

Autoarme Kieze

Machbarkeitsstudie zur Eignung des Kaskelkieses in Berlin
Lichtenberg

Abschlussbericht, September 2022



Auftraggeber:
Straßen- und Grünflächenamt

Alt-Friedrichsfelde 60
10315 Berlin

Auftragnehmer:
**VCDB VerkehrsConsult
Dresden-Berlin GmbH**

Standort Berlin

Uhlandstraße 97
10715 Berlin
Tel.: +49 .30 .23 63 19-41
Fax: +49 .30 .23 63 19-49
E-Mail: berlin@vcdb.de

**Sie finden uns auch in Dresden
und Magdeburg.**

Internet: www.vcdb.de

Ansprechpartner:
Thomas Mühlinghaus
E-Mail:
t.muehlinghaus@vcdb.de

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage und Zielstellung	8
2	Untersuchungsgebiet	10
2.1	Lage und Abgrenzung	10
2.2	Raumstruktur	11
2.3	Denkmalschutz	12
2.4	Auswertung Kiezspaziergang	13
3	Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung	15
3.1	Straßennetz und Kfz-Verkehr	15
3.1.1	Straßennetz.....	15
3.1.2	Verkehrsbelastungsdaten	17
3.2	Ruhender Verkehr	29
3.3	Öffentlicher Personennahverkehr	31
3.4	Radverkehr	36
3.5	Fußverkehr.....	40
3.6	Car- und Bike-Sharing	42
3.7	Zusammenfassung der Analyseergebnisse.....	43
4	Zu berücksichtigende Entwicklungen mit Relevanz für das Untersuchungsgebiet	45
4.1	Maßnahmen laut NVP 2019 – 2023.....	45
4.2	Überlegungen zur Ergänzung einer Buslinie.....	46
4.3	Planung Marktstraße im Rahmen der Straßenbahn-Neubaustrecke Ostkreuz	47
4.4	Entwicklungen im Untersuchungsraum Frankfurter Allee Süd.....	48

Inhaltsverzeichnis

5	Bürgerbeteiligung	49
5.1	Vorgehen	49
5.2	Auswertung und Ergebnisse.....	50
5.3	Erweiterung des Konfliktplanes.....	51
6	Maßnahmenkonzept	54
7	Handlungsempfehlungen.....	57
7.1	Zentrale Maßnahme: Sperrung der Stadthausstraße für den Kfz-Verkehr	57
7.2	Aufbau Maßnahmenblatt.....	61
7.3	Maßnahmenbewertung	62
7.3.1	Wirkungsstufe.....	62
7.3.2	Kostenklasse	62
7.3.3	Prioritätsstufen	63
7.4	Maßnahmenliste	64
8	Zusammenfassung.....	65
	Anhangverzeichnis.....	66

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1.1:	Blick in die Kaskelstraße.....	9
Abbildung 2.1:	Lage des Untersuchungsgebietes in Berlin	10
Abbildung 2.2:	Übersicht Untersuchungsgebiet	11
Abbildung 2.3:	Raumstruktur Kaskelkiez	12
Abbildung 2.4:	Denkmalkarte Kaskelkiez (Stand 24.11.2020).....	13
Abbildung 3.1:	Einteilung des Straßennetzes.....	15
Abbildung 3.2:	Verkehrsorganisation im Kiez	16
Abbildung 3.3:	Unechte Einbahnstraße in der Pfarrstraße (links) und Beispiel für die Oberflächenbeschaffenheit zahlreicher Straßenzüge im Kaskelkiez (rechts)	17
Abbildung 3.4:	Übersicht vorhandener Erhebungen	18
Abbildung 3.5:	Streckenbelastungen aus den vorhandenen Zähldaten [DTV _w]	18
Abbildung 3.6:	Übersicht Erhebungen im Kiez.....	20
Abbildung 3.7:	Erhebungsbedingungen für den 21.04.2021 und den 26.08.2021.....	21
Abbildung 3.8:	Streckenbelastungen aus den Zähldaten [DTV _w]	22
Abbildung 3.9:	Strombelastungspläne des KP Marktstraße / Türrschmidtstraße / Karlshorster Straße / Pfarrstraße am 06.04.2016 [Kfz/12h].....	23
Abbildung 3.10:	Strombelastungspläne des KP Marktstraße / Türrschmidtstraße / Karlshorster Straße / Pfarrstraße am 21.04.2021 [Kfz/12h].....	24
Abbildung 3.11:	Vergleich der Erhebungen am Knotenpunkt Marktstraße / Karlshorster Straße / Türrschmidtstraße vom 06.04.2016 und 21.04.2021 (in Kfz/12h)	25
Abbildung 3.12:	Durchgangsverkehr in der Türrschmidtstraße am Morgen und Abend.....	27
Abbildung 3.13:	Parkraumauslastung an einem Dienstag (27.10.2016)	30
Abbildung 3.14:	Parkraumauslastung an einem Samstag (24.10.2016)	30
Abbildung 3.15:	Nutzergruppen des ruhenden Verkehrs an einem Dienstag (27.10.2016)	31
Abbildung 3.16:	Ausschnitt des ÖPNV-Liniennetzes.....	32
Abbildung 3.17:	Haltestelleneinzugsbereiche	34

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildung 3.18:	Tatsächliche Zu- und Abgangsweiten zum ÖPNV vom nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes.....	35
Abbildung 3.19:	Infrastruktur des Radverkehrs.....	36
Abbildung 3.20:	Für den Radverkehr freigegebene Fußverkehrsanlage in der Hauffstraße (links oben), Freigabe der unechten Einbahnstraße in der Pfarrstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung (rechts oben) und Absperrung der südlichen Kernhofer Straße (unten).....	38
Abbildung 3.21:	Belastungen des Radverkehrs entlang der Türschmidtstraße.....	39
Abbildung 3.22:	Infrastruktur des Fußverkehrs	40
Abbildung 3.23:	Bahnunterführung im Bereich zwischen Kaskelstraße / Türschmidtstraße und Nöldnerplatz (oben) und Gehwegvorstreckung über die Kaskelstraße (unten)	41
Abbildung 3.24:	Car-Sharing-Parkstand in der Türschmidtstraße (links) und Bike-Sharing-Station am Tuchollaplatz (rechts).....	42
Abbildung 3.25:	Konfliktplan für die Analyse	44
Abbildung 4.1:	Maßnahmen laut NVP und StEP im Überblick.....	46
Abbildung 4.2:	Ausschnitt Planungen Marktstraße / Karlshorster Straße.....	48
Abbildung 5.1:	Auszug Auswertungstabelle Bürgerbeteiligung.....	49
Abbildung 5.2:	Konfliktstandorte Bürgerbeteiligung	51
Abbildung 5.3:	Finaler Konfliktplan nach der Bürgerbeteiligung	52
Abbildung 7.1:	Auswertung zum Durchgangsverkehr in der Morgen- und Abendspitze.....	59
Abbildung 7.2:	Zu berücksichtigende Verkehre für die Sperrung der Stadthausstraße.....	60
Abbildung 7.3:	Aufbau Maßnahmenblatt	62

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1:	Verläufe und Bedienqualität der für das Untersuchungsgebiet relevanten ÖPNV-Linien.....	33
Tabelle 3.2:	Erreichbarkeit wichtiger Ziele mit dem ÖPNV (Stand 05/21)	34
Tabelle 6.1:	Maßnahmenkonzept.....	56
Tabelle 7.1:	Definition der Kostenklassen.....	63
Tabelle 7.2:	Handlungs-Relevanz-Matrix für die Maßnahmenblätter	64

Abkürzungsverzeichnis

BVG	...	Berliner Verkehrsbetriebe AöR
DRV	...	Deutsche Rentenversicherung
KP	...	Knotenpunkt
LSA	...	Lichtsignalanlage
MA	...	Mitarbeiter
MIV	...	Motorisierter Individualverkehr
MobG	...	Mobilitätsgesetz
NVP	...	Nahverkehrsplan Berlin 2019 – 2023
ÖPNV	...	Öffentlicher Personennahverkehr
SenUVK	...	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (bis 2021)
SenUMVK...	...	Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (seit 2022)
SGA	...	Straßen- und Grünflächenamt
StEP	...	Stadtentwicklungsplan
StVO	...	Straßenverkehrsordnung
VCDB	...	VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
VKF	...	Verkaufsfläche
VLB	...	Verkehrslenkung Berlin

1 Ausgangslage und Zielstellung

Berlin verfügt über eine große Anzahl an Kiezen, welche kleine Viertel innerhalb der Ortsteile darstellen und sich über das Stadtgebiet verteilen. Um den in diesen Stadtquartieren lebenden Menschen ein attraktives Wohnumfeld sowie fuß- und radverkehrsfreundliche Straßen zu schaffen, ist die Stadt Berlin bestrebt diese Gebiete verkehrsberuhigt zu gestalten. Damit soll zudem auch die Aufenthaltsqualität verbessert werden.

Zu den Kiezen in Berlin zählt auch der Kaskelkiez, welcher im Bezirk Lichtenberg gelegen ist. Verkehrlich ergibt sich für den Kiez die Besonderheit einer sehr eingeschränkten Erreichbarkeit aufgrund der Eingrenzung durch diverse Gleisanlagen sowie verkehrslenkende Maßnahmen bzw. Einschränkungen an den Straßen (Einbahnstraßen, Abbiegeverbote). Wegen dieser besonderen Lage und der eingangs beschriebenen Bestrebungen ist die Idee entstanden, den Kaskelkiez in Teilen oder als Ganzes als autoarmen Kiez zu gestalten. Die Möglichkeiten zur Umsetzung entsprechender Maßnahmen wurden im Rahmen der vorliegenden Machbarkeitsstudie geprüft.

Im Rahmen eines im Sommer 2020 durchgeführten Kiezspaziergangs mit Bewohnern des Kaskelkieses sind diverse, von der Bürgerschaft als solche wahrgenommenen Probleme hinsichtlich der Verkehrssituation aufgezeigt und diskutiert worden. Als ein Schwerpunkt wurde der starke Durchgangsverkehr, insbesondere in der Türirschmidtstraße, benannt. Diese Verkehre werden als belastend (Lärm, Schadstoffe, sinkende Aufenthaltsqualität) wahrgenommen.

Neben der städtebaulichen Entwicklung stellen Umplanungen in den Verkehrsnetzen (z. B. im Bereich der Marktstraße) zusätzliche Herausforderungen dar. Das den Kaskelkiez umgebene Straßennetz ist in den Hauptverkehrszeiten sehr stark ausgelastet. Es werden weitere Verkehrsverlagerungen in den Kaskelkiez befürchtet.

Ziel der Studie ist die Erstellung eines Konzeptes zur Verkehrsberuhigung und Verringerung des Durchgangsverkehrs innerhalb des Kiezses. Es erfolgt eine umfassende Analyse der Ausgangsbedingungen der einzelnen Verkehrsträger, aus der ein Konfliktplan abgeleitet wird. Die im Kiezspaziergang identifizierten Probleme sollen als Schwerpunkte der Betrachtungen dienen und werden ergänzt

Ausgangslage und Zielstellung

durch eine zusätzliche Bürgerbeteiligung, deren Ergebnisse in den Konfliktplan mit einfließen. Auf dessen Basis erfolgt die Erarbeitung eines Maßnahmenkonzeptes inklusive Handlungsempfehlungen. Die Bearbeitung der verkehrlichen Fragestellungen erfolgt dabei in enger Abstimmung mit dem SGA.

Das Konzept berücksichtigt zukünftige Entwicklungen, es wird aber keine klassische Betrachtung eines Prognose-Nullfalls oder Planfalls vorgenommen. Die Maßnahmenwirkungen werden verkehrlich anhand der angestrebten Ziele bewertet und Verkehrsbelastungszahlen (Prognosezahlen) unterstützend herangezogen. Für die Ermittlung aktueller Belastungszahlen (auch im Durchgangsverkehr auf der Türirschmidtstraße) wurden vorhandene Daten ausgewertet und ergänzende Verkehrserhebungen durchgeführt.



Abbildung 1.1: Blick in die Kaskelstraße

2 Untersuchungsgebiet

2.1 Lage und Abgrenzung

Der Kaskelkiez befindet sich im Südwesten des Bezirks Lichtenberg im Berliner Osten. Er gehört zum Ortsteil Rummelsburg und ist vollständig von Gleisanlagen umgeben. Der östliche Teil des Kaskelkieses stellt das Untersuchungsgebiet der vorliegenden Studie dar (siehe Abbildung 2.1). Es hat einen Umfang von ca. 1,85 km und eine Fläche von ca. 22,5 ha.

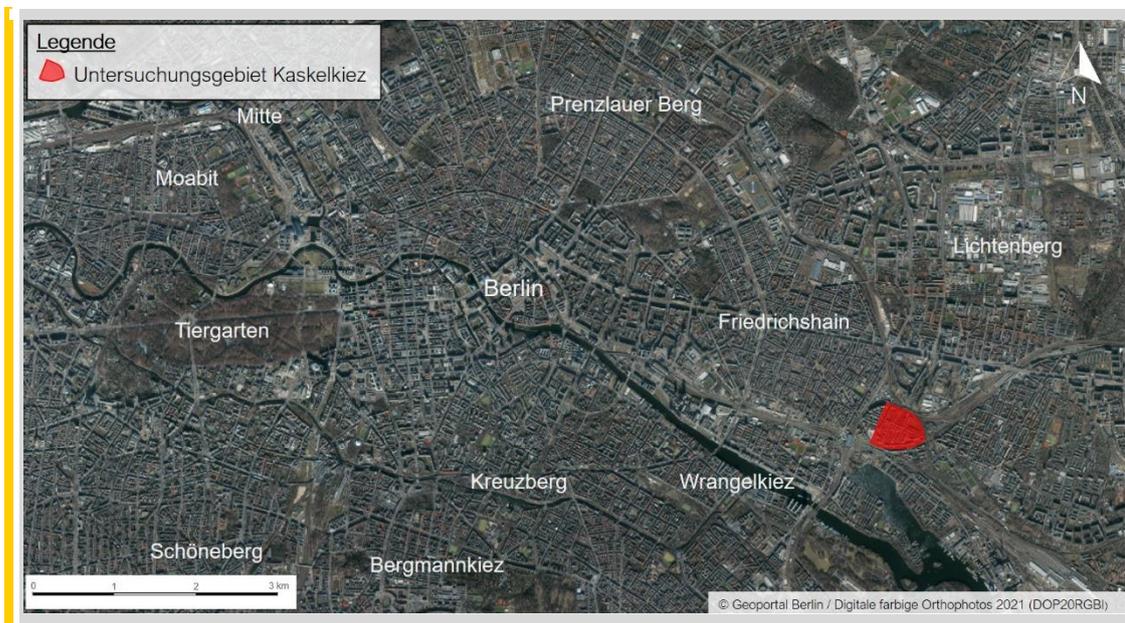


Abbildung 2.1: Lage des Untersuchungsgebietes in Berlin

Der hier betrachtete Bereich des Kaskelkieses ist in Abbildung 2.2 dargestellt. Das Untersuchungsgebiet ist umrandet durch die Bahnanlagen im Norden, Osten und Süden (bzw. im Süden die Türschmidtstraße) sowie im Westen durch die Schreiberhauer Straße (noch Bestandteil des Untersuchungsgebietes). Der Straßenraum der Marktstraße ist hingegen nicht Bestandteil der Untersuchung.

Untersuchungsgebiet

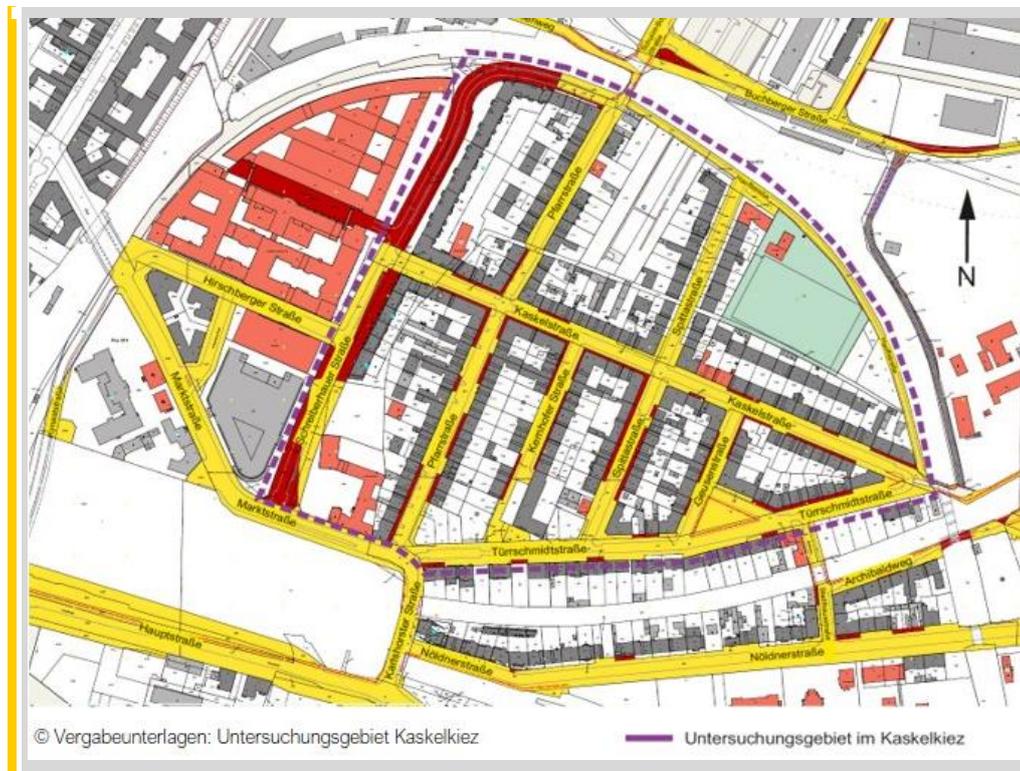


Abbildung 2.2: Übersicht Untersuchungsgebiet

2.2 Raumstruktur

Als zentrale Ost-West-Achse verläuft die namensgebende Hauptgeschäftsstraße Kaskelstraße durch das Untersuchungsgebiet. Eine zweite Achse ist in der Türschmidtstraße zu finden. Beide Achsen sind durch mehrere Querstraßen miteinander verbunden.

Der Großteil der Flächen im Kiez dient urbanen Nutzungen, hauptsächlich als Wohnraum. Zudem werden vor allem im Bereich der Kaskelstraße und der Türschmidtstraße die Erdgeschosse durch gastronomische Einrichtungen und Geschäfte genutzt. Im Osten ist ein Sportplatz gelegen. Außerdem befinden sich eine Berufsschule und der Tuchollaplatz mit Wochenmarkt im Süden und sechs Kindertagesstätten über das Gebiet verteilt.

Westlich des Untersuchungsgebietes schließen sich die deutsche Rentenversicherung (DRV) als Arbeitgeber mit ca. 4.500 Mitarbeitern, eine Jugendherberge sowie ein Einkaufszentrum mit mehr als 10.000 Quadratmetern Verkaufsfläche (Victoria-Center) an.

Autoarme Kieze

Machbarkeitsstudie zur Eignung des Kaskelkiezes in Berlin Lichtenberg

Untersuchungsgebiet

Östlich und südlich sind das Ostkreuz sowie die S-Bahn-Station Nöldnerplatz angrenzend an das Untersuchungsgebiet gelegen.

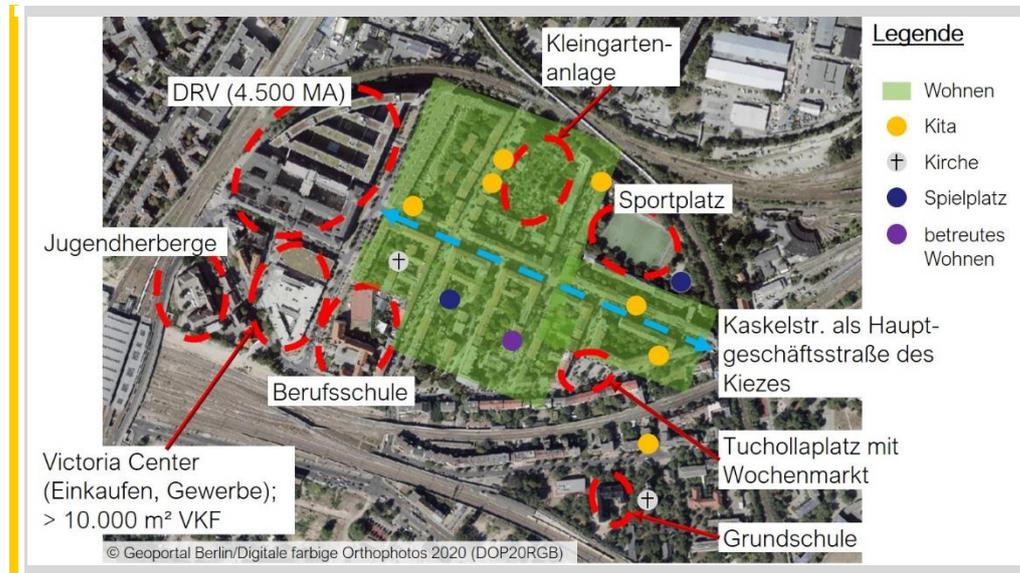


Abbildung 2.3: Raumstruktur Kaskelkiez

2.3 Denkmalschutz

Teile des Kaskelkiezes stehen hinsichtlich ihrer geschichtlichen Entwicklung und den vorhandenen Gründerzeitbauten unter Denkmalschutz. Demnach sind im Untersuchungsgebiet vereinzelte Baudenkmäler, aber auch ein größerer Bereich, welcher unter Ensembleschutz steht, vorzufinden (siehe Abbildung 2.4).

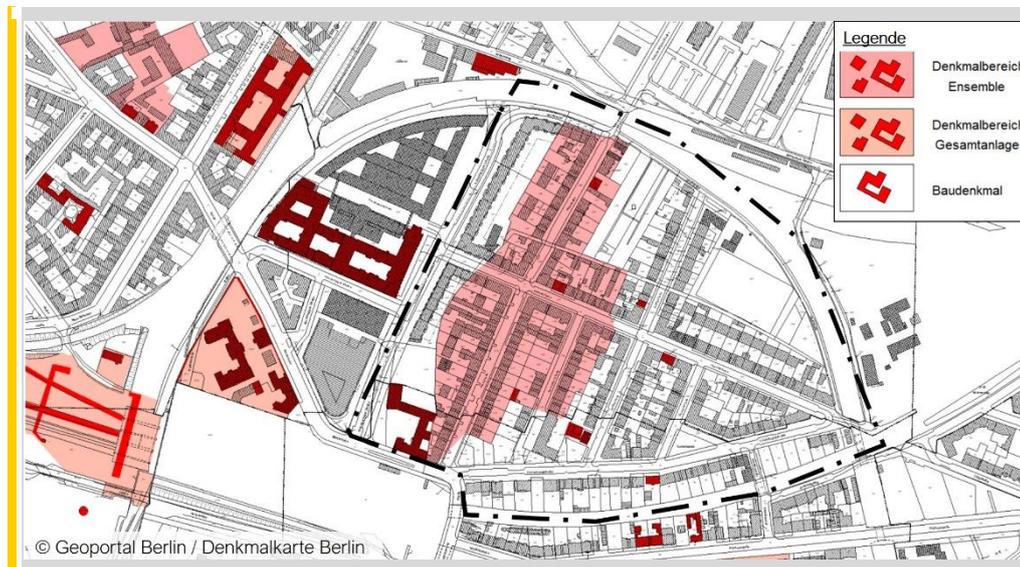


Abbildung 2.4: Denkmalkarte Kaskelkiez (Stand 24.11.2020)

Die Abbildung zeigt auch, dass Teile des Straßennetzes ebenfalls unter Denkmalschutz stehen. Mögliche Umgestaltungen sind somit im Einklang mit dem Denkmalschutz durchzuführen.

2.4 Auswertung Kiezspaziergang

Im September 2020 wurde (im Vorfeld der verkehrlichen Untersuchung zum Kaskelkiez) ein Kiezspaziergang durchgeführt. Im Folgenden wird ein Auszug wichtiger Punkte des Spazierganges und seiner Ergebnisse gegeben (Feststellung problematischer Verkehrssituationen und Verbesserungsbedarfen). Eine Zusammenfassung aller Stationen, deren Kritikpunkte sowie deren Bewertung (in Abstimmung mit SGA) ist in Anhang 1 zu finden.

Im Rahmen des Spazierganges erfolgte der Besuch fünf verschiedener Stationen. Dabei wurde u.a. der Knotenpunkt Buchberger Straße / Schulze-Boysen-Straße betrachtet. Dort wurde eine unübersichtliche Verkehrssituation festgestellt. Außerdem konnten im Bereich der Unterführung beengte Platzverhältnisse sowohl für Kfz-Verkehr (einspurig) als auch für den Fuß- und Radverkehr vorgefunden werden. Aufgrund der Unübersichtlichkeit nutzen einige Radfahrende den Gehweg und der Schulweg wird als unsicher wahrgenommen. Des Weiteren konnte das Fehlen einer Links-Abbiegemöglichkeit des Radverkehrs in die Hauffstraße festgestellt und die Dimensionierung der Verkehrsinsel als unzureichend eingeschätzt werden.

Untersuchungsgebiet

Am Knotenpunkt Kaskelstraße / Pfarrstraße wurden Sichtbehinderungen durch parkende Fahrzeuge im Bereich der Gehwegvorstreckung festgestellt. Zudem wurde das Angebot an Flächen zum Parken und für Lieferverkehr als unzureichend kritisiert.

Im Kreuzungsbereich Pfarrstraße / Marktstraße / Türirschmidtstraße wurden insbesondere für Rad- und Fußverkehr gefährliche Situationen vorgefunden, die auch aufgrund fehlender Radinfrastruktur in der Marktstraße entstehen. Außerdem sei die Lärmbelastung aufgrund des Verkehrsaufkommens hoch.

Am Tuchollaplatz (Türirschmidtstraße / Geusenstraße) leide die Aufenthaltsqualität unter der hohen Kfz-Verkehrsbelastung und es wurden fehlende geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen beklagt. Querungsmöglichkeiten im Kreuzungsbereich seien durch Fahrzeuge zugeparkt und Radfahrende weichen aufgrund fehlender Radinfrastruktur auf Gehwege aus.

Die Kreuzung Nöldnerstraße / Stadthausstraße sei ebenfalls von geringer Aufenthaltsqualität, zugeparkten Querungsstellen und von Radverkehr mitgenutzten Fußwegen geprägt.

Grundsätzlich ist an dieser Stelle einzuschränken, dass die Knotenpunkte Marktstraße / Karlshorster Straße / Türirschmidtstraße und Buchberger Straße / Schulze-Boysen-Straße / Wiesenweg / Hauffstraße außerhalb des Untersuchungsgebietes liegen. Da beide Knotenpunkte für die Erschließung des Kiezes von Bedeutung sind, werden Sie zumindest in Ansätzen mitgedacht.

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

3 Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

3.1 Straßennetz und Kfz-Verkehr

3.1.1 Straßennetz

Die Einteilung des Straßennetzes (übergeordnetes Netz, Erschließungsstraßen) innerhalb und um den Kaskelkiez ist in Abbildung 3.1 dargestellt.

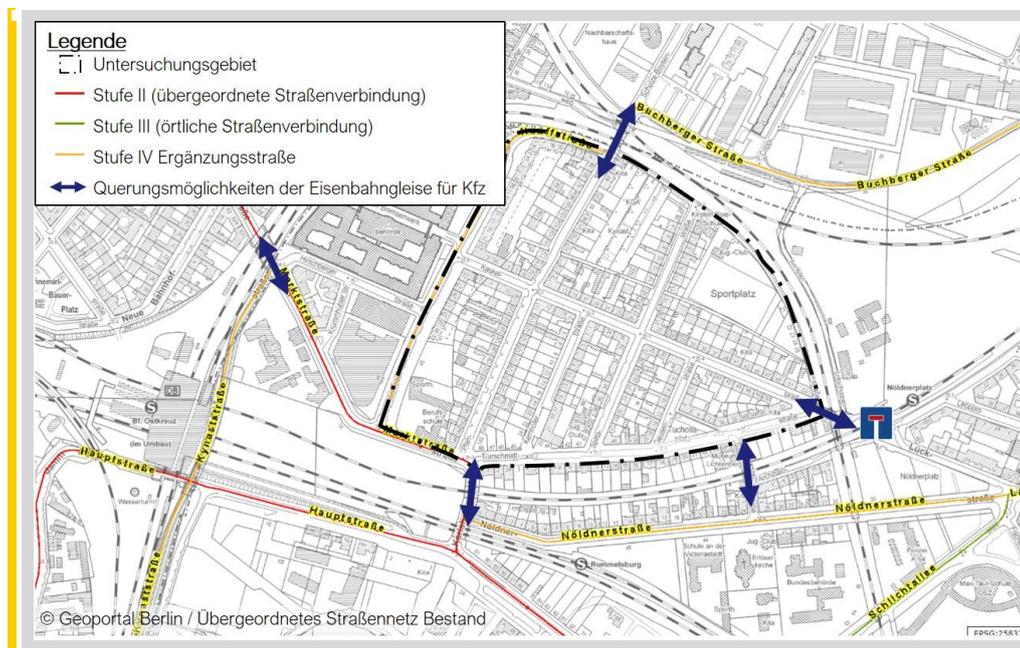


Abbildung 3.1: Einteilung des Straßennetzes¹

Das Untersuchungsgebiet wird von den übergeordneten Straßen Marktstraße / Karlshorster Straße (Stufe II) und Schreiberhauer Straße / Hauffstraße (Stufe IV, Ergänzungsstraße) direkt umgeben. Die Nöldnerstraße (Stufe IV) ergänzt das Netz der übergeordneten Straße im Süden. Da diese aus Richtung Marktstraße / Karlshorster Straße aufgrund eines Abbiegeverbotes für den Individualverkehr nicht befahrbar ist, erfolgt die Durchfahrt in Richtung Osten über

¹ Kartengrundlage: Übergeordnetes Straßennetz von Berlin, Bestand 2021, abrufbar unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/strassen-und-kfz-verkehr/uebergeordnetes-strassennetz/>

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

Türschmidtstraße und die Stadthausstraße häufig als Ausweichstrecke benutzt (siehe Anmerkungen Kiezspaziergang Durchgangsverkehr).

Abbildung 3.2 gibt eine Übersicht über die verkehrsorganisatorischen Einschränkungen im und am Kaskelkiez.

Die Stadthausstraße stellt die einzige Zufahrt zum Untersuchungsgebiet aus Richtung Südosten dar. Aus Richtung Süden ist einzig die Türschmidtstraße nutzbar. Aus Westen und Norden kann nur die Kaskelstraße für die Einfahrt in den Kiez genutzt werden. Östlich ist keine Zufahrt vorhanden (die Unterführung Kaskelstraße kann für Kfz zwar genutzt werden, endet allerdings in einer Sackgasse).

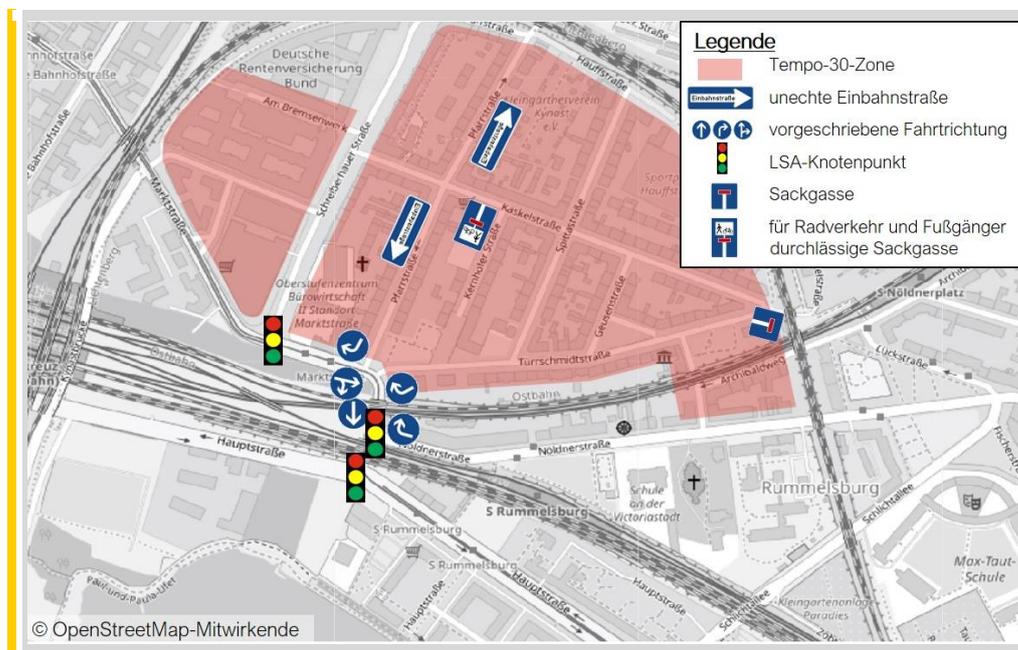


Abbildung 3.2: Verkehrsorganisation im Kiez

Die Straßen des Untersuchungsgebietes befinden sich mit Ausnahme des Straßenzuges Schreiberhauer Straße / Hauffstraße in einer Tempo-30-Zone (siehe Abbildung 3.2). Zudem gilt an der im Südwesten angrenzenden Marktstraße / Karlshorster Straße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Der Großteil aller Kiezstraßen ist gepflastert (siehe Abbildung 3.3), lediglich die Schreiberhauer Straße, große Teile der Hauffstraße sowie ein kleiner Teil der westlichen Kaskelstraße sind asphaltiert.

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.3: Unechte Einbahnstraße in der Pfarrstraße (links) und Beispiel für die Oberflächenbeschaffenheit zahlreicher Straßenzüge im Kaskelkiez (rechts)

Die Kaskelstraße stellt eine zentrale Ost-West-Verbindung durch den Kiez dar und mündet westlich in die Schreiberhauer Straße. Im Verlauf münden vom Süden die Geusenstraße und die Kernhofer Straße ein. Zudem wird sie von der Spittastraße und der Pfarrstraße gekreuzt. Letztere ist eine unechte Einbahnstraße, da die Einfahrt für den Kfz-Verkehr nach Norden bzw. Süden lediglich von der Kaskelstraße aus gestattet, aber innerhalb des Straßenzuges Zweirichtungsverkehr zulässig ist (siehe Abbildung 3.3).

Wie oben bereits erwähnt, stellt die Türschmidtstraße als zweite Achse im Kiez die kürzeste nutzbare Verbindung von Westen kommend nach Osten (Nöldnerstraße) dar.

Die Hauffstraße schlägt einen Bogen zwischen den Bahnunterführungen Hauffstraße und Kaskelstraße, ist für Kfz aber nur in bestimmten Abschnitt befahrbar (im Bereich Spittastraße).

3.1.2 Verkehrsbelastungsdaten

Um die verkehrlichen Kfz-Belastungen des Untersuchungsgebietes zu ermitteln, erfolgte die Auswertung verfügbarer Verkehrszählungen sowie die Durchführung weiterer Verkehrserhebungen.

Vorliegende Verkehrsbelastungsdaten

In Abbildung 3.4 sind die vorhandenen Verkehrszählungen dargestellt, die sowohl bei der SenUMVK als auch bei der VCDB direkt verfügbar waren.

Autoarme Kieze

Machbarkeitsstudie zur Eignung des Kaskelkieses in Berlin Lichtenberg

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

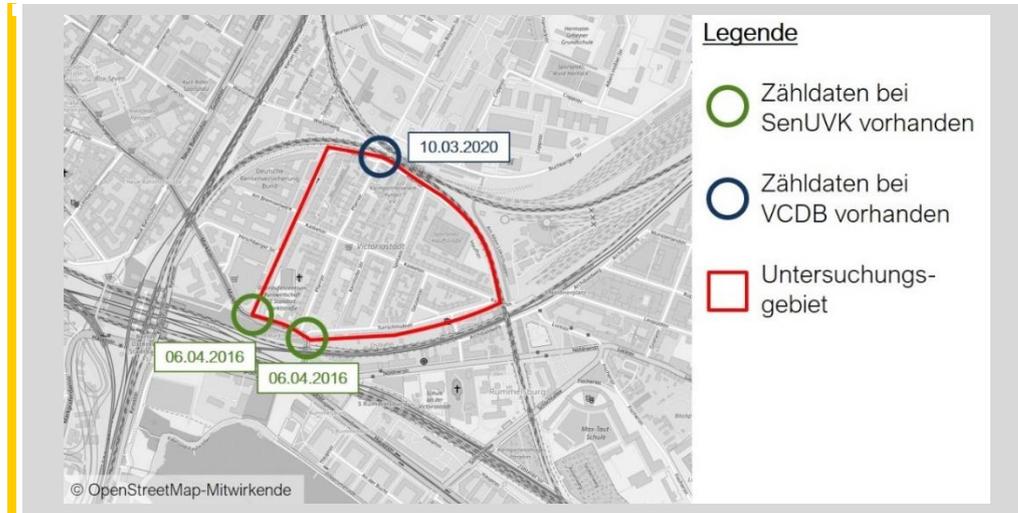


Abbildung 3.4: Übersicht vorhandener Erhebungen

Weiterhin konnte auf Belastungsdaten zurückgegriffen werden, die im Rahmen der Bearbeitung des Projektes Frankfurter Allee Süd² erhoben wurden.

Die erhobenen Daten wurden entsprechend dem Berliner Leitfaden³ auf DTV_w -Werte hochgerechnet und sind in Abbildung 3.5 dargestellt.

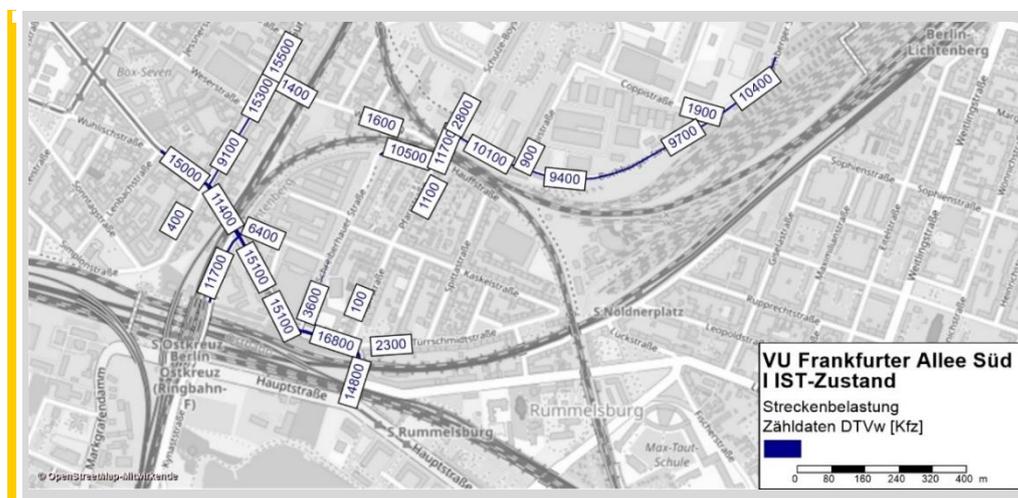


Abbildung 3.5: Streckenbelastungen aus den vorhandenen Zählzeiten [DTV_w]⁴

² Verkehrsgutachten Frankfurter Allee Süd, Teilgutachten A, B und C, Januar bzw. März 2022

³ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen, März 2017

⁴ Kartengrundlagen: © OpenStreetMap-Mitwirkende

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

Wie in Abbildung 3.5 zu erkennen ist, wird die Achse Marktstraße / Karlshorster Straße von mehr als 15.000 Kfz/24h befahren. Auf der Schreiberhauer Straße / Hauffstraße steigt die Kfz-Belastung von etwa 3.600 Kfz/24h im Süden auf etwa knapp 12.000 Kfz/24h im Norden an. Der Belastungssprung ist erklärbar durch den Zählwert im Süden direkt am Knotenpunkt mit der Marktstraße und den nördlich anschließenden Verbindungen und Quellen/Ziele (Zufahrt Victoria-Center sowie Hirschberger Straße als Verbindung in Richtung Westen liegen nördlich davon, ebenso die DRV und auch die Kaskelstraße als Erschließungsstraße des Kiezes).

Die vorhandenen Daten ergeben für die Straßen im Kiez einzig die Werte für Türschmidtstraße (ca. 2.300 Kfz/24h im Westen), und Pfarrstraße (niedrige Verkehrsbelastungszahlen → erhoben wurde direkt an den Knotenpunkten und von der Pfarrstraße kann nur herausgefahren werden).

Ergänzende Knotenstromerhebungen

Um das Verkehrsaufkommen im Kaskelkiez detaillierter zu erfassen, erfolgte die Durchführung von Verkehrszählungen an folgenden Knotenpunkten:

- ▶ Marktstraße / Karlshorster Straße / Türschmidtstraße,
- ▶ Türschmidtstraße / Spittastraße,
- ▶ Türschmidtstraße / Geusenstraße und
- ▶ Türschmidtstraße / Stadthausstraße.

Über diese Knotenpunkte wurde auch eine Erhebung des Durchgangsverkehrs durchgeführt (siehe nachfolgendes Kapitel).

Die Erhebung am Knotenpunkt Marktstraße / Karlshorster Straße / Türschmidtstraße diente dabei auch als Vergleich der Verkehrsentwicklung (gegenüber Erhebung aus 2016), gerade auch, da die Erhebungen während verschiedener Bauphasen durchgeführt werden mussten (siehe nachfolgende Ausführungen).

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

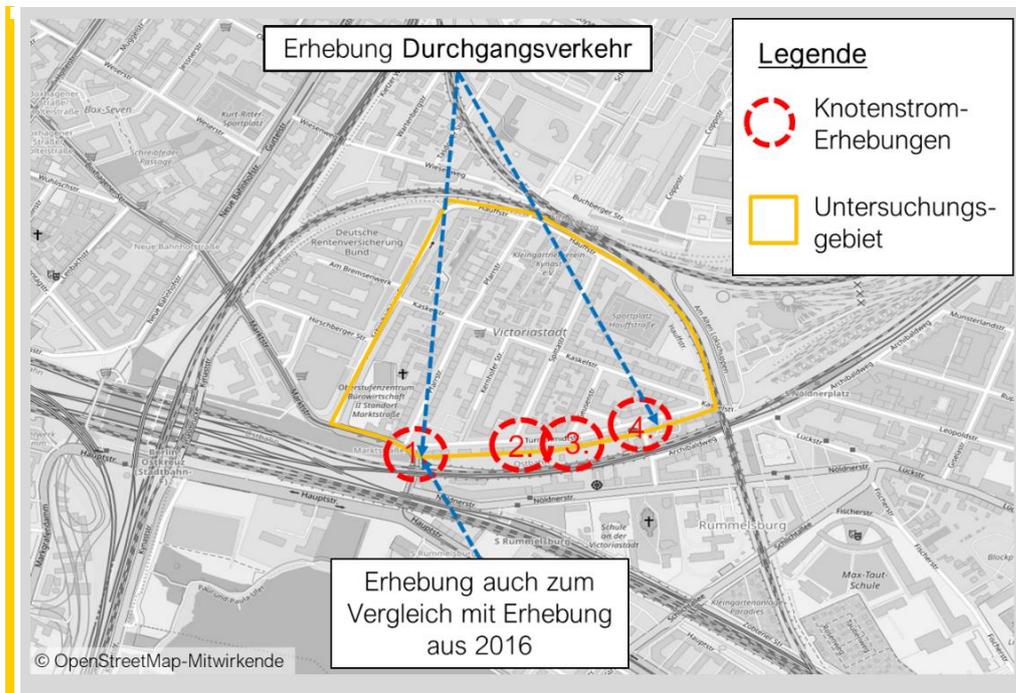


Abbildung 3.6: Übersicht Erhebungen im Kiez

Die in Abbildung 3.6 aufgeführten Erhebungen erfolgten jeweils am 21.04.2021 und 26.08.2021. Die Durchführung der Erhebungen an einem zweiten Termin sollte dazu dienen, zu überprüfen, ob sich das Verkehrsaufkommen verändert, bspw. bedingt durch die Corona-Pandemie oder die Bauarbeiten im Bereich der Karlshorster Straße. Letztere sorgten an beiden Terminen für unterschiedliche Erhebungsbedingungen, die in Abbildung 3.7 verdeutlicht werden.

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

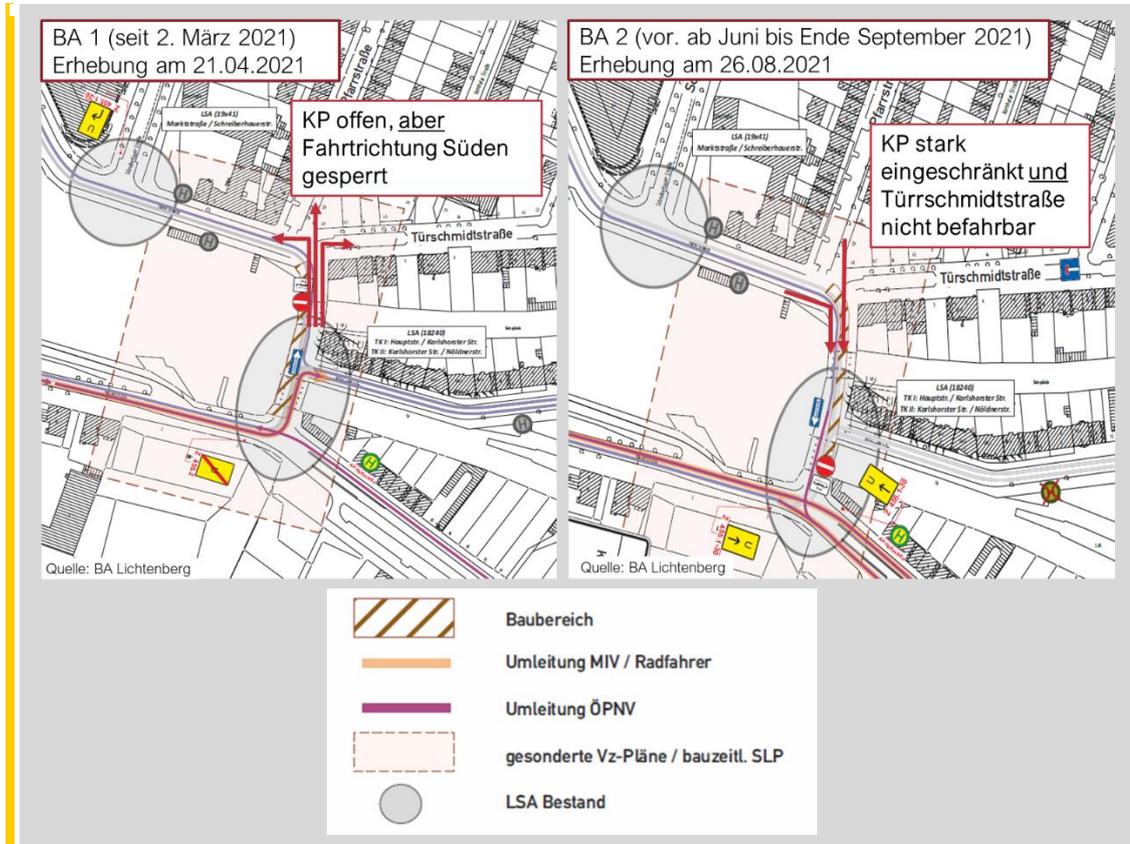


Abbildung 3.7: Erhebungsbedingungen für den 21.04.2021 und den 26.08.2021

Die erhobenen Daten (jeweils von 07.00 – 19.00 Uhr) wurden entsprechend dem Berliner Leitfaden⁵ auf DTV_w-Werte hochgerechnet und in Abbildung 3.8 für beide Erhebungstermine sowie der Vergleich beider Tage dargestellt.

Für den Knotenpunkt Türschmidtstraße / Stadthausstraße liegen keine vergleichenden Daten ohne Baustellen vor, weshalb die Interpretation in diesem Bereich etwas schwieriger ist.

⁵ Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz: Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen, März 2017

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

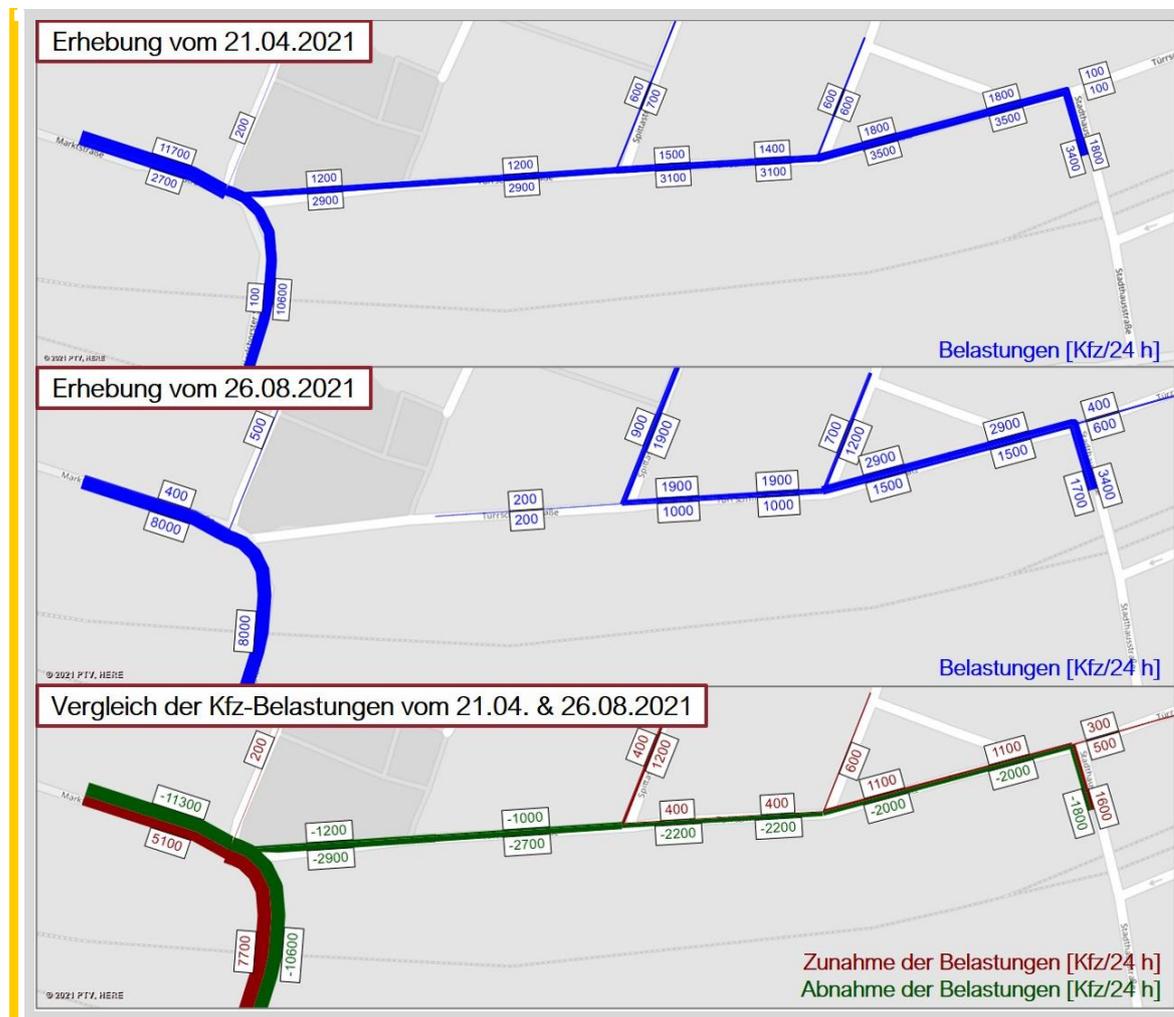


Abbildung 3.8: Streckenbelastungen aus den Zähldaten [DTV_w]⁶

Da für den Knotenpunkt Marktstraße / Karlshorster Straße / Türschmidtstraße Zähldaten aus dem Jahr 2016 vorhanden sind, konnte ein Vergleich mit im Jahr 2021 erfassten Werten vorgenommen werden (siehe Abbildung 3.9, Abbildung 3.10 und Abbildung 3.11).

⁶ Die angegebenen Streckenbelastungen sind auf 100er Werte gerundet, wodurch rundungsbedingte Differenzen zwischen Richtungs- und Querschnittsbelastungen möglich sind.

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

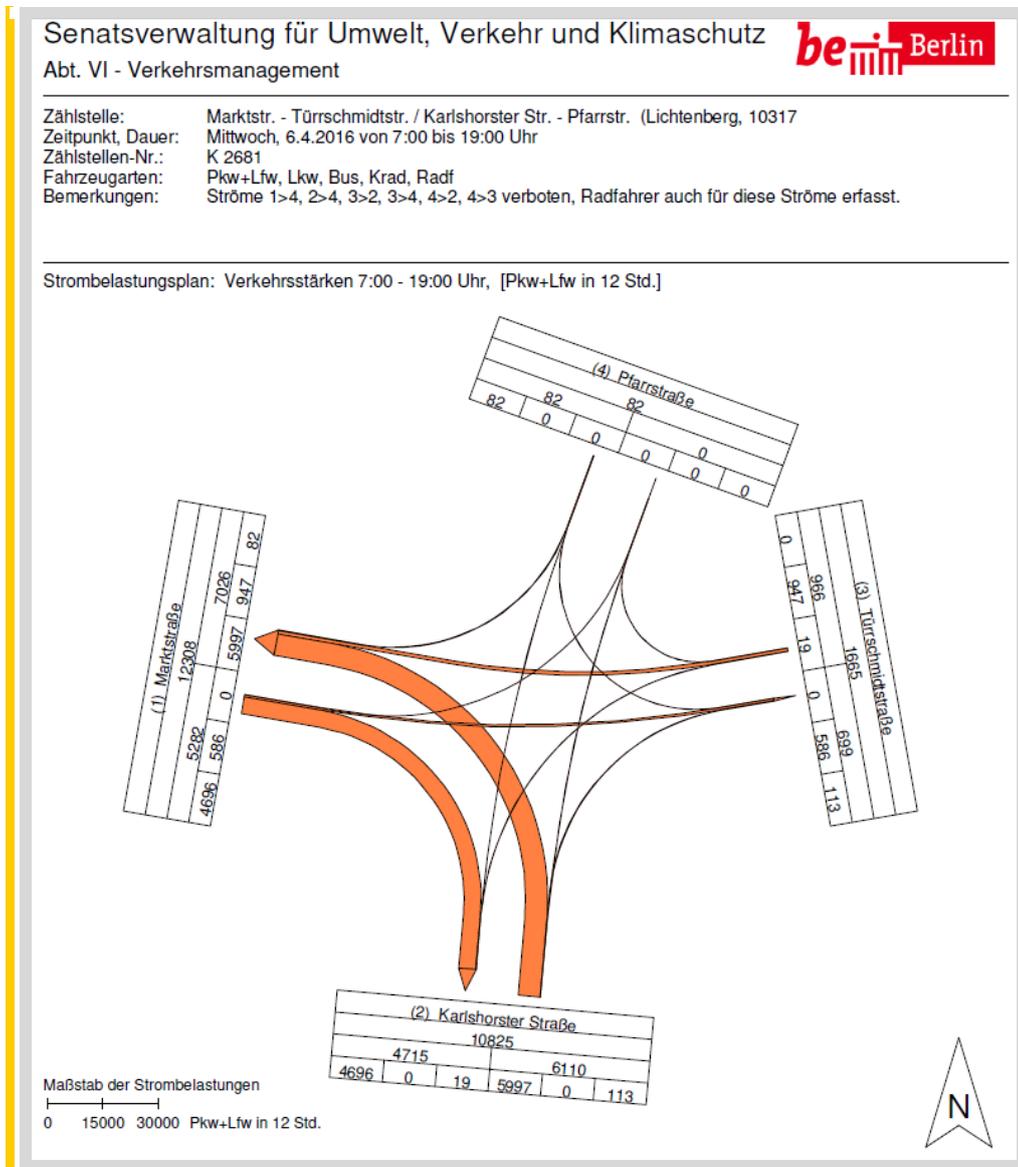


Abbildung 3.9: Strombelastungspläne des KP Marktstraße / Türschmidtstraße / Karlshorster Straße / Pfarrstraße am 06.04.2016 [Kfz/12h]

Autoarme Kieze

Machbarkeitsstudie zur Eignung des Kaskelkieses in Berlin Lichtenberg

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

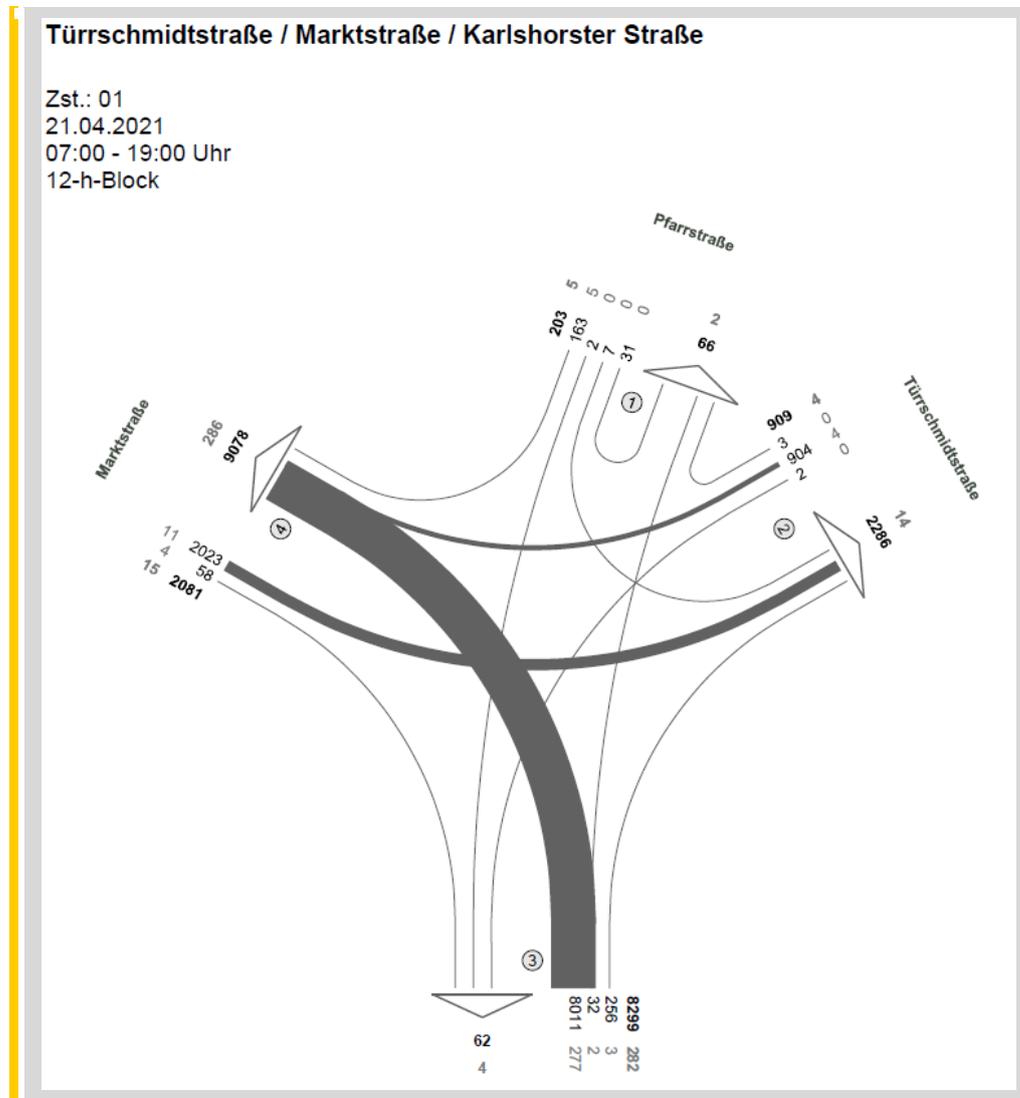


Abbildung 3.10: Strombelastungspläne des KP Marktstraße / Türschmidtstraße / Karlshorster Straße / Pfarrstraße am 21.04.2021 [Kfz/12h]

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

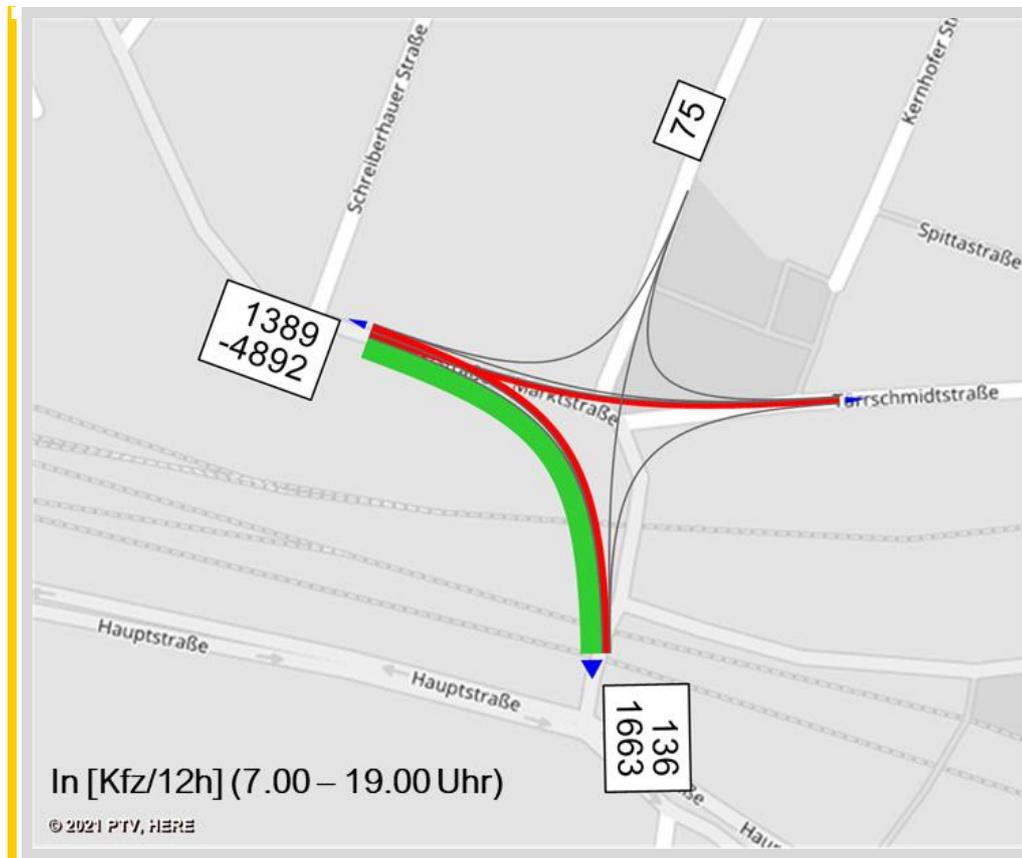


Abbildung 3.11: Vergleich der Erhebungen am Knotenpunkt Marktstraße / Karlshorster Straße / Türirschmidtstraße vom 06.04.2016 und 21.04.2021 (in Kfz/12h)

Die Erhebungsergebnisse sind natürlich durch die Einschränkungen der Baustellen geprägt, es können aber trotzdem allgemeingültige Aussagen getroffen werden. Durch die teilweise Sperrung von Verkehrsbeziehungen sind ebenfalls Rückschlüsse über mögliche verkehrliche Wirkungen von Maßnahmen möglich.

- ▶ Ein Vergleich der Kfz-Belastungen der einzelnen Ströme am Knotenpunkt Marktstraße / Karlshorster Straße / Türirschmidtstraße legt nahe, dass durch die Covid-19-Epedemie keine deutlich geringeren Kfz-Belastungen erhoben wurden, im Gegenteil die ausfahrenden Ströme Pfarrstraße, Türirschmidtstraße und Karlshorster Straße am 21.04.2021 höher belastet waren als in 2016.
- ▶ Der Vergleich mit der Erhebung aus 2016 zeigt, dass es eine Entlastung am Knotenpunkt Marktstraße / Karlshorster Straße / Türirschmidtstraße in der Relation West → Süd um etwa 5.000 Kfz im Erhebungszeitraum (7 bis 19 Uhr) gab. Von der Marktstraße in die Türirschmidtstraße erhöhte sich die Belastung

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

- um etwa 1.400 Kfz/12h (siehe Abbildung 3.11). Somit folgte ein Großteil der Kfz der offiziellen Umleitung und fuhr nicht über die Türirschmidtstraße.
- ▶ Gleichzeitig war die Kfz-Belastung auf der Türirschmidtstraße direkt am Knotenpunkt Marktstraße / Karlshorster Straße / Türirschmidtstraße etwa identisch zwischen beiden Erhebungen. Daraus kann abgeleitet werden, dass die Kfz-Belastung in Fahrtrichtung Westen durch die Baustelle kaum/nicht beeinflusst wurde und auf dieser Relation das zu erwartende Kfz-Aufkommen ermittelt wurde, wie es sich auch ohne Baustelle einstellt.
 - ▶ Trotz Sperrung der westlichen Türirschmidtstraße in der zweiten Erhebung (26.08.2021) ist es zu keinen nennenswerten Entlastungen im Bereich Türirschmidtstraße / Stadthausstraße gekommen. Die Verkehre haben sich in die Spittastraße (+1.600 Kfz/24 h), Geusenstraße (+600 Kfz/24 h) und in der östlichen Türirschmidtstraße (+800 Kfz/24 h) verlagert. Am Knotenpunkt Spittastraße weichen mehr als doppelt so viele Kfz, welche aus Osten kommen, auf die Spittastraße aus. Grund dafür war vermutlich, dass die Spittastraße die letzte Straße vor dem Sperrschild war. Fahrzeuge, die noch nicht auf die Geusenstraße abgebogen waren, bogen somit in die Spittastraße ab. Die Verlagerungen sind zum Teil auch verursacht durch die Sperrung der Karlshorster Straße in Richtung Norden (es gab de facto keine Ausweichroute außerhalb des Kaskelkieses).

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sich während der ersten Bauphase (bezogen auf die Erhebung am 21.04.2021) weiträumige Verkehrsverlagerungen ergeben haben und dass während der zweiten Bauphase (Erhebung vom 26.08.2021) die komplette Sperrung der westlichen Türirschmidtstraße keine Entlastung auf angrenzenden Kiezstraßen zur Folge hatte, sondern sich dort die verlagerten Verkehre wiedergefunden haben.

Erhebungen im Durchgangsverkehr

Für die Ausweisung des Durchgangsverkehrs in der Türirschmidtstraße erfolgte am 21.04.2021 für zwei Stunden (7.00 bis 8.00 Uhr und 16.00 bis 17.00 Uhr) eine datenschutzkonforme Kennzeichenerfassung⁷ in folgenden Querschnitten:

- ▶ Türirschmidtstraße am Knotenpunkt Marktstraße – Karlshorster Straße / Türirschmidtstraße und
- ▶ Stadthausstraße am Knotenpunkt Türirschmidtstraße / Stadthausstraße.

⁷ Es erfolgt keine Erfassung personenbezogener Daten. Die Kennzeichen wurden vor Ort in Echtzeit aus dem Videosignal ausgelesen und irreversibel pseudonymisiert. Eine Aufzeichnung des Videomaterials erfolgt nicht.

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

Für die Relationen Stadthausstraße → Türschmidtstraße und Türschmidtstraße → Stadthausstraße wurden die Fahrzeugmengen ermittelt, die für die Durchfahrt einen Schwellenwert in der Fahrzeit nicht überschritten haben und deshalb davon auszugehen ist, dass diese Fahrzeuge nicht zwischendurch gehalten haben (außer verkehrlich notwendige Halte). Die ermittelten Kfz-Belastungen können als Anteil der Gesamtbelastungen an den vier Knotenpunkte auf der Türschmidtstraße der dargestellten Relationen übertragen werden (Abbildung 3.12).



Abbildung 3.12: Durchgangsverkehr in der Türschmidtstraße am Morgen und Abend

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

Auch diese Ergebnisse sind unter Berücksichtigung der Bauarbeiten und Sperrungen im Straßennetz zu interpretieren. Es ist davon auszugehen, dass der dargestellte Durchgangsverkehr in Richtung Osten deutlich über einem Wert liegt, der ohne Straßensperrungen zu erwarten wäre. Der Vergleich der Erhebungen 2016 und 2021 am Knotenpunkt Marktstraße / Karlshorster Straße / Türschmidtstraße weist eine etwa um den Faktor 4 höhere Belastung der Einfahrer von der Marktstraße in die Türschmidtstraße aus. Überträgt man vereinfacht dieses Verhältnis, um eine grobe Orientierung zu erhalten, würden am Knotenpunkt statt etwa 280 Kfz/h (16.00 bis 17.00 Uhr) etwa 70 Kfz/h in die Türschmidtstraße einfahren. Der Anteil an Zielverkehr würde mit etwa 50 Fahrzeugen konstant bleiben, so dass etwa 20 Kfz/h im Durchgangsverkehr verbleiben. Aufgrund der vorliegenden Daten und fehlender Vergleichswerte ist eine solche Rechnung wahrscheinlich nur bedingt aussagefähig. Es erscheint aber realistisch, dass der Durchgangsverkehr (trotz aller Unsicherheiten) wahrscheinlich nicht höher ausfällt als der Zielverkehr.

In Fahrtrichtung Ost nach West ist davon auszugehen, dass für den Durchgangsverkehr Werte ermittelt wurden, die auch ohne Baustelle zu erwarten wären. Ca. 150 Kfz/h am Morgen und ca.50 Kfz/h am Nachmittag sind demnach auf der Türschmidtstraße vorhanden, die dem Durchgangsverkehr zuzuordnen sind. In beiden Zeitbereichen ist der Anteil des Durchgangsverkehrs höher als der Anteil des Quell- und Zielverkehrs. Am Nachmittag ist die absolute Gesamtbelastung dabei sehr gering.

In den Diagrammen sind gut die Einflüsse des Berufsverkehrs erkennbar. Trotz Baustellenverkehre ist lesbar, dass am Morgen mehr Fahrzeuge stadteinwärts unterwegs sind, am Nachmittag stadtauswärts.

Der Knotenpunkt Türschmidtstraße / Stadthausstraße weist deutlich mehr Quell- und Zielverkehr auf als der Knotenpunkt Marktstraße / Karlshorster Straße / Türschmidtstraße und übernimmt damit für den Kiezverkehr eine deutlich höhere Erschließungsfunktion.

Eine Erhebung des Durchgangsverkehrs am 26.08.2021 erfolgte nicht, da die Türschmidtstraße im Westen gesperrt war und damit keine Werte erhoben worden wären.

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

3.2 Ruhender Verkehr

Als Datengrundlage zur Beurteilung des ruhenden Verkehrs diente die Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Berlin-Lichtenberg aus dem Jahr 2016⁸. Innerhalb dieser erfolgte die Erfassung der Auslastung der Parkstände im Bestand. Neben der reinen Stellplatzauslastung wurden auch die Nutzung durch folgende Nutzergruppen ausgewertet und ausgewiesen:

- ▶ Bewohner,
- ▶ Beschäftigte bzw. Berufspendler (gebietsfremde Langzeitparker) und
- ▶ Kunden bzw. Besucher (Kurzzeitparker).

Die Aussagekraft der Studie im Hinblick auf die hier zu bearbeitenden Inhalte ist begrenzt. Die absoluten Stellplatzzahlen wurden in der Machbarkeitsstudie nur für die jeweiligen Untersuchungsräume ausgewiesen. Eine Angabe für einzelne Straßenzüge fehlt. Weiterhin wurden an einem Tag nur fünf Zeitpunkte der Parkraumauslastung erhoben. Daher können hier größtenteils nur die Grundaussagen übernommen werden.

In Bezug auf den Kaskelkiez ist der Studie zu entnehmen, dass in diesem Gebiet ungefähr 1.220 Parkplätze für Kfz zur Verfügung stehen. Diese sind im Tagesverlauf an Werktagen durchschnittlich zu 98 % ausgelastet und am Wochenende (samstags) etwas geringer mit durchschnittlich 94 %. Die ungefähre Auslastung jeder einzelnen Straße ist ebenfalls jeweils in Abbildung 3.13 und Abbildung 3.14 visualisiert: Der Parkraum entlang der Kaskelstraße und der südlichen Spittasstraße ist wochentags überlastet, aber auch in Teilen der Schreiberhauer Straße, Hauffstraße und Pfarrstraße sowie in der Türrschmidtstraße ist die Kapazitätsgrenze völlig ausgeschöpft. Der restliche Parkraum im Untersuchungsgebiet weist eine mittlere bis hohe Auslastung nah an der Kapazitätsgrenze auf. An Samstagen ist die Belastung etwas geringer, die Überlastung ist eher in der nördlichen Schreiberhauer Straße und Hauffstraße zu erkennen, auch die Kaskelstraße ist noch stark ausgelastet. Entlastung ist hingegen in der Türrschmidtstraße, der südlichen Schreiberhauer Straße, der nördlichen Pfarrstraße und der Kernhofer Straße festzustellen.

⁸ Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Berlin-Lichtenberg (2016) Hoffman-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH

Autoarme Kieze

Machbarkeitsstudie zur Eignung des Kaskelkieses in Berlin Lichtenberg

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

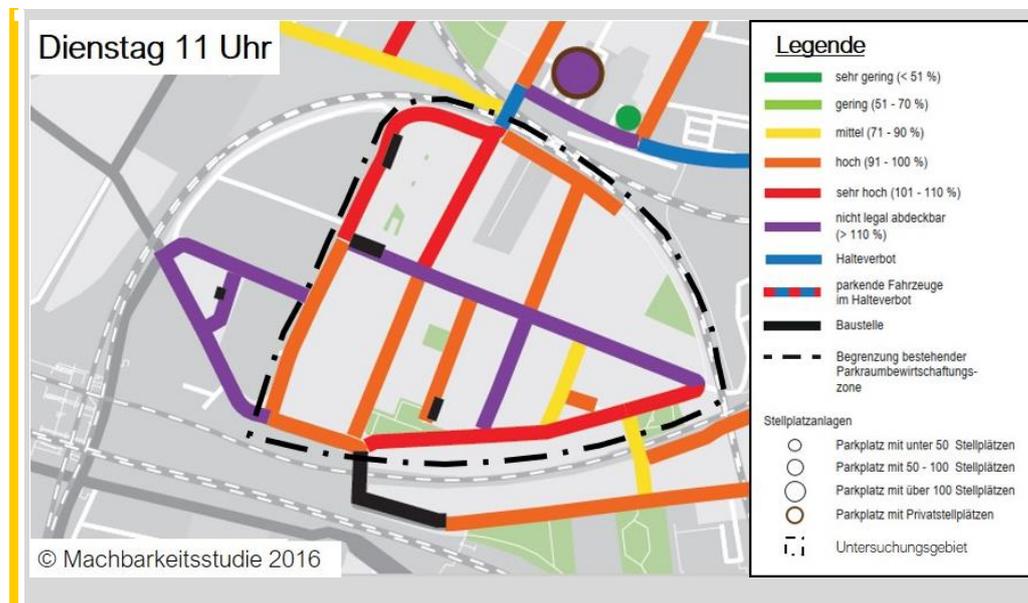


Abbildung 3.13: Parkraumauslastung an einem Dienstag (27.10.2016)⁹

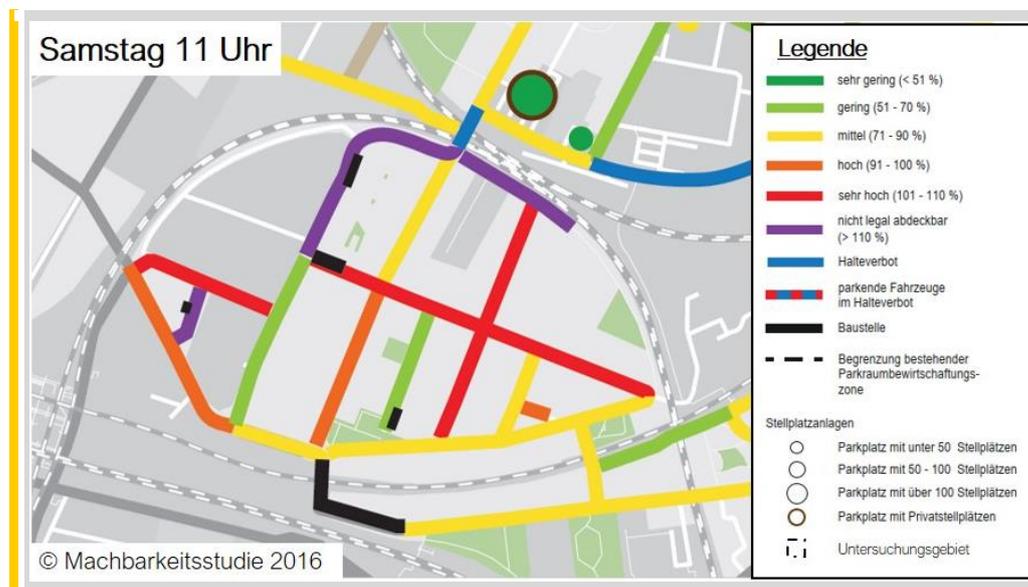


Abbildung 3.14: Parkraumauslastung an einem Samstag (24.10.2016)¹⁰

⁹ Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Berlin-Lichtenberg (2016) Hoffman-Leichter Ingenieurgesellschaft mbh

¹⁰ Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Berlin-Lichtenberg (2016) Hoffman-Leichter Ingenieurgesellschaft mbh

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

In der Auswertung der Nutzergruppen zeigt sich (siehe Abbildung 3.15), dass die Bewohner mit einem Auslastungsanteil von 61 % (werktags, 11.00 Uhr) bis 103 % (werktags, 22.00 Uhr) stets die größte Nutzergruppe darstellen. Allerdings spielen werktags 11.00 Uhr auch Kurzzeitparker (23 % aller parkenden Fahrzeuge) und Beschäftigte (19 %) eine Rolle. Beide Gruppen können dabei jedoch keinem bestimmten Ziel zugeordnet werden, daher ist eine Zuordnung zu möglicherweise gebietsfremden parkenden Fahrzeugen (bspw. der DRV oder Nutzern des Ostbahnhofs) nicht möglich.

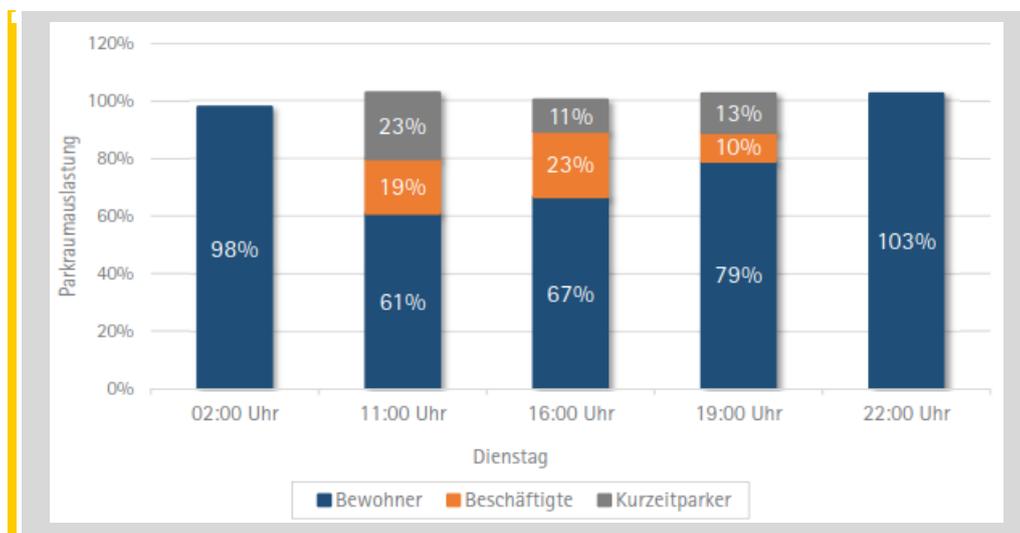


Abbildung 3.15: Nutzergruppen des ruhenden Verkehrs an einem Dienstag (27.10.2016)¹¹

3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Direkt im Untersuchungsgebiet selbst befinden sich keine Haltestellen des ÖPNV. Aufgrund der Gleislagen und deren Durchbrüche sind die Haltestellen Nöldnerplatz und Marktstraße diejenigen Haltestellen, die direkt an das Untersuchungsgebiet angrenzen und am einfachsten erreichbar sind.

Das Untersuchungsgebiet wird von der S-Bahn durch den Bahnhof Ostkreuz (auch Regionalverkehr) im Südwesten sowie durch die zwei S-Bahnhöfe Nöldnerplatz (Osten) und Rummelsburg (Süden) erschlossen (siehe Abbildung 3.16). Die Haltestelle Marktstraße wird von der Tramlinie 21 und der Stadtbuslinie 240 bedient. Die weiteren Buslinien sind südlich an der Nöldnerstraße erreichbar. Westlich und

¹¹ Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Berlin-Lichtenberg (2016) Hoffman-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH

Autoarme Kieze

Machbarkeitsstudie zur Eignung des Kaskelkieses in Berlin Lichtenberg

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

nördlich gibt es derzeit keine Haltestellen im ÖPNV, woraus sich Erschließungslücken ableiten (siehe auch Abbildung 3.17 und Ausführungen dazu).

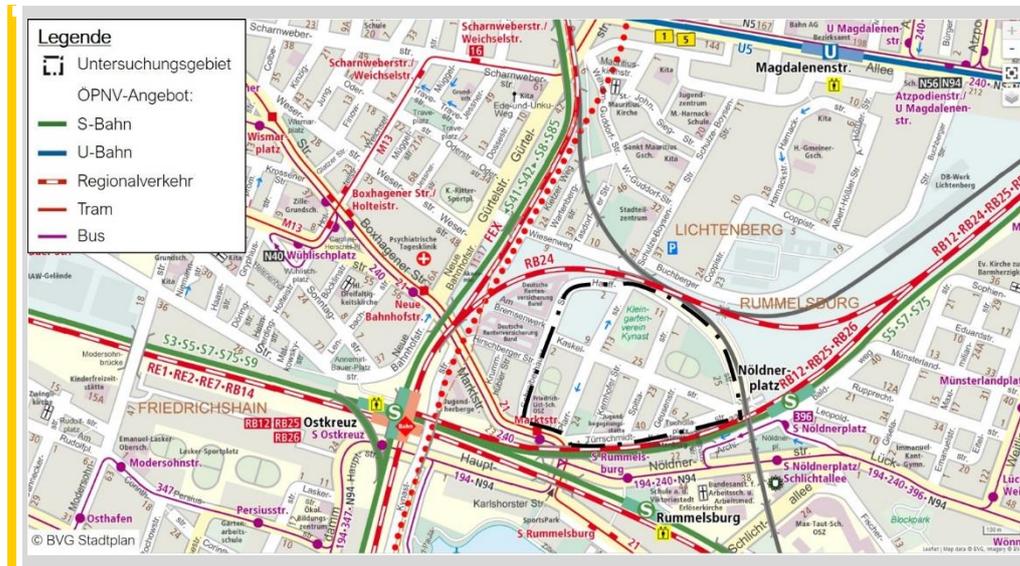


Abbildung 3.16: Ausschnitt des ÖPNV-Liniennetzes

In der Tabelle 3.1 sind die Verläufe und Bedienqualitäten (zur Hauptverkehrszeit) der vorhandenen für das Untersuchungsgebiet relevanten ÖPNV-Linien aufgeführt (Stand: Analysezeitraum 05/2021). Die angebotenen Takte erfüllen in der Hauptverkehrszeit (HVZ) die gemäß des Nahverkehrsplans Berlin 2019 – 2023 geforderten Vorgaben. Lediglich in der Neben-, der Schwachverkehrszeit und der Nacht weisen die S-Bahn- und der Bus-Verkehr teilweise ein eingeschränktes Angebot auf, welches nicht vollumfänglich den Bedienstandards entspricht.

Linie	Linienvverlauf	Taktung in HVZ*
S3	S Erkner <-> S Spandau	3 - 10 min
S5	S Strausberg Nord <-> S Westkreuz	5 - 10 min
S7	S Ahrensfelde Bhf. <-> S Potsdam Hbf.	10 min
S75	S Wartenberg <-> S+U Warschauer Str.	10 min
S41	Ring im Uhrzeigersinn	5 min
S42	Ring gegen Uhrzeigersinn	5 min

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

Linie	Linienverlauf	Taktung in HVZ*
S8	S Zeuthen <-> S Birkenwerder Bhf.	Überlagerung zu 10 min
S85	S Grünau <-> S+U Pankow	
Tram 21	S+U Lichtenberg <-> S Schöneweide	20 min
Bus 194	U Hermannplatz <-> Marzahn, Helene-Weigel-Platz	10 min
Bus 240	S Ostbahnhof <-> S Storkower Str.	10 min
Bus 347	S Ostbahnhof <-> Stralau, Tunnelstr.	20 min
Bus 396	S Nöldnerplatz <-> S Karlshorst	20 min

* HVZ = Hauptverkehrszeit (6.00 Uhr bis 9.00 Uhr und 14.00 bis 19.00 Uhr)

Tabelle 3.1: Verläufe und Bedienqualität der für das Untersuchungsgebiet relevanten ÖPNV-Linien

Die in der folgenden Tabelle 3.2 aufgelisteten Reisezeiten zu den einzelnen Zielen stellen die Reisebeziehungen zu den gemäß des Nahverkehrsplans Berlin 2019 – 2023 definierten relevanten Zentren dar. Es wird immer nur jeweils die kürzeste Verbindung aus dem Untersuchungsgebiet mit den Startpunkten S Ostkreuz, S Nöldnerplatz oder Marktstraße aufgeführt. Die Vorgaben des Nahverkehrsplans zu den Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten auf den dargestellten Relationen werden hinsichtlich des Untersuchungsgebietes erfüllt.

Ziel \ Start	S Ostkreuz	S Nöldnerplatz	Marktstraße
Hauptbahnhof	RE 2: 14 min, 0x		
Messedamm / ZOB	S 42: 34 min, 0x		
Zoologischer Garten (Zentrumsbereich)	RE 1: 20 min, 0x		

Autoarme Kieze

Machbarkeitsstudie zur Eignung des Kaskelkieses in Berlin Lichtenberg

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

Ziel \ Start	S Ostkreuz	S Nöldnerplatz	Marktstraße
Alexanderplatz (Zentrumsbereich)	RE 2: 5 min, 0x		
U Samariterstraße (Hauptzentrum)		S 5: 9 min, 1x	
Bushaltestelle So- phienstraße (Ortsteilzentrum)			Bus 240: 8 min, 0x
Legende zu den Eintragungen: zuerst genutzte Linie: gesamte Beförderungszeit + Umsteigezeit (ca.), Umsteigehäufigkeit			

Tabelle 3.2: Erreichbarkeit wichtiger Ziele mit dem ÖPNV (Stand 05/21)

Die Einzugsgebiete der Haltestellen haben gemäß dem Nahverkehrsplan Berlin 2019 – 2023 einen Toleranzwert von 400 Metern sowie einen Zielwert von 300 Metern (Luftlinie). Das Untersuchungsgebiet wird gemäß dieser Vorgabe größtenteils mit dem Toleranzwert abgedeckt (siehe Abbildung 3.17). Im nördlichen Teil sind jedoch Defizite hinsichtlich der Erschließungsqualität erkennbar, da weder alle Bereiche nach Ziel- noch nach Toleranzwert erschlossen werden. Die tatsächlichen Zu- und Abgangswege zum Erreichen der Haltestellen sind zum Teil sehr lang (siehe Abbildung 3.18). Dies ist auch durch die Gleisanlagen bedingt, die lange Umwege verursachen. Besonders betroffen sind die Hauffstraße sowie die nördlichen Bereiche von Schreiberhauer Straße, Pfarrstraße und Spittastraße. Die Anbindung an das Ostkreuz aus Richtung Nordosten wird jedoch durch die in diesem Bereich geplanten Umbaumaßnahmen verbessert (siehe Kapitel 4.3).

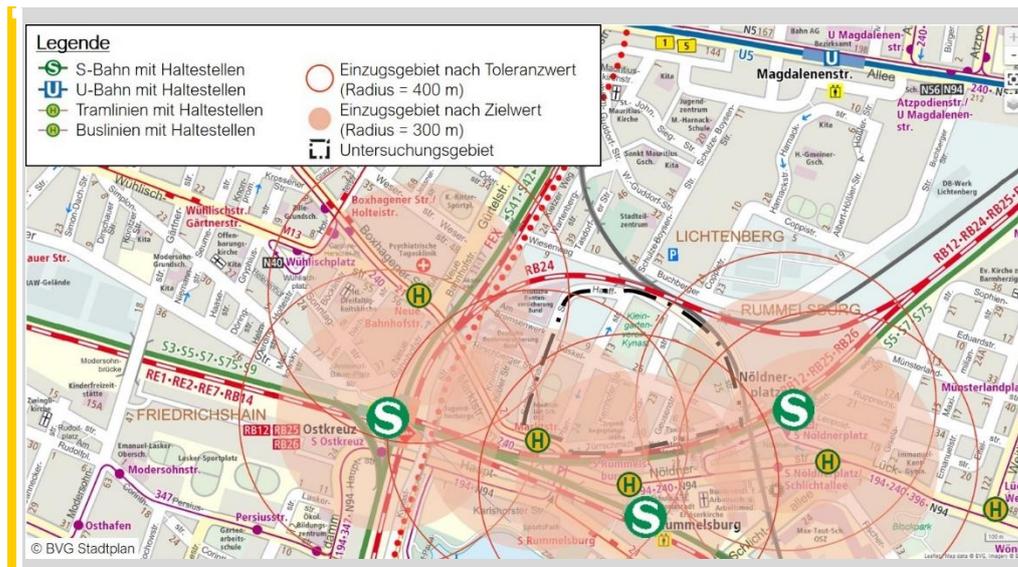


Abbildung 3.17: Haltestelleneinzugsbereiche

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

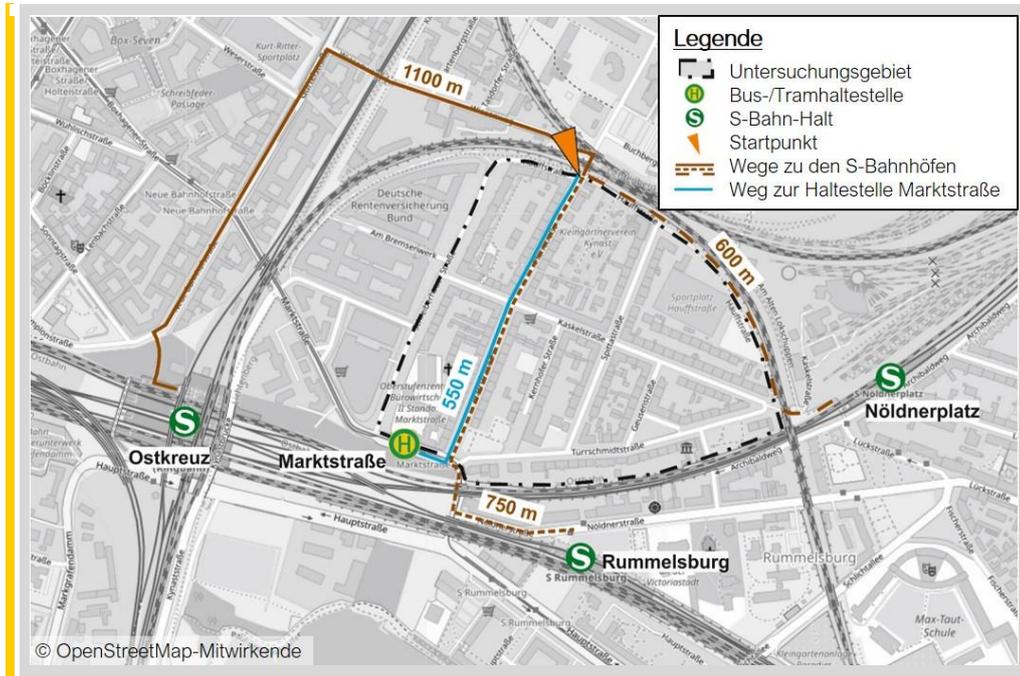


Abbildung 3.18: Tatsächliche Zu- und Abgangswerten zum ÖPNV vom nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

3.4 Radverkehr

Die derzeitig vorhandene Radverkehrsinfrastruktur sowie die Einordnung des Untersuchungsgebietes in das aktuelle Radverkehrsnetz der Stadt Berlin (Stand 08/2021) ist in Abbildung 3.19 dargestellt.

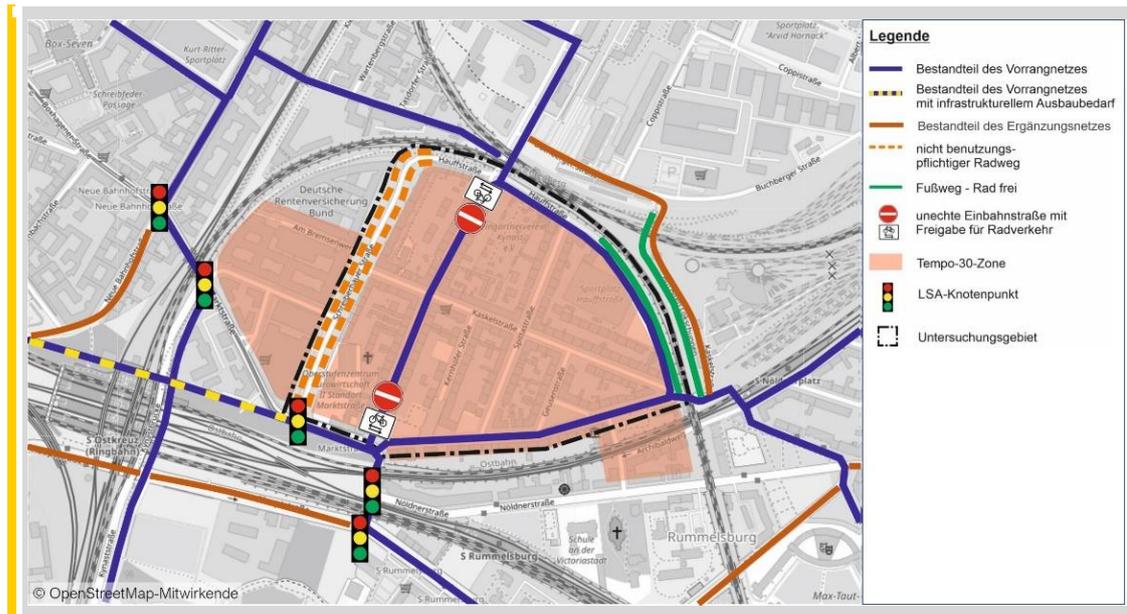


Abbildung 3.19: Infrastruktur des Radverkehrs¹²

Mit der Pfarrstraße als Nord-Süd-Verbindung, der Hauffstraße sowie der Türnschmidtstraße verlaufen drei zum Radvorrangnetz gehörige Routen durch den Kiez. Zudem zählt die Bahnunterführung im Bereich zwischen Kaskelstraße / Türnschmidtstraße und Nöldnerplatz zum Vorrangnetz. Von dieser Querungsmöglichkeit aus ist die Fußverkehrsanlage Am alten Lokschuppen erreichbar, die als eine Route des Ergänzungnetzes das Untersuchungsgebiet im Osten tangiert. Am südwestlichen Rand des Untersuchungsgebietes befindet sich zudem die Marktstraße, die ebenfalls zum Vorrangnetz zählt jedoch über keine Radverkehrsanlage verfügt.

Ebenso ist die Ausstattung mit Radverkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet als eingeschränkt zu bewerten, da diese lediglich in der Schreiberhauer Straße

¹² Darstellung der Routen des Vorrang- und Ergänzungnetzes auf Grundlage des aktuellen Radverkehrsnetzes Berlin (Stand 08/2021) von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK).

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

vorzufinden sind und deren Breite nicht den aktuellen Anforderungen entspricht, wodurch auch keine Benutzungspflicht angeordnet ist.

Die derzeit aktuelle AV Geh- und Radwege (Stand 2013) definiert Breiten von Radverkehrsanlagen (straßenbegleitende Radwege im Regelmaß 2,00 m), die im Bereich der Schreiberhauer Straße nicht eingehalten werden (können). Die AV Geh- und Radwege soll in ihrer aktualisierten Ausgabe ab Sommer 2022 zur Verfügung stehen. Es ist davon auszugehen, dass die Mindest- und Regelbreiten erhöht werden. So definiert die Vorgabe zur Radverkehrsplanung¹³ (als Übergangslösung, bis der nach MobG aufzustellende Radverkehrsplan gültig ist), Standards von 2,30 m im Basisnetz.

Im Bereich der östlichen Hauffstraße liegt eine Fußverkehrsanlage vor, welche auch für den Radverkehr freigegeben ist und unabhängig vom Kfz-Verkehr verläuft (siehe Abbildung 3.20).

Um den Radverkehr nicht durch die in der Pfarrstraße vorhandenen unechten Einbahnstraße einzuschränken, ist für die Radfahrenden eine Freigabe in Gegenrichtung angeordnet (siehe Abbildung 3.20). Diese wirkt sich positiv auf die direkte Durchwegung des Kiezes in Nord-Süd-Richtung aus und ist für die Pfarrstraße als Vorrangroute bedeutsam.

¹³ Abgeordnetenhaus Berlin, Vorgaben für die Radverkehrsplanung, Drucksache 18/3435, 22.02.2021

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung



Abbildung 3.20: Für den Radverkehr freigegebene Fußverkehrsanlage in der Hauffstraße (links oben), Freigabe der unechten Einbahnstraße in der Pfarrstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung (rechts oben) und Absperrung der südlichen Kernhofer Straße (unten)

Die Kernhofer Straße ist eine für den Fuß- und auch Radverkehr durchlässige Sackgasse, so dass für die Radfahrenden in diesem Bereich eine direkte Verbindung vorhanden ist (siehe Abbildung 3.20).

Einen für den Radverkehr schwer zu passierenden Kreuzungsbereich stellt der Knotenpunkt Marktstraße / Karlshorster / Türirschmidtstraße / Pfarrstraße dar. Dieser zählt, wie bereits erwähnt, nicht zum Untersuchungsgebiet wurde aber im Rahmen der Erreichbarkeit des Kiezes mit betrachtet. Da die Marktstraße über keine Radverkehrsanlage verfügt, fahren die Radfahrenden auf der Fahrbahn. Zudem besteht für den Radverkehr aus Westen kommend und in Richtung Türirschmidtstraße bzw. Pfarrstraße fahrend keine direkte Abbiegemöglichkeit, obwohl insbesondere die Pfarrstraße als für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegebene unechte Einbahnstraße genutzt werden kann und auch Teil einer Radvorrangroute ist. Dies trifft ebenfalls für den Knotenpunkt Hauffstraße / Pfarrstraße zu, wo sich für den Radverkehr aus Richtung der Unterführung kommend ein Einbiegen in die Vorrangroute Pfarrstraße als schwierig erweist.

3.5 Fußverkehr

Die derzeit vorhandene Fußverkehrsinfrastruktur ist in Abbildung 3.22 dargestellt.

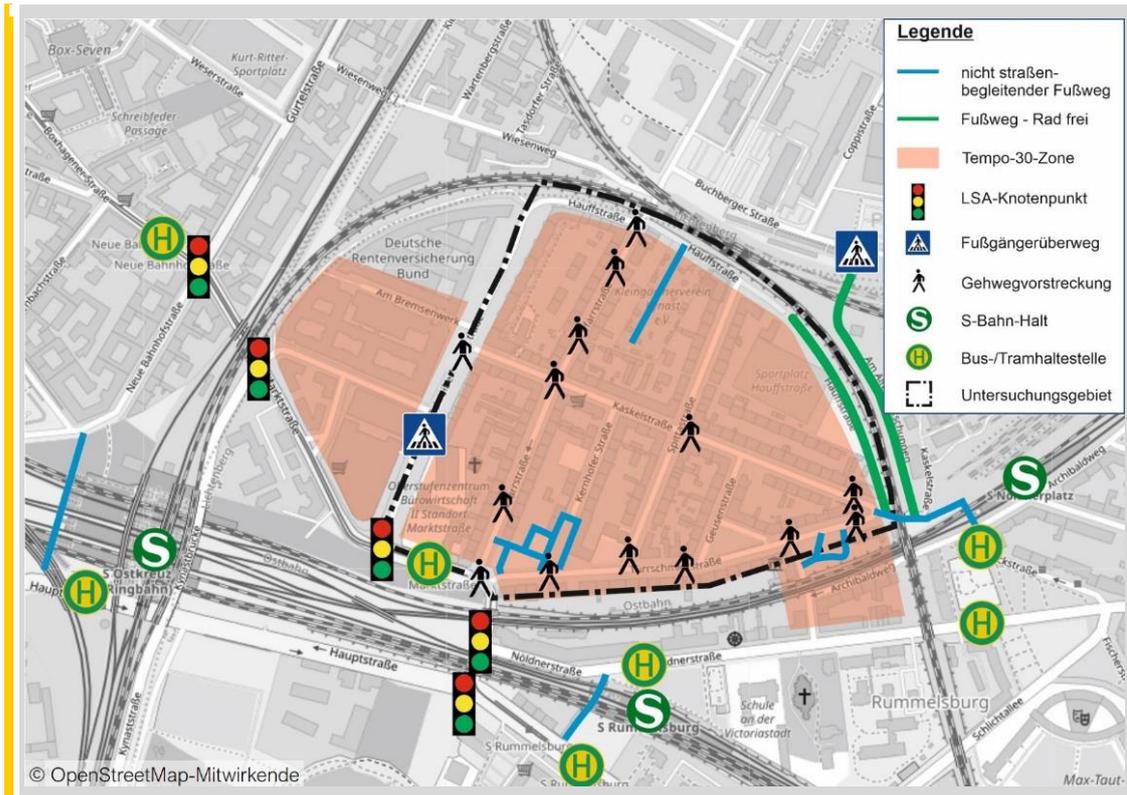


Abbildung 3.22: Infrastruktur des Fußverkehrs

Innerhalb des Untersuchungsgebietes liegt generell eine dichte und umwegfreie Durchwegung vor. Straßenunabhängige Wegeverbindungen erleichtern zusätzlich die Durchwegung des Kiezes. Folgende drei Bereiche sind für solche Wege zu nennen:

- ▶ der südliche Teil der Kernhofer Straße sowie der Türrschmidtpark,
- ▶ ein Teil der Hauffstraße und
- ▶ die Bahnunterführung im Bereich zwischen Kaskelstraße / Türrschmidtstraße und Nöldnerplatz.

Barrieren für das Fußwegenetz bestehen, wie bereits bei dem Kfz- und Radverkehr erwähnt bzw. in Abbildung 3.1 dargestellt, durch die den Kiez umgebenden Bahn-
gleise, welche lediglich durch die vorhandenen Bahnunterführungen überwunden

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

werden können. Daraus resultieren Umwege hinsichtlich der Erreichbarkeit von Zielen außerhalb Kiezes, welche gerade für den Fußverkehr als äußerst ungünstig zu bewerten sind.

Die flächendeckende Tempobegrenzung innerhalb des Untersuchungsgebietes senkt das Geschwindigkeitsniveau im Quartier und hilft Querungsvorgänge von zu Fuß Gehenden sicher zu gestalten. Diese werden zudem durch vorhandene Querungshilfen, wie zahlreiche Gehwegvorstreckungen (siehe Abbildung 3.23) vor allem in der Pfarr- und Türschmidtstraße, einen Fußgängerüberweg in der Schreiberhauer Straße sowie eine Lichtsignalanlage über die Marktstraße am Knotenpunkt mit der Schreiberhauer Straße (südwestliches Ende des Untersuchungsgebietes), unterstützt. Die LSA weist jedoch lange Wartezeiten für den Fußverkehr auf, wodurch keine optimalen Bedingungen vorliegen. Ebenso sorgen auch fehlende Querungshilfen vor allem in der Kaskelstraße für ungünstige Verhältnisse für die zu Fuß Gehenden.



Abbildung 3.23: Bahnunterführung im Bereich zwischen Kaskelstraße / Türschmidtstraße und Nöldnerplatz (oben) und Gehwegvorstreckung über die Kaskelstraße (unten)

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

Wie auch für den Radverkehr stellt der Knotenpunkt Marktstraße / Karlshorster / Türschmidtstraße / Pfarrstraße einen für den Fußverkehr ungünstigen Kreuzungsbereich dar. Eine unübersichtliche Verkehrsführung, eingeschränkte Sichtverhältnisse im Bereich der Pfarrstraße durch parkende Fahrzeuge sowie eine fehlende Querungshilfe über die Marktstraße, welche hohe Verkehrsbelastungen aufweist, bergen Gefahrenpotenzial für die zu Fuß Gehenden.

3.6 Car- und Bike-Sharing

Im Untersuchungsgebiet sind Car- und Bike-Sharing-Angebote vorzufinden. Das vorherrschende Leihsystem im Bereich des Car-Sharings stellt das „free floating“ ohne Bindung an Stationen dar. Hierbei zählt der Kaskelkiez zu den Geschäftsgebieten der Free-Floating-Anbieter Sharenow, Sixt Share, We Share und Miles. Zudem gibt es standortbasiertes Car-Sharing, welches jedoch nur mit einem einzigen festen Parkstand des Anbieters Stadtmobil in der Türschmidtstraße (im Bereich Tuchollaplatz) vertreten ist.

Bike-Sharing-Stationen sind am Tuchollaplatz vom Anbieter Nextbike sowie in der Pfarrstraße und am S-Bahnhof Nöldnerplatz vom Anbieter Call a bike vorzufinden.



Abbildung 3.24: Car-Sharing-Parkstand in der Türschmidtstraße (links) und Bike-Sharing-Station am Tuchollaplatz (rechts)

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

3.7 Zusammenfassung der Analyseergebnisse

Als Zusammenfassung bzw. Ergebnis der Bestandsanalyse dient ein Konfliktplan, der sicherheitsrelevante Defizite, Defizite in der Verkehrsorganisation sowie Defizite im Komfort und in der Barrierefreiheit enthält. Er ist übersichtsweise in Abbildung 3.25 dargestellt. In größerer Form findet sich der Plan in Anhang 3 wieder.

Das Untersuchungsgebiet weist eine Vielzahl verkehrlicher Herausforderungen auf. Ein wesentliches Defizit stellt die im gesamten Kaskelkiez vorherrschende sehr hohe Auslastung der MIV-Parkflächen dar, welche u. a. Parksuchverkehre bewirkt und das Queren der Fahrbahn für den Fußverkehr erschwert.

Das Queren der Fahrbahn ist für die zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zudem durch lange Wartezeiten an der LSA im Bereich des Knotenpunktes Marktstraße / Schreiberhauer Straße, die hohen Verkehrsbelastungen auf der Marktstraße und die fehlenden Querungshilfen hauptsächlich im Bereich der zentralen Geschäftsstraße im Kiez, der Kaskelstraße, nicht optimal.

Ein großer Teil der Straßen des Kiezes ist gepflastert. Dieser Zustand sorgt nicht nur für zusätzlichen Verkehrslärm, sondern auch für ungeeignete Bedingungen für den Radverkehr. Diese liegen ebenfalls in der Schreiberhauer Straße durch zu schmale Radwege und in der Marktstraße bzw. Karlshorster Straße durch fehlende Radverkehrsanlagen vor, welche jedoch bereits in Planung sind. Die Führung des Rad- und Fußverkehrs ist ferner im Bereich des Knotenpunktes Marktstraße / Karlshorster Straße / Türschmidtstraße / Pfarrstraße ungünstig.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit des Untersuchungsgebietes liegen vor allem auf Grund der Lage des Kaskelkieses innerhalb von Eisenbahngleisen Defizite vor. Die Gleise wirken als eine Barriere, wodurch sich bedingt durch lediglich vereinzelte Querungsmöglichkeiten Umwege insbesondere für den Fuß- und Radverkehr ergeben. Zudem ist bezüglich der Defizite in der Erreichbarkeit die schlechte ÖPNV-Erschließung im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes mit den weiten Zugangswegen zu den Haltestellen zu erwähnen.

Verkehrliche Bestandsanalyse und -bewertung

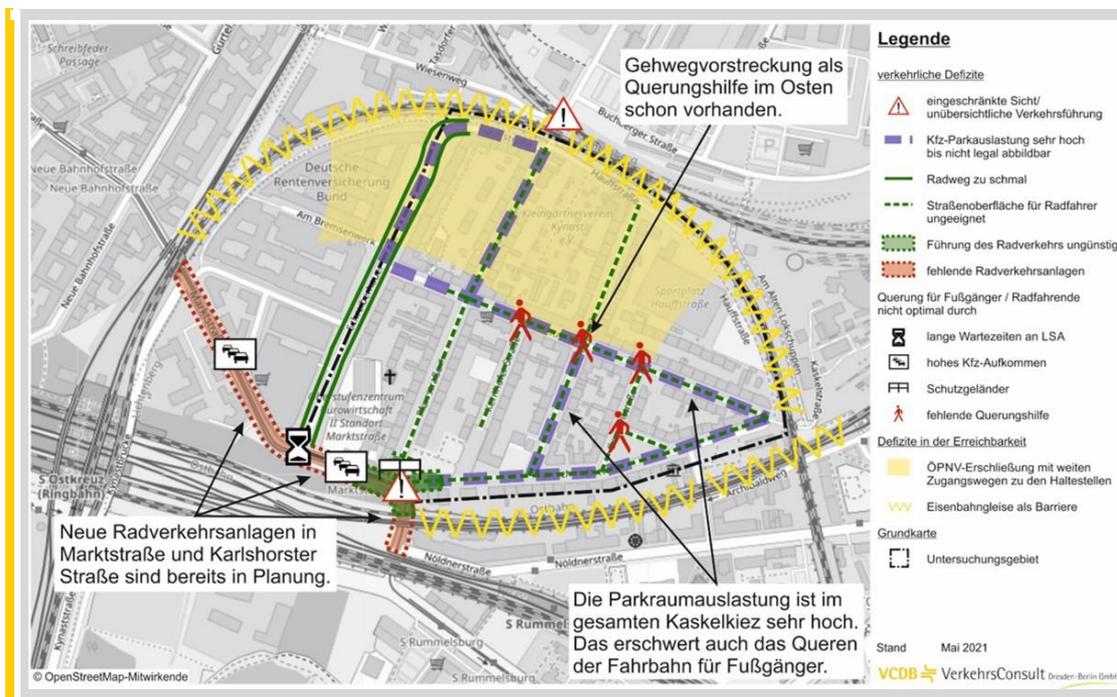


Abbildung 3.25: Konfliktplan für die Analyse

Der Konfliktplan in Abbildung 3.25 zeigt die Zusammenfassung der verkehrlichen Konflikte nach der vorgestellten Analyse. Er wird durch Anmerkungen aus der Bürgerbeteiligung (siehe Kapitel 5 und Anhang 2) ergänzt und in einen finalen Konfliktplan überführt (siehe Kapitel 5.3). In Anhang 3 sind alle Konfliktpläne in größerem Maßstab dargestellt.

Zu berücksichtigende Entwicklungen mit Relevanz für das Untersuchungsgebiet

4 Zu berücksichtigende Entwicklungen mit Relevanz für das Untersuchungsgebiet

Es wird keine klassische Prognose-Nullfall- bzw. Prognose-Planfall-Betrachtung durchgeführt. Nichtsdestotrotz gibt es Entwicklungen, die für die Konzepterstellung Relevanz aufweisen. Vordergründig ist hier die Neubaustrecke der Tram entlang der Marktstraße zu benennen.

4.1 Maßnahmen laut NVP 2019 – 2023

Im Nahverkehrsplan Berlin 2019 – 2023 sowie im Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025 sind die folgenden Vorhaben mit Relevanz für das betrachtete Gebiet genannt:

- ▶ Inbetriebnahme eines neuen Straßenbahnabschnitts zur Anbindung der Linie 21 ans Ostkreuz mit gleichzeitiger Stilllegung der bestehenden Strecke zwischen den Haltestellen Boxhagener Straße / Holteistraße. und Marktstraße (siehe Kapitel 4.3)
- ▶ Einführung einer neuen Straßenbahnlinie 22 zwischen Kniprodestraße und Blockdammweg bis 2023
- ▶ Einsatz neuer, längerer Züge und Ausweitung des Zeitraums vom 5-Minutentakte auf der Ringbahn ab 2023
- ▶ Verlängerung der S-Bahnlinie S 75 zur HVZ vom Ostbahnhof nach Charlottenburg bis 2030
- ▶ Einführung einer neuen S-Bahn-Linie S6 zwischen Buch und Adlershof bis 2030
- ▶ Verlängerung der U-Bahnlinie U 1 von S+U Warschauer Straße zum Ostkreuz
- ▶ Taktverdichtung auf der Linie RE 1 und der Linie RE 2

Zu berücksichtigende Entwicklungen mit Relevanz für das Untersuchungsgebiet

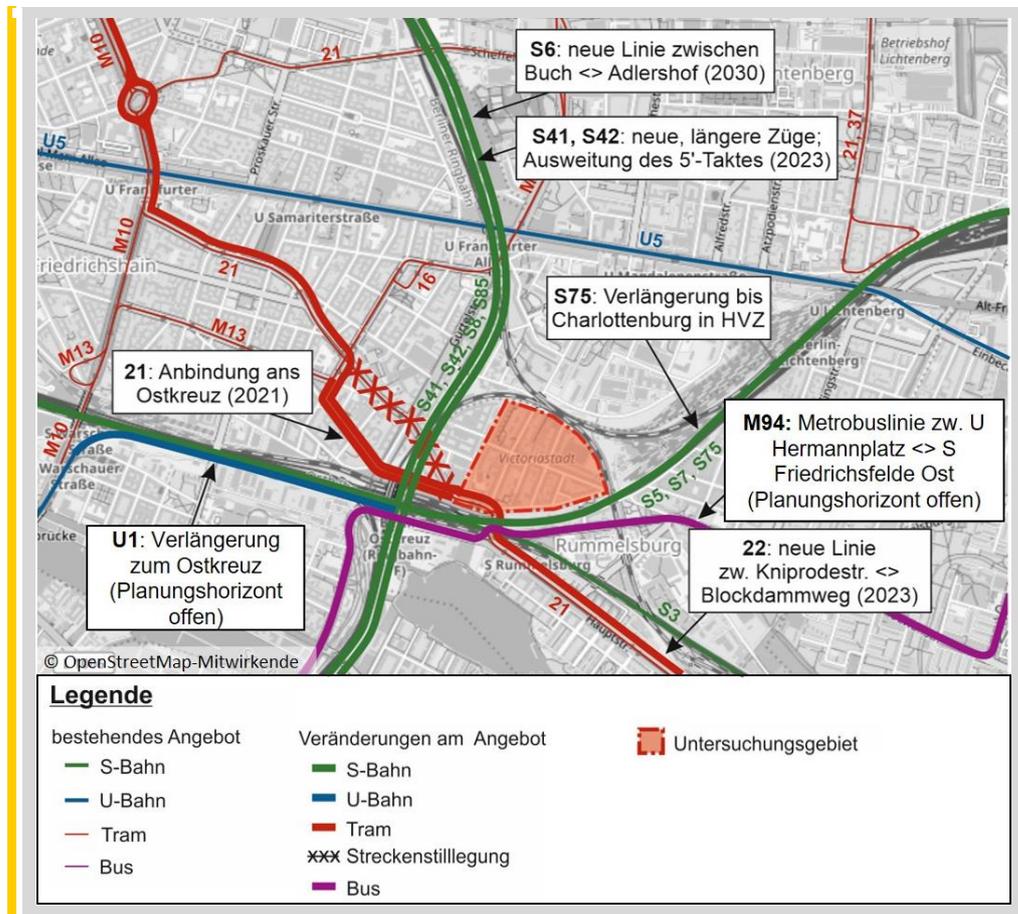


Abbildung 4.1: Maßnahmen laut NVP und StEP im Überblick

4.2 Überlegungen zur Ergänzung einer Buslinie

Neben den aufgeführten Vorhaben gemäß dem NVP und dem StEP gibt es seitens der BVG und dem SENUVK erste Vorüberlegungen zur Einrichtung einer neuen Buslinie, um u. a. die Erschließungsdefizite im Bereich Frankfurter Allee Nord und Süd und damit auch im nördlichen Bereich des Kaskelkiezes zu beheben. Der Verlauf steht derzeit noch nicht fest, jedoch wurde im Rahmen des Verkehrsgutachtens Frankfurter Allee Süd Linienverläufe über die Schreiberhauer Straße und Hauffstraße, alternativ über den Wiesenweg, und weiterführend über die Buchberger Straße, alternativ die Schulze-Boysen-Straße betrachtet.

Relevanz für den Kaskelkiez hätte vor allem eine Verbindung über die Schreiberhauer Straße.

Zu berücksichtigende Entwicklungen mit Relevanz für das Untersuchungsgebiet

4.3 Planung Marktstraße im Rahmen der Straßenbahn-Neubaustrecke Ostkreuz

Wie bereits bei der Aufzählung der geplanten Maßnahmen für den ÖPNV in Kapitel 4.1 genannt, wird die Straßenbahnlinie 21 aus Westen kommend zukünftig auf einem anderen Weg ans Ostkreuz geführt (Sonntagstraße statt Boxhagener Straße). In Richtung Osten weiterführend wird sie aus der Trasse der Marktstraße in eine südlich gelegene Paralleltrasse in die Karlshorster Straße überführt.

Dadurch ergeben sich Potentiale für die Umgestaltung dieser Straßenräume. Für den Bereich Marktstraße / Karlshorster Straße liegen der VCDB Unterlagen vor.

Die Umgestaltung des Straßenraumes erfolgte unter Abstimmung verschiedener Planungsbeteiligten und muss aufgrund eingeschränkter Flächenverfügbarkeiten einige Kompromisse eingehen. Eine Verbesserung der Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer kann dabei grundsätzlich erreicht werden, allerdings ergeben sich (durch die Kompromissfindungen) einige Einschränkungen bzw. erschwerte Verkehrsführungen, vor allem für den Fuß- und Radverkehr. Es können die Konsequenzen der Planung wie folgt zusammengefasst werden:

- ▶ Über die Marktstraße ist eine Querungshilfe geplant (bisher gibt es diese nicht). Allerdings ist sie weit von der Pfarrstraße abgerückt, daraus entstehen weite Wege.
- ▶ Direkte Wege für Radfahrer aus der Pfarrstraße und der Türschmidtstraße in Richtung Süden (alle Strecken Radvorrangnetz) sind weiterhin nicht möglich.
- ▶ Radverkehr auf der Marktstraße in Richtung Osten kann eine Paralleltrasse südlich der Gleise nutzen. Um in die Pfarrstraße bzw. Türschmidtstraße zu wechseln, ist der Wechsel auf den Linksabbiegestreifen / Geradeausfahrstreifen auf der Marktstraße notwendig.
- ▶ Die neu entstehenden Radverkehrsanlagen entsprechen nicht den gestiegenen Anforderungen des MobG (Kompromiss in den Flächenverfügbarkeiten), sind jedoch grundsätzlich nutzbar.
- ▶ Am Knotenpunkt Karlshorster Straße / Nöldnerstraße werden für Radfahrer Linksabbiegevorgänge über die Signalanlage möglich (sowohl Nord → Ost wie auch Ost → Süd).

Abbildung 4.2 gibt einen Überblick über die Planung am Knotenpunkt Marktstraße / Karlshorster Straße mit Hinweisen zum Fuß- und Radverkehr.

Zu berücksichtigende Entwicklungen mit Relevanz für das Untersuchungsgebiet

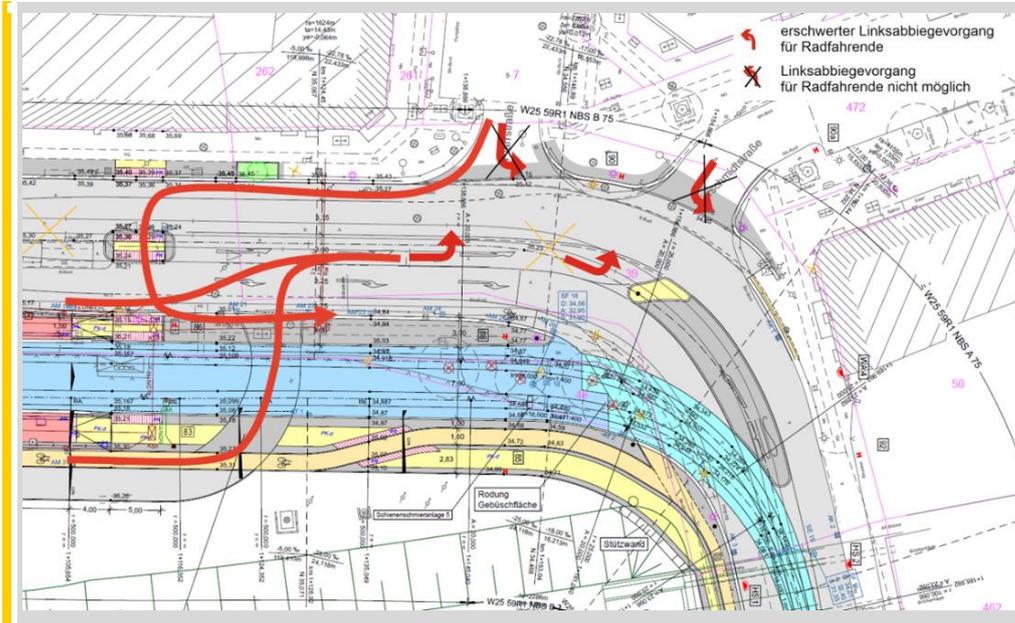


Abbildung 4.2: Ausschnitt Planungen Marktstraße / Karlsruher Straße¹⁵

4.4 Entwicklungen im Untersuchungsraum Frankfurter Allee Süd

Im Untersuchungsraum Frankfurter Allee Süd sind mehrere kurz-, mittel- und langfristige Entwicklungspotenziale vorhanden (Wohnungsbau, Gewerbe, Schulen, Kita). Von der VCDB wurden dazu mehrere Verkehrsuntersuchungen¹⁶ durchgeführt. Neben den Potenzialen wurden Auswirkungen der Bauabschnitte 16 und 17 der BAB 100 betrachtet.

Ausgewiesen wurden – je nach betrachtetem Fall – teilweise deutliche Erhöhungen der Kfz-Belastungen im übergeordneten Verkehrsnetz. Dies bezieht sich auch auf die Marktstraße und Schreiberhauer Straße / Hauffstraße. Im Bereich der Unterführung Buchberger Straße / Schulze-Boysen-Straße / Wiesenweg / Hauffstraße wurde unter Berücksichtigung aller Potenziale festgestellt, dass dieser Bereich als vorfahrts geregelter Knotenpunkt nicht leistungsfähig ist. Eine Lichtsignalanlage an dieser Stelle wäre grundsätzlich geeignet, die im Prognosehorizont anliegenden Verkehrsbelastungen abzuwickeln.

Auf Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen bzw. verwendete Prognosezahlen wird bei Relevanz für den Kaskelkiez Bezug genommen.

¹⁵ Kartengrundlage: Ausschnitt aus dem Lageplan zur Planung der Straßenbahn-Neubaustrecke Ostkreuz, Stand 05/2021

¹⁶ Verkehrsgutachten Frankfurter Allee Süd, Teilgutachten A, B und C, Januar bzw. März 2022

5 Bürgerbeteiligung

5.1 Vorgehen

Um die Anwohner und ansässigen Firmen des Kaskelkiezes in den Planungsprozess einzubinden, erfolgte vom 07.06. bis zum 04.07.2021 die Durchführung einer Bürgerbeteiligung. Damit wurde allen Interessierten die Möglichkeit gegeben, verkehrliche Defizite und Konflikte sowie Verbesserungsvorschläge zu benennen und darzustellen.

Die Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte über Hauswurfsendungen. Grundlage für die Bürgerbeteiligung stellte der erarbeitete Konfliktplan (siehe Kapitel 3.7) dar. Dieser wurde den am Verfahren teilnehmenden Personen auf dem Online-Portal mein.berlin.de sowie auf einer Schaufensterausstellung in der Jugend- und Begegnungsstätte Alte Schmiede in der Spittasstraße gezeigt. Über Anmerkungen konnten verkehrliche Defizite und Schwachstellen im Gebiet genannt werden. Nach Abschluss des Beteiligungsverfahrens wurden alle eingegangenen Anmerkungen nach den großen Themenbereichen Fuß-, Radverkehr, ruhender und fließender Kfz-Verkehr sowie weiteren 21 Unterkategorien bzw. -kriterien innerhalb der Bereiche sortiert und hinsichtlich ihrer Relevanz für das Verkehrskonzept bewertet (siehe Abbildung 5.1). Darauf aufbauend erfolgte die Überarbeitung des Konfliktplanes (siehe Kapitel 5.3), welcher schließlich im Zusammenhang mit den Auswertungsergebnissen auf der Plattform mein.berlin.de nach dem Abschluss der vorliegenden Machbarkeitsstudie bereitgestellt wird.

Konflikt / Defizit	Kriterium	Nennungen auf meinBerlin	Nennungen über Alte Schmiede	Einschätzung	Relevanz für Verkehrskonzept		
					Begründung VCDB	Einschätzung SGA	Begründung SGA
Fußverkehr	fehlende Querungshilfe/ Querung gefährlich	Durch im Stau stehende Fahrzeuge in der Türschmidtstraße ist Straßenüberquerung Kreuzung Schulze-Boysen-Straße und Buchberger Straße: Verkehrsinsel befindet sich in einer 90° Kurve. Die Verkehrsführung ist für Kinder, deren Schulweg häufig die Kreuzung betrifft, schwer einzuschätzen und unübersichtlich (Zustimmung: 2021-12545, 2021-12330, 33023) (Nennungen insgesamt: 4)		ja			
	Der Übergang ist für Schulkinder von Türschmidtstraße in Stadthausstraße und zurück ist sehr gefährlich. (Zustimmung: 2021-12388) (Nennungen insgesamt: 2)	Es fehlt ein Fußgängerübergang für die Schulkinder Ecke Türschmidtstraße / Stadthausstraße, denn morgens und abends ist die Straße sehr stark befahren. (Zustimmung: Zettel Nr. 1) (Nennungen insgesamt: 2)	ja	ca. 400 Fahrzeuge pro Stunde im Querschnitt	nein	Türschmidtstraße liegt in Tempo 30 - Zone, Gehwegvorstreckungen sind in dem Bereich vorhanden. Geringe Straßenbreite von unter 6 m.	
	Eine Klärung der Verkehrssituation in der Kaskelstraße östlich der Kurve zur Türschmidtstraße ist deutlich überfällig. Räumlich ist dort eine Trennung von Fußwegen und Straße in großen Teilen nicht klar erkennbar. (Nennungen insgesamt: 1)		nein	Die angesprochene fehlende Erkennbarkeit ist aus unserer Sicht nicht gegeben. Gemeinsam durch Kfz und Zufußgehende genutzte Flächen dienen lediglich der Erschließung von Grundstücken; die restlichen Flächen sind klassisch getrennt.	nein	siehe VCDB	

Abbildung 5.1: Auszug Auswertungstabelle Bürgerbeteiligung

Bürgerbeteiligung

Die Tabelle enthält Hinweise, welche angesprochenen Punkte nicht weiter verfolgt wurden, und vor allem, weshalb so verfahren wurde. Hierbei erfolgte eine enge Abstimmung zwischen SGA und VCDB in der Bewertung der einzelnen Punkte.

5.2 Auswertung und Ergebnisse

Über die Plattform mein.berlin.de wurden 127 Anmerkungen (zzgl. 189 Kommentare zu den Anmerkungen) zum bereitgestellten Konfliktplan gegeben. Weitere 15 Anmerkungen wurden über den Schaufensteraufsteller in der Jugend- und Begegnungsstätte alte Schmiede eingesammelt. Insgesamt konnten diese Anmerkungen 103 Konflikten zugeordnet werden, von denen (in Abstimmung mit dem SGA) 60 Konflikte als relevant für das Verkehrskonzept angesehen wurden. Die übrigen Konflikte wurden u. a. auf Grund folgender Punkte für die weitere Betrachtung als irrelevant eingeschätzt:

- ▶ keine Zugehörigkeit zum Untersuchungsgebiet,
- ▶ keine Lösbarkeit des Konfliktes oder
- ▶ Konfliktbeschreibung zu unkonkret bzw. nicht verortbar.

Die Rückmeldungen der Bürgerschaft bezogen sich auf die Verkehrsträger MIV, Fuß und Rad sowie auf den ruhenden wie fließenden Verkehr und umfassten ein Spektrum von kleinen lokalen Defiziten bis hin zu Anmerkungen / Vorschlägen, die großräumige Auswirkungen im Untersuchungsgebiet haben würden. In Abbildung 5.2 sind die benannten Punkte räumlich sowie den drei Verkehrsträgern zugeordnet.

Es ist zu erkennen, dass die Konfliktpunkte vereinzelte Bereiche wie auch die drei räumlichen Schwerpunkte an den Knotenpunkten Schreiberhauer Straße / Kaskelstraße, Marktstraße / Karlshorster Straße / Türirschmidtstraße / Pfarrstraße und im Bereich der Türirschmidtstraße gibt. Zudem fällt auf, dass der MIV vordergründig angesprochen wurde. Dabei ist jedoch anzumerken, dass in dem Bild keine Berücksichtigung der Anzahl an Nennungen zugrunde liegt.

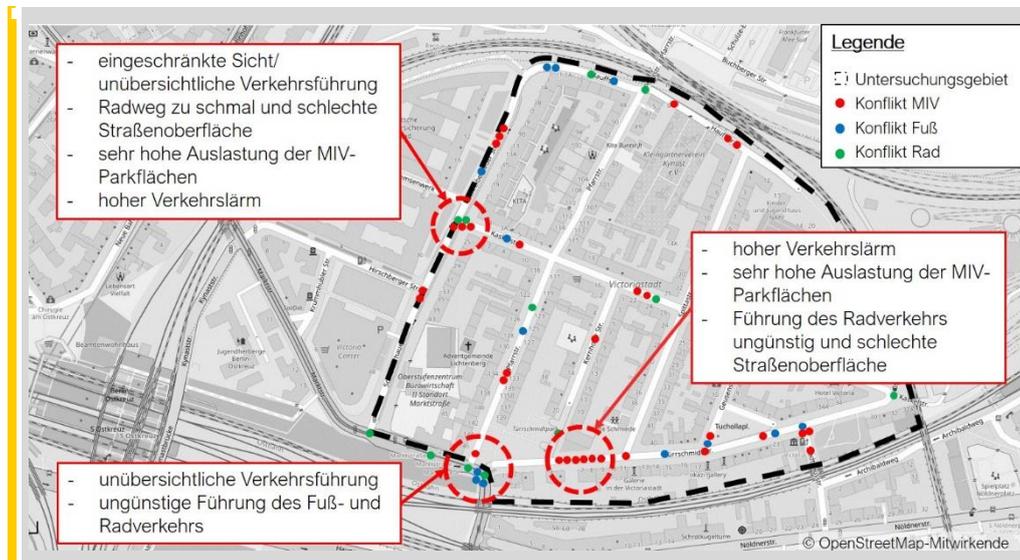


Abbildung 5.2: Konfliktstandorte Bürgerbeteiligung

Neben den in der Abbildung aufgeführten Anmerkungen wurden beispielsweise die Missachtung des Verkehrszeichens „Verbot der Einfahrt“ (Z 267 StVO) in der Pfarrstraße und das häufig abrupte Ende der Radwege oder das vollständige Fehlen dieser kritisiert, was vor allem in der Relation Schreiberhauer Straße – Hauffstraße und auf der Marktstraße der Fall ist. Zudem wurden als allgemeine Probleme, welche sich auf den gesamten Kiez beziehen, überhöhte Geschwindigkeiten (insbesondere in der Türschmidtstraße und Schreiberhauer Straße), der Durchgangsverkehr (insbesondere in der Türschmidtstraße, Kaskelstraße und Stadthausstraße), der Parkdruck oder auch das in großen Teilen des Kiezes vorherrschende Kopfsteinpflaster, welches bei Nässe und auf Grund der teils großen Spalten gefährlich und unangenehm zum Fahren für Radfahrende ist, genannt.

Anhang 2 enthält eine Auflistung aller benannten Punkte und ob diese als relevant für das Verkehrskonzept eingestuft wurden. Sofern keine Relevanz gesehen wurde, ist dazu eine Begründung gegeben.

5.3 Erweiterung des Konfliktplanes

Auf Grundlage der Auswertung der Bürgerbeteiligung erfolgte die Erweiterung des Konfliktplanes. Ergänzend festgestellte und als relevant eingestufte verkehrliche Defizite und Konflikte wurden aufgenommen und ebenfalls dargestellt. In Abbildung 5.3 ist der finale Konfliktplan zu sehen. Anhang 3 zeigt den Konfliktplan noch einmal in Vergrößerung.

Bürgerbeteiligung

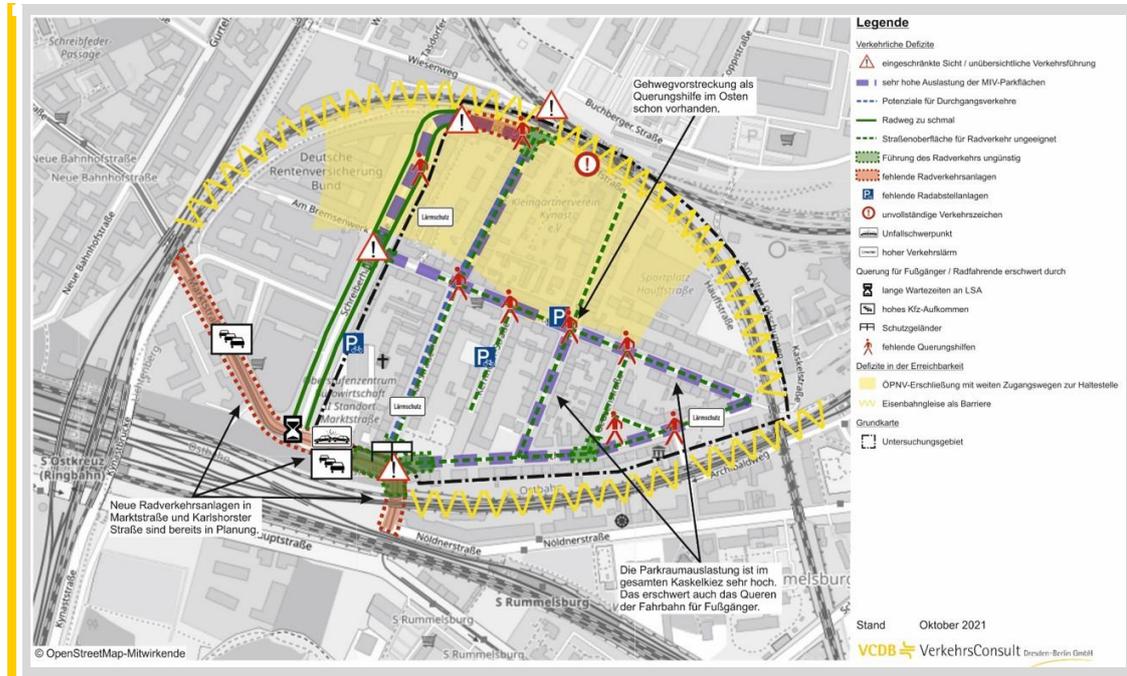


Abbildung 5.3: Finaler Konfliktplan nach der Bürgerbeteiligung

Im Bereich der Schreiberhauer Straße erfolgte die Aufnahme weiterer verkehrlicher Defizite hinsichtlich der Verkehrsführung. Durch parkende Fahrzeuge (auch Lkw) in Kreuzungsnähe herrschen im Knotenpunktbereich Schreiberhauer Straße / Kaskelstraße schlechte Sichtverhältnisse, welche vor allem die Radfahrenden und Kfz-Führenden beim Linkseinbiegen in die Schreiberhauer Straße behindern. Des Weiteren ist aus einer Tiefgarage heraus nach der Kurve in der Hauffstraße eine unübersichtliche Verkehrsführung und damit einhergehenden Sichtbehinderungen vorzufinden.

Weitere Konfliktpotenziale konnten ebenfalls durch eine ungünstige Radverkehrsführung bzw. auch fehlende Radverkehrsanlagen an der Hauffstraße / Pfarrstraße und an der Türschmidtstraße / Geusenstraße ergänzt werden. Zudem wurde für den Radverkehr die Erfassung fehlender Abstellanlagen in der Schreiberhauer Straße und Kernhofer Straße vorgenommen.

Neben den bereits in der Analyse festgestellten fehlenden Querungshilfen konnten im Zuge der Bürgerbeteiligung nicht vorhandene Querungshilfen im Bereich Türschmidtstraße / Stadthausstraße, am Tuchollaplatz, in der Kaskelstraße auf Höhe der Pfarrstraße sowie am Haupteingang der Deutschen Rentenversicherung bzw. im Bereich der Kaskelstraße / Am Bremsenwerk erkannt werden.

Bürgerbeteiligung

Ein weiterer neu hinzukommender Kritikpunkt stellte die erhöhte Verkehrslärmbelastung dar. Dieser wird im Bereich der Schreiberhauer Straße durch eine hohe Verkehrsbelastung bzw. in der Türschmidtstraße und der Pfarrstraße vor allem auch in Folge der gepflasterten Straßenzüge bemängelt.

Ebenso die Berücksichtigung des Unfallschwerpunktes Karlshorster Straße und Marktstraße statt, welcher sich an der südlichen Grenze des Untersuchungsgebietes befindet.

Der finale Konfliktplan stellte die Basis für das Maßnahmenkonzept, welches im folgenden Kapitel erläutert wird.

6 Maßnahmenkonzept

Auf Grundlage der verkehrlichen Schwachstellen und weiterer erkannter Defizite (siehe finaler Konfliktplan Abbildung 5.3) sowie zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität wurde eine Liste von Maßnahmenvorschlägen erarbeitet. Dafür erfolgte die Festlegung von räumlichen Schwerpunkten, in denen teilweise mehrere Kritikpunkte gebündelt wurden. Für die dort benannten Defizite wurden mehrere Lösungsansätze zur Verbesserung bzw. Beseitigung des Defizits vorgeschlagen. Diese wurden am 02.02.2022 mit dem SGA besprochen und diskutiert.

Neben dem Beheben von verkehrlichen Defiziten aus der Analysephase stand im Fokus, durch Maßnahmen gezielt den Umweltverbund zu stärken (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV). Hierbei standen auch Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualitäten im Verkehrsraum im Fokus.

Zentraler Baustein ist die Sperrung der Stadthausstraße (siehe Kapitel 7). Damit einher geht die Reduzierung von Durchgangsverkehr (im gesamten Kiez), woraus sich ergibt, dass einige im Konfliktplan benannte Schwerpunkte allein durch diese Maßnahme „entschärft“ werden können.

Folgende Tabelle stellt das abgestimmte Maßnahmenkonzept dar.

Ort	Kritikpunkt	Maßnahmenvorschläge
(1) KP Marktstraße, Pfarrstraße, Türschmidtstraße, Karlshorster Straße	(1.1) Eingeschränkte Sicht / unübersichtliche Verkehrsführung	» Parkverbot bzw. Absperrungen in Kreuzungsnähe
	(1.2) Führung des Radverkehrs ungünstig	» Errichtung Fahrradweg südlich der Marktstraße (bereits in Planung) » Errichtung LSA für alle Verkehrsträger → Zuständigkeit SenUMVK
(2) Marktstr. und Karlshorster Straße	Unfallschwerpunkt	» Errichtung sicherer Überwege für Fuß- und Radverkehr
(3) Marktstraße	Fehlende Radverkehrsanlagen	» Nutzung der verwilderten Grünflächen (etwa 5 m breit) südlich der Straße, um Marktstraße zu verbreitern und Zweirichtungsradweg zu ergänzen (siehe 1.2), Parker aus Gehweg entfernen
(4) KP Marktstraße /	Lange Wartezeiten an LSA	» Priorisierung ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer bei Ampelschaltung (Zwischenlösung)

Maßnahmenkonzept

Ort	Kritikpunkt	Maßnahmenvorschläge
Schreiberhauer Straße		» Überführung für Fußgänger und Radfahrer
(5) KP Schreiberhauer Straße / Kaskelstraße	Eingeschränkte Sicht / unübersichtliche Verkehrsführung	» (Lkw-)Parkverbot in Kreuzungsnähe » Errichtung einer LSA (auch an Kreuzung zur Hirschberger Str.)
(6) Ausfahrt Tiefgarage Schreiberhauer Straße	Eingeschränkte Sicht / unübersichtliche Verkehrsführung	» Anbringen von beidseitigen Spiegeln » Eindeutige und sichere Führung (vor allem Radverkehr) im Zusammenhang mit dem Querschnitt Schreiberhauer Straße schaffen
(7) Schreiberhauer Straße	Radweg zu schmal für Berliner Standards	» Rückbau Parkstreifen, um Radweg zu verbreitern » Verschmälerung Grünstreifen (siehe 1.1)
(8) KP Hauffstraße / Pfarrstraße	Führung des Radverkehrs ungünstig / fehlende Radverkehrsanlagen	» Weiterführung des Radwegs Schreiberhauer Straße beidseitig über die Hauffstraße bis zur Bahnunterführung Pfarrstraße (siehe 7) » Radweg nicht im Kurveninnenbereich auf Straße leiten » Aufbringen von Radschutzstreifen
(9) Pfarrstraße	Potenziale für Durchgangsverkehre	» Fernhalten des Durchgangsverkehrs durch „echte“ Einbahnstraßenführung
(10) Hauffstraße	unvollständige Verkehrszeichen	» Beschilderung prüfen, ggfs. Ergänzen (Durchgangs- und Parkverbot)
(11) Schreiberhauer Straße, Pfarrstraße, Kernhofer Straße	Fehlende Radabstellanlagen	» Integration von Fahrradständern und -anlehnbügel in Seitenbereichen der Gehwege » Umwandlung von Pkw-Stellplätzen zur Nutzung für Fahrradabstellanlagen (Fahrradgaragen, -boxen, konventionelle Abstellanlagen)
(12) Schreiberhauer Straße, Kaskelstraße, Türschmidtstraße, Spittastraße	Sehr hohe Auslastung der MIV-Parkflächen	» Parken nur für Anwohner mit Pkw-Parkausweis » Stellflächen für Carsharing-Anbieter » Einrichtung von Einbahnstraßen und somit Schrägparken ermöglichen (Pfarrstraße)
(13) Schreiberhauer Straße, Pfarrstraße, Türschmidtstraße	Hoher Verkehrslärm	» Fernhaltung des Durchgangsverkehrs durch Sperrung der Stadthausstraße » Änderung Fahrbahnbelag unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes

Autoarme Kieze

Machbarkeitsstudie zur Eignung des Kaskelkieses in Berlin Lichtenberg

Maßnahmenkonzept

Ort	Kritikpunkt	Maßnahmenvorschläge
(14) KP entlang der Kaskelstraße, um Tuchollaplatz, auf Schreiberhauer Straße, Hauffstraße	Fehlende Querungshilfen	<ul style="list-style-type: none"> » Errichtung von Gehwegvorstreckungen » Türschmidtstraße: Fußgängerüberweg (v. a. für Schulkinder) » Schreiberhauer Straße: Fußgängerüberweg » Hauffstraße: KP-Folge als LSA
(15) Bereich nördlich der Kaskelstraße	ÖPNV-Erschließung mit weiten Zugangswegen zur Haltestelle	<ul style="list-style-type: none"> » Abdeckung von Buslinien im Gebiet Frankfurter Allee Süd teilweise möglich (z. B. über Buchberger Straße) » Einführung von On-Demand-Verkehren, welche als eine „normale“ Buslinie behandelt werden » Verbesserung der Erreichbarkeit des ÖPNV durch Umsetzung der Maßnahmen für Fuß- und Radverkehr (siehe Maßnahme 6, 8, 14, 16, 18)
(16) Kaskelstraße, Spittastraße, Türschmidtstraße, Tuchollaplatz, Kernhofer Str.	Straßenoberfläche für Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> » Straßen für Radfahrer asphaltieren (ganz oder in Streifen) » Kleinpflasterstreifen als geschnittenes Großsteinpflaster
(17) Bereich unterhalb der Türschmidtstraße und oberhalb der Hauffstraße über Schreiberhauer Straße bis zur Marktstraße	Eisenbahngleise als Barriere	<ul style="list-style-type: none"> » Errichtung von Unterführungen für Fußgänger und Radfahrende (ggf. auf Höhe der Deutschen Rentenversicherung und dem Sportplatz Hauffstraße)

Tabelle 6.1: Maßnahmenkonzept

Die Knotenpunkte Marktstraße / Karlshorster Straße / Türschmidtstraße, Marktstraße / Schreiberhauer Straße und Buchberger Straße / Schulze-Boysen-Straße / Wiesenweg / Hauffstraße liegen außerhalb des Untersuchungsgebietes. Aufgrund ihrer Bedeutung für die Erschließung des Kiezes wurden Sie in die Betrachtung mit einbezogen.

7 Handlungsempfehlungen

Gemeinsam mit dem Auftraggeber wurden aus dem erarbeiteten Maßnahmenkonzept geeignete Vorschläge ausgewählt und in konkrete Handlungsempfehlungen überführt, welche in Maßnahmenblättern erläutert werden (siehe Kapitel 7.2).

Einige der im Maßnahmenkonzept benannten Vorschläge wurden zwar grundsätzlich als zielführend angesehen, aus verschiedenen Gründen im Rahmen des vorliegenden Konzeptes aber nicht weiterverfolgt. Gründe dafür konnten bspw. folgende Punkte sein:

- ▶ fehlende Zuständigkeit,
- ▶ verkehrsrechtliche Bedenken (z. B. Einsatzgrenzen von verkehrsberuhigten Bereichen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen) oder
- ▶ anderweitige Planungen bzw. Planungsabsichten (die vorgeschlagene Maßnahme steht in Widerspruch zu einer anderen Planungsabsicht).

Die Sperrung der Stadthausstraße ist zentraler Baustein zur Verkehrsberuhigung im Kiez. Daher wird diese Maßnahme im Bericht gesondert erläutert (siehe Kapitel 7.1).

7.1 Zentrale Maßnahme: Sperrung der Stadthausstraße für den Kfz-Verkehr

Über die Stadthausstraße erfolgt die Zuwegung für Kfz aus Süden und Südwesten. Sie stellt den einzigen Zugang aus dieser Richtung dar.

Dieser Baustein zielt auf mehrere Handlungsfelder ab:

- ▶ Vermeidung Durchgangsverkehr auf der Türirschmidtstraße
- ▶ Vermeidung Durchgangsverkehr im gesamten Kiez (z. B. auch in Richtung Buchberger Straße)
- ▶ Reduzierung von quartiersfremdem Parksuchverkehr (aufgrund weiterer Wege werden Alternativen gesucht)
- ▶ Mit der Reduzierung von Kfz-Belastungen im Kiez kann eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität (z. B. weniger Emissionen, weniger Lärm) sowie eine für den nicht-motorisierten Individualverkehr verbesserte Verkehrsqualität erreicht werden (z. B. bessere Querungsbedingungen, weniger Beeinflussung der Radfahrenden).

Handlungsempfehlungen

Der gebietsfremde Verkehr kann in seiner Durchfahrt effektiv aus dem Kiez herausgehalten werden. Für Quell- und Zielverkehr ergeben sich jedoch Umwege, durch die bestehende Verkehrsorganisation teilweise in größerem Umfang (z. B. aus dem Kiez in Richtung Nöldnerstraße). Streng genommen sind gebietsfremde Parker ebenfalls dem Quell- und Zielverkehr zuzuordnen.

In der Türschmidtstraße kann die Verkehrsbelastung reduziert werden. Vor allem im östlichen Teil der Straße, am Tuchollaplatz, ist weniger Verkehr zu erwarten und somit eine Entlastung in diesem Bereich zu bewirken. Hierdurch können u. a. eine höhere Aufenthaltsqualität und eine Verbesserung hinsichtlich der Sicherheit der Querungsvorgänge für die zu Fuß Gehenden erzielt werden.

Die Maßnahme hat ebenfalls eine verkehrsberuhende Wirkung auf die Stadthausstraße selbst, so dass die Aufenthaltsqualität auch in diesem Bereich gestärkt und die Nutzungsbedingungen für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden können. Dies wiederum hat eine positive Wirkung auf die Probleme im Bereich der Kreuzung Nöldnerstraße / Stadthausstraße (siehe Kiezspaziergang), welche nicht Teil der vorliegenden Untersuchung ist.

Insgesamt können allein durch die Sperrung der Stadthausstraße und der daraus folgenden Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Kiez einige innerhalb des Kiezspazierganges, der vorgenommenen Analyse und der durchgeführten Bürgerbeteiligung aufgedeckten Konflikte gelöst bzw. „entschärft“ werden.

Um die Sperrung der Stadthausstraße verkehrlich bewerten zu können bzw. dessen Auswirkungen hinsichtlich der Verkehrsbelastung im Bereich der Türschmidtstraße abschätzen zu können, sind Annahmen getroffen worden. Diese ergaben sich aus den Ergebnissen der Erhebungen zum Durchgangsverkehr in der Türschmidtstraße 2021 sowie aus den Knotenstromerhebungen an der Kreuzung Marktstraße / Karlshorster Straße / Türschmidtstraße / Pfarrstraße aus den Jahren 2016 und 2021 (siehe Kapitel 3.1.2).

Die Annahmen sind wie folgt:

- ▶ An der Stadthausstraße (in Fahrtrichtung Kiez) betrug der Durchgangsverkehr früh ca. 62 %, am Nachmittag ca. 42 % (siehe Abbildung 7.1). Vereinfacht wurde davon ausgegangen, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs im Tagesverlauf den Mittelwert (50 %) darstellt. Die Quell- und Zielverkehre in Richtung Türschmidtstraße betragen demnach ca. 50 % aller von Süden am Knotenpunkt Türschmidtstraße / Stadthausstraße ankommender Fahrzeuge.
- ▶ In Gegenrichtung wurden ca. 80 % der Verkehre dem Durchgangsverkehr zugeordnet (siehe Abbildung 7.1, unter Beachtung der Hinweise bezüglich

Handlungsempfehlungen

Baustellenverkehre, siehe Kapitel 3.1.2). Die Quell- und Zielverkehre in Richtung Stadthausstraße sind demnach mit ca. 20 % anzunehmen. Zieht man die Baustellenverkehre davon ab (ein Vergleich der Zählung 2016 und 2021 zeigte einen etwa doppelt so hohen Strom an Einfahrern in die Türschmidtstraße, siehe Kapitel 3.1.2), kann auch für diese Fahrtrichtung von einer ca. hälftigen Aufteilung zwischen Quell- /Zielverkehr und Durchgangsverkehr ausgegangen werden.

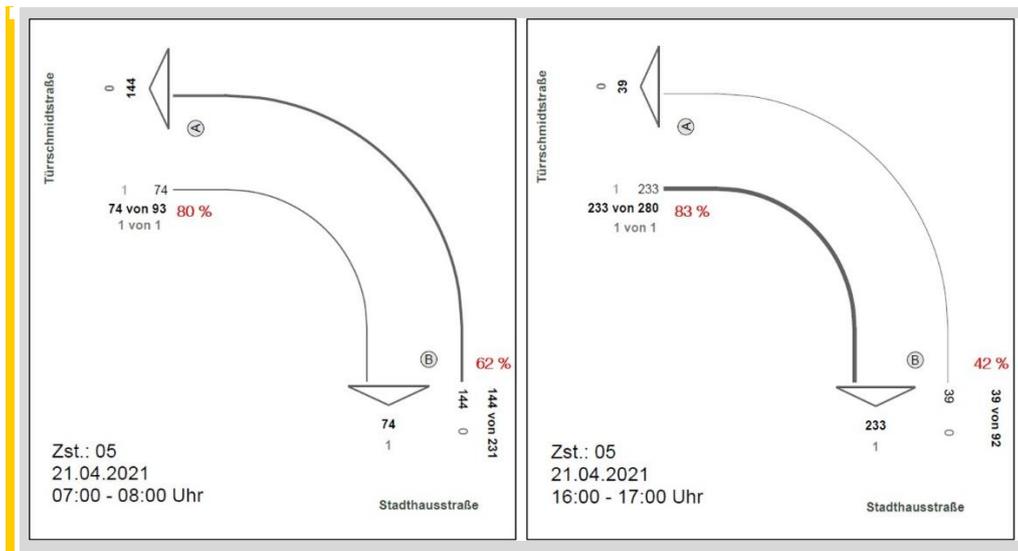


Abbildung 7.1: Auswertung zum Durchgangsverkehr in der Morgen- und Abendspitze

Dies bedeutet, dass in jeder Fahrtrichtung ca. 50 % der Kfz-Verkehre entfallen (Durchgangsverkehr, der auf andere Routen verlagert werden muss), 50 % der Verkehre aber als notwendiger Quell- und Zielverkehr zukünftig über die Türschmidtstraße statt der Stadthausstraße verkehren. Die in der Abbildung 7.2 grün eingefärbten Relationen werden sich großräumig außerhalb der Türschmidtstraße verlagern. Die Verkehre auf der rot eingefärbten Relation hingegen sind von der Sperrung betroffen und müssen einen anderen Weg in Richtung Kaskelkiez – über die Türschmidtstraße – nutzen.

Handlungsempfehlungen

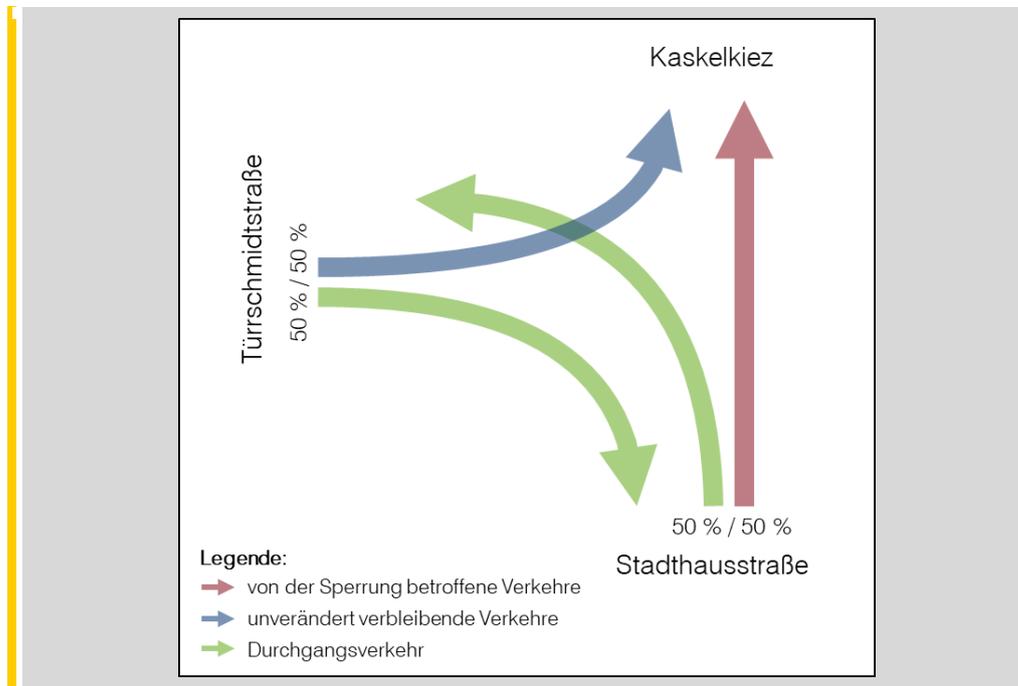


Abbildung 7.2: Zu berücksichtigende Verkehre für die Sperrung der Stadthausstraße

Die Verkehrsmengen auf der östlichen Türschmidtstraße gehen damit nicht so deutlich zurück, wie es im westlichen Abschnitt der Fall ist. Zahlenmäßig kann folgende Abschätzung getroffen werden:

- ▶ DTV_w in der Türschmidtstraße im Analysezustand (Stand 2016): ca. 2.200 bis 2.400 Kfz/24h
- ▶ Verkehr von der Stadthausstraße in Richtung Marktstraße über Türschmidtstraße: ca. 1.800 Kfz/24h (DTV_w) → davon sind 900 Kfz/24h von der Verlagerung betroffen (entfallen komplett im betrachteten Abschnitt), die anderen 900 Kfz/24h fahren zukünftig über die Türschmidtstraße in den Kiez → dadurch gleicht sich die Querschnittsbelastung durch diese betrachtete Relation aus
- ▶ Verkehr von der Marktstraße in die Nöldnerstraße über die Türschmidtstraße: ca. 800 – 1.000 Kfz/24h (DTV_w) → davon sind 400 – 500 Kfz/24h (DTV_w) als Durchgangsverkehr von der Verlagerung betroffen und entfallen komplett im betrachteten Abschnitt (rundungsbedingt Angabe einer Spanne)
- ▶ Zusammenfassend ergibt sich damit eine Reduktion der Querschnittsbelastung auf der westlichen Türschmidtstraße um ca. 400 bis 500 Kfz/24h (DTV_w) auf ca. 1.700 bis 2.000 Kfz/24h (DTV_w). In Richtung Osten nimmt die Belastung immer weiter ab (Effekte des Quell- und Zielverkehrs).

7.2 Aufbau Maßnahmenblatt

Die in den Maßnahmenblättern benannten Handlungsempfehlungen wurden mit einer laufenden Nummer versehen

Mit den Maßnahmenblättern wird gleichzeitig ein Handlungsleitfaden zur Umsetzung der Maßnahmen gegeben. Dafür werden die Maßnahmen übersichtlich nach dem folgenden einheitlichen Schema beschrieben (siehe Abbildung 7.3):

- ▶ Zuordnung nach dem **thematischen Schwerpunkt (Handlungsfeld)**: ①
 - ▶▶ Fußverkehr
 - ▶▶ Radverkehr
 - ▶▶ ÖPNV
 - ▶▶ Fließender Kfz-Verkehr
 - ▶▶ Ruhender Kfz-Verkehr
- ▶ **Maßnahmenmotivation**: ursächliches Defizit und Zielstellung der Maßnahme ②
- ▶ **Maßnahmenbeschreibung**: Was soll getan werden? ③
- ▶ **Maßnahmenbeurteilung**: bspw. verkehrliche Wirksamkeit, Abhängigkeiten / Voraussetzungen (rechtlich, zeitlich, von anderen Maßnahmen) ④
- ▶ **Wichtige Eckdaten**: Wirkungsstufe, geschätzte Kosten, Prioritätsstufe, Abhängigkeiten und Zuständigkeiten ⑤
- ▶ **Grafische Darstellung der Maßnahme**: zur Unterstützung der Maßnahmenbeschreibung ⑥

Handlungsempfehlungen

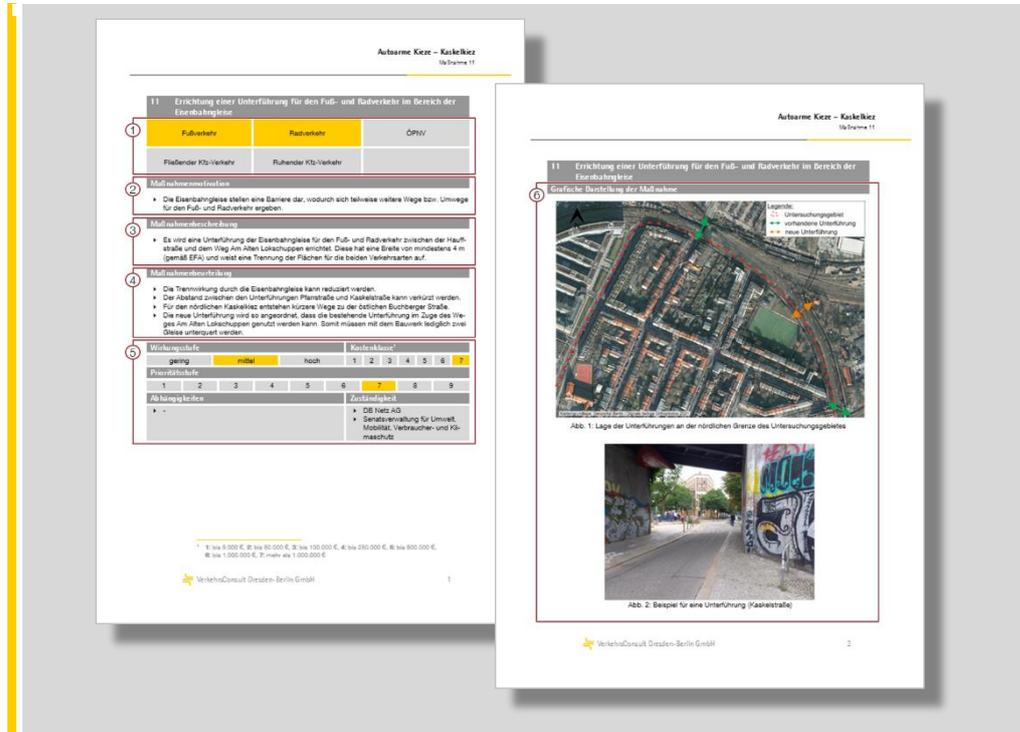


Abbildung 7.3: Aufbau Maßnahmenblatt

7.3 Maßnahmenbewertung

Für alle Maßnahmen bzw. deren unterschiedlichen Varianten wurde eine Bewertung vorgenommen. Dafür erfolgte die Schätzung der Wirkung und der Kosten, worauf aufbauend die Bestimmung der Prioritätsstufe erfolgte.

7.3.1 Wirkungsstufe

Die Wirkungen aller Maßnahmen bzw. deren Varianten wurden unter Ermittlung der verkehrlichen Effekte in Bezug auf das Projektziel sowie unter Berücksichtigung von Abhängigkeiten und etwaigen Hindernissen bei der Durchführung geschätzt. Dafür erfolgte eine Einstufung von einer geringen, einer mittleren oder einer hohen Wirkung.

7.3.2 Kostenklasse

Vor dem Hintergrund von Finanzierungsmöglichkeiten ist die grobe Abschätzung der Kosten für die Maßnahmen bedeutsam.

Handlungsempfehlungen

Die Kostenschätzung basiert auf der in dieser Phase üblichen anhand der Verkehrsanlagenplanung durchgeführten Mengenermittlungen (mit einer groben Flächenschätzung) und einer Hochrechnung mittels Einheitspreisen (Erfahrungswerten aus anderen Projekten). Des Weiteren sind erfahrungsgemäße Planungskosten beinhaltet.

Anhand der geschätzten absoluten Kosten wurden die folgenden sieben Kostenklassen erstellt, wo die einzelnen Maßnahmen bzw. Varianten eingeordnet wurden:

Kostenklasse	Kostenbereich
1	bis 5.000 €
2	bis 50.000 €
3	bis 100.000 €
4	bis 250.000 €
5	bis 500.000 €
6	bis 1.000.000 €
7	mehr als 1.000.000 €

Tabelle 7.1: Definition der Kostenklassen

7.3.3 Prioritätsstufen

Die Festlegung der Prioritätsstufe einer Maßnahme erfolgte auf Basis der Handlungs-Relevanz-Matrix, welche in Tabelle 7.2 dargestellt ist. Dabei wurde in Abhängigkeit der zuvor getroffenen Abschätzung der Wirkung sowie der Kosten (in Kostenklassen) die Prioritätsstufe festgelegt. Für die erarbeiteten Handlungsempfehlungen wurden 9 Prioritätsstufen definiert. Stufe 1 stellt dabei geringe Kosten und eine hohe Wirkung und Stufe 9 hohe Kosten und eine geringe Wirkung dar.

Je niedriger die Prioritätsstufe, desto effektiver wird die Maßnahme eingeschätzt.

Autoarme Kieze

Machbarkeitsstudie zur Eignung des Kaskelkieses in Berlin Lichtenberg

Handlungsempfehlungen

7	9	7	5
6	9	6	4
5	8	5	3
4	7	4	2
3	5	3	2
2	3	2	1
1	1	1	1
Kostenklasse / Wirkung	gering	mittel	hoch

Tabelle 7.2: Handlungs-Relevanz-Matrix für die Maßnahmenblätter

7.4 Maßnahmenliste

Eine Liste mit allen erarbeiteten Maßnahmen sowie die dazugehörigen Maßnahmenblätter sind in Anhang 4 zu finden.

8 Zusammenfassung

Basierend auf dem Kiezspaziergang und einer umfassenden Analyse der Ausgangsbedingungen für alle Verkehrsträger wurden die verkehrlichen Problempunkte im Kiez herausgearbeitet und in einem Konfliktplan dargestellt.

Der durch Anmerkungen und Hinweise aus einer Bürgerbeteiligung ergänzte Konfliktplan stellte die Basis für Überlegungen zu einem verkehrlichen Maßnahmenkonzept dar. Das Konzept gibt Lösungsvorschläge an die Hand, die ausgearbeiteten Defizite zu beheben, den Umweltverbund zu stärken und so allgemein im Kiez die Aufenthaltsqualität sowie die Bedingungen im Fuß- und Radverkehr zu stärken.

Aus den benannten Maßnahmen im Maßnahmenkonzept wurden konkrete Handlungsempfehlungen erarbeitet, bewertet und mit einer Kostenschätzung versehen. Zentraler Handlungsansatz ist die Sperrung der Stadthausstraße für den Kfz-Verkehr. Die konkreten Maßnahmen sind in Maßnahmenblättern zusammengestellt. Somit steht eine Liste konkreter Handlungsempfehlungen zur Verfügung, die nach und nach abgearbeitet werden kann. Eine Priorisierung der Maßnahmen hilft dabei, die Maßnahmen nach Effektivität und Wichtigkeit zu sortieren.

Anhangverzeichnis

Anhangverzeichnis

- Anhang 1: Auswertung Kiezspaziergang
- Anhang 2: Auswertung Bürgerbeteiligung (Konflikttabelle)
- Anhang 3: Konfliktpläne
- Anhang 4: Maßnahmenliste und Maßnahmenblätter