren Lärmbelastung, Luftschadstoffe, Grünflächenversorgung, Thermische Belastung, Soziale Benachteiligung

	fünffach		zweifach
	vierfach		einfach
	dreifach		keine starke Belastung

Bearbeitungsgebiet Wechselstraße

Bestandsanalyse

Funktionen

- Entlang der Weichselstraße gibt es zahlreiche Gastronomie-Betriebe, teilweise mit Außenbereich
- In unmittelbarer Umgebung gibt es vielfältige soziale Einrichtungen mit Kinderbezug
- Für verschiedene Schulen ist die Weichselstraße Teil des Schulwegnetzes

Legende

-  Flurstücke
-  Planungsgrenze
-  Soziale Einrichtung mit Kinderbezug
-  Denkmäler
-  Gastronomie ohne Außenflächen
-  Gastronomie mit Außenflächen
-  Supermärkte
-  Öffentlicher Grünraum
-  Besondere Freiflächen

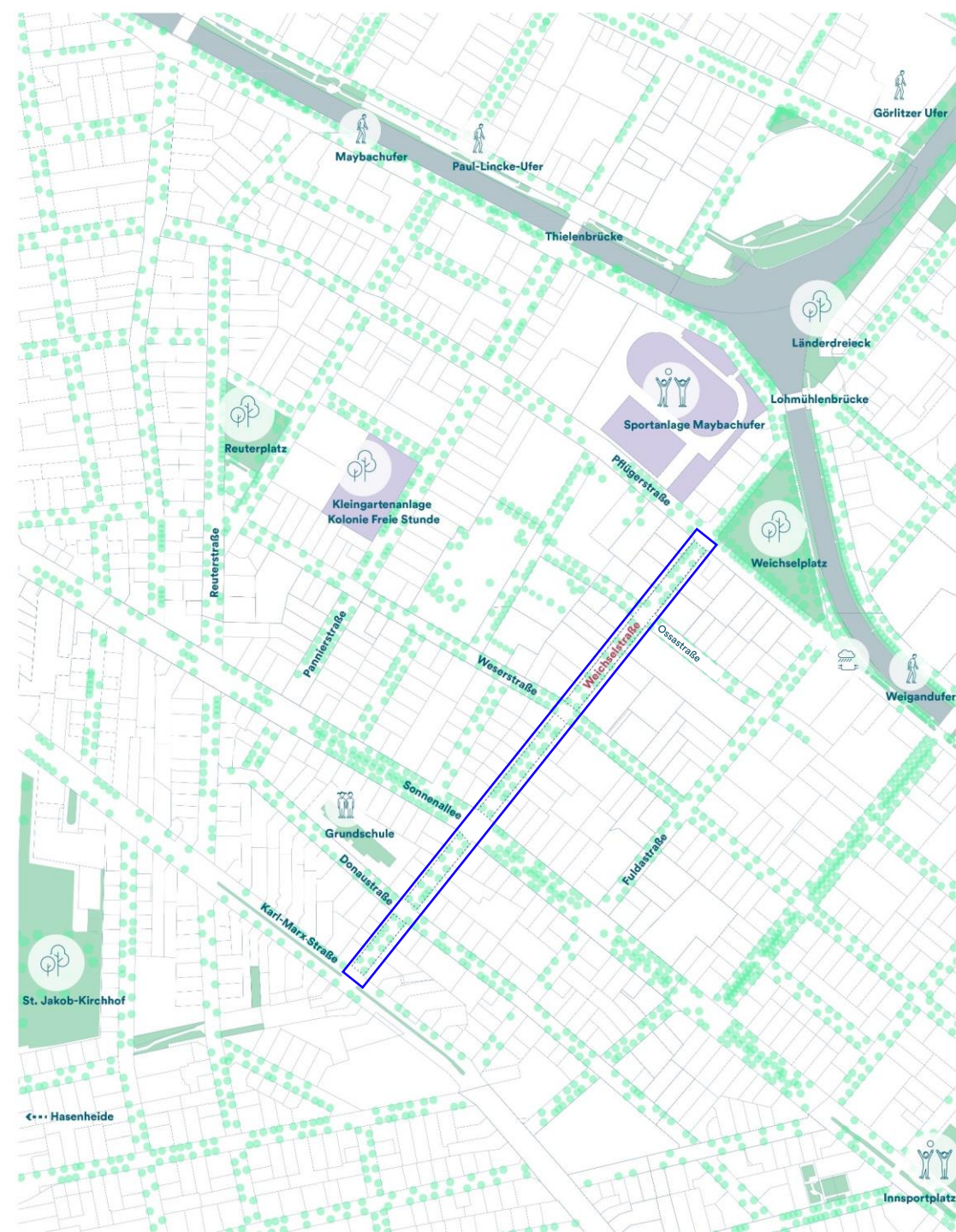


Bestandsanalyse Grünräume

- Keine nutzbaren Grünflächen in der Weichselstraße
- Wenig nutzbare Grünflächen in der Umgebung
- Intensive Nutzung des im Norden liegenden Weichselplatzes und des Ufers am Landwehrkanal
- Weiter südwestlich liegt St. Jakob-Kirchhof und Hasenheide

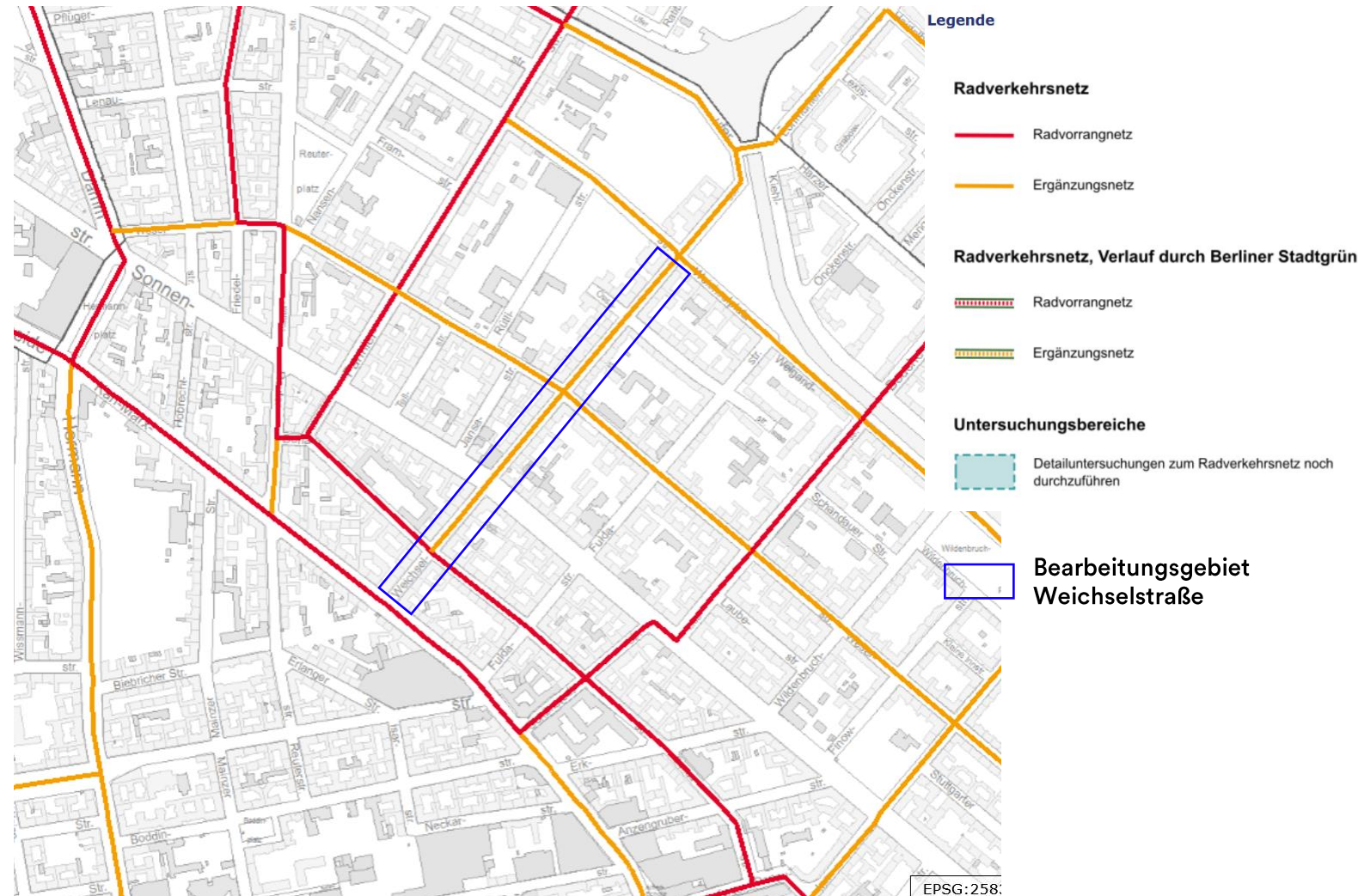
Legende

-  Flurstücke
-  Planungsgrenze
-  Kanal
-  Öffentlicher Grünraum
-  Besondere Freiflächen
-  Bestandsbaum
-  Bearbeitungsgebiet Weichselstraße



Bestandsanalyse Radverkehrsnetz

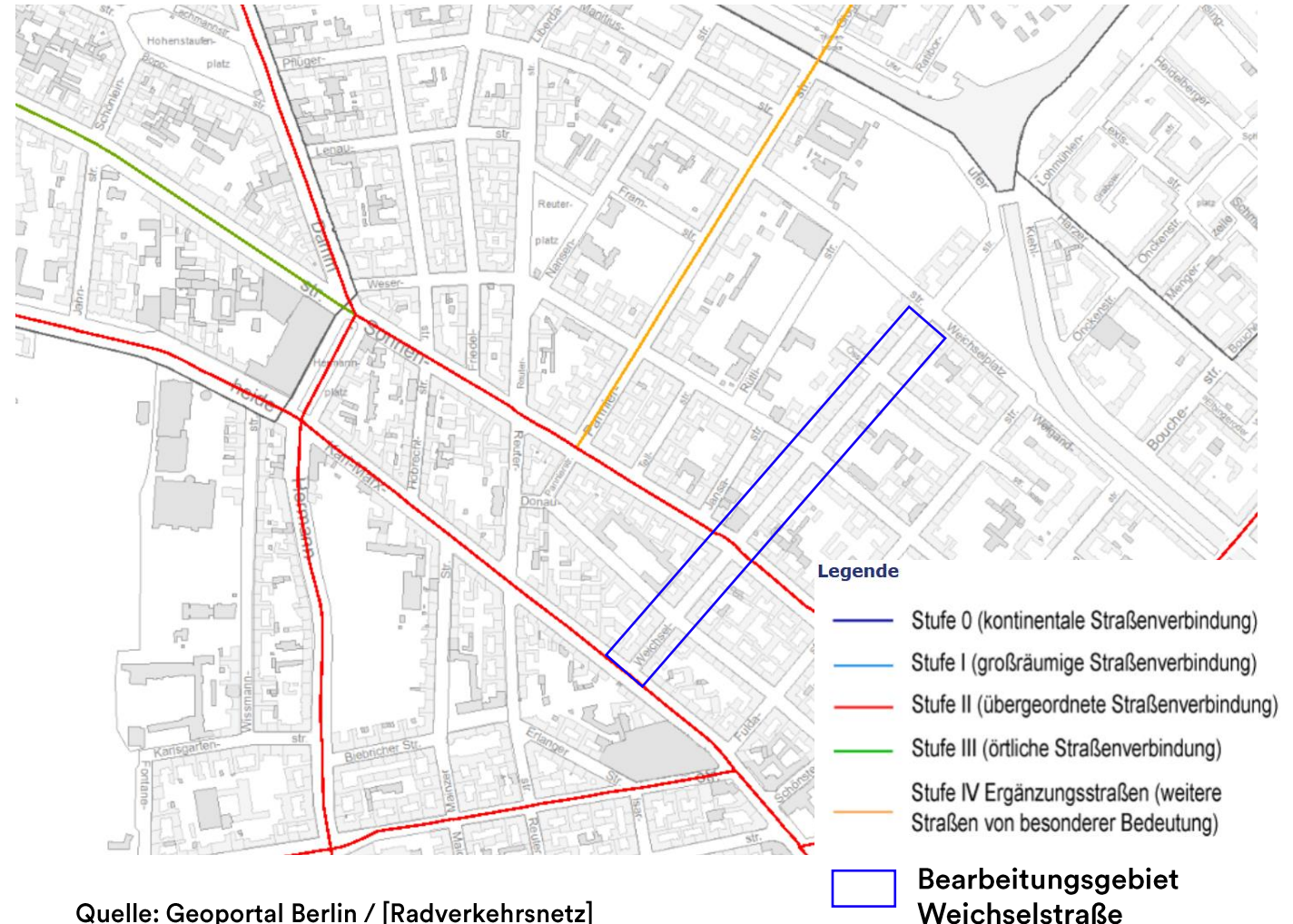
- Weichselstraße größtenteils Teil des Ergänzungsnetzes Radverkehr
- Fortführung bis Karl-Marx-Straße aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll
- Wenige Fahrradbügel: 37 (= 74 Stellplätze)
- Oberfläche: mehrheitlich Großpflaster
 - Starke Erschütterungen
 - Sturzgefahr durch Fugen
 - Kein geeigneter Belag für Ergänzungsnetz
- Aktuell Radverkehr auf Gehwegen
 - Konflikte mit Fußverkehr
 - Konflikte mit motorisiertem Verkehr, weil „versteckt“ hinter Fahrzeugen



Bestandsanalyse

Straßenverkehrsnetz

- Weichselstraße liegt vollständig im Nebennetz
- Anzahl Stellplätze Kfz im öffentlichen Raum: ca. 165
- Anzahl Stellplätze privat (in Hinterhöfen, Tiefgaragen, etc.): ca. 69
- Behindertenstellplätze personalisiert: 2
- Liefer- und Ladezonen: 4 x
- Zahlreiche Gehwegüberfahrten (die wahrscheinlich zurückgebaut werden können)
- Überwiegend Bestandsbebauung ohne baulichen zweiten Rettungsweg



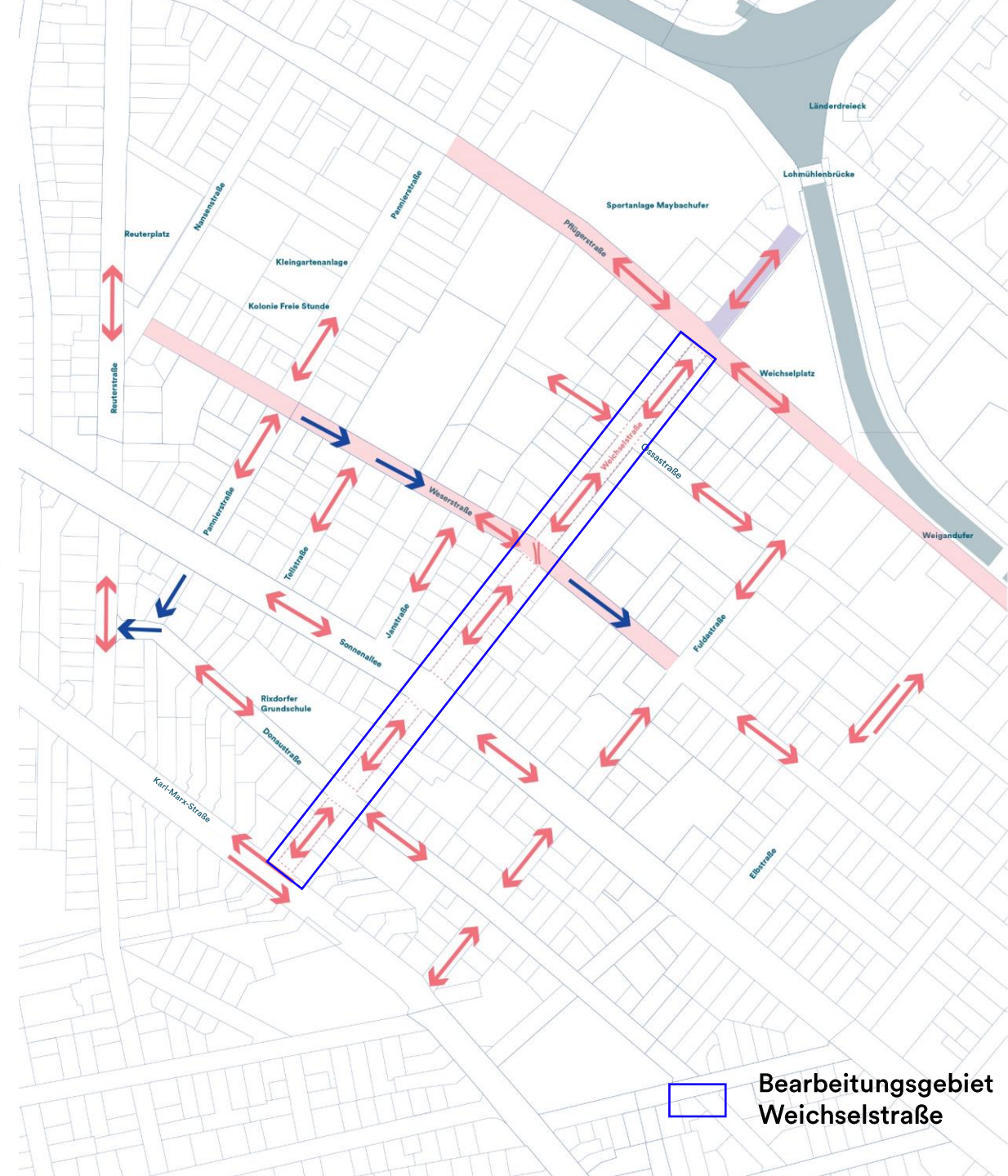
Bestandsanalyse

Verkehrsführung

- Zweirichtungs-Mischverkehr
- Im Bereich Wechselplatz: Verkehrsberuhigter Bereich (aber nicht vollständig niveaugleich)
- Diagonalfilter auf Höhe Weserstraße
- Pflüger- und Weserstraße, Straße Wechselplatz sowie das Weigandufer sind bereits Fahrradstraßen
- Planung Bezirk: Weiterer Diagonalfilter auf Höhe Pflügerstraße
- Überlegung Bezirk: Donaustraße ebenfalls zur Fahrradstraße umbauen
- Keine aktuellen Verkehrsmengen vorliegend

Legende

-  Flurstücke
-  Planungsgrenze
-  Fahrradstraße
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Verkehr in beidseitiger Richtung
-  Einbahnstraße
-  Modalfilter



(interne) Beteiligung verschiedener Fachämter & Organisationseinheiten

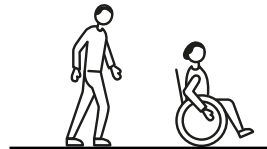
Variantenentwicklung

Variantenentwicklung

Drei Prinzipien



Fahrradstraße



Fußgängerzone



Verkehrsberuhigter Bereich

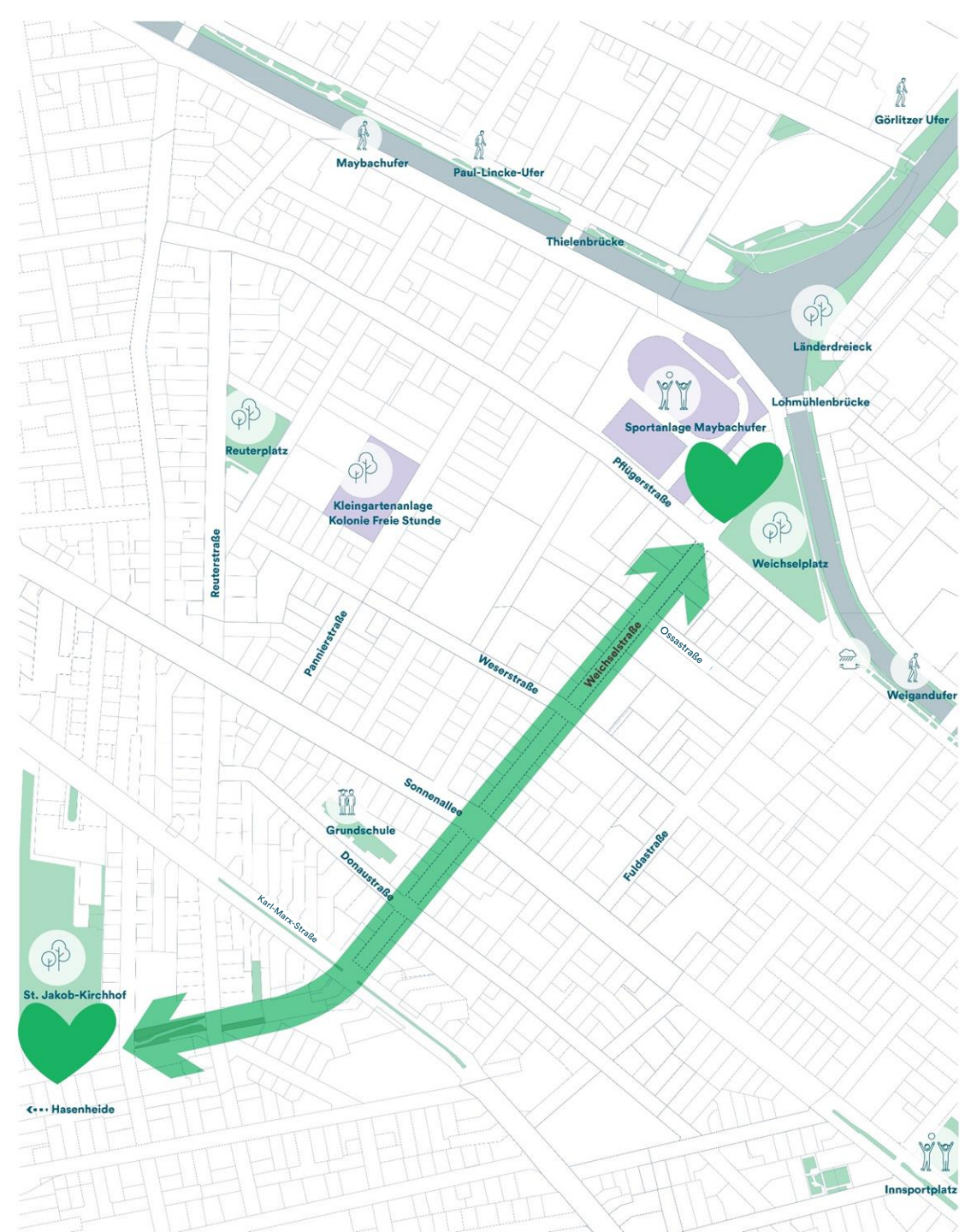
Variantenentwicklung

Neue (Grün-) Verbindungen

- Weichselstraße als neue grüne Querverbindung zwischen den vorhandenen Grünräumen

Legende

-  Flurstücke
-  Planungsgrenze
-  Kanal
-  Öffentlicher Grünraum
-  Besondere Freiflächen



Variantenentwicklung
Einteilung in Abschnitte
Süd - Mitte - Nord


Hasenheide


Weichselplatz



Maybachufer

Pflügerstraße

Ossastraße

Weserstraße

Sonnenallee

Donaustraße

Karl-Marx-Straße

Nord

Mitte

Süd

Variantenentwicklung

Pflügerstr.

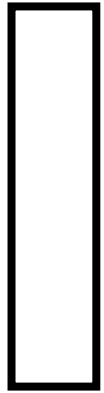
Ossastr.

Weserstr.

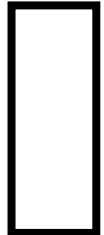
Sonnenallee

Donaustr.

Karl-Marx-Str.



Nord



Mitte



Süd

VARIANTE 1



Fahrradstraße/
-zone



Fahrradstraße/
-zone



Fahrradstraße/
-zone

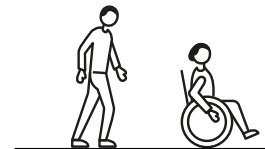
VARIANTE 2



Fahrradstraße/
-zone

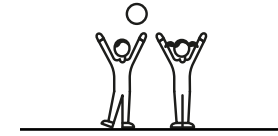


Fahrradstraße/
-zone

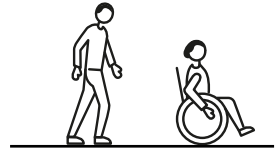


Fußgängerzone

VARIANTE 3



Verkehrsberuhigt



Fußgängerzone



Fußgängerzone

Variantenentwicklung

Variante 1

Pflügerstr.

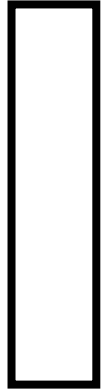
Ossastr.

Weserstr.

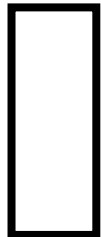
Sonnenallee

Donaustr.

Karl-Marx-Str.



Nord



Mitte



Süd



Begründung

- Weserstr. Radvorrangnetz, Weichselstr. Ergänzungsnetz
- Sehr hohe zu erwartende Radverkehrsdichte
- Radverkehr zu erwartende vorherrschende Verkehrsart
- Hohe Netzbedeutung für Radverkehr
- Untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr

- Weserstr. Radvorrangnetz, Weichselstr. Ergänzungsnetz
- Sehr hohe zu erwartende Radverkehrsdichte
- Radverkehr zu erwartende vorherrschende Verkehrsart
- Hohe Netzbedeutung für Radverkehr
- Untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr

- Überlegung: Fahrradzone im Bereich Donaustr. (Radvorrangnetz)
- Weichselstr. teilweise Rad-Ergänzungsnetz
- Gute Möglichkeit, auch den Knoten Donau-/Weichselstr. einzubinden, Schilder zu „sparen“
- Sehr hohe zu erwartende Radverkehrsdichte
- Radverkehr zu erwartende vorherrschende Verkehrsart
- Hohe Netzbedeutung für Radverkehr
- Untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr



Radverkehr
fördern

Variantenentwicklung

Variante 2

Pflügerstr.

Ossastr.

Weserstr.

Sonnenallee

Donaustr.

Karl-Marx-Str.



Nord

Mitte

Süd



Fußgängerzone

Begründung

- Weserstr. Radvorrangnetz, Weichselstr. Ergänzungsnetz
- Sehr hohe zu erwartende Radverkehrsdichte
- Radverkehr zu erwartende vorherrschende Verkehrsart
- Hohe Netzbedeutung für Radverkehr
- Untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr
- Weserstr. Radvorrangnetz, Weichselstr. Ergänzungsnetz
- Sehr hohe zu erwartende Radverkehrsdichte
- Radverkehr zu erwartenden vorherrschende Verkehrsart
- Hohe Netzbedeutung für Radverkehr
- Untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr
- Großes Potential zur Minimierung der Umweltbelastungen (insbesondere im südlichen Bereich, siehe Mehrfachbelastungen Umweltgerechtigkeit (vierfache Belastung))
- Fläche für Gastronomie durch Niveaugleichheit flexibel vergrößerbar/ platzierbar
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der nahegelegenen Grundschule



Radverkehr fördern



Fußverkehr und Barrierefreiheit fördern



Treffpunkte schaffen

Variantenentwicklung

Variante 3

Pflügerstr.

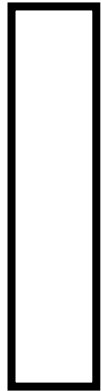
Ossastr.

Weserstr.

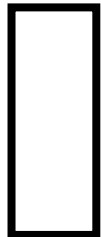
Sonnenallee

Donaustr.

Karl-Marx-Str.



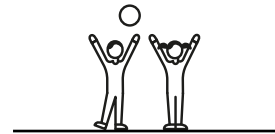
Nord



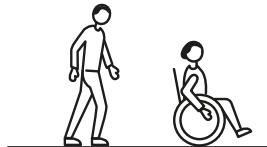
Mitte



Süd



Verkehrsberuhigt



Fußgängerzone



Fußgängerzone

Begründung

- Anschluss an verkehrsberuhigten Bereich am Weichselplatz
- Nähe zum Rütli Campus: Hohe Bedeutung der Str. für Kinder
- Nördlich Ossastr.: Vorrangnetz Fußverkehr
- Einheitliche Verkehrsstruktur und Gestaltung

- Großes Potential zur Minimierung der Umweltbelastungen (im mittleren Bereich, s. Mehrfachbelastungen Umweltgerechtigkeit zweifache Belastung)
- Fläche für Gastronomie durch Niveaugleichheit flexibel vergrößerbar/ platzierbar

- Großes Potential zur Minimierung der Umweltbelastungen (insbesondere im südlichen Bereich, s. Mehrfachbelastungen Umweltgerechtigkeit vierfache Belastung)
- Fläche für Gastronomie durch Niveaugleichheit flexibel vergrößerbar/ platzierbar
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der nahegelegenen Grundschule



Fußverkehr und Barrierefreiheit fördern



Fußverkehr und Barrierefreiheit fördern



Treffpunkte schaffen

Variantenentwicklung

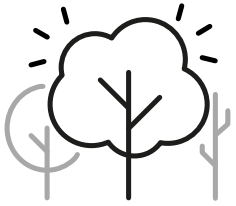
Maßnahmen und Ziele

Sozial

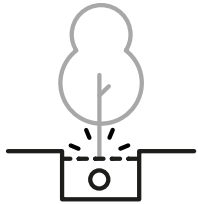
Blau

Grün

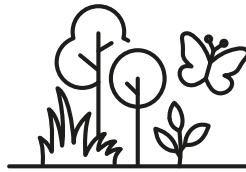
Verkehr



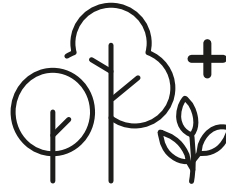
Vitale Bäume erhalten



Baumscheiben aufwerten



Biodiversität fördern



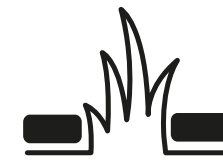
Bäume pflanzen



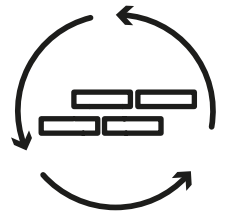
Offene Rinnen ausbauen



Mulden integrieren



Entsiegelung fördern



Material recyceln



Verkehrssicherheit erhöhen



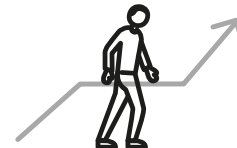
Aufenthaltsqualität verbessern



Potentielle Flächen für Sondernutzung



Radverkehr fördern



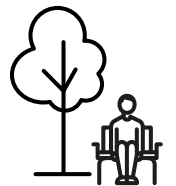
Fußverkehr fördern



Parkplätze minimieren



Barrierefreiheit flächendeckend planen



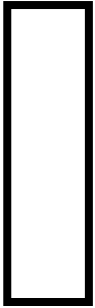
(Verschattete) Sitzmöglichkeiten schaffen

Variante 1: Fahrradstraße

Variante 1

Verkehrsführung

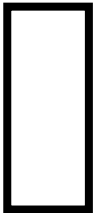
Pflügerstraße



Nord



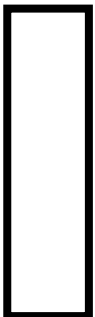
Weserstraße



Mitte



Sonnenallee



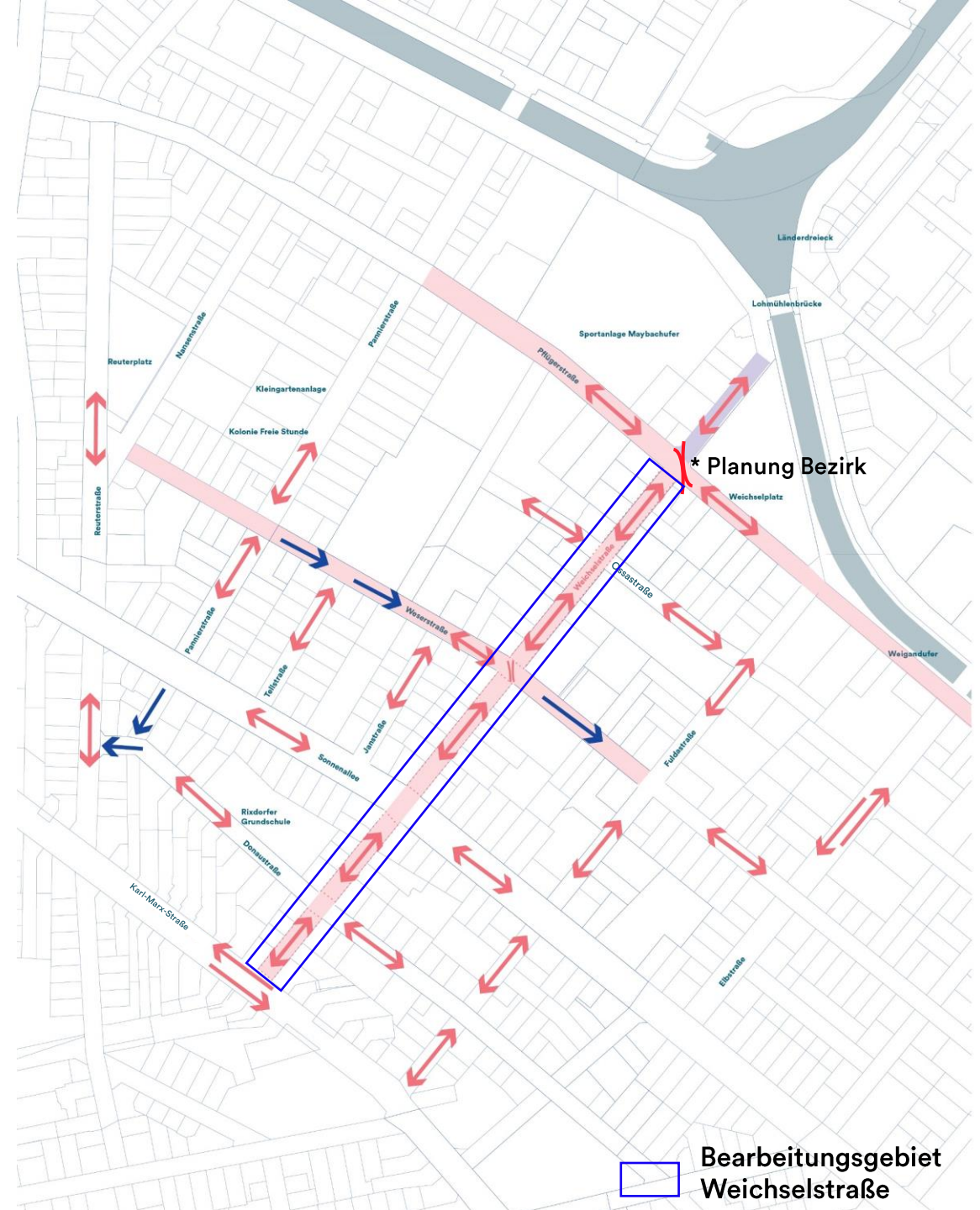
Süd



Karl-Marx-
Straße

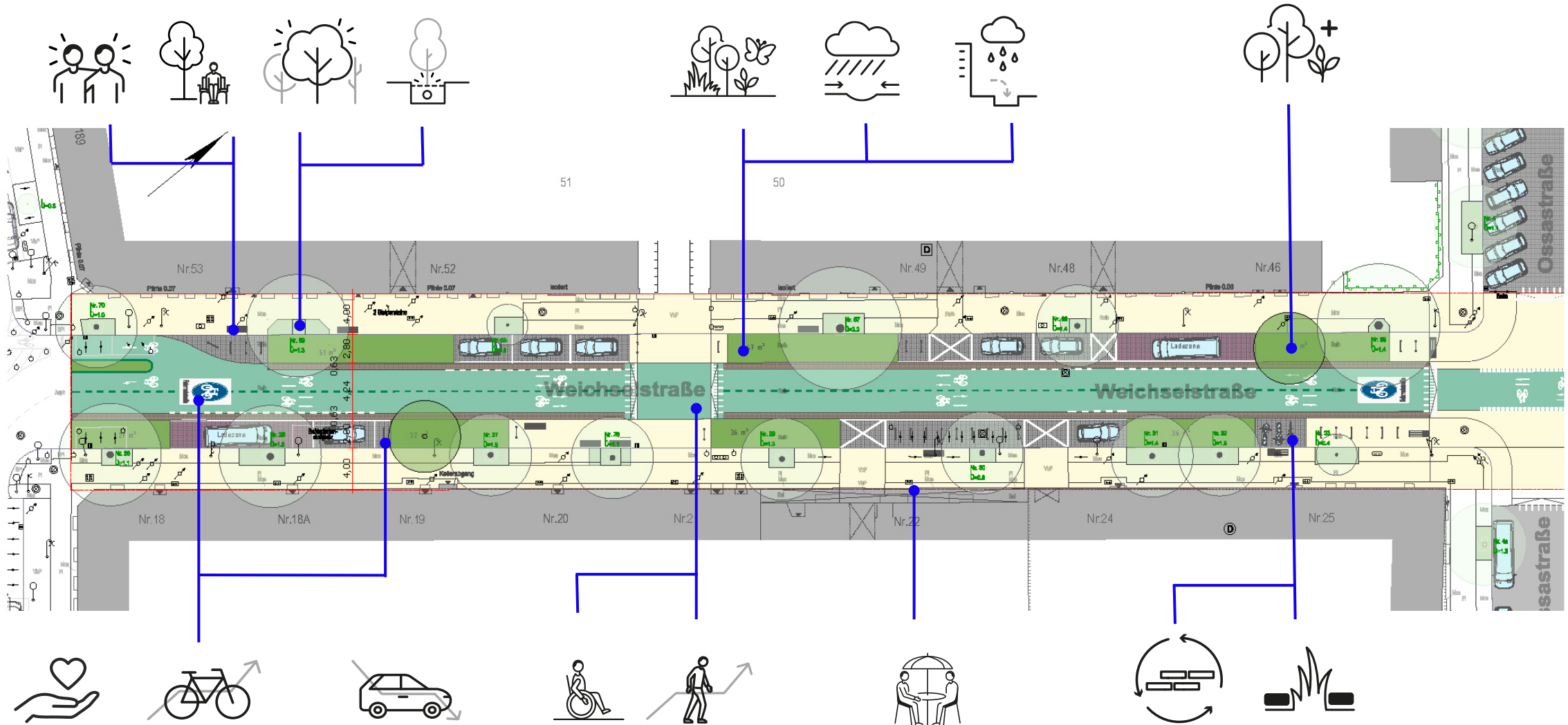
Legende

-  Flurstücke
-  Planungsgrenze
-  Fahrradstraße
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Verkehr in beidseitiger Richtung
-  Einbahnstraße
-  Modalfilter



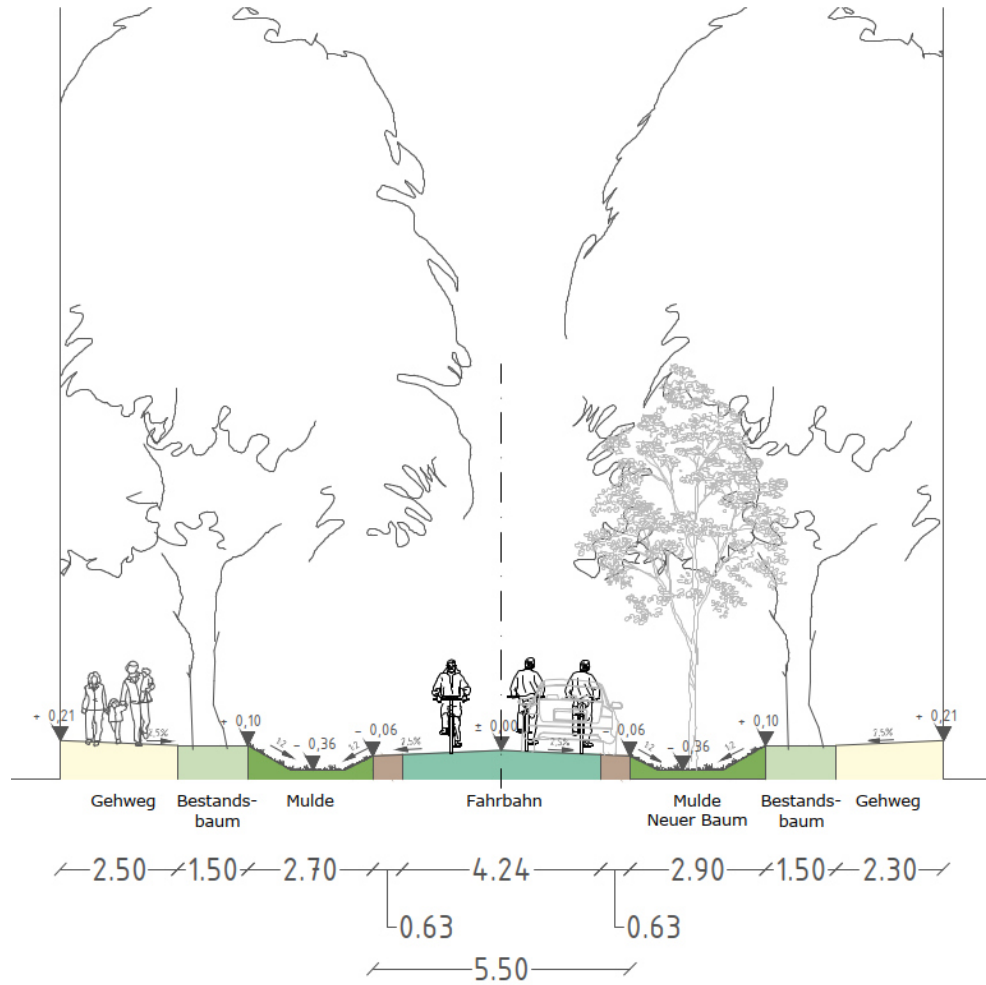
Variante 1

Prinzip Fahrradstraße Zoom Lageplan

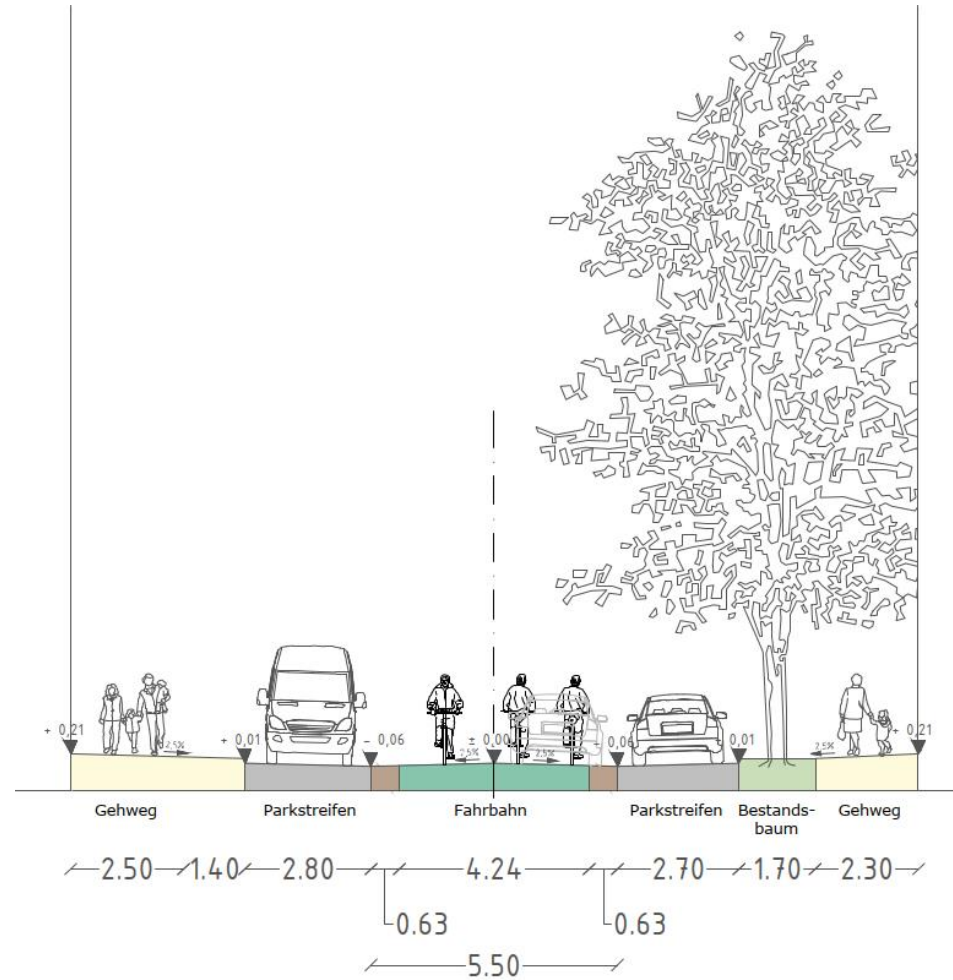


Variante 1 - Prinzip Fahrradstraße

Schnitt



Querschnitt - Südlicher Bereich



Querschnitt - Mittlerer Bereich

Variante 1 - Prinzip Fahrradstraße

Unterschiede im Vergleich zum Bestand



Neupflanzungen

+ 10

Insg.: 80 Bäume



Grünflächen

+ 75 m²

Insg.: 75 m²



Mulden-
flächen

+ 1030 m²

Insg.: 1030 m²



(Verschattete)
Sitzmöglichkeiten

+ 38

Insg.: 38 Stk.



PKW Stellplätze
(Tag/Nacht)

- 120 nachts
- 128 tags

Insg.: 42 nachts
22 tags



Fahrrad-
abstellbügel

+ 82

Insg.: 132
Stk.



Ladezonen

+ 67 m

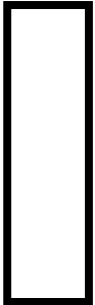
Insg.: 10 Stk.,
jeweils 14 m

Variante 2: Fußgängerzone & Fahrradstraße

Variante 2

Neue Verkehrsführung

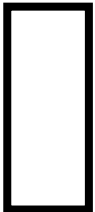
Pflügerstraße



Nord



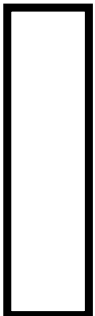
Weserstraße



Mitte



Sonnenallee



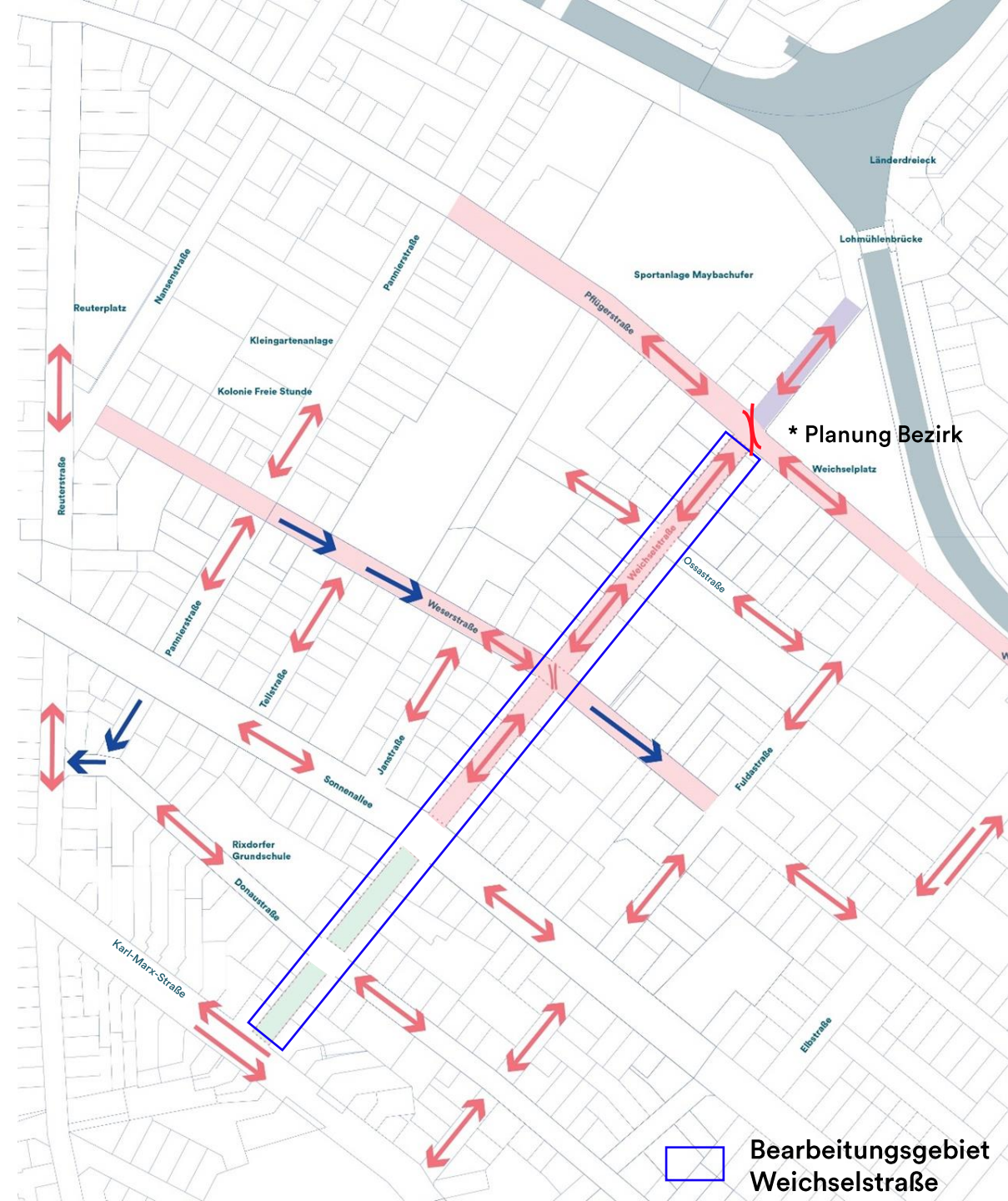
Süd



Karl-Marx-
Straße

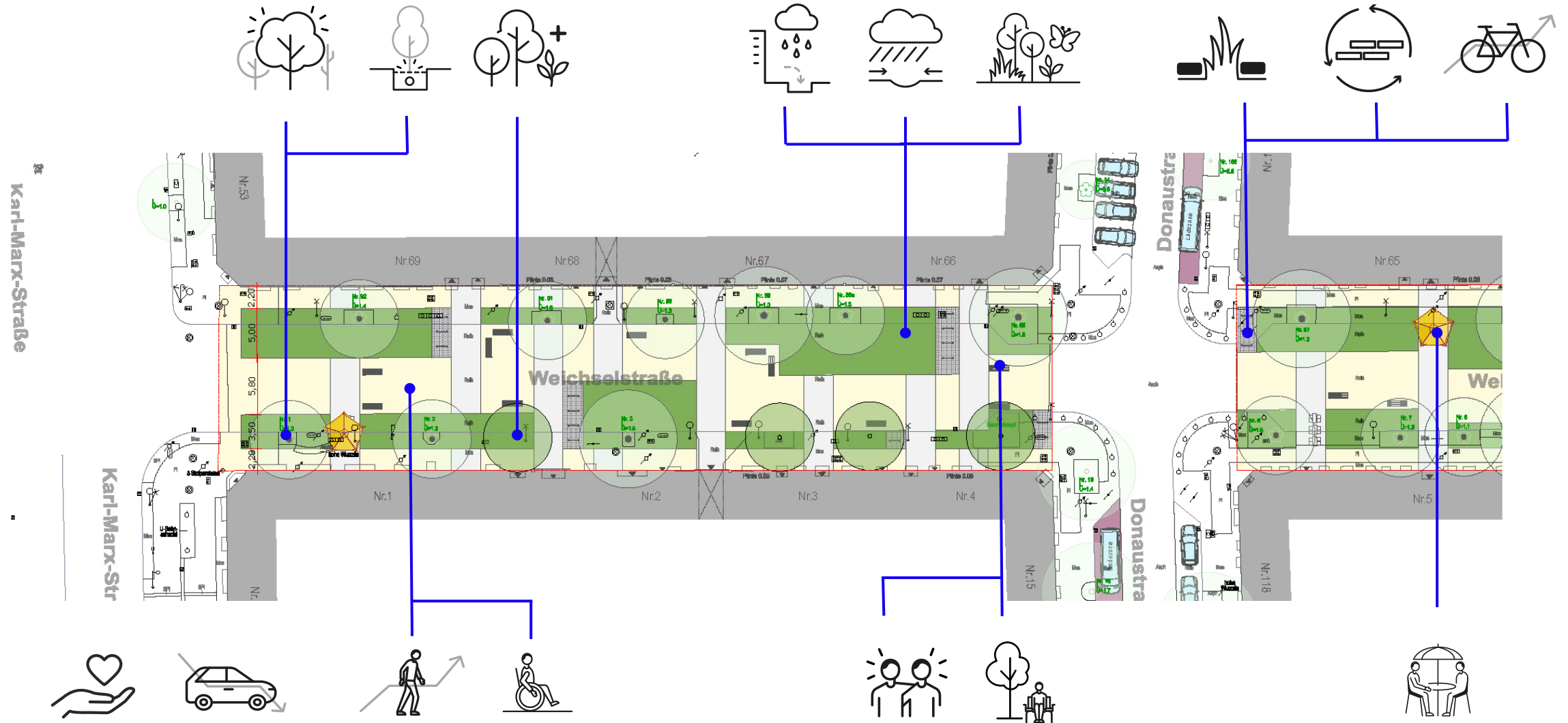
Legende

- Flurstücke
- Planungsgrenze
- Fahrradstraße
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Fußgängerzone
- Verkehr in beidseitiger Richtung
- Einbahnstraße
- Modalfilter



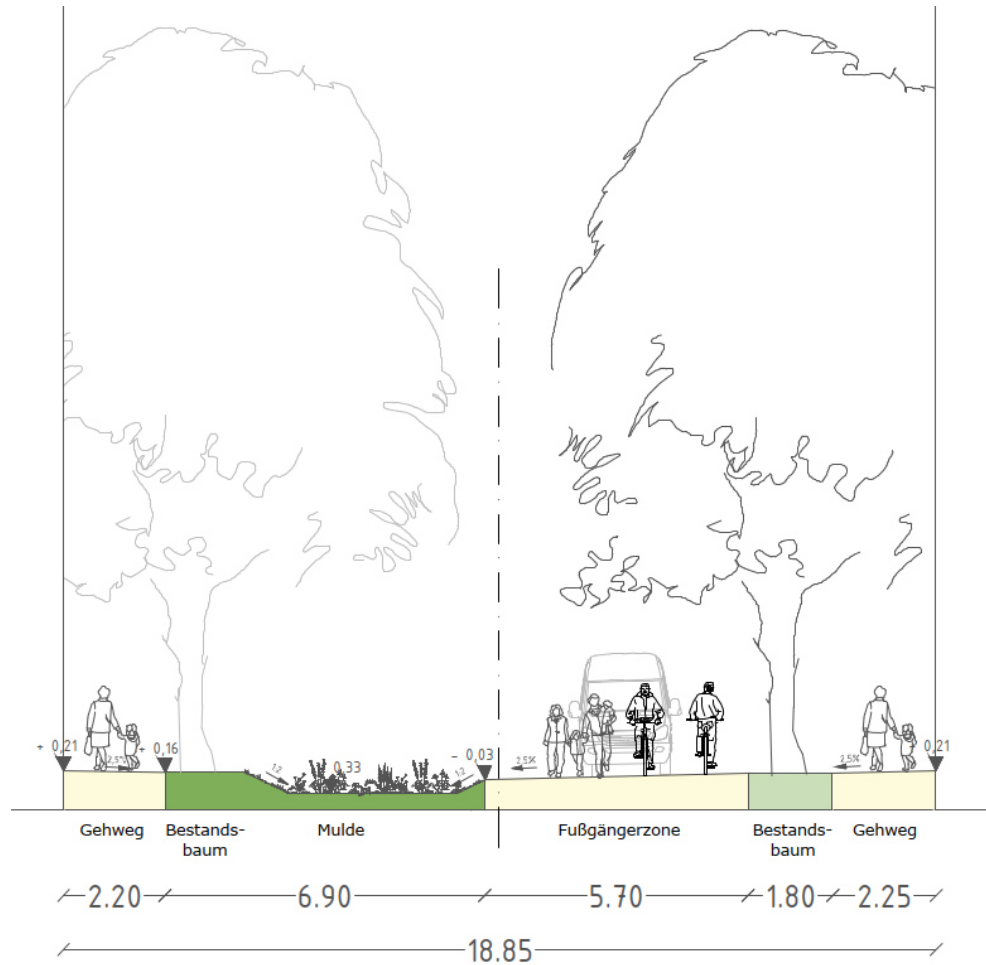
Variante 2 – Prinzip Fahrradstraße und Fußgängerzone

Fußgängerzone

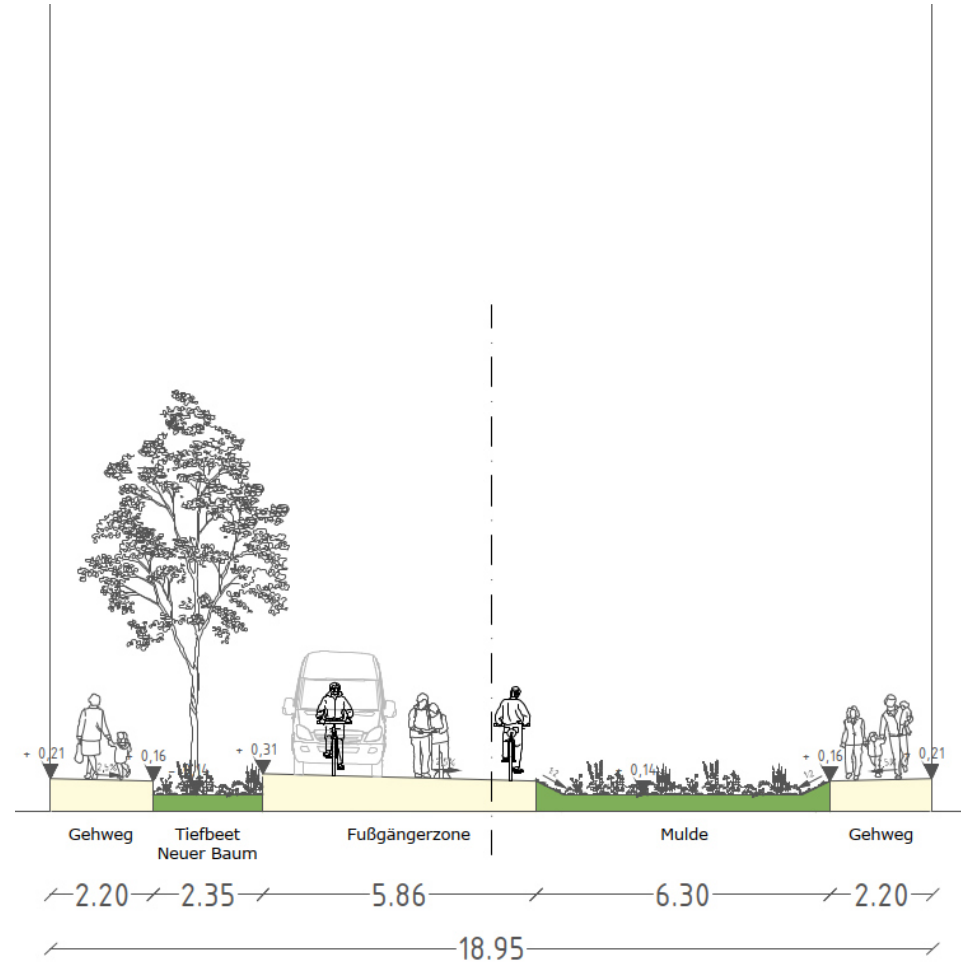


Variante 2 – Prinzip Fahrradstraße und Fußgängerzone

Schnitt



Querschnitt - Südlicher Bereich



Querschnitt - Südlicher Bereich

Variante 2 – Prinzip Fahrradstraße und Fußgängerzone

Unterschiede im Vergleich zum Bestand



Neupflanzungen

+ 13

Insg: 83 Bäume



Grünflächen

+ 1025 m²

Insg: 1025 m²



Mulden-
flächen

+ 935 m²

Insg: 935 m²



(Verschattete)
Sitzmöglichkeiten

+ 51

Insg: 51 Stk



PKW Stellplätze
(Tag/Nacht)

- 130 nachts

- 130 tags

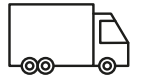
Insg: 32 nachts
20 tags



Fahrrad-
abstellbügel

+ 71

Insg: 121 Stk



Ladezonen

+ 11 m

+ neues Lade-
/Lieferkonzept
Fußgängerzone

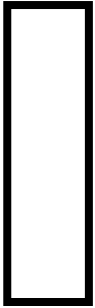
Insg: 6 Stk,
jeweils 14 m

Variante 3: Fußgängerzone & verkehrsberuhigter Bereich

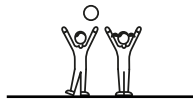
Variante 3

Neue Verkehrsführung – Option B

Pflügerstraße

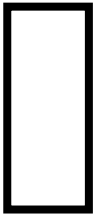


Nord

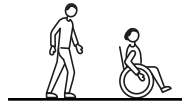


Verkehrsberuhigt

Weserstraße

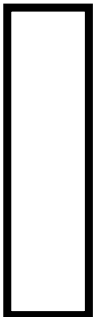


Mitte



Fußgängerzone

Sonnenallee



Süd

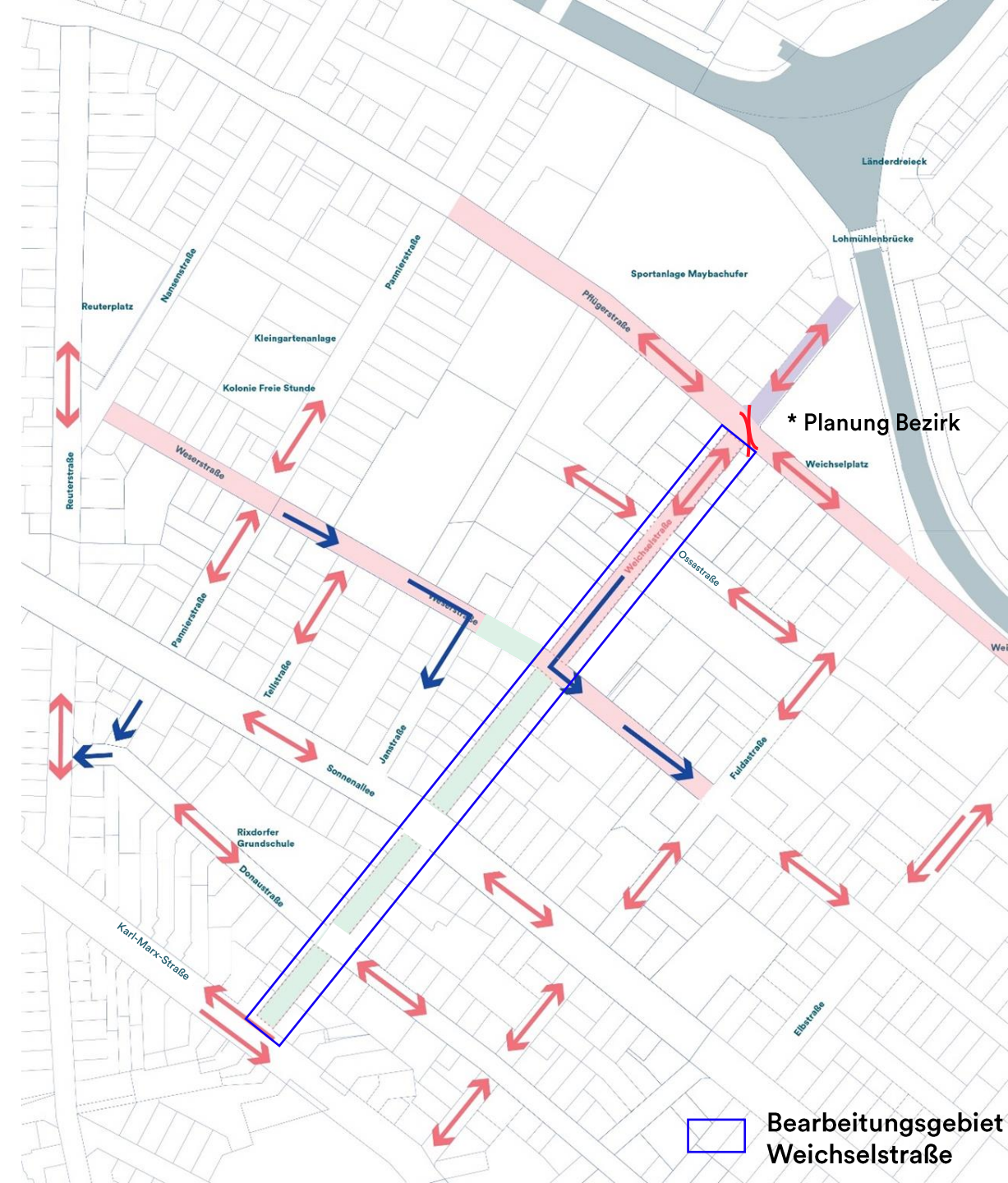


Fußgängerzone

Karl-Marx-Straße

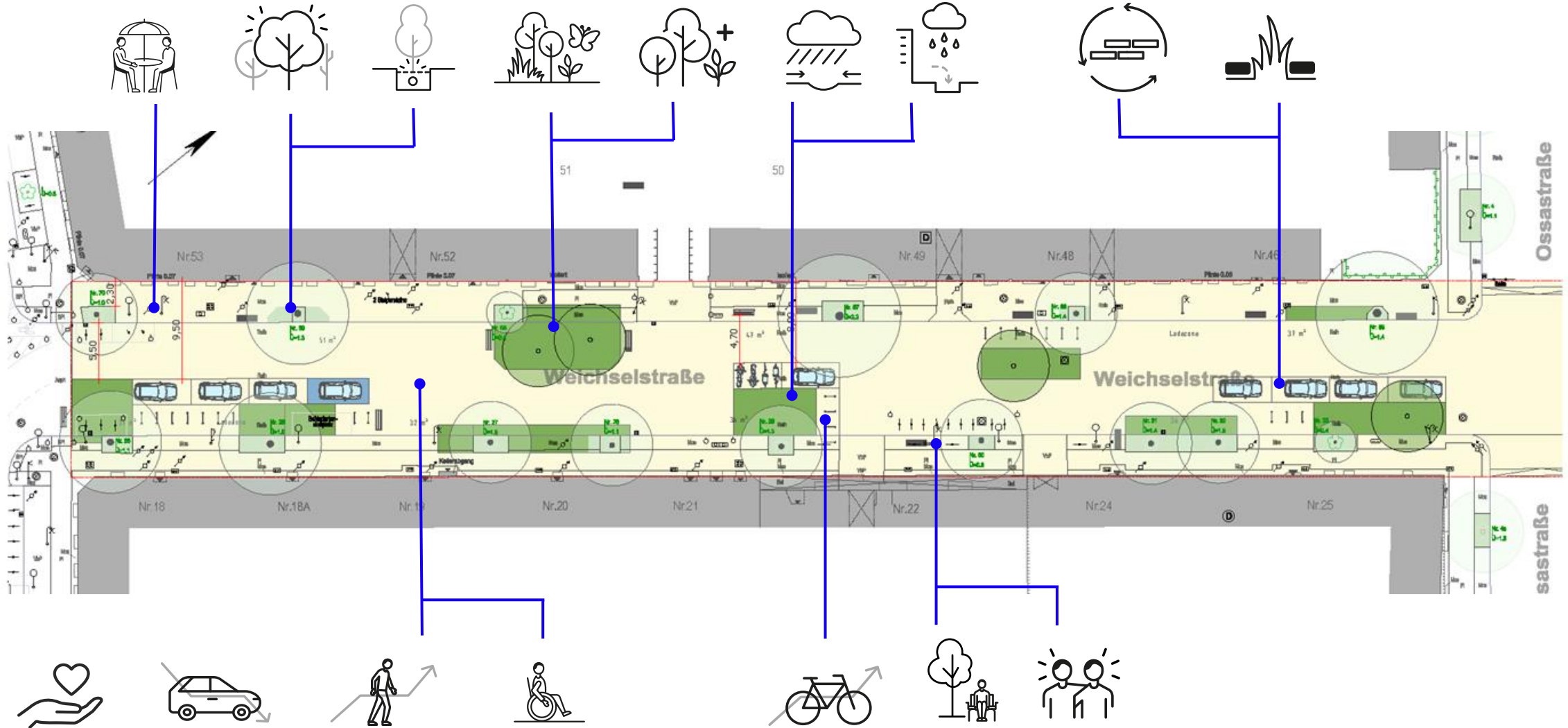
Legende

-  Flurstücke
-  Planungsgrenze
-  Fahrradstraße
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Fußgängerzone
-  Verkehr in beidseitiger Richtung
-  Einbahnstraße
-  Modalfilter



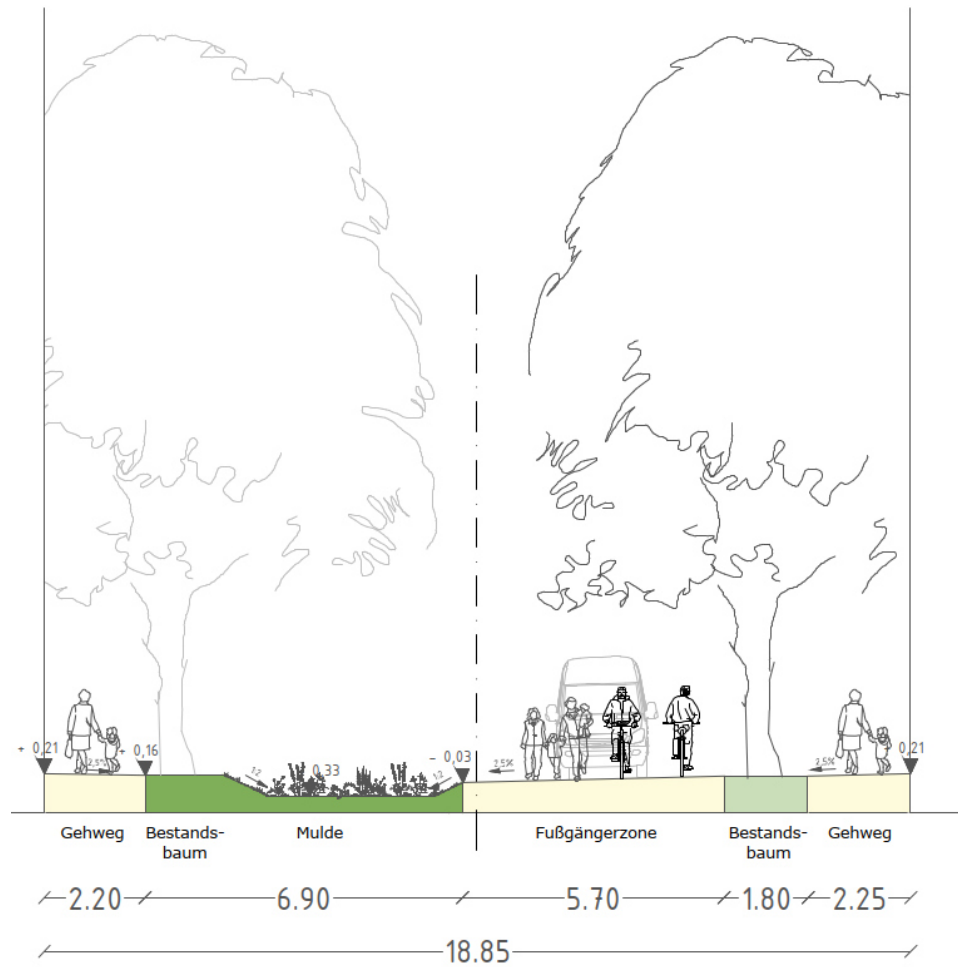
Variante 3 – Prinzip Verkehrsberuhigt und Fußgängerzone

Verkehrsberuhigter Bereich

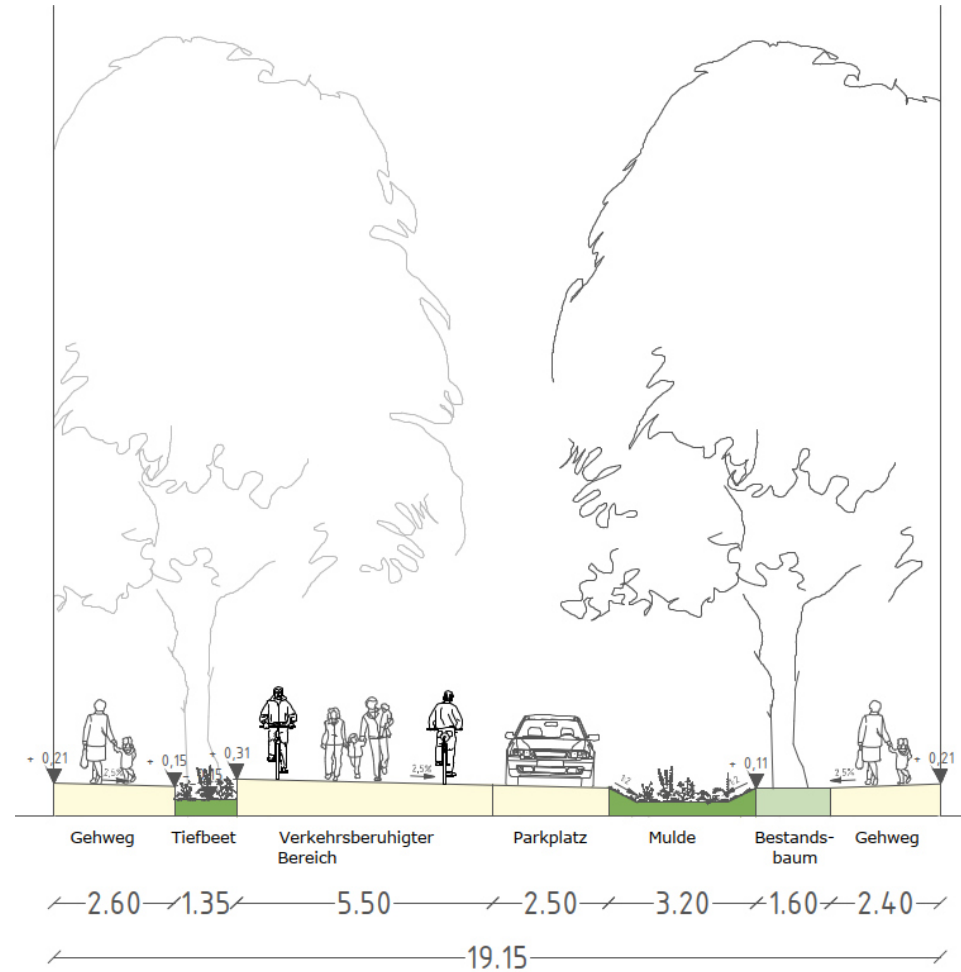


Variante 3 – Prinzip Verkehrsberuhigt und Fußgängerzone

Schnitt



Querschnitt - Südlicher Bereich



Querschnitt - Nördlicher Bereich

Variante 3 – Prinzip Verkehrsberuhigt und Fußgängerzone

Unterschiede im Vergleich zum Bestand



Neupflanzungen

+ 19

Insg: 89 Bäume



Grünflächen

+ 2090 m²

Insg: 2090 m²



Mulden-
flächen

+ 825 m²

Insg: 825 m²



(Verschattete)
Sitzmöglichkeiten

+ 63

Insg: 63 Stk



PKW Stellplätze
(Tag/Nacht)

- 148 nachts
- 136 tags

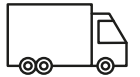
Insg: 14 nachts
14 tags



Fahrrad-
abstellbügel

+ 38

Insg: 88 Stk



Ladezonen

neues Lade-
/Lieferkonzept
Fußgängerzone

Variantenvergleich und Bewertungsmatrix

Variantenvergleich

Unterschiede im Bestand



Neupflanzungen



Grünflächen



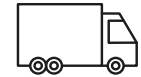
Mulden-
flächen



(Verschattete)
Sitzmöglichkeiten



PKW Stellplätze
(Tag/Nacht)



Ladezonen

V1

+ 10

Insg: 80 Bäume

+ 75 m²

Insg: 75 m²

+ 1030 m²

Insg: 1030 m²

+ 38

Insg: 38 Stk

- 120 nachts

- 128 tags

Insg: 42 nachts
22 tags

+ 67 m

Insg: 10 Stk,
jeweils 14 m

V2

+ 13

Insg: 83 Bäume

+ 1025 m²

Insg: 1025 m²

+ 935 m²

Insg: 935 m²

+ 51

Insg: 51 Stk

- 130 nachts

- 130 tags

Insg: 32 nachts
20 tags

+ 11 m

+ neues Lade-
/Lieferkonzept
Fußgängerzone
Insg: 6 Stk,
jeweils 14 m

V3

+ 19

Insg: 89 Bäume

+ 2090 m²

Insg: 2090 m²

+ 825 m²

Insg: 825 m²

+ 63

Insg: 63 Stk

- 148 nachts

- 136 tags

Insg: 14 nachts
14 tags

neues Lade-/Lieferkonzept
Fußgängerzone /
verkehrsberuhigter Bereich

Variantenvergleich

Quantitative Auswertung

		V1	V2	V3	Bestand
Blau-Grüne Infrastruktur					
1	Anteil Grünfläche mit Versickerungsfunktion	9%	8%	7%	0%
	Grünfläche mit Versickerungsfunktion in m ²	1030	935	825	0
2	Anteil Grünfläche ohne Versickerungsfunktion	1%	9%	18%	3%
	Grünfläche ohne Versickerungsfunktion in m ²	75	1025	2090	370
3	Anteil Gesamtgrünfläche	10%	17%	26%	3%
	Fläche Gesamtgrünfläche in m ²	1105	1960	2915	370
4	Anteil teilentsiegelte Fläche	65%	66%	73%	91%
	Teilentsiegelte Fläche in m ²	7435	7473	8300	10351
5	Anteil abflusswirksame Fläche (entspr. Abflussbeiwert)	70%	63%	55%	60%
	Abflusswirksame Fläche in m ²	7910	7161	6228	6873
6	Anz. Erhalt Bestandsbäume	70	70	70	70
7	Anz. Verbesserung Baumquartiere	36	47	66	-
8	Anz. Baumpflanzungen	10	13	19	-
9	Trinkbrunnen	1	1	1	0
Verkehr					
1	Maximalgeschwindigkeit liegt bei 30 Km/h	100%	66%	0%	100%
2	Maximalgeschwindigkeit liegt bei Schrittgeschwindigkeit	0%	34%	100%	0%
3	Anzahl Motorrad/Lastenrad Stellplätze	18	9	7	4
4	Bewegungsflächen Fußverkehr [m ²]	6205	6378	7885	3335
5	Länge der Liefer- und Ladebereiche [m]	140	84*	0*	73
6	Anz. Fahrrad-Abstellbügel	132	121	88	50
7	Anz. Stellplätze PKW tagsüber	22	20	14	150
8	Anz. Stellplätze PKW nachts	42	32	14	162
9	Anz. Stellplätze für Menschen mit Behinderung	2	2	2	2
10	Anz. (verschattete) Sitzelemente	38	51	63	0
Kosten					
1	Investitionskosten €	1,94 Mio	2,03 Mio	2,24 Mio	-
2	Investitionskosten €/m ²	171	179	197	-

* Liefer- und Ladebereiche werden im verkehrsberuhigten Bereich nicht separat ausgewiesen, da überall zum Zwecke des Lieferns und Ladens gehalten werden darf. Ähnliches gilt in der Fußgängerzone: Hier darf zu bestimmten Zeiten in der gesamten Zone zum Liefer- o. Ladezweck gehalten werden.

Qualitative Bewertung

			Var. 1		Var. 2		Var. 3	
Gewichtung %	Kriterium/Ziel	Unterkriterien	1-10 Pkt.	Pkt. gewichtet	1-10 Pkt.	Pkt. gewichtet	1-10 Pkt.	Pkt. gewichtet
15	Stärkung Fahrradverkehr	Verwirklichung Ergänzungsnetz Geschwindigkeit Fahrradabstellplätze ...	9	1,35	4	0,60	3	0,45
15	Verbesserung Fußverkehr	Gehflächen (Breite, Barrierefreiheit...) Querungsmöglichkeiten Zustand Sitzmöglichkeiten	5	0,75	7	1,05	9	1,35
15	Verbesserung Klimaanpassung (Versickerg.+Grün)	Einhaltung BReWaBe Begrünung Straßenbäume ...	7	1,05	8	1,20	9	1,35
10	Erhöhung Verkehrssicherheit	Potenz. Konflikte Kfz - Fahrrad Potenz. Konflikte Kfz - Fußgänger Potenz. Konflikte Fahrrad - Fußgänger ...	6	0,60	7	0,70	8	0,80
5	Optimierung Liefer-/Ladeverkehr	Bedarfserfüllung Ladezonen Einfahrmöglichkeiten/ Regulierung Aufwand/Zeit Zielerreichg. + Be-/Entladen	8	0,40	5	0,25	3	0,15
5	Kinderspiel i. öffentl. Raum	Flächen ausschließl.f. Fußverkehr reserviert	2	0,10	4	0,20	6	0,30
5	Ermöglichung motorisierter Erschließungsverkehr u. ruhender Verkehr	Zahl der Stellplätze Abwicklg Ziel- u. Quellverkehr Grundstücke Vermeidung Verkehr/Parkdruck in Umgebung	4	0,20	2	0,10	1	0,05
5	Lärmvermeidung	Reduzierung Kfz-Lärm Vermeidung nächtl. Lärm d. Gastronomie Vermeidung Lärm d. Passanten	5	0,25	6	0,30	5	0,25
10	Unterhaltung, Durchsetzung	Aufwand Regelung f. notwend. Kfz-Verkehr Aufwand lfd.Pflege der Grünflächen	7	0,70	3	0,30	2	0,20
15	Investitionskosten	gemäß Grobkosten €	10	1,50	9,6	1,43	8,7	1,30
100	Summe			6,90		6,13		6,20

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

Weiterer Fahrplan

- Zweiwöchige Beteiligung auf mein.berlin.de 23.11.2023 bis 07.12.2023
- Sammlung aller eingegangenen Hinweise und Auswertung aller Hinweise in Form einer Abwägungstabelle (Veröffentlichung bis Februar 2024)



2024

- Beantragung der Fördermittel

2025

- Erarbeitung der Planung (BPU) mit erneutem Beteiligungsangebot

Ab 2026

- Bauliche Umsetzung



An aerial photograph of a city, likely Berlin, featuring a prominent brick clock tower with a green copper roof and a statue on top. The tower is situated in a dense urban area with red-tiled roofs. In the foreground, a large blue circle contains the word 'Verabschiedung'. Below the circle, a blue banner displays the text 'NEUKÖLLN', 'KARL-MARX-STRASSE', and 'SONNENALLEE'. At the bottom, a white banner with black text identifies 'Jochen Biedermann, Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr'. In the background, a construction site is visible with a crane and a dirt road cutting through the city.

Verabschiedung

NEUKÖLLN

KARL-MARX-STRASSE
SONNENALLEE

**Jochen Biedermann, Bezirksstadtrat für
Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr**

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!

NEUKÖLLN

KARL-MARX-STRASSE
SONNENALLEE

Bezirksamt Neukölln
Stadtentwicklungsamt
Fachbereich Stadtplanung
Karl-Marx-Straße 83, 12040 Berlin
Tel.: 030 – 90239 2186
Tel.: 030 – 90239 3305
[stadtplanung@bezirksamt-
neukoelln.de](mailto:stadtplanung@bezirksamt-neukoelln.de)

BSG Brandenburgische
Stadterneuerungsgesellschaft mbH
Sanierungsbeauftragte des Landes Berlin
Karl-Marx-Straße 117, 12043 Berlin
Tel.: 030 – 685 987 71
kms@bsgmbh.com

Website
www.kms-sonne.de