

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

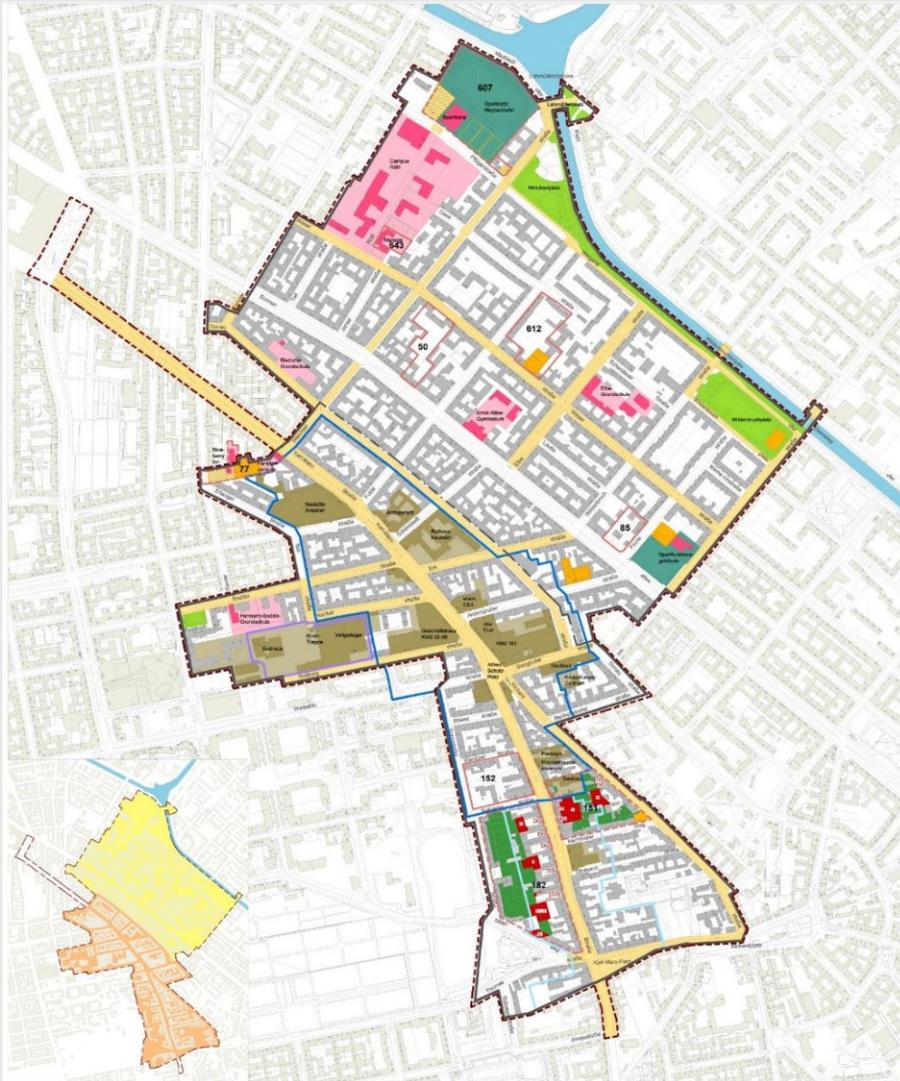
KARL-MARX-STRASSE
SONNENALLEE

**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

Das Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße / Sonnenallee



Zielsetzung und Themenfelder:

- Umgestaltung des öffentlichen Raums
- Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs
- Verbesserung des Wohnumfelds + Begrünung von Innenhöfen
- Stärkung der sozialen Infrastruktur (Schulen, Kitas, Jugendfreizeiteinrichtungen)
- Stärkung der Zentrumsfunktion Karl-Marx-Straße
- Gesamtzeitraum 2011 – 2028
- Weitere Infos: www.kms-sonne.de

Fördermaßnahmen in der Nachbarschaft



Neugestaltung Weigandufer



Neugestaltung Weichselplatz



Sanierung
Elbe-Grundschule



Ausbau der Weserstraße zur
Fahrradstraße (in Bau)



Elbestraße
(in Planung)

Abschlusspräsentation

Vorstudie Weichselstraße

 <p>Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen</p>	 <p>STÄDTEBAU- FÖRDERUNG von Bund, Ländern und Gemeinden</p>	<p>Bezirksamt Neukölln</p>	<p>Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen</p>	<p>BERLIN</p>	
--	---	--------------------------------	--	----------------------	---

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

CO₂ Bindung, Luftreinigung

Erhöhter Kühlungseffekt

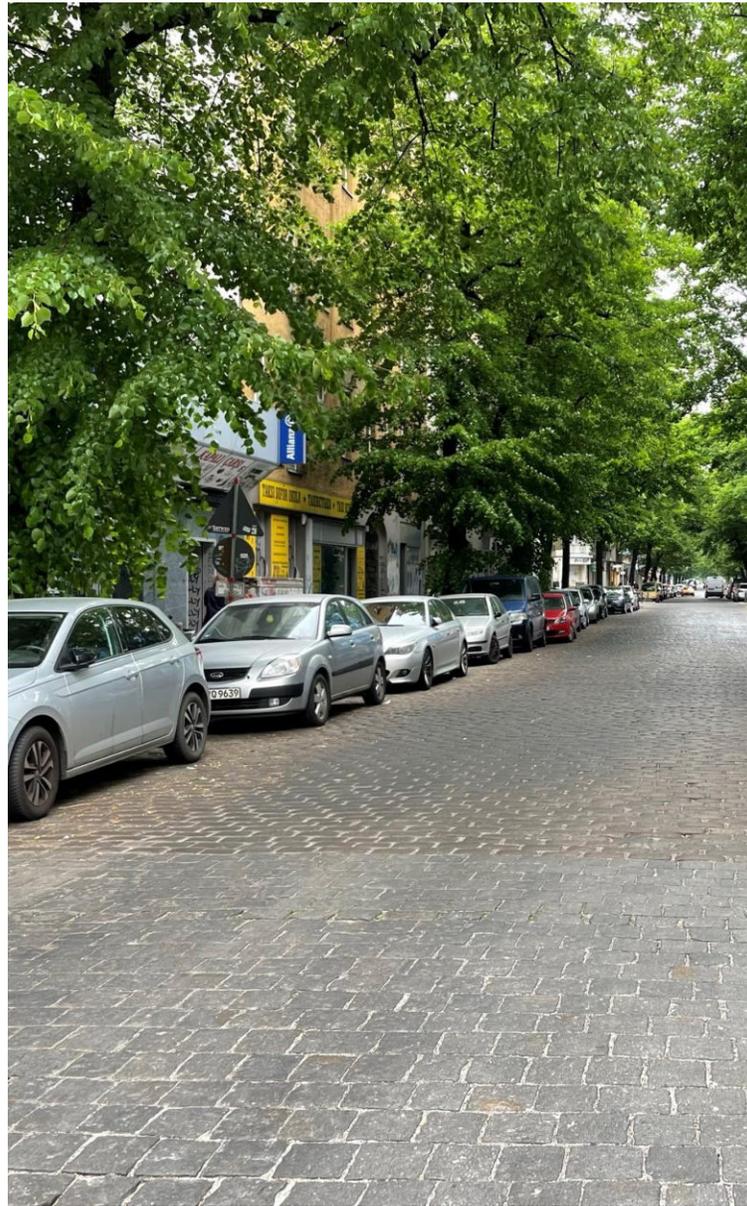
Unterirdische Versickerung

Kontrollierter Oberflächenabfluss

Unterirdische Speicherung (Zisterne)

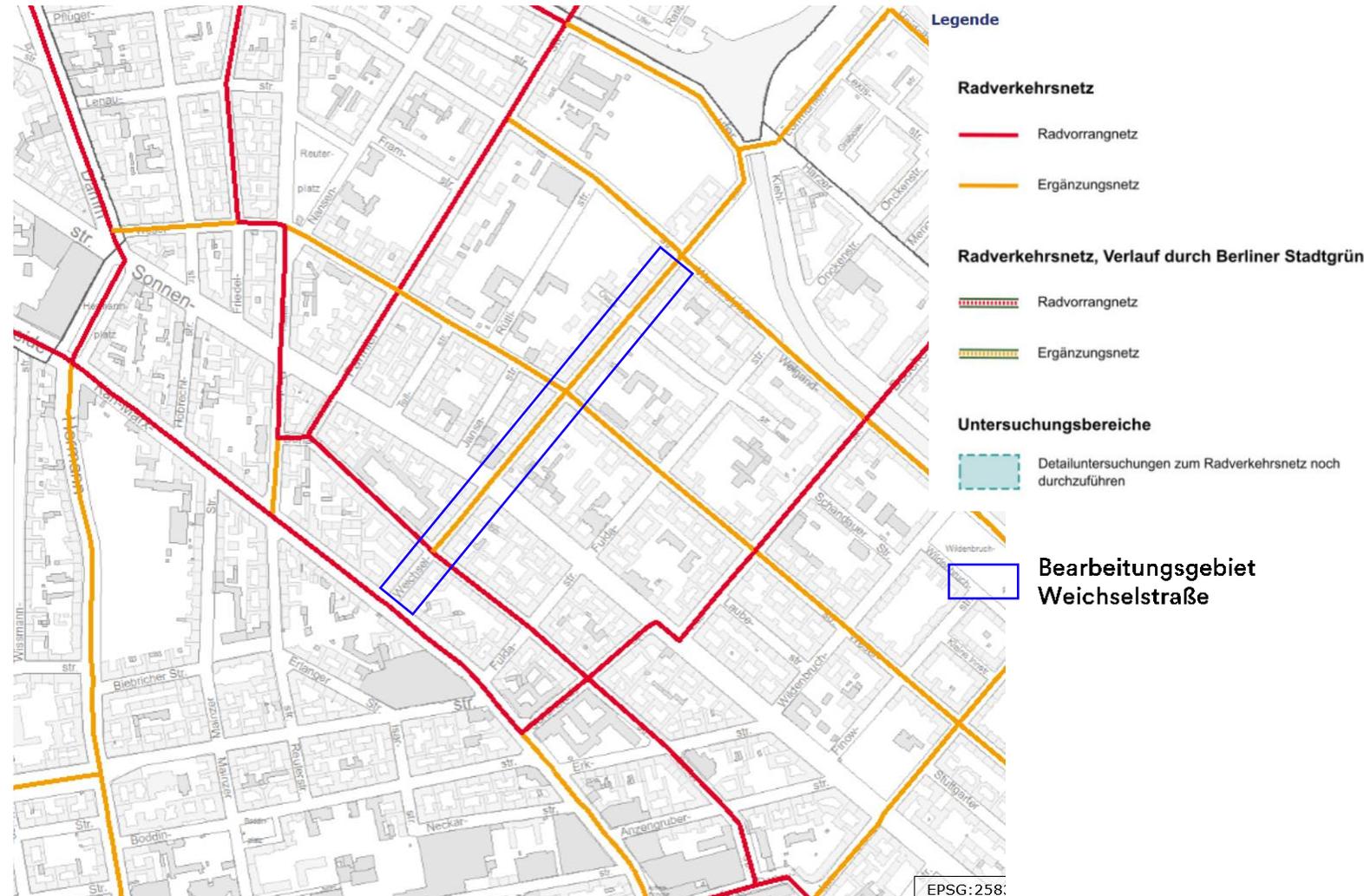
Bestandsanalyse und Grundlagen

Bestandsbilder
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

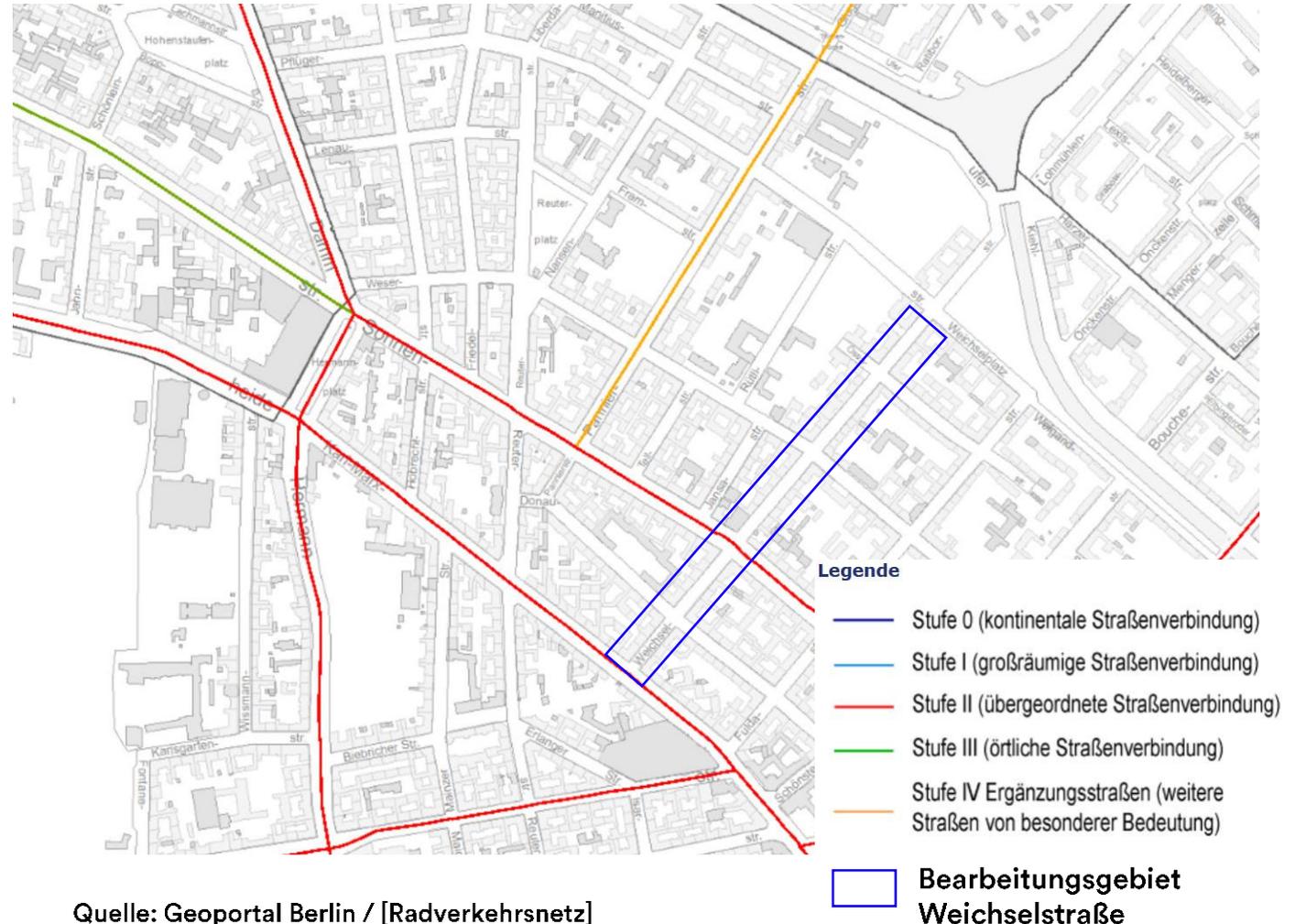


Quelle: Geoportal Berlin / [Radverkehrsnetz]

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



Quelle: Geoportal Berlin / [Radverkehrsnetz]

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



 Bearbeitungsgebiet
Weichselstraße

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



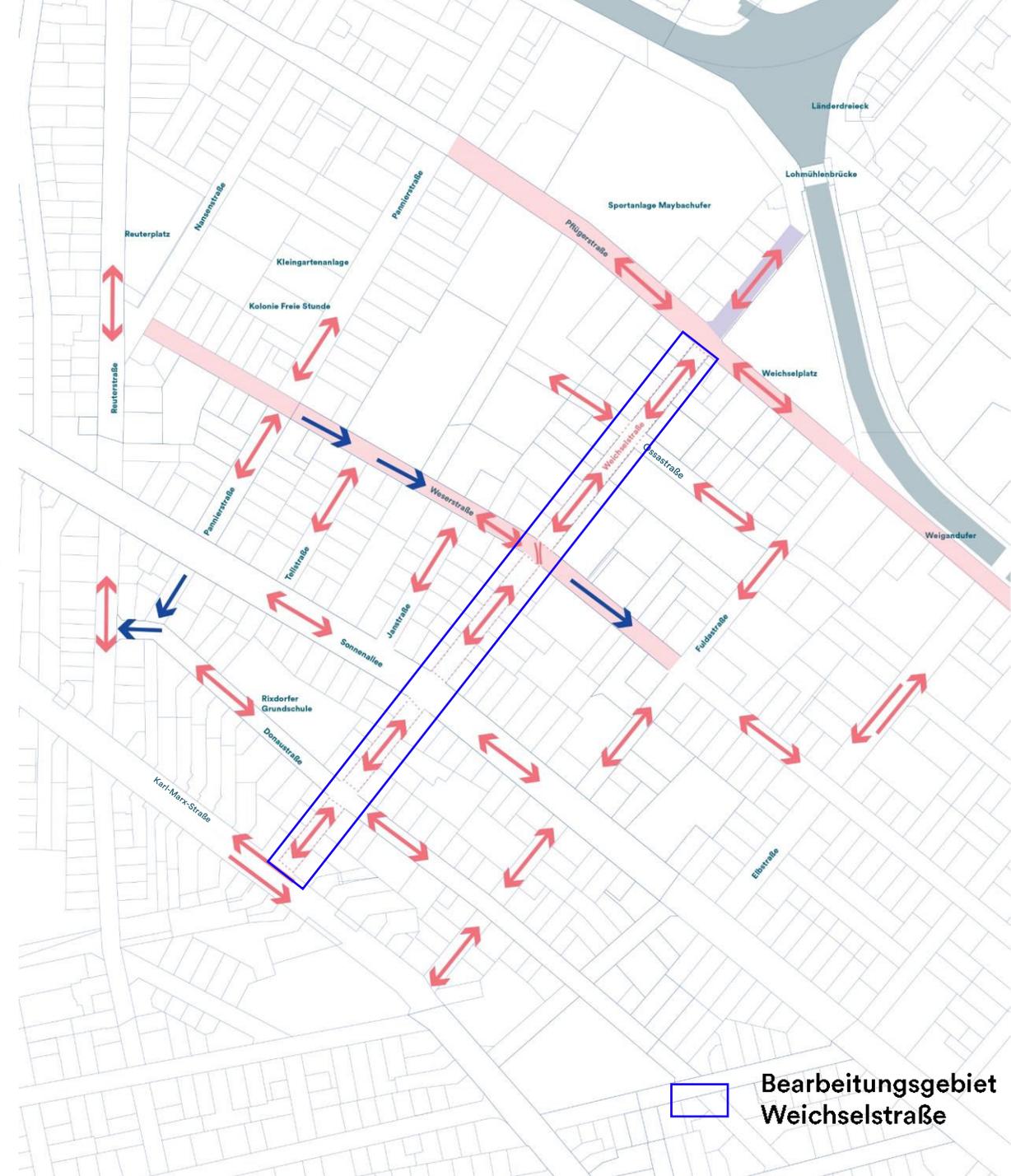
Bestandsanalyse

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

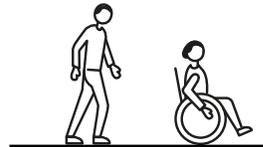
Variantenentwicklung

Variantenentwicklung

Drei Prinzipien



Fahrradstraße



Fußgängerzone



Verkehrsberuhigter Bereich

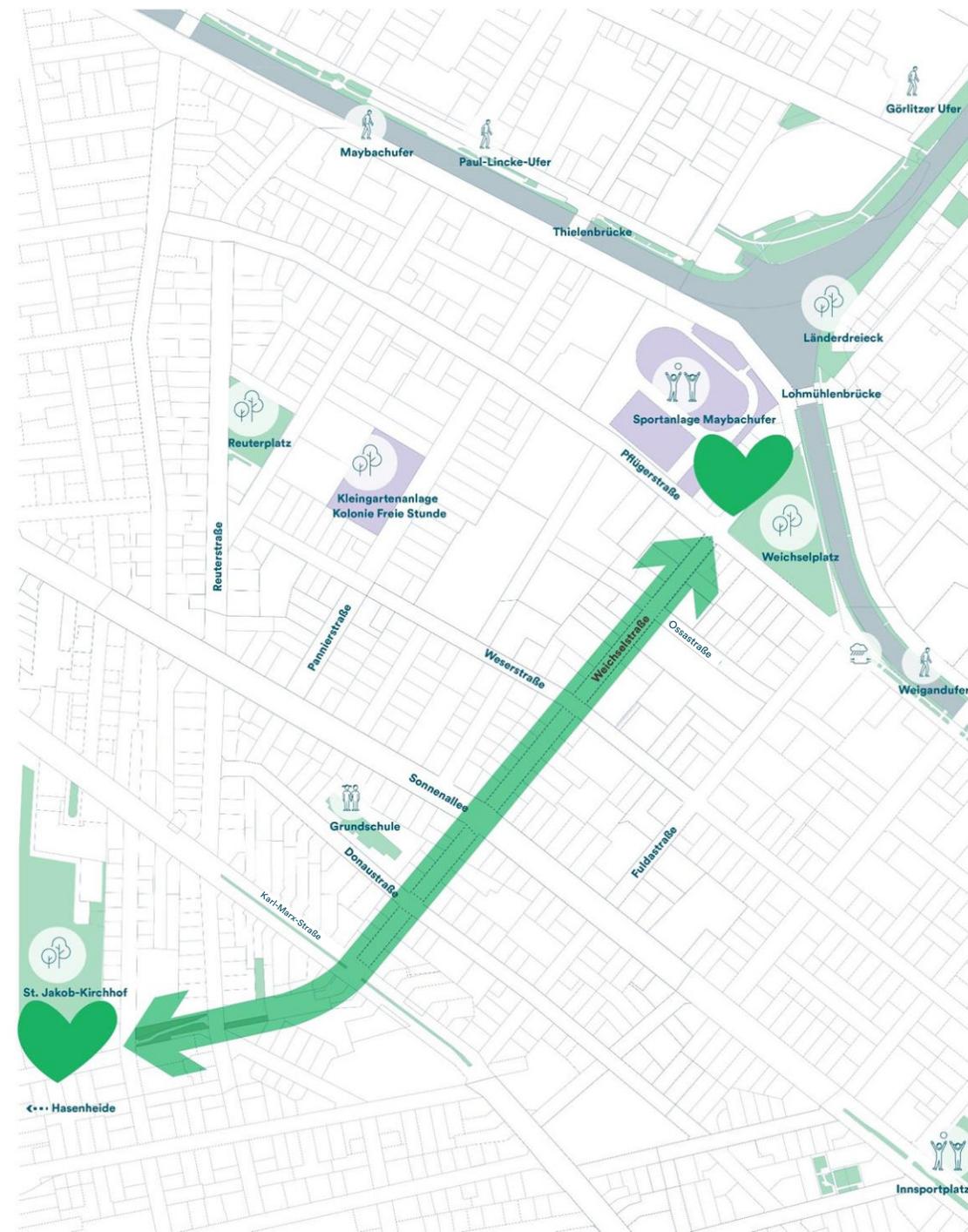
Variantenentwicklung

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

Nord

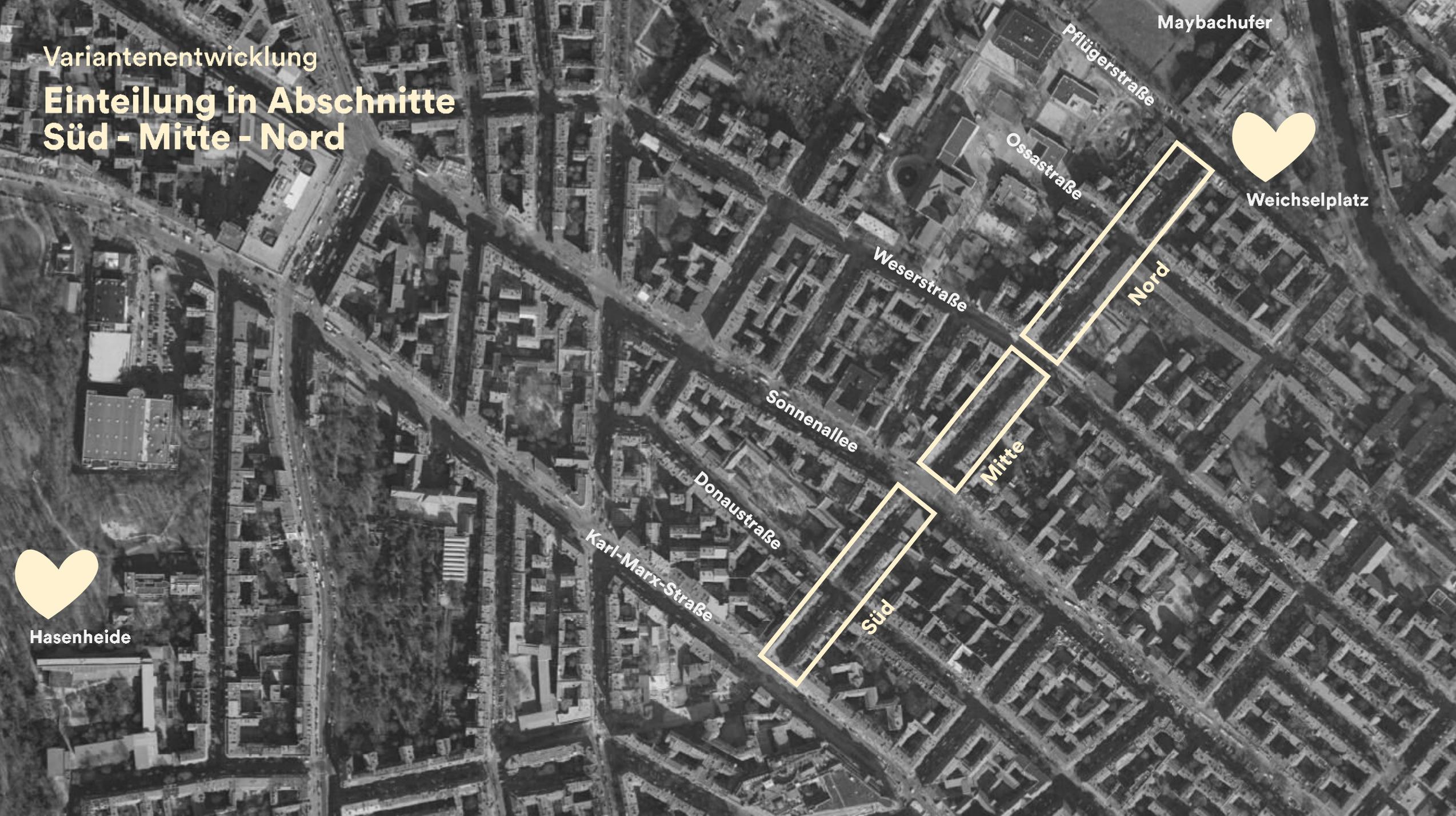
Sonnenallee

Mitte

Donaustraße

Süd

Karl-Marx-Straße



Variantenentwicklung

Pflügerstr.

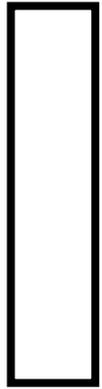
Ossastr.

Weserstr.

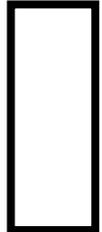
Sonnenallee

Donaustr.

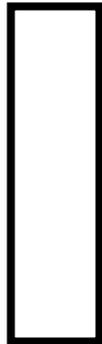
Karl-Marx-Str.



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.

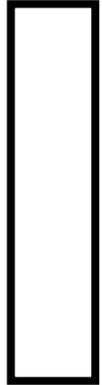
Ossastr.

Weserstr.

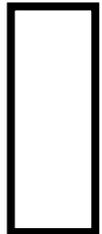
Sonnenallee

Donaustr.

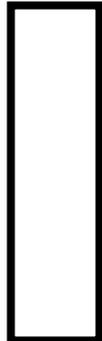
Karl-Marx-Str.



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.

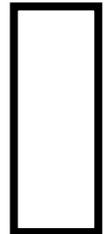
Sonnenallee

Donaustr.

Karl-Marx-Str.



Nord



Mitte



Süd



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.

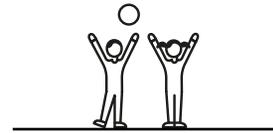
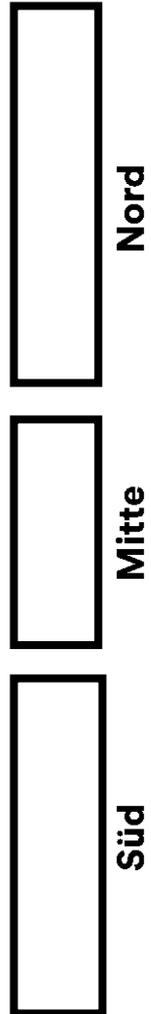
Ossastr.

Weserstr.

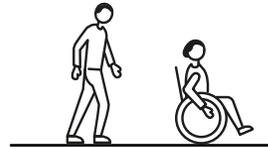
Sonnenallee

Donaustr.

Karl-Marx-Str.



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

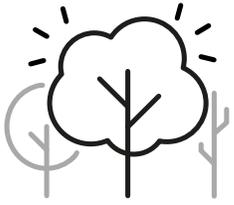
Maßnahmen und Ziele

Sozial

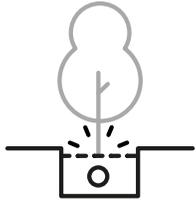
Blau

Grün

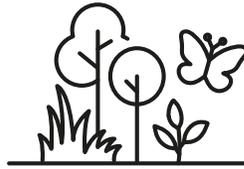
Verkehr



Vitale Bäume erhalten



Baumscheiben aufwerten



Biodiversität fördern



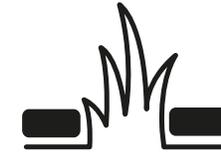
Bäume pflanzen



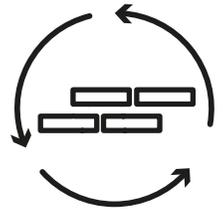
Offene Rinnen ausbauen



Mulden integrieren



Entsiegelung fördern



Material recyceln



Verkehrssicherheit erhöhen



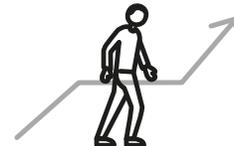
Aufenthaltsqualität verbessern



Potentielle Flächen für Sondernutzung



Radverkehr fördern



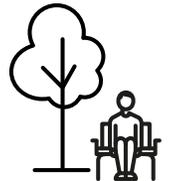
Fußverkehr fördern



Parkplätze minimieren



Barrierefreiheit flächendeckend planen



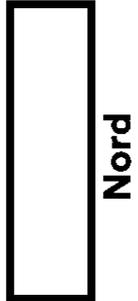
(Verschattete) Sitzmöglichkeiten schaffen

Variante 1: Fahrradstraße

Variante 1

Verkehrsführung

Pflügerstraße



Weserstraße



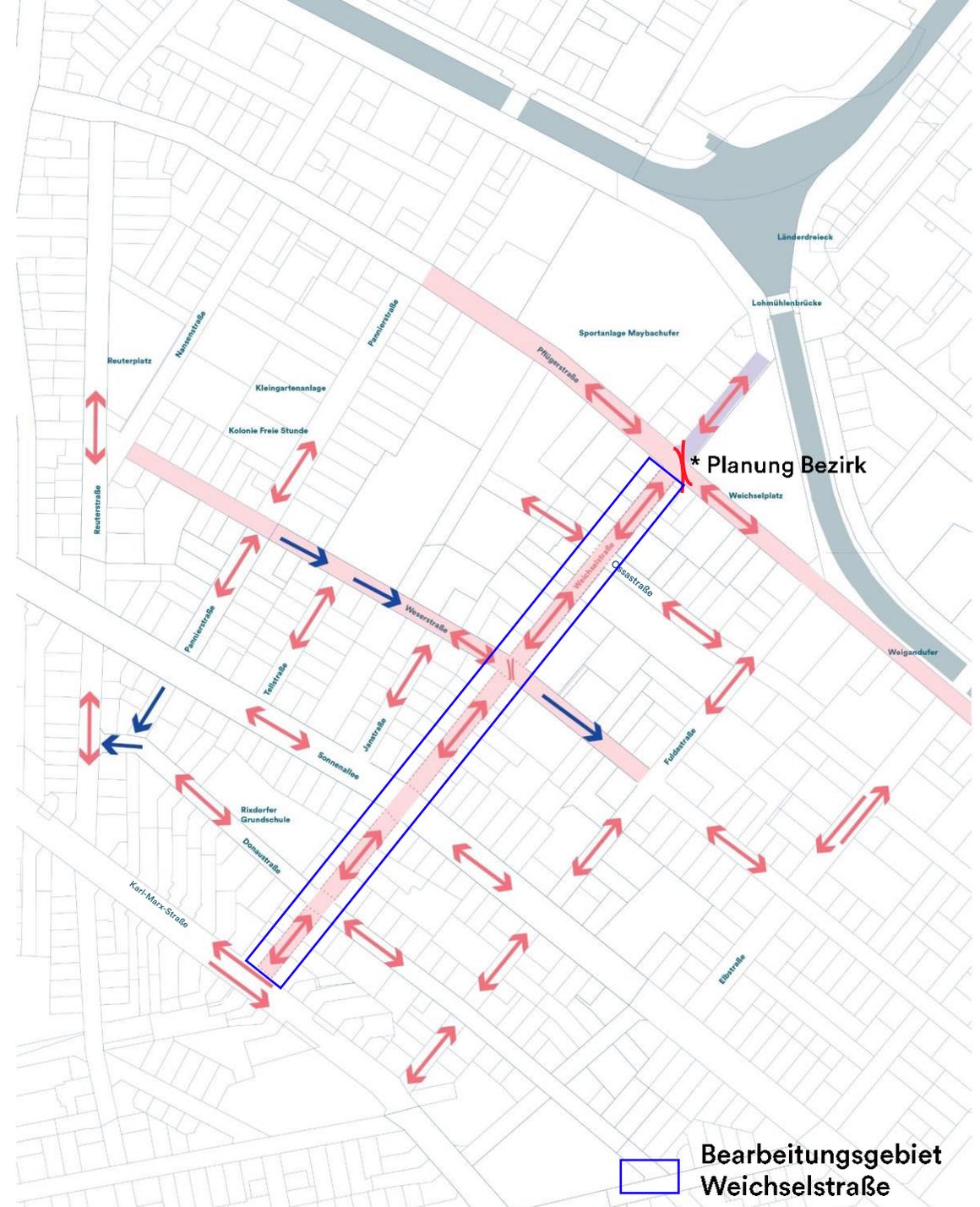
Sonnenallee



Karl-Marx-Straße

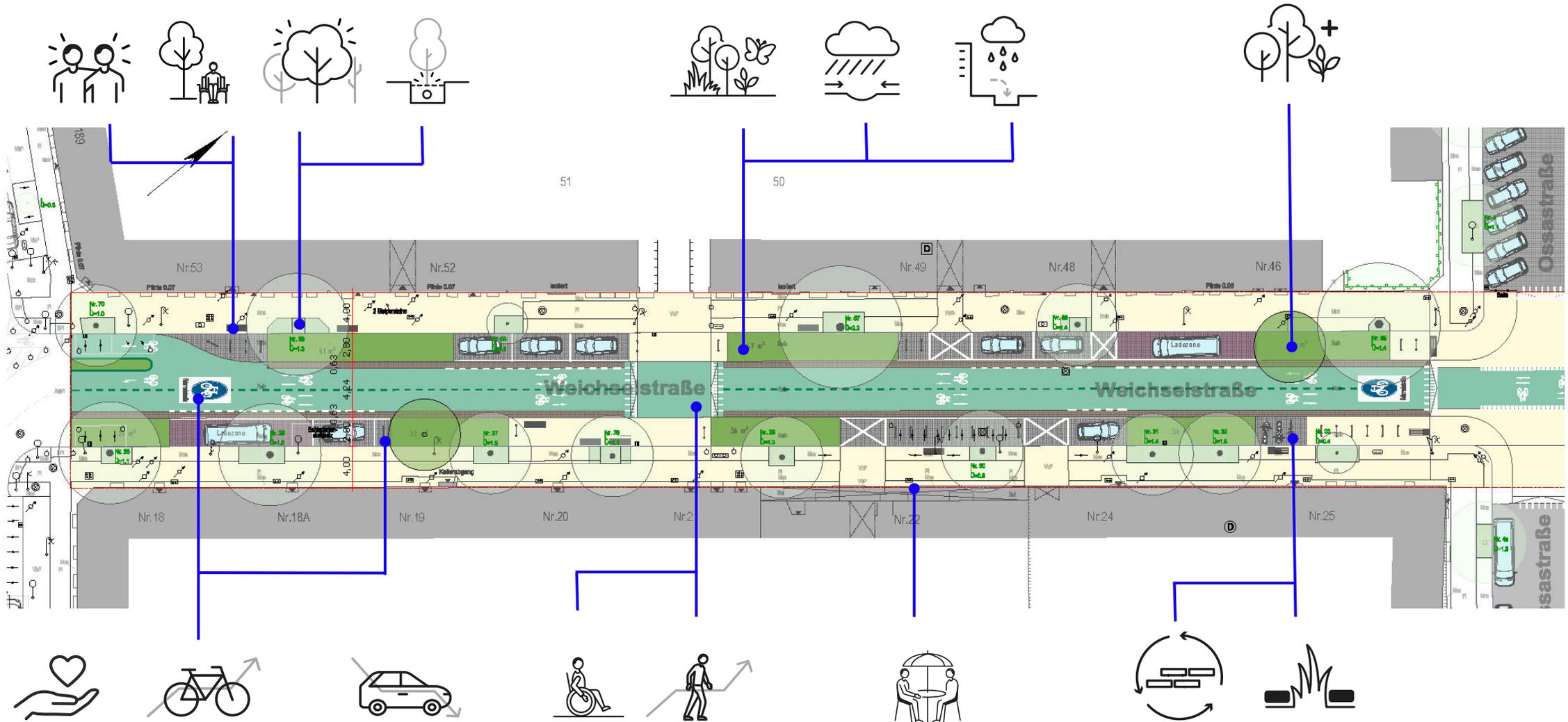
Legende

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



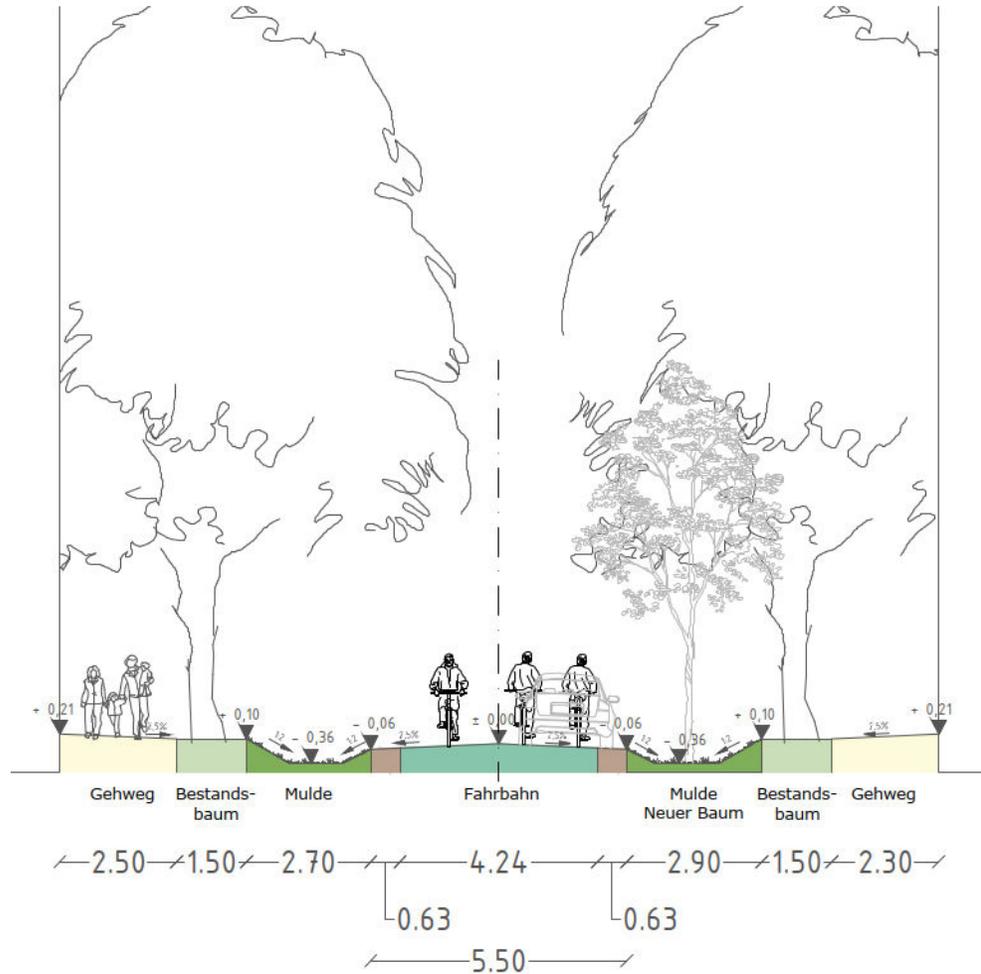
Variante 1

Prinzip Fahrradstraße Zoom Lageplan

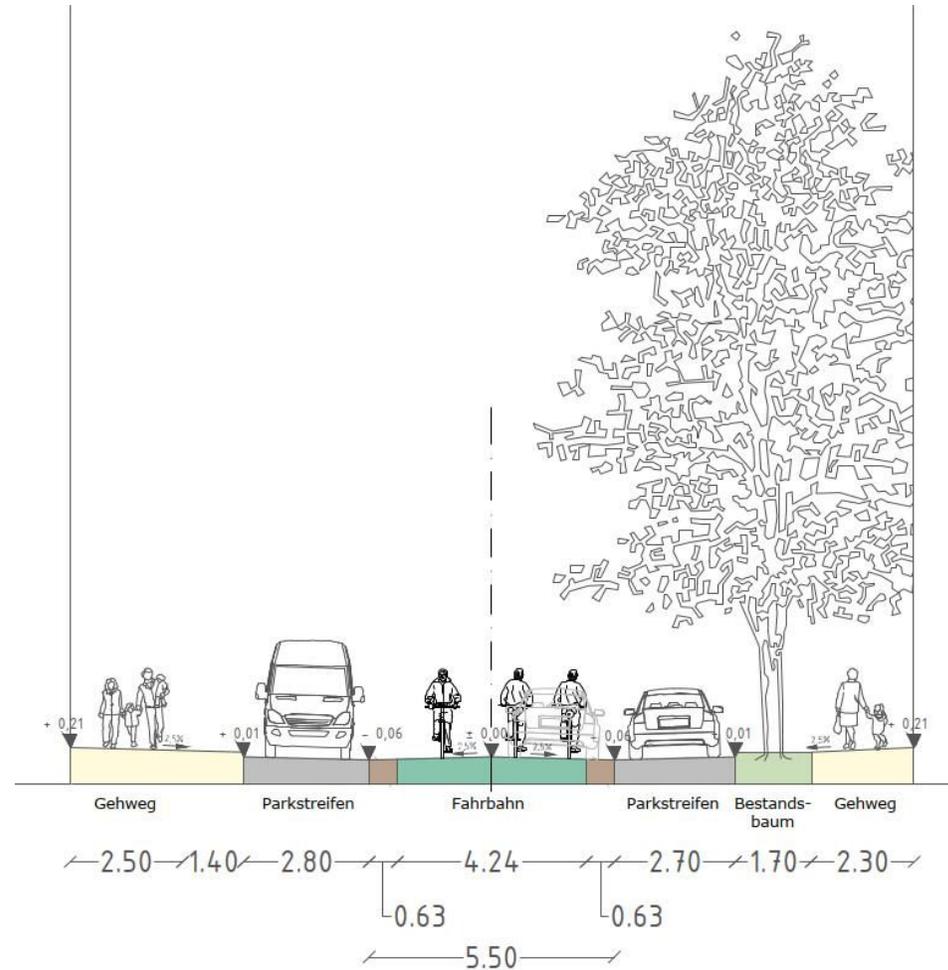


Variante 1 - Prinzip Fahrradstraße

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

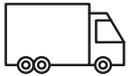
Insg.: 42 nachts
22 tags



Fahrrad-
abstellbügel

+ 82

Insg.: 132
Stk.



Ladezonen

+ 67 m

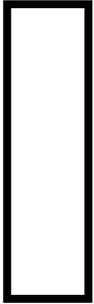
Insg.: 10 Stk.,
jeweils 14 m

Variante 2: Fußgängerzone & Fahrradstraße

Variante 2

Neue Verkehrsführung

Pflügerstraße

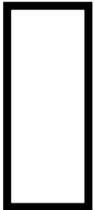


Nord



Fahrradstraße/
-zone

Weserstraße

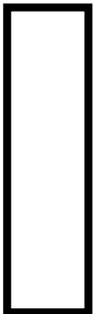


Mitte



Fahrradstraße/
-zone

Sonnenallee



Süd

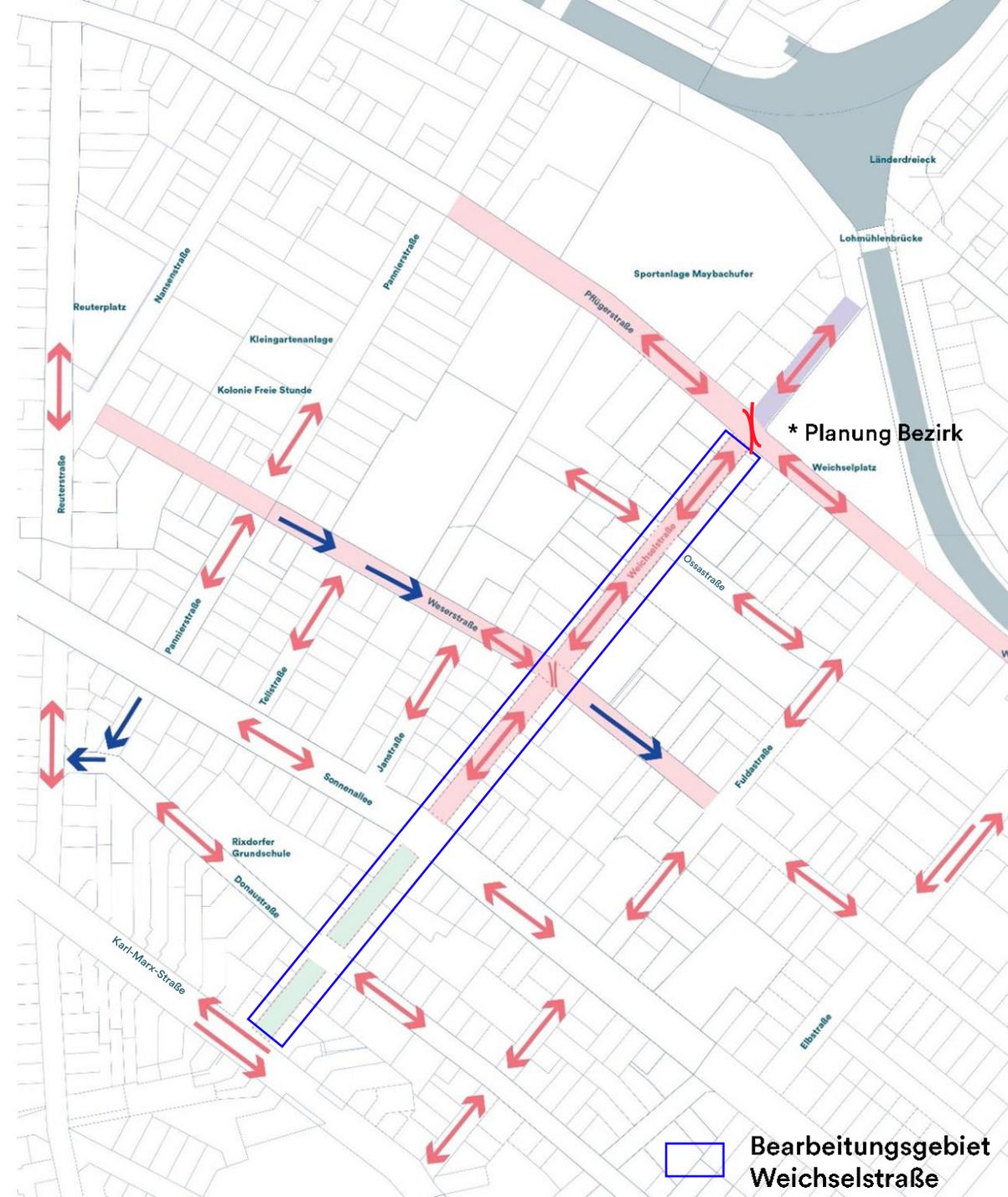


Fußgängerzone

Karl-Marx-
Straße

Legende

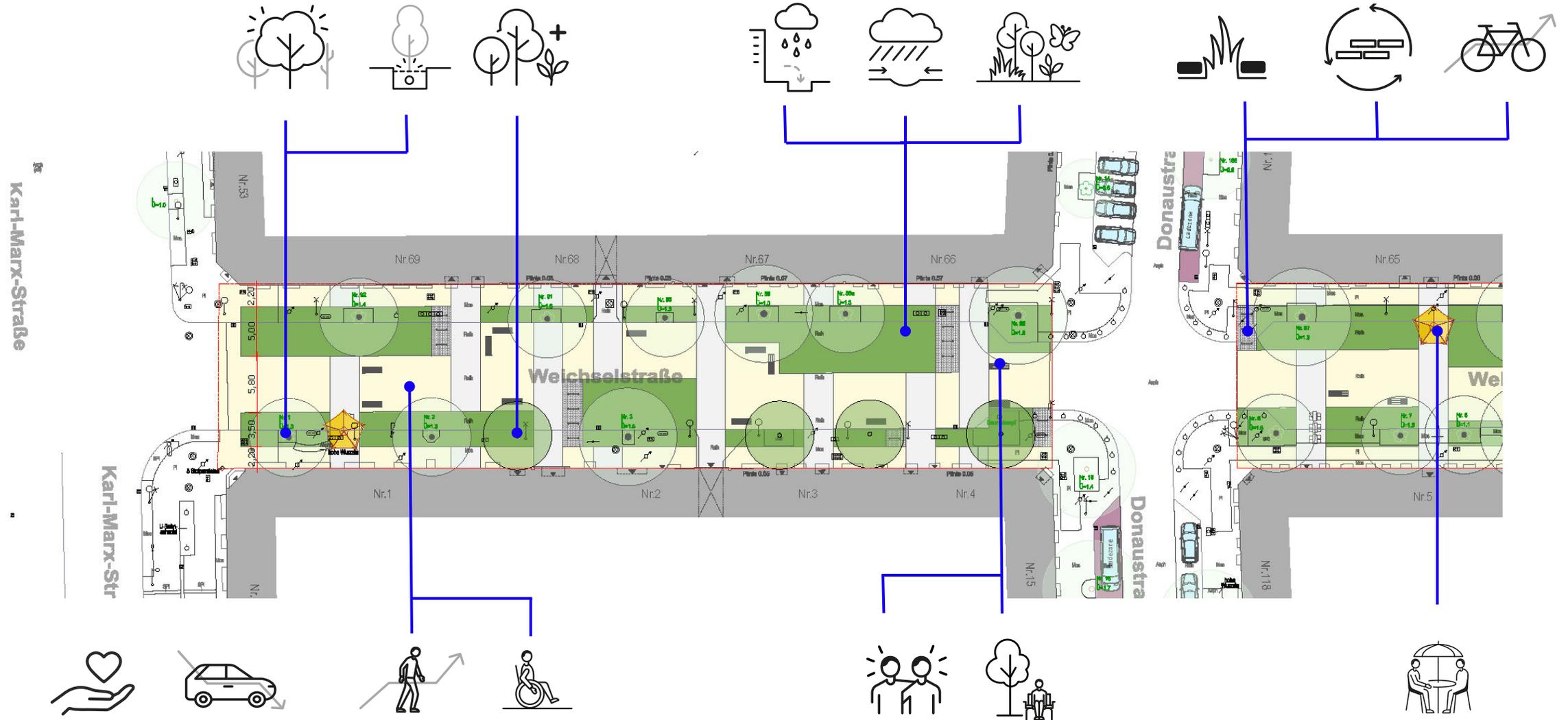
- Flurstücke
- Planungsgrenze
- Fahrradstraße
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Fußgängerzone
- Verkehr in beidseitiger Richtung
- Einbahnstraße
- Modalfilter

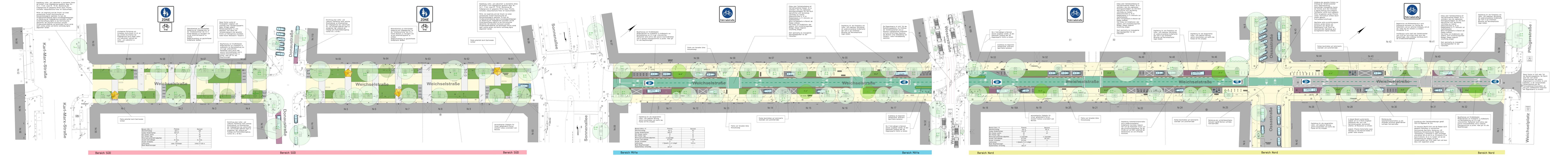


Bearbeitungsgebiet
Weichselstraße

Variante 2 – Prinzip Fahrradstraße und Fußgängerzone

Fußgängerzone





Empfehlung Liefer- und Ladeverkehr zu bestimmten Zeiten die Einfahrt in die Fußgängerzone zu vermeiden. Bitte Mo - Sa 9 - 11 Uhr, sowie 18 - 19 Uhr. Abschaltung der Fußgängerzone mit geeigneten Mitteln (Bspw. Pfosten, Schranken, halbbauweise Poller mit Gestrückerfeld).

Mittel- bis langfristige wird der Einsatz von einem automatisierten Zufahrt-Kontrollsystem mit Kennzeichenerkennung empfohlen. So kann durch die Straßenerkennung digital Auswahlabmessungen zur Befahrung der Fußgängerzone ausstellen und die Straßenerkennung digital aus Kontrollsysteme übertragen. Der physische Austausch zwischen Straßenerkennung und Verkehrsüberwachung kann durch die Nutzung von Sensoren (z.B. Kameras) ermöglicht werden und könnte vollständig digital abgewickelt werden.

Strategische Platzierung von Sitzbänken (siehe StraBe 3.5) mit, um die Sichtweite durch den Liefer- und Ladeverkehr zu verhindern.

Fläche potentiell durch Gastronomie nutzbar

Neupflanzung von Straßenbäumen. Mindestabstand von Stammmitte zu Außenkante von Bestandsfläche von 2,5 m ggf. unterschritten. Hauptkante durch aktive oder passive Schutzmaßnahmen sind in weiteren Planungsschritten zu prüfen. > Was gilt für alle Neupflanzungen.

Einrichtung einer Liefer- und Ladewahlzone. Die Einrichtung einer Liefer- und Ladewahlzone kann zeitliche Einschränkungen, um AnwohnerInnen der Fußgängerzone und die AnwohnerInnen der Fußgängerzone zu berücksichtigen. Ein- und Ausfahrten jederzeit legal zu sein. Es sollte eine Parkbeschilderung (siehe Knoten Wechselstr./Ossastr.) flächendeckend sein.

Einrichtung einer Liefer- und Ladewahlzone. Die Einrichtung einer Liefer- und Ladewahlzone kann zeitliche Einschränkungen, um AnwohnerInnen der Fußgängerzone und die AnwohnerInnen der Fußgängerzone zu berücksichtigen. Ein- und Ausfahrten jederzeit legal zu sein. Es sollte eine Parkbeschilderung (siehe Knoten Wechselstr./Ossastr.) flächendeckend sein.

Materialwechsellagerung der Fußgängerzone, um die Sichtweite durch den Liefer- und Ladeverkehr zu verhindern.

Neupflanzung von Straßenbäumen. Mindestabstand von Stammmitte zu Außenkante von Bestandsfläche von 2,5 m ggf. unterschritten. Hauptkante durch aktive oder passive Schutzmaßnahmen sind in weiteren Planungsschritten zu prüfen. > Was gilt für alle Neupflanzungen.

Bereich	Planung	Bestand
Bereich SÜD_V1	202	202
Abschüttelung	302	302
Straße Mäulertisch	1221 m ²	0
Kfz Parken tags	43	0
Kfz Parken nachts	0	0
Kfz Parken tags	8	35
Kfz Parken nachts	0	0
Motorradparkplätze	3	0
Anzahl Fahrradabstellplätze	31 Stück	16 Stück
Anzahl Sitzbänke	22	0
Anzahl Lieferzonen	2 (Weichsel 1/2 m Länge)	14 (3 m)
Baum Neupflanzungen	6	-

Bereich	Planung	Bestand
Bereich Mitte_V1	202	202
Abschüttelung	302	302
Straße Mäulertisch	1221 m ²	0
Kfz Parken tags	43	0
Kfz Parken nachts	0	0
Kfz Parken tags	8	35
Kfz Parken nachts	0	0
Motorradparkplätze	3	0
Anzahl Fahrradabstellplätze	31 Stück	16 Stück
Anzahl Sitzbänke	22	0
Anzahl Lieferzonen	2 (Weichsel 1/2 m Länge)	14 (3 m)
Baum Neupflanzungen	6	-

Bereich	Planung	Bestand
Bereich Nord_V1	202	202
Abschüttelung	302	302
Straße Mäulertisch	1221 m ²	0
Kfz Parken tags	43	0
Kfz Parken nachts	0	0
Kfz Parken tags	8	35
Kfz Parken nachts	0	0
Motorradparkplätze	3	0
Anzahl Fahrradabstellplätze	31 Stück	16 Stück
Anzahl Sitzbänke	22	0
Anzahl Lieferzonen	2 (Weichsel 1/2 m Länge)	14 (3 m)
Baum Neupflanzungen	6	-

Bereich	Planung	Bestand
Bereich Nord_V1	202	202
Abschüttelung	302	302
Straße Mäulertisch	1221 m ²	0
Kfz Parken tags	43	0
Kfz Parken nachts	0	0
Kfz Parken tags	8	35
Kfz Parken nachts	0	0
Motorradparkplätze	3	0
Anzahl Fahrradabstellplätze	31 Stück	16 Stück
Anzahl Sitzbänke	22	0
Anzahl Lieferzonen	2 (Weichsel 1/2 m Länge)	14 (3 m)
Baum Neupflanzungen	6	-

Bereich	Planung	Bestand
Bereich Nord_V1	202	202
Abschüttelung	302	302
Straße Mäulertisch	1221 m ²	0
Kfz Parken tags	43	0
Kfz Parken nachts	0	0
Kfz Parken tags	8	35
Kfz Parken nachts	0	0
Motorradparkplätze	3	0
Anzahl Fahrradabstellplätze	31 Stück	16 Stück
Anzahl Sitzbänke	22	0
Anzahl Lieferzonen	2 (Weichsel 1/2 m Länge)	14 (3 m)
Baum Neupflanzungen	6	-

Bereich	Planung	Bestand
Bereich Nord_V1	202	202
Abschüttelung	302	302
Straße Mäulertisch	1221 m ²	0
Kfz Parken tags	43	0
Kfz Parken nachts	0	0
Kfz Parken tags	8	35
Kfz Parken nachts	0	0
Motorradparkplätze	3	0
Anzahl Fahrradabstellplätze	31 Stück	16 Stück
Anzahl Sitzbänke	22	0
Anzahl Lieferzonen	2 (Weichsel 1/2 m Länge)	14 (3 m)
Baum Neupflanzungen	6	-

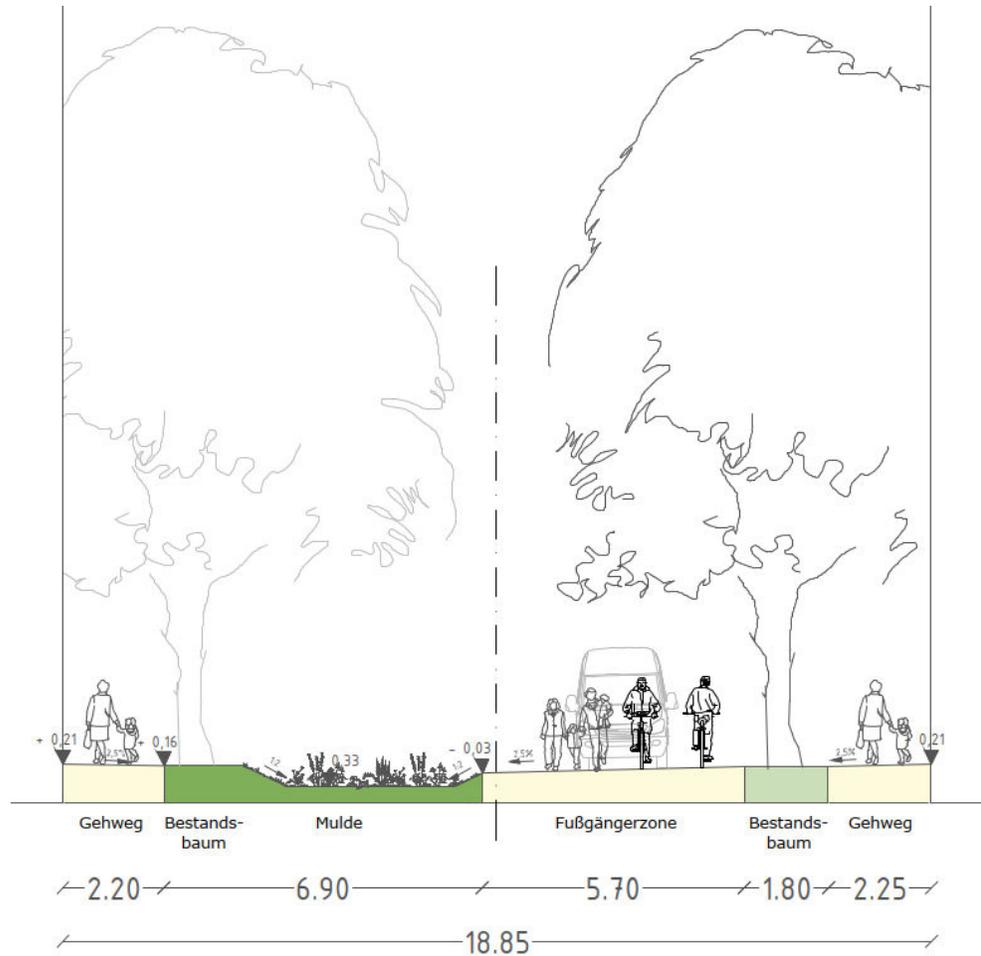
Bereich	Planung	Bestand
Bereich Nord_V1	202	202
Abschüttelung	302	302
Straße Mäulertisch	1221 m ²	0
Kfz Parken tags	43	0
Kfz Parken nachts	0	0
Kfz Parken tags	8	35
Kfz Parken nachts	0	0
Motorradparkplätze	3	0
Anzahl Fahrradabstellplätze	31 Stück	16 Stück
Anzahl Sitzbänke	22	0
Anzahl Lieferzonen	2 (Weichsel 1/2 m Länge)	14 (3 m)
Baum Neupflanzungen	6	-

Bereich	Planung	Bestand
Bereich Nord_V1	202	202
Abschüttelung	302	302
Straße Mäulertisch	1221 m ²	0
Kfz Parken tags	43	0
Kfz Parken nachts	0	0
Kfz Parken tags	8	35
Kfz Parken nachts	0	0
Motorradparkplätze	3	0
Anzahl Fahrradabstellplätze	31 Stück	16 Stück
Anzahl Sitzbänke	22	0
Anzahl Lieferzonen	2 (Weichsel 1/2 m Länge)	14 (3 m)
Baum Neupflanzungen	6	-

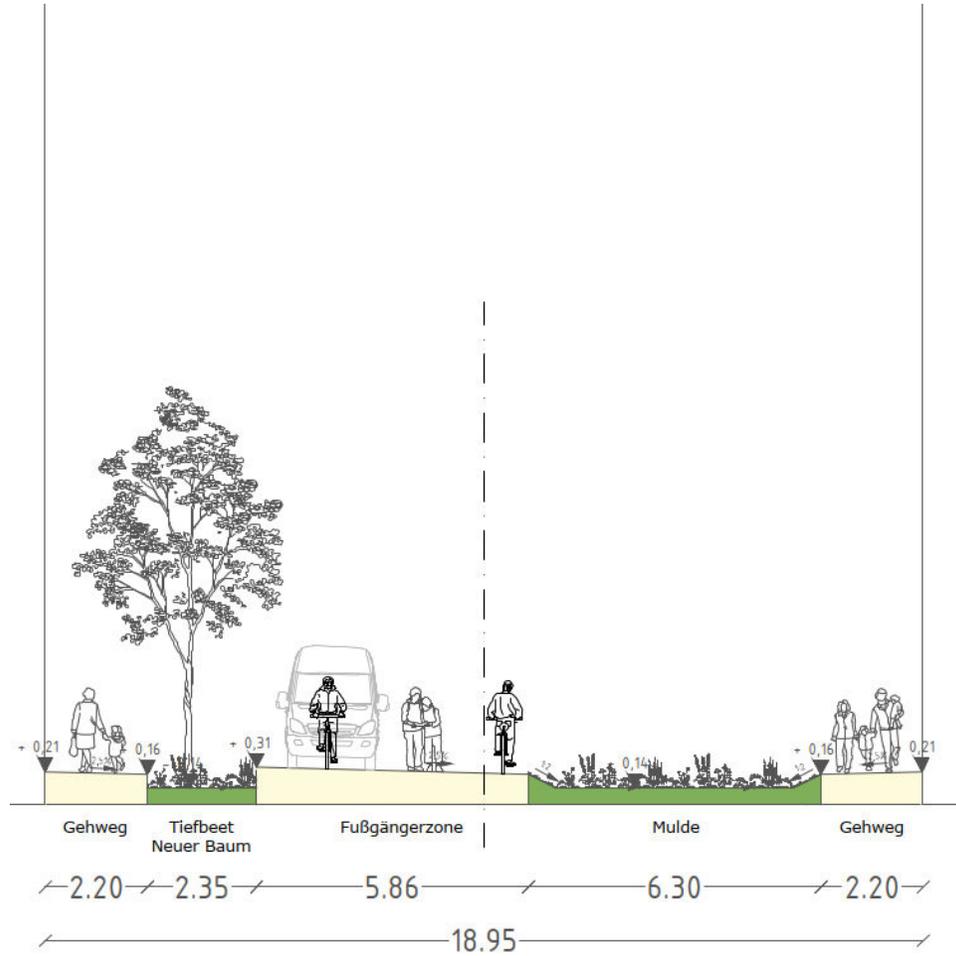
Bereich	Planung	Bestand
Bereich Nord_V1	202	202
Abschüttelung	302	302
Straße Mäulertisch	1221 m ²	0
Kfz Parken tags	43	0
Kfz Parken nachts	0	0
Kfz Parken tags	8	35
Kfz Parken nachts	0	0
Motorradparkplätze	3	0
Anzahl Fahrradabstellplätze	31 Stück	16 Stück
Anzahl Sitzbänke	22	0
Anzahl Lieferzonen	2 (Weichsel 1/2 m Länge)	14 (3 m)
Baum Neupflanzungen	6	-

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

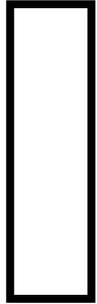
Insg: 6 Stk,
jeweils 14 m

Variante 3: Fußgängerzone & verkehrsberuhigter Bereich

Variante 3

Neue Verkehrsführung – Option B

Pflügerstraße

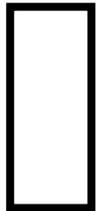


Nord



Verkehrsberuhigt

Weserstraße

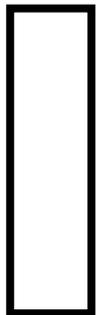


Mitte



Fußgängerzone

Sonnenallee



Süd

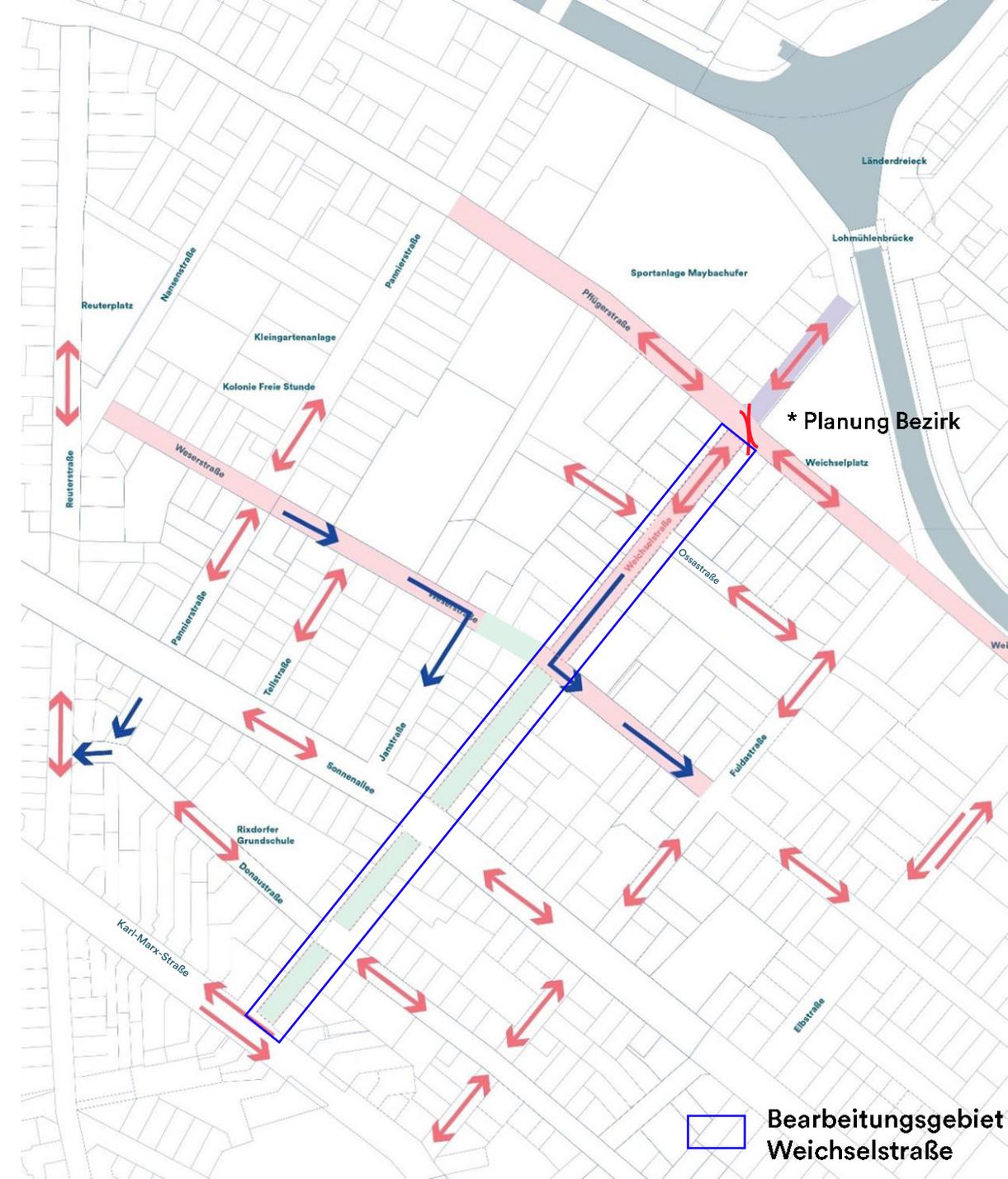


Fußgängerzone

Karl-Marx-Straße

Legende

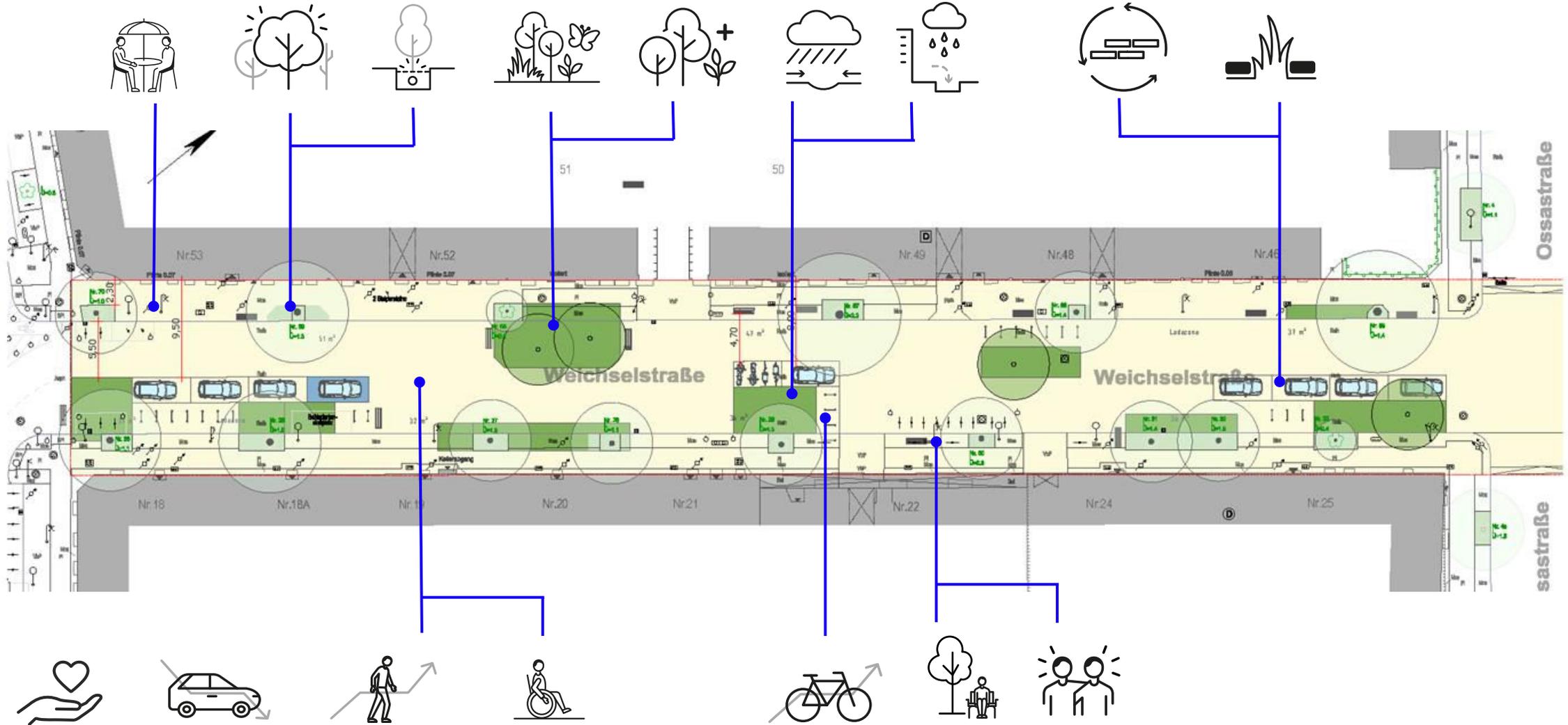
- Flurstücke
- Planungsgrenze
- Fahrradstraße
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Fußgängerzone
- Verkehr in beidseitiger Richtung
- Einbahnstraße
- Modalfilter

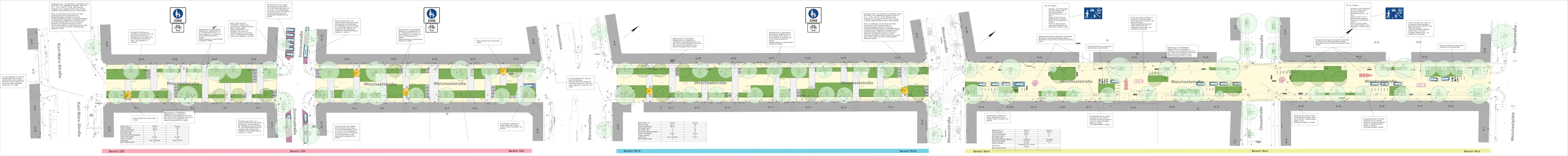


Bearbeitungsgebiet Weichselstraße

Variante 3 – Prinzip Verkehrsberuhigt und Fußgängerzone

Verkehrsberuhigter Bereich





Erklärung Liefer- und Ladeverkehr zu bestimmten Zeiten die Einfahrt in die Fußgängerzone zwischen Bogen Nr. 5a bis Nr. 11 Uhr, sowie Bogen Nr. 19 Uhr. Abschaltung der Fußgängerzone mit geeigneten Mitteln: Bogen, Pfosten, Schranken, halbautomatische Poller mit Gussdruckfeder.

Hinzu: Bis langfristige wird der Einsatz von einem automatisierten Zufahrt-Kontrollsystem mit Kennzeichenerkennung empfohlen. So kann die Zufahrtberechtigung digital, Ausweise, Ausweise zur Befahrung der Fußgängerzone ausstellen und die Zufahrtberechtigung digital, Ausweise, Ausweise übermitteln. Der physische Austausch zwischen den Fußgängerzone und berechtigter Person würde dann unnötig werden und könnte vollständig digital abgegriffen werden.

Das Parken sollte hier Tagüber zeitlich befristet werden Bspw durch Parkübertragung und für ca. 30 Min. um die Zugänglichkeit des Bereichs mit Kfz zu verbessern und die Kundenfunktion der angrenzenden Ladengeschäfte zu erhöhen.

Einrichtung einer Liefer- und Ladeverkehr, um AnwohnerInnen der Fußgängerzone zu ermöglichen Ein- und Auslasten jederzeit legal zu ermöglichen. Gut: Aufnahmefähigkeit für Fußwege eine Parkübertragung (siehe Notizen Wechselstr./Ossastr.)

Materialwechsel zur Klärung der Gliederung der Fußgängerzone, um die "Schwermachung" des 5,5 m breiten Bereichs zu verringern und um die Aufnahmefähigkeit zu erhöhen. Wiederverwendung von geschweiften Großplätzen denkbar.

Dieser Knoten wurde mit Fächerplan überarbeitet und unterliegt einer Veränderungsperiode. Überprüfen Sie die Veränderungsarbeiten, um die Veränderungsarbeiten des gesamten Knotens auf Gehwegniveau anzubringen (siehe Notizen Wechselstr./Ossastr.)

Strategische Platzierung von Sitzbänken (siehe Blatt 3.5.1), um die Aufenthaltsqualität der Fußgängerzone durch einen Liefer- und Ladeverkehr zu verbessern.

Neupflanzung von Straßenbäumen. Mindestabstand von Stammsäule zu Außenkante von Bestandsreihe von 2,5 m ggf. unterschritten. Markierung durch aktive oder passive Schutzmaßnahmen und in weiteren Planungsschritten zu prüfen.

An einem geeigneten Ort nahe der Einmündung Karl-Marx-Straße/Weichselstraße sollte entlang der Karl-Marx-Straße ein Bereich für Liefer- und Ladeverkehr ausgewiesen werden (min. 15 m Länge).

Das Parken sollte hier Tagüber zeitlich befristet werden Bspw durch Parkübertragung und für ca. 30 Min. um die Zugänglichkeit des Bereichs mit Kfz zu verbessern und die Kundenfunktion der angrenzenden Ladengeschäfte zu erhöhen.

Erklärung Liefer- und Ladeverkehr zu bestimmten Zeiten die Einfahrt in die Fußgängerzone zwischen Bogen Nr. 5a bis Nr. 11 Uhr, sowie Bogen Nr. 19 Uhr. Abschaltung der Fußgängerzone mit geeigneten Mitteln: Bogen, Pfosten, Schranken, halbautomatische Poller mit Gussdruckfeder.

Hinzu: Bis langfristige wird der Einsatz von einem automatisierten Zufahrt-Kontrollsystem mit Kennzeichenerkennung empfohlen. So kann die Zufahrtberechtigung digital, Ausweise, Ausweise zur Befahrung der Fußgängerzone ausstellen und die Zufahrtberechtigung digital, Ausweise, Ausweise übermitteln. Der physische Austausch zwischen den Fußgängerzone und berechtigter Person würde dann unnötig werden und könnte vollständig digital abgegriffen werden.

Das Parken sollte hier Tagüber zeitlich befristet werden Bspw durch Parkübertragung und für ca. 30 Min. um die Zugänglichkeit des Bereichs mit Kfz zu verbessern und die Kundenfunktion der angrenzenden Ladengeschäfte zu erhöhen.

Einrichtung einer Liefer- und Ladeverkehr, um AnwohnerInnen der Fußgängerzone zu ermöglichen Ein- und Auslasten jederzeit legal zu ermöglichen. Gut: Aufnahmefähigkeit für Fußwege eine Parkübertragung (siehe Notizen Wechselstr./Ossastr.)

Materialwechsel zur Klärung der Gliederung der Fußgängerzone, um die "Schwermachung" des 5,5 m breiten Bereichs zu verringern und um die Aufnahmefähigkeit zu erhöhen. Wiederverwendung von geschweiften Großplätzen denkbar.

Dieser Knoten wurde mit Fächerplan überarbeitet und unterliegt einer Veränderungsperiode. Überprüfen Sie die Veränderungsarbeiten, um die Veränderungsarbeiten des gesamten Knotens auf Gehwegniveau anzubringen (siehe Notizen Wechselstr./Ossastr.)

Strategische Platzierung von Sitzbänken (siehe Blatt 3.5.1), um die Aufenthaltsqualität der Fußgängerzone durch einen Liefer- und Ladeverkehr zu verbessern.

Neupflanzung von Straßenbäumen. Mindestabstand von Stammsäule zu Außenkante von Bestandsreihe von 2,5 m ggf. unterschritten. Markierung durch aktive oder passive Schutzmaßnahmen und in weiteren Planungsschritten zu prüfen.

An einem geeigneten Ort nahe der Einmündung Karl-Marx-Straße/Weichselstraße sollte entlang der Karl-Marx-Straße ein Bereich für Liefer- und Ladeverkehr ausgewiesen werden (min. 15 m Länge).

Das Parken sollte hier Tagüber zeitlich befristet werden Bspw durch Parkübertragung und für ca. 30 Min. um die Zugänglichkeit des Bereichs mit Kfz zu verbessern und die Kundenfunktion der angrenzenden Ladengeschäfte zu erhöhen.

Bereich SÜD, VI	Planung	Bestand
Abschnittlänge	209 m	209
Sonne Hausflächen	100 m²	100
Kfz Parken nachts	0	55
Kfz Parken tags	0	250 m
Motorrad/Lastfahradparken	0	0
Anzahl Fahrradabstellplätze	0	0
Anzahl Sitzbänke	18 Stück	0 Stück
Lieferzonen	21 Stk	0
Baum Neupflanzungen	siehe Textfelder	2*1m x 1*2m

Bereich SÜD, VI	Planung	Bestand
Abschnittlänge	152 m	152
Sonne Hausflächen	100 m²	100
Kfz Parken nachts	0	55
Kfz Parken tags	0	250 m
Motorrad/Lastfahradparken	0	0
Anzahl Fahrradabstellplätze	0	0
Anzahl Sitzbänke	18 Stück	0 Stück
Lieferzonen	siehe Textfelder	1+3 m
Baum Neupflanzungen		

Bereich Nord, VI	Planung	Bestand
Abschnittlänge	250 m	250
Sonne Hausflächen	666 m²	666
Kfz Parken nachts	0	82
Kfz Parken tags	0	4
Motorrad/Lastfahradparken	1 Zweiräder	28 Stk
Anzahl Sitzbänke	28 Stk	28 Stk
Lieferzonen	in gesamten VB ist Hallen zulässig	
Baum Neupflanzungen		

Bereich Nord, VI	Planung	Bestand
Abschnittlänge	250 m	250
Sonne Hausflächen	666 m²	666
Kfz Parken nachts	0	82
Kfz Parken tags	0	4
Motorrad/Lastfahradparken	1 Zweiräder	28 Stk
Anzahl Sitzbänke	28 Stk	28 Stk
Lieferzonen	in gesamten VB ist Hallen zulässig	
Baum Neupflanzungen		

Bereich Nord, VI	Planung	Bestand
Abschnittlänge	250 m	250
Sonne Hausflächen	666 m²	666
Kfz Parken nachts	0	82
Kfz Parken tags	0	4
Motorrad/Lastfahradparken	1 Zweiräder	28 Stk
Anzahl Sitzbänke	28 Stk	28 Stk
Lieferzonen	in gesamten VB ist Hallen zulässig	
Baum Neupflanzungen		

Bereich Nord, VI	Planung	Bestand
Abschnittlänge	250 m	250
Sonne Hausflächen	666 m²	666
Kfz Parken nachts	0	82
Kfz Parken tags	0	4
Motorrad/Lastfahradparken	1 Zweiräder	28 Stk
Anzahl Sitzbänke	28 Stk	28 Stk
Lieferzonen	in gesamten VB ist Hallen zulässig	
Baum Neupflanzungen		

Bereich Nord, VI	Planung	Bestand
Abschnittlänge	250 m	250
Sonne Hausflächen	666 m²	666
Kfz Parken nachts	0	82
Kfz Parken tags	0	4
Motorrad/Lastfahradparken	1 Zweiräder	28 Stk
Anzahl Sitzbänke	28 Stk	28 Stk
Lieferzonen	in gesamten VB ist Hallen zulässig	
Baum Neupflanzungen		

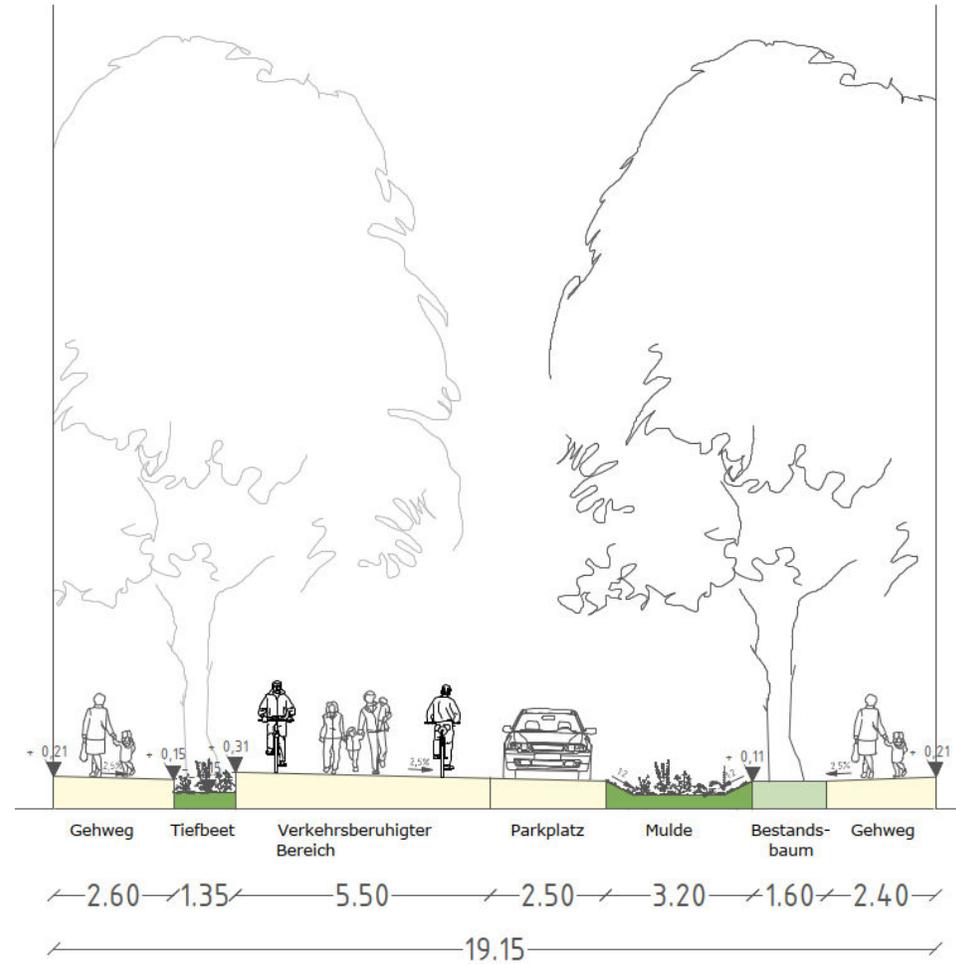
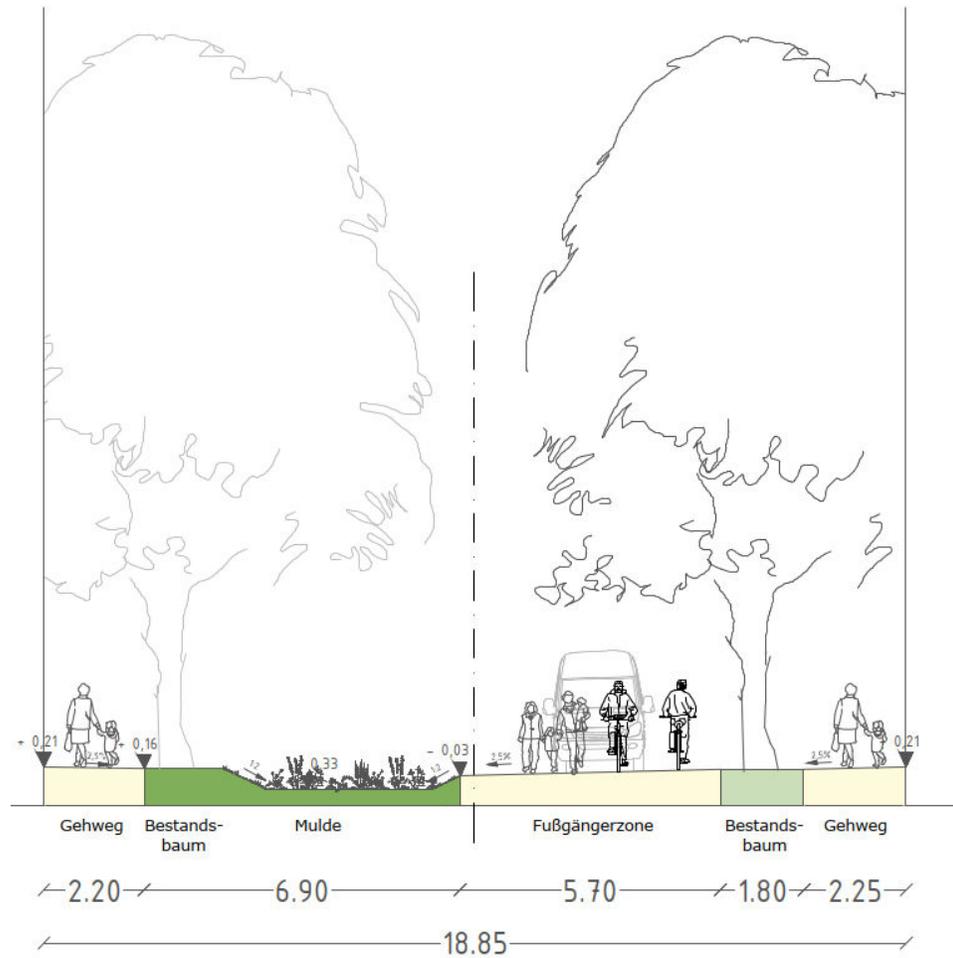
Bereich Nord, VI	Planung	Bestand
Abschnittlänge	250 m	250
Sonne Hausflächen	666 m²	666
Kfz Parken nachts	0	82
Kfz Parken tags	0	4
Motorrad/Lastfahradparken	1 Zweiräder	28 Stk
Anzahl Sitzbänke	28 Stk	28 Stk
Lieferzonen	in gesamten VB ist Hallen zulässig	
Baum Neupflanzungen		

Bereich Nord, VI	Planung	Bestand
Abschnittlänge	250 m	250
Sonne Hausflächen	666 m²	666
Kfz Parken nachts	0	82
Kfz Parken tags	0	4
Motorrad/Lastfahradparken	1 Zweiräder	28 Stk
Anzahl Sitzbänke	28 Stk	28 Stk
Lieferzonen	in gesamten VB ist Hallen zulässig	
Baum Neupflanzungen		

Bereich Nord, VI	Planung	Bestand
Abschnittlänge	250 m	250
Sonne Hausflächen	666 m²	666
Kfz Parken nachts	0	82
Kfz Parken tags	0	4
Motorrad/Lastfahradparken	1 Zweiräder	28 Stk
Anzahl Sitzbänke	28 Stk	28 Stk
Lieferzonen	in gesamten VB ist Hallen zulässig	
Baum Neupflanzungen		

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

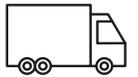
Insg: 14 nachts
14 tags



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



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