

Anhang 4

Maßnahmenliste und Maßnahmenblätter

Autoarme Kieze – Kaskelkiez

Anhang 4: Maßnahmenliste und Maßnahmenblätter

Maßnahmenliste

Lfd. Nr.	Ort	Maßnahmenbezeichnung	Wirkungsstufe	Kostenklasse	Prioritätsstufe	Bemerkung	Ca. Kosten absolut
1	Stadthausstraße	Sperrung der Stadthausstraße	hoch	1	1		1.900 €
2	gesamter Kaskelkiez	Ausweisung des Kiezes als Parkraumbewirtschaftungszone	mittel	-	-		Kosten nicht abschätzbar
3	gesamter Kaskelkiez	Errichtung von Parklets	hoch	1	1	1 Parklet	4.400 €
4	gesamter Kaskelkiez	Erweiterung des Angebotes von Radabstellanlagen im Kiez	hoch	1	1	3 Fahrradabwehrbügel	1.700 €
						1 Fahrradgarage (für 3 Räder)	3.600 €
5	Pfarrstraße	Umgestaltung der Pfarrstraße	hoch	7	5		mehr als 1.000.000 €
6	Kasklestraße und Tuchollaplatz	Errichtung von Gehwegvorstreckungen	hoch	2 bis 3	1 bis 2	alle Gehwegvorstreckungen	285.000 €

Autoarme Kieze – Kaskelkiez

Anhang 4: Maßnahmenliste und Maßnahmenblätter

Maßnahmenliste

Lfd. Nr.	Ort	Maßnahmenbezeichnung	Wirkungsstufe	Kostenklasse	Prioritätsstufe	Bemerkung	Ca. Kosten absolut
7	gesamter Kaskelkiez	Verbesserung der Straßenoberflächen im Kiez	mittel	4 bis 6	4 bis 6	Asphaltierung aller Straßen	2.100.000 €
8	gesamter Kaskelkiez	Schaffung von weiteren Carsharing-Stellflächen im Kiez	hoch	2	1	2 Parkstände mit Ladesäule	30.000 €
9.1	Schreiberhauer Straße	Anpassung der Radverkehrsanlagen auf der Schreiberhauer Straße zwischen Marktstraße und Hauffstraße	hoch	5	3	Variante a	475.000 €
				6	4	Variante b	570.000 €
9.2	Schreiberhauer Straße und Hauffstraße	Anpassung der Radverkehrsanlagen auf der Hauffstraße zwischen Schreiberhauer Straße und Pfarrstraße	hoch	4	2	Variante a	150.000 €
				4	2	Variante b	125.000 €
10	Schreiberhauer Straße	Anordnung einer zusätzlichen Querungshilfe über die Schreiberhauer Straße	hoch	2	1	Variante a	9.000 €
				3	2	Variante b	90.000 €
11	Bereich oberhalb der Hauffstraße	Errichtung einer Unterführung für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der Eisenbahngleise	mittel	7	7		mehr als 1.000.000 €

Maßnahmenliste

Lfd. Nr.	Ort	Maßnahmenbezeichnung	Wirkungsstufe	Kostenklasse	Prioritätsstufe	Bemerkung	Ca. Kosten absolut
12	KP Pfarrstraße / Hauffstraße / Schulze-Boysen-Straße	Einrichtung einer Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Pfarrstraße / Hauffstraße / Schulze-Boysen-Straße	mittel	4	4		175.000 €
13	KP Marktstraße / Schreiberhauer Straße	Anpassung der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Marktstraße / Schreiberhauer Straße	gering	2	3	kurzfristige Lösung	15.000 € bis 20.000 €
			mittel	-	-	langfristige Lösung	in Planungskosten enthalten
14	KP Marktstraße / Karlshorster Straße / Türschmidtstraße / Pfarrstraße	Anpassung der Planung des Knotenpunktes Marktstraße / Karlshorster Straße / Türschmidtstraße / Pfarrstraße	mittel	1	1		1.100 €
15	gesamter Kaskelkiez	Verkehrsüberwachung	gering	-	-		Kosten nicht ausweisbar
16	Schreiberhauer Straße	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Kiezes	mittel	6	6	4 Bushaltestellen am Fahrbahnrand	600.000 €

1 Sperrung der Stadthausstraße

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV
Fließender Kfz-Verkehr	Ruhender Kfz-Verkehr	

Maßnahmenmotivation

- ▶ Die Bürger empfinden das Verkehrsaufkommen im Kaskelkiez als sehr hoch, wodurch sie sich auch von dem Verkehrslärm und den Feinstaub belästigt fühlen.

Maßnahmenbeschreibung

Sperrung der Stadthausstraße für den MIV:

- ▶ Im Bereich der Unterführung wird mittels umklappbarer bzw. herausnehmbarer Poller als Barriere und der Anordnung des Verkehrszeichens „Verbot für Kraftfahrzeuge“ (Z 260 StVO) die Durchfahrt für den MIV unterbunden. Durch den Einsatz von Pollern besteht weiterhin die Möglichkeit der Durchfahrt für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr, des Rettungsdienstes sowie für Servicefahrzeuge. Es ist mit den genannten Institutionen abzustimmen, ob die Durchfahrt zu gewährleisten ist.
- ▶ Der nördliche Teil der Stadthausstraße:
 - ▶▶ bleibt weiterhin befahr- und nutzbar
 - ▶▶ wird als für den Rad- und Fußverkehr durchlässige Sackgasse (Z 357-50 StVO) ausgewiesen
 - ▶▶ ist mit einer Wendemöglichkeit für Pkw zu versehen (bspw. durch Parkverbot im Bereich vor der Unterführung)
 - ▶▶ Die Elektroladesäule im nördlichen Bereich der Stadthausstraße ist ggf. für eine bessere Erreichbarkeit in einen anderen Straßenzug zu verlegen.
- ▶ Für den südlichen Teil der Stadthausstraße sind folgende Ausführungen möglich:
 - ▶▶ Möglichkeit a: Ausweisung als für den Rad- und Fußverkehr durchlässige Sackgasse (Z 357-50 StVO)
 - Ausfahrt durch Wenden in der Stadthausstraße möglich (dafür ist zu prüfen, ob Wendemöglichkeiten eingerichtet werden müssen oder eine anderweitige Umsetzung möglich ist) oder
 - Ausfahrt durch eine eventuelle Änderung der Richtung der Einbahnstraße Archibaldweg möglich (dafür ist zu prüfen, ob die Einbahnstraße geometrisch für die Fahrzeuge der Gewerbeanlieferungen für die Stadthausstraße ausreichend ist)
 - ▶▶ Möglichkeit b: Verbot der Einfahrt in die Stadthausstraße von Süden durch die Anordnung des Verkehrszeichens „Verbot der Einfahrt“ (Z 267 StVO) und dem Zusatzzeichen „Rad frei“
 - Erreichen der Stadthausstraße ist über die Einbahnstraße Archibaldweg möglich (dafür ist zu prüfen, ob die Einbahnstraße geometrisch für die Fahrzeuge der Gewerbeanlieferungen für die Stadthausstraße ausreichend ist)

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Durch die Sperrung der Stadthausstraße ist im Bereich der (westlichen) Türschmidtstraße mit einer Reduzierung des DTV_w von aktuell ca. 2.200 bis 2.400 Kfz/d auf 1.700 bis 2.000 Kfz/d zu rechnen, so dass sich eine Minderung des DTV_w um ca. 400 bis 500 Kfz/d ergibt. In Richtung Osten nimmt die Kfz-Belastung sukzessive ab.
- ▶ Der Durchgangsverkehr kann aus dem Kaskelkiez wirksam ferngehalten werden. Gebietsfremde Quell- und Zielverkehre können jedoch weiterhin über die vorhandenen Zufahrtsstraßen nicht ausgeschlossen werden.

1 Sperrung der Stadthausstraße

- ▶ Der Durchgangsverkehr wird auf das klassifizierte Straßennetz (Nöldnerstraße, Karlshorster Straße) verlagert.
- ▶ Der Kfz-Verkehr sowie seine Folgen im Kiez (Lärm und Feinstaub) werden reduziert.

Wirkungsstufe			Kostenklasse ¹						
gering	mittel	hoch	1	2	3	4	5	6	7
Prioritätsstufe									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Abhängigkeiten			Zuständigkeit						
▶ -			<ul style="list-style-type: none"> ▶ Straßen- und Grünflächenamt des Bezirkes Lichtenberg ▶ Straßenverkehrsbehörde Lichtenberg 						

¹ 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 €

1 Sperrung der Stadthausstraße

Grafische Darstellung der Maßnahme

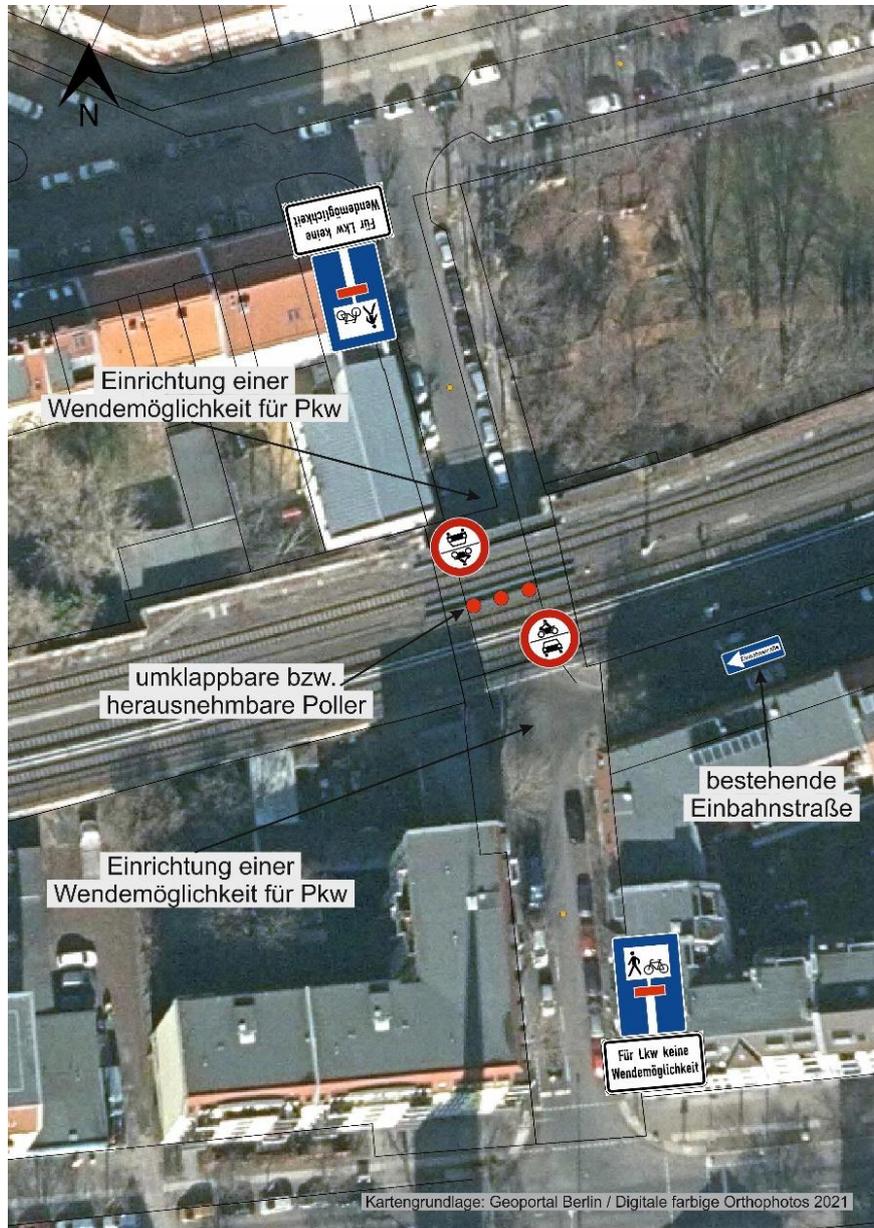


Abb. 1: Beispiel für eine mögliche Umsetzung der Maßnahme

1 Sperrung der Stadthausstraße



Abb. 2: Beispiel für den Einsatz von Pollern (Kernhofer Straße)

2 Ausweisung des Kiezies als Parkraumbewirtschaftungszone

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV
Fließender Kfz-Verkehr	Ruhender Kfz-Verkehr	

Maßnahmenmotivation

- ▶ Viele Straßenzüge im Kaskelkiez weisen eine sehr hohe Auslastung der MIV-Parkflächen auf.
- ▶ Es besteht die Gefahr, dass der Kaskelkiez zur gebietsfremden Abstellung von Kfz genutzt wird und somit weniger Parkraum für Anwohnende zur Verfügung steht.

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Das Gebiet des Kaskelkiezies wird als eine Parkraumbewirtschaftungszone ausgewiesen. Dadurch ist das Parken nur mit Parkschein, Bewohnerparkausweis oder einer Ausnahmegenehmigung (bspw. für Lieferanten, Beschäftigte im Gebiet) gestattet.
- ▶ Um Bewohnerparkvorrechte einzurichten, ist die Erfüllung der dafür nach VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e bestehenden Voraussetzungen, wie z. B. ein Mangel an privaten Stellplätzen und ein erheblicher allgemeiner Parkdruck zu prüfen. Zudem ist gemäß der VwV-StVO darauf zu achten, dass werktags in der Zeit von 9 bis 18 Uhr nur 50 % und sonst nicht mehr als 75 % der vorhandenen Parkstände für die Bewohner reserviert werden.
- ▶ Es sind Parkstände für Carsharing-Fahrzeuge zu reservieren (vgl. Maßnahme 8).
- ▶ Es sind Liefer- und Ladezonen vorzusehen, welche permanent oder zeitlich begrenzt mit einer nächtlichen Freigabe für Bewohner angeordnet werden können. Dafür sind die erforderlichen Standorte und die Anzahl der benötigten Zonen zu prüfen.
- ▶ Da ein genauer Umfang und die Ausgestaltung der Parkraumbewirtschaftungszone politisch beschlossen werden muss, ist eine Abschätzung der entstehenden Kosten nicht möglich.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Vorteile:
 - ▶▶ Durch die Gebührenpflicht werden mehr kiezfremde Quell- und Zielverkehre aus dem Gebiet ferngehalten (wie bspw. Beschäftigte von Betrieben außerhalb des Gebietes).
- ▶ Nachteile:
 - ▶▶ Der Parkraumbedarf der Kieznutzer bleibt bestehen. Eine „Parkplatzgarantie“ ist mit der Bewirtschaftung nicht gegeben.
 - ▶▶ Es wird keine Verkehrsberuhigung bewirkt.
 - ▶▶ Für die Bewohner entstehen zusätzliche Kosten für den Parkausweis, welche derzeit mit 20,40 € für zwei Jahre sehr gering sind¹.

¹ Service-Portal Berlin: Parkausweis für Anwohner beantragen, umschreiben oder Verlust melden. Gebühren, <https://service.berlin.de/dienstleistung/121721/>, abgerufen am 29.04.2022

2 Ausweisung des Kiezes als Parkraumbewirtschaftungszone			
Wirkungsstufe			Kostenklasse
gering	mittel	hoch	Kosten sind ohne weitere Vorgaben nicht abschätzbar.
Prioritätsstufe			
Prioritätsstufe ist nicht bestimmbar.			
Abhängigkeiten		Zuständigkeit	
▶ Maßnahme 8: Schaffung von weiteren Carsharing-Stellflächen im Kiez		▶ Straßen- und Grünflächenamt des Bezirkes Lichtenberg	
Grafische Darstellung der Maßnahme			



Abb. 1: Verkehrszeichen 314.1 „Beginn einer Parkraumbewirtschaftungszone“

3 Errichtung von Parklets

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV
Fließender Kfz-Verkehr	Ruhender Kfz-Verkehr	

Maßnahmenmotivation

- ▶ Die Straßenräume im Kiez werden oftmals durch die Belange des ruhenden Verkehrs geprägt. Dadurch liegen Räume mit einer fehlenden Aufenthaltsqualität vor. Zudem gibt es keinen Platz für diverse Nutzungsmöglichkeiten.

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Es werden vereinzelt Parkstände im Kiez in Parklets umgewandelt.
- ▶ Als Standorte dafür eignen sich bspw. Parkstände vor sozialen oder gastronomischen Einrichtungen oder prägnanten Gebäuden.
- ▶ Einen bevorzugten Standort stellt die Kaskelstraße als zentrale Hauptgeschäftsstraße des Kiezes dar (siehe Abb. 1). Grundsätzlich ist aber jedes Gastronomiegeschäft mit Außengastronomie ein potentieller Standort.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Die Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen des Kiezes wird erhöht.
- ▶ Es entstehen neue Räume, welche für die Außengastronomie oder als Aufenthaltsbereiche auch mit Begrünung genutzt werden können.
- ▶ Je errichteten Parklet wird in der Regel ein (Längs-)Parkstand umgewandelt. Bei Senkrechtstellplätzen sind größere Lösungen möglich.
- ▶ Die Wegnahme der für die Entstehung von Parklets benötigten Parkstände wirkt sich negativ auf den sehr hohen Parkdruck im Kiez aus. Daraus leitet sich u.U. ab, anfangs Parklets bevorzugt in Bereichen anzulegen, in denen der Parkdruck nicht ganz so hoch ist. Mit fortschreitender Umsetzung aller Bausteine des Konzeptes ist mit einem höheren Wirkungsgrad zu rechnen, der auch eine Reduzierung der Stellplatznachfrage nach sich ziehen wird.

Wirkungsstufe			Kostenklasse ¹							
gering	mittel	hoch	1 ²	2	3	4	5	6	7	
Prioritätsstufe										
1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Abhängigkeiten					Zuständigkeit					
▶ -					▶ Straßen- und Grünflächenamt des Bezirkes Lichtenberg					

¹ 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 €

² Die Kostenschätzung bezieht sich auf die Errichtung eines Parklets.

3 Errichtung von Parklets

Grafische Darstellung der Maßnahme



Abb. 1: Möglicher Standort für einen Parklet im Untersuchungsgebiet

3 Errichtung von Parklets



Abb. 2: Beispiel für die Gestaltung eines Parklets in Berlin (Nutzung Senkrechtstellplätze)



Abb. 3: Beispiel für die Gestaltung eines Parklets in Würzburg (Nutzung Längsstellplatz)

4 Erweiterung des Angebotes von Radabstellanlagen im Kiez

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV
Fließender Kfz-Verkehr	Ruhender Kfz-Verkehr	

Maßnahmenmotivation

- ▶ Es sind nicht ausreichend Radabstellanlagen im Kiez vorhanden.
- ▶ Es gibt keine vor Diebstahl und Witterungseinflüssen geschützten Radabstellmöglichkeiten im Kiez.

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ In Ergänzung der bereits bestehenden Radabstellanlagen werden im Kiez weitere Radabstellanlagen installiert. Dafür werden unterschiedliche Bereiche im Straßenraum genutzt und jeweils folgende Standorte vorgeschlagen (siehe Abb. 1):
 - ▶▶ Einrichtung von Fahrradabstellbügeln im Bereich des Grünstreifens:
 - an der Friedrich-List-Schule in der Schreiberhauer Straße
 - am Haupteingang der Deutschen Rentenversicherung in der Schreiberhauer Straße
 - ▶▶ Einrichtung von Fahrradabstellbügeln im Bereich des Gehweges zwischen den Bäumen:
 - an der Kindertageseinrichtung Buntstift in der Pfarrstraße
 - am Türschmidtpark in der Kernhofer Straße
 - ▶▶ Errichtung von Fahrradabstellbügeln durch die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen:
 - Knotenpunkt Pfarrstraße / Kaskelstraße innerhalb des nördlichen Knotenarmes
 - in zentraler Lage im südlichen Teil der Pfarrstraße
 - Knotenpunkt Kaskelstraße / Geusenstraße innerhalb des östlichen Knotenarmes
 - Knotenpunkt Kaskelstraße / Spittasstraße innerhalb des südlichen Knotenarmes
 - ▶▶ Einrichtung von Fahrradabstellbügeln innerhalb einer Gehwegvorstreckung (siehe auch Maßnahme 6):
 - an der Einmündung Kaskelstraße / Kernhofer Straße
- ▶ Es werden Fahrradboxen bzw. -garagen als Wetter- und Diebstahlschutz an folgenden Standorten vorgeschlagen (siehe Abb. 1):
 - ▶▶ in der Kaskelstraße am S-Bahnhof Nöldnerplatz (als aufkommensstarker Ort)
 - ▶▶ in der Schreiberhauer Straße am Haupteingang zur Deutschen Rentenversicherung (als aufkommensstarker Ort)
 - ▶▶ in zentraler Lage in der Kaskelstraße (Diese Garage kann von den Bewohnern der Mietshäuser genutzt werden. Hierbei sollte die Nachfrage überwacht werden, um ggf. weitere Fahrradboxen im Kiez zu errichten.)

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Die Errichtung weiterer Abstellanlagen begünstigt die Förderung des Radverkehrs und senkt das „wilde“ Abstellen der Fahrräder.
- ▶ Die Schaffung von sicheren und wettergeschützten Anlagen ist vor dem Hintergrund der steigenden Nachfrage an höherwertigen Fahrrädern (u. a. Pedelecs und E-Bikes) und teilweise fehlenden Abstellmöglichkeiten in Mietshäusern von Bedeutung.
- ▶ Einrichtung von Fahrradabstellbügeln innerhalb einer Gehwegvorstreckung oder auf einem umgewandelten Kfz-Stellplatz führt zu einer Verbesserung der Sichtverhältnisse am Knotenpunkt.

4 Erweiterung des Angebotes von Radabstellanlagen im Kiez												
Wirkungsstufe						Kostenklasse ¹						
gering		mittel		hoch		1 ²	2	3	4	5	6	7
Prioritätsstufe												
1	2	3	4	5	6	7	8	9				
Abhängigkeiten						Zuständigkeit						
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahme 5: Umgestaltung der Pfarrstraße ▶ Maßnahme 6: Errichtung von Gehwegvorstreckungen 						<ul style="list-style-type: none"> ▶ Straßen- und Grünflächenamt des Bezirkes Lichtenberg 						

¹ 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 €

² Die Kostenschätzung bezieht sich jeweils auf die Errichtung von 3 Fahrradabstellbügeln innerhalb eines Kfz-Parkstandes sowie auf die Errichtung einer Fahrradgarage für 3 Fahrräder.

4 Erweiterung des Angebotes von Radabstellanlagen im Kiez

Grafische Darstellung der Maßnahme



Abb. 1: Mögliche Standorte für weitere Radabstellanlagen im Untersuchungsgebiet



Abb. 2: Beispiel für die Umwandlung von Kfz-Stellplätzen in Radabstellanlagen aus Berlin



Abb. 3: Beispiel für die Integration von Radabstellanlagen in eine Gehwegvorstreckung in der Spittasstraße

4 Erweiterung des Angebotes von Radabstellanlagen im Kiez



Abb. 4: Beispiel für eine Fahrradgarage vom Hersteller Cervotec³

³ Cervotec GmbH & Co. KG, <https://www.cervotec.de/produkte/zweiradgarage-ceratum-one/>, abgerufen am 29.04.2022

5 Umgestaltung der Pfarrstraße

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV
Fließender Kfz-Verkehr	Ruhender Kfz-Verkehr	

Maßnahmenmotivation

- ▶ Das Verbot der Einfahrt in die Pfarrstraße wird von einigen Verkehrsteilnehmern missachtet.
- ▶ Die Pfarrstraße ist Teil des Radvorrangnetzes.
- ▶ Im Bereich der Pfarrstraße vor allem im nördlichen Teil liegt eine sehr hohe Auslastung der MIV-Parkflächen vor¹.

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Für den nördlichen und südlichen Teil der Pfarrstraße wird jeweils eine echte Einbahnstraße angeordnet:
 - ▶▶ Regelrichtung nördlich der Kaskelstraße in Richtung Hauffstraße
 - ▶▶ Regelrichtung südlich der Kaskelstraße in Richtung Marktstraße
- ▶ Die Einbahnstraßen werden in der Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben, da die Voraussetzungen gemäß § 41 VwV-StVO (zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, übersichtliche Verkehrsführung, ggf. notwendige Schutzräume für den Radverkehr) erfüllt sind. Zum Einbiegen in die Pfarrstraße in Gegenrichtung werden für den Radverkehr an den Einmündungen zur Hauffstraße und zur Marktstraße jeweils abgetrennte Einfahrtsbereiche (Einfahrtsschleusen) angeordnet. Dies erfolgt durch eine bauliche Trennung, welche auch für eine Verschmälerung der gesamten Fahrbahnbreite sorgt und damit ebenfalls das Missachten des Einfahrtsverbotes verhindern soll.
- ▶ Nördlicher Teil der Pfarrstraße (siehe Abb. 1):
 - ▶▶ Es werden einseitige Parkstände in Schrägaufstellung (60°) errichtet, welche durch einen einfachen Versatz innerhalb des Straßenzuges erst linksseitig und dann rechtsseitig angeordnet werden. Die vorhandenen Gehwegvorstreckungen bleiben jeweils einseitig bestehen und werden an die neuangeordneten Parkstände angepasst. Bei der Anordnung der Parkstände ist darauf zu achten, dass die Ein- bzw. Ausfahrten zu den Grundstücken freigehalten werden.
 - ▶▶ Es wird eine Fahrbahnbreite von 4,00 m² angeordnet, so dass mit der Anordnung der Parkstände in Schrägaufstellung (benötigen eine Breite von 4,60 m im Querschnitt gemäß RP 400 VLB) ca. 1,40 m für eine Verbreiterung der vorhandenen Gehwege zur Verfügung steht.
 - ▶▶ Ggf. sind mögliche Carsharing-Stellflächen auszuweisen (siehe Maßnahme 8) und Fahrradanhängerbügel im Bereich des Gehweges zwischen den Bäumen an der Kindertageseinrichtung Buntstift zu errichten (siehe Maßnahme 4).
- ▶ Der südliche Teil der Pfarrstraße (siehe Abb. 2):
 - ▶▶ Es werden einseitige Parkstände in Schrägaufstellung (60°) errichtet, welche durch einen einfachen Versatz innerhalb des Straßenzuges erst linksseitig und dann rechtsseitiges angeordnet werden (es ist darauf zu achten, am Knotenpunkt mit der Marktstraße den Querschnittsbereich für Fußgänger von parkenden Fahrzeugen freizuhalten). Die vorhandenen Gehwegvorstreckungen bleiben im südlichen Bereich bestehen. Im nördlichen Bereich werden sie größtenteils auf der gegenüberliegenden Fahrbahnrand angeordnet, wodurch Bäume gefällt und neugepflanzt werden müssen. Die Gehwegvorstreckungen werden an die

¹ Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Berlin-Lichtenberg, 2016

² Laut Prüflaufplan zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung (Berlin) ist eine Fahrbahnbreite von mindestens 3,50 m erforderlich.

5 Umgestaltung der Pfarrstraße

neuangeordneten Parkstände angepasst. Bei der Anordnung der Parkstände ist darauf zu achten, dass die Ein- bzw. Ausfahrten zu den Grundstücken freigehalten werden.

- ▶ Es wird eine Fahrbahnbreite von 4,00 m angeordnet, so dass mit der Anordnung der Parkstände in Schrägaufstellung (benötigen eine Breite von 4,60 m im Querschnitt gemäß RP 400 VLB) ca. 3,30 m für eine Verbreiterung der vorhandenen Gehwege zur Verfügung steht.
- ▶ Ggf. sind mögliche Carsharing-Stellflächen auszuweisen (siehe Maßnahme 8) und in zentraler Lage ein Bereich für die Errichtung von Fahrradanhängern bspw. im Bereich des Versatzes vorzusehen (siehe Maßnahme 4).

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Die Umgestaltung der Pfarrstraße ist nur mit einer Genehmigung der Denkmalschutzbehörde möglich. Ansonsten sind bauliche Eingriffe auf Grund des vorhandenen Ensembleschutzes nicht umsetzbar. Die Ausweisung als echte Einbahnstraße ist davon unabhängig möglich.
- ▶ Durch die weiterhin bestehende Freigabe der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr entstehen keine Umwege für die Radfahrenden. Dies ist für die Pfarrstraße von großer Bedeutung, da sie zum Vorrangnetz des Radverkehrs gehört.
- ▶ Der Wechsel der Parkstände von einer auf die andere Seite in Form eines Versatzes kann zur Reduzierung der Geschwindigkeiten und damit zur Verkehrsberuhigung beitragen. Dies ist vor allem für die in der Pfarrstraße ansässigen Kindertageseinrichtungen bedeutsam.
- ▶ Im nördlichen Teil der Pfarrstraße kann pauschal gesehen die Anzahl der vorhandenen Parkstände in etwa erhalten werden, da gemäß RP 400 VLP auf 100 m Länge bei beidseitigen Parkständen in Längsaufstellung 34 Parkstände und bei einseitigen Parkständen in Schrägaufstellung (60°) 32 Parkstände angeordnet werden können. Durch die Einrichtung von Parkständen in Schrägaufstellung kann im Querschnitt Platz gewonnen werden, so dass eine Verbreiterung der Gehwege von ca. 1,40 m möglich ist.
- ▶ Im südlichen Teil der Pfarrstraße wird durch die nur einseitige Anordnung von Parkständen die Anzahl an Parkmöglichkeiten reduziert. Jedoch kann doch die Ausrichtung der Parkstände in Schrägaufstellung eine bessere Befahrbarkeit als bei einer Senkrechtaufstellung bewirkt werden. Zudem können im Querschnitt ca. 3,30 m für eine Verbreiterung der Gehwege gewonnen werden.

Wirkungsstufe			Kostenklasse ³						
gering	mittel	hoch	1	2	3	4	5	6	7
Prioritätsstufe									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Abhängigkeiten					Zuständigkeit				
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahme 4: Erweiterung des Angebotes von Radabstellanlagen im Kiez ▶ Maßnahme 8: Schaffung von weiteren Carsharing-Stellflächen im Kiez ▶ Maßnahme 14: Anpassung der Planung des Knotenpunktes Marktstraße / Karlshorster Straße / Türschmidtstraße / Pfarrstraße 					<ul style="list-style-type: none"> ▶ Straßen- und Grünflächenamt des Bezirkes Lichtenberg 				

³ 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 €

5 Umgestaltung der Pfarrstraße

Grafische Darstellung der Maßnahme

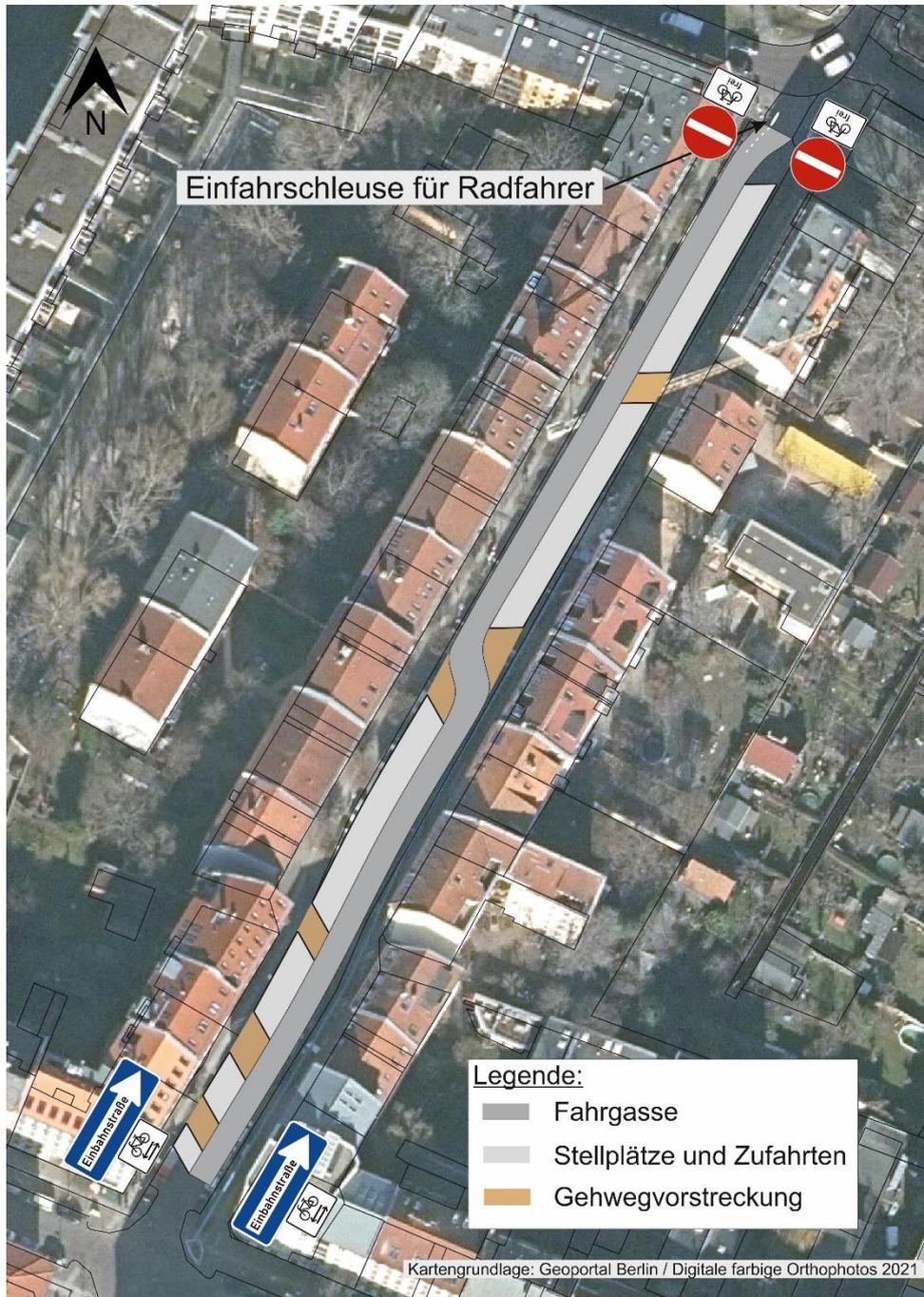


Abb. 1: Vorschlag (Schematische Darstellung) der Maßnahme im nördlichen Teil der Pfarrstraße

5 Umgestaltung der Pfarrstraße



Abb. 2: Vorschlag (Schematische Darstellung) der Maßnahme im südlichen Teil der Pfarrstraße

6 Errichtung von Gehwegvorstreckungen

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV
Fließender Kfz-Verkehr	Ruhender Kfz-Verkehr	

Maßnahmenmotivation

- ▶ Es fehlen Querungshilfen für den Fußverkehr entlang der Kaskelstraße und am Tuchollaplatz.
- ▶ Es herrscht ein sehr hoher Parkdruck vor.
- ▶ Die Gehwegabsenkungen werden durch Kfz blockiert.
- ▶ Die Sichtbeziehungen können auf Grund von regelwidrig parkenden Kfz nicht gewährleistet werden – insbesondere für den querenden Fußverkehr.

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Es sind Gehwegvorstreckungen, die die folgenden Merkmale aufweisen, zu errichten:
 - ▶▶ Länge je Knotenarm von mindestens 5,00 m (gemäß der RAST 06)
 - ▶▶ Barrierefreie Gestaltung mit einer Bordsteinabsenkung auf 3 cm und der Integration eines Blindenleitsystems mit taktilen Streifen bestehend aus Mosaiksteinpflaster
 - ▶▶ Einhaltung einer erforderlichen Haltesichtweite von 22,00 m (gemäß der AV Geh- und Radwege 2013)
 - ▶▶ Anordnung einer restlichen Fahrbahnbreite von 4,50 m (gemäß der RAST 06)
- ▶ Zur Gewährleistung der Befahrbarkeit sind die Schleppkurven des Müllfahrzeuges für jede Gehwegvorstreckung zu prüfen.
- ▶ Die Gehwegvorstreckungen bieten Platz für mögliche Radabstellanlagen (siehe Abb. 3).
- ▶ Es müssen teilweise vorhandene Parkstände umgewandelt werden.
- ▶ Bauliche Gehwegvorstreckungen werden in folgenden Bereichen errichtet:
 - ▶▶ an der Kreuzung Kaskelstraße / Spittasstraße, in den Knotenarmen der Spittasstraße und der westlichen Kaskelstraße (es entfallen ca. 6 Stellplätze)
 - ▶▶ an der Einmündung Kaskelstraße / Kernhofer Straße (Grundstücksein- und -ausfahrten im nördlichen Seitenraum der Kaskelstraße müssen berücksichtigt werden) (es entfallen ca. 8 Parkstände)
 - ▶▶ an der Einmündung Kaskelstraße / Geusenstraße (Grundstücksein- und -ausfahrt im nördlichen Seitenraum der Kaskelstraße muss berücksichtigt werden) (es entfallen ca. 8 Parkstände)
 - ▶▶ im Osten der Einmündung Türschmidtstraße / Geusenstraße (es entfallen ca. 2 Parkstände)

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Sichere und komfortable Querungsvorgänge im Fußverkehr können gewährleistet werden.
- ▶ Gehwegvorstreckungen bieten die Möglichkeit der Anordnung von Radabstellanlagen.
- ▶ Durch Gehwegvorstreckungen können die Fahrbahnbreiten verschmälert und damit auch eine verkehrsberuhigende Wirkung erzielt werden.
- ▶ Es entfallen Parkstände (nur theoretisch, da laut StVO Kreuzungsbereiche freizuhalten sind).
- ▶ Das Falschparken im Knotenpunktbereich kann durch die Gehwegvorstreckungen verhindert werden.

6 Errichtung von Gehwegvorstreckungen											
Wirkungsstufe					Kostenklasse ¹						
gering	mittel		hoch		1	2 ²	3 ²	4	5	6	7
Prioritätsstufe											
1 ²	2 ²	3	4	5	6	7	8	9			
Abhängigkeiten					Zuständigkeit						
▶ Maßnahme 4: Erweiterung des Angebotes von Radverkehrsanlagen im Kiez					▶ Straßen- und Grünflächenamt des Bezirkes Lichtenberg						

¹ 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 €

² siehe Tab. 1

6 Errichtung von Gehwegvorstreckungen

Grafische Darstellung der Maßnahme



Abb. 1: Beispiel für Gehwegvorstreckungen im Bereich einer Kreuzung (Bestand)
(zu sehen sind die vorhandenen Gehwegvorstreckungen am Knotenpunkt Kaskelstraße / Pfarrstraße)



Abb. 2: Beispiel für vorhandene Gehwegvorstreckungen am Knotenpunkt Kaskelstraße / Pfarrstraße

6 Errichtung von Gehwegvorstreckungen

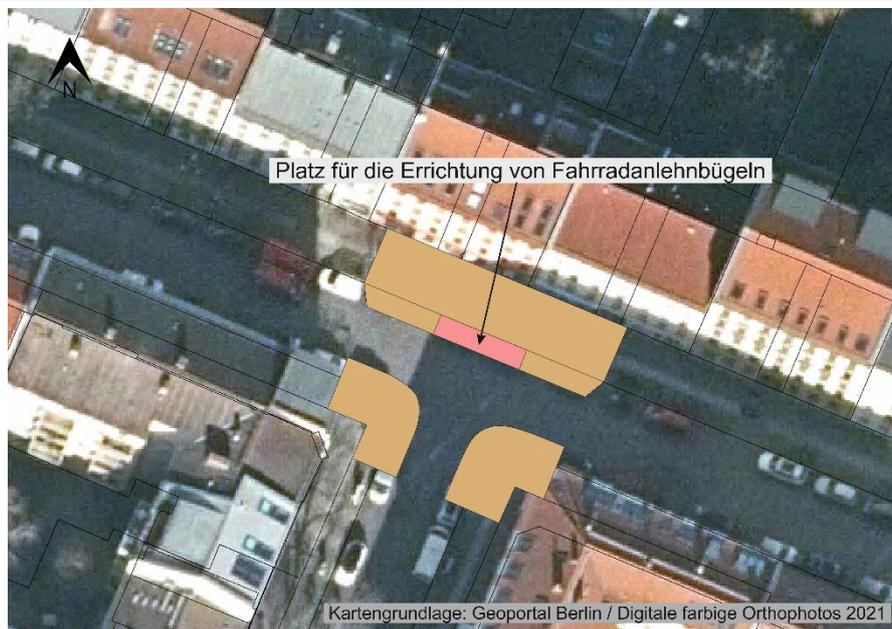


Abb. 3: Beispiel für Gehwegvorstreckungen im Bereich einer Einmündung (Neuanlage)
(zu sehen ist der Knotenpunkt Kaskelstraße / Kernhofer Straße)



Abb. 4: Gehwegvorstreckung im Osten der Einmündung Türschmidtstraße / Geusenstraße
(Neuanlage)

6 Errichtung von Gehwegvorstreckungen			
Gehwegvorstreckung	Kosten	Kostenklasse	Prioritätsstufe
Kreuzung Kaskelstraße / Spittasstraße	77.800 €	3	2
Einmündung Kaskelstraße / Kernhofer Straße	93.200 €	3	2
Einmündung Kaskelstraße / Geusenstraße	93.200 €	3	2
Einmündung Türschmidtstraße / Geusenstraße	20.800 €	2	1
Σ	285.000 €	2 bis 3	1 bis 2

Tab. 1: Kostenübersicht

7 Verbesserung der Straßenoberflächen im Kiez

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV
Fließender Kfz-Verkehr	Ruhender Kfz-Verkehr	

Maßnahmenmotivation

- ▶ Die Straßenoberflächen sind durch die Pflastersteine (Großpflaster) für den Radverkehr ungeeignet.
- ▶ Vor allem für die Türirschmidtstraße ist eine Verbesserung der Fahrbahnoberfläche sinnvoll, da sie zum Vorrangnetz des Radverkehrs zählt.
- ▶ Das überwiegend verwendete Großpflaster erhöht die Lärmemissionen durch den Kfz-Verkehr.

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Asphaltierung eines Mittelstreifens (ca. 5 m Breite) folgender Straßenzüge: (*Bereich* gemäß Abb. 1)
 - ▶▶ Kaskelstraße → sofern mit dem Denkmalschutz vereinbar (*a und e*)
 - ▶▶ Geusenstraße (*f*)
 - ▶▶ Tuchollaplatz (*f*)
 - ▶▶ Türirschmidtstraße (*g*)
 - ▶▶ Spittastraße (*c und d*)
 - ▶▶ Kernhofer Straße → sofern mit dem Denkmalschutz vereinbar (*b*)
- ▶ Eine Asphaltierung der Pfarrstraße ist auf Grund des Denkmalschutzes (Ensembleschutz) vermutlich nicht möglich.
- ▶ Um eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs durch verbesserte Fahrbahnoberflächen zu vermeiden, sind nachgelagert engmaschige Kontrollen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten anzustreben.
- ▶ Alternativ sind auch folgende Maßnahmen möglich:
 - ▶▶ eine Ausstattung der Fahrbahnoberflächen mit Kleinpflaster oder geschnittenem Großpflaster, um auch den Anforderungen des Denkmalschutzes entsprechen zu können
 - ▶▶ eine Ausstattung der Fahrbahnoberfläche mit einem asphaltierten oder mit geschnittenem Großpflaster versehenen Streifen für die Radfahrenden (siehe Abb. 2 und 3)

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Es werden verkehrs- und witterungssichere Straßen für den Radverkehr bereitgestellt.
- ▶ Der Komfort für den Radverkehr wird erhöht.
- ▶ Die Lärmemissionen durch den Kfz-Verkehr werden verringert.
- ▶ Die Gefahr von erhöhten Geschwindigkeiten durch verbesserte Fahrbahnoberflächen ist durch gezielte Kontrollen zu eliminieren.

7 Verbesserung der Straßenoberflächen im Kiez										
Wirkungsstufe					Kostenklasse ¹					
gering	mittel			hoch	1	2	3	4 ²	5 ²	6 ² 7
Prioritätsstufe										
1	2	3	4 ²	5 ²	6 ²	7	8	9		
Abhängigkeiten					Zuständigkeit					
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahme 5: Umgestaltung der Pfarrstraße ▶ Maßnahme 6: Errichtung von Gehwegvorstreckungen ▶ Maßnahme 15: Verkehrsüberwachung 					<ul style="list-style-type: none"> ▶ Straßen- und Grünflächenamt des Bezirkes Lichtenberg 					

¹ 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 €

² siehe Tab. 1

7 Verbesserung der Straßenoberflächen im Kiez

Grafische Darstellung der Maßnahme



Abb. 1: Zu asphaltierende Straßen im Untersuchungsgebiet



Abb. 2: Beispiel für einen asphaltierten Streifen für Radfahrende



Abb. 3: Beispiel für einen Streifen mit geschnittenem Großpflaster für Radfahrende

7 Verbesserung der Straßenoberflächen im Kiez					
Bereich	Länge ³	Anteil an der Gesamtlänge	Anteil an den Gesamtkosten	Kostenklasse	Prioritätsstufe
a	175 m	10,0 %	210.000 €	4	4
b	190 m	10,9 %	229.000 €	4	4
c	200 m	11,4 %	239.000 €	4	4
d	180 m	10,3 %	216.000 €	4	4
e	265 m	15,1 %	317.000 €	5	5
f	240 m	13,7 %	288.000 €	5	5
g	500 m	28,6 %	601.000 €	6	6
Σ	1.750 m	100,0 %	2.100.000 €	4 bis 6	4 bis 6

Tab. 1: Kostenübersicht

³ Annahme einer Fahrbahnbreite von 5,00 m für alle Straßenzüge

8 Schaffung von weiteren Carsharing-Stellflächen im Kiez

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV
Fließender Kfz-Verkehr	Ruhender Kfz-Verkehr	

Maßnahmenmotivation

- ▶ Der überwiegende Teil der Straßen im Kaskelkiez weist eine sehr hohe Auslastung der Parkflächen für den MIV auf.
- ▶ Zu Gunsten des Radverkehrs werden teilweise Parkflächen zurückgebaut, so dass die Verfügbarkeit an Parkständen im öffentlichen Straßenraum reduziert wird.
- ▶ Der Kaskelkiez zählt zu den Geschäftsgebieten der Free-Floating-Carsharing-Anbieter Sharenow, Sixt Share, We Share und Miles. Für diese Anbieter sollten ausreichend Parkstände geschaffen werden.
- ▶ Im Rahmen des standortbasierten Carsharings bietet bisher lediglich der Anbieter Stadtmobil einen Parkstand in der Türschmidtstraße 18 (im Bereich Tuchollaplatz) an.

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Im öffentlichen Straßenraum werden Parkstände in Carsharing-Stellflächen (entweder unternehmensspezifisch zugeordnet oder allgemein reserviert) umgewandelt.
 - ▶▶ Mögliche Standorte dafür sind:
 - die Schreiberhauer Straße am Victoria Center
→ an der Berufsschule und am Einkaufszentrum gelegen
 - das Zentrum des Kiezes in der Kaskelstraße
→ als Hauptgeschäftsstraße des Kiezes
 - der westliche Bereich der Kaskelstraße
→ in der Nähe des S-Bahnhofes Nöldnerplatz gelegen
 - der nördliche Bereich der Pfarrstraße
 - der südliche Bereich der Pfarrstraße
- ▶ Um die Anzahl an verfügbaren Stellflächen an den einzelnen Standorten zu bestimmen, ist eine Bedarfsanalyse durchzuführen. In diesem Rahmen ist auch zu bestimmen, in welchem Umfang Stellflächen für das stationsbasierte oder Free-Floating-Programm angeboten werden sollen.
- ▶ Die Parkstände sind mit dem Verkehrszeichen „Parken“ (VZ 314 StVO) oder „Parken auf Gehwegen“ (VZ 315 StVO) und dem Zusatzzeichen Sinnbild „Carsharing“ sowie einem weiteren weißen Zusatzschild mit dem Carsharing-Anbieter bei stationsbasierten Stellflächen auszustatten (siehe Abb. 2). In Bewohnerparkzonen ist die Stellfläche mit dem Verkehrszeichen „Eingeschränktes Halteverbot“ (VZ 286 StVO) und dem Zusatzschild „Carsharing frei“ zu versehen (siehe Abb. 3).
- ▶ Da die Carsharing-Anbieter auch Elektrofahrzeuge anbieten, sollten die Parkstände ggf. mit einer Ladesäule ausgestattet werden.
- ▶ Bei dem stationsbasierten Carsharing bzw. auch bei allgemein für das Carsharing reservierten Stellflächen ist darauf zu achten ein möglichst gleichmäßig verteiltes Angebot zu schaffen. Wie dies im Kaskelkiez aussehen könnte, ist in Abb. 1 dargestellt.
- ▶ Bei Bedarf ist ein Ausbau der Carsharing-Stellflächen zu Mobilitätsstationen (Jelbi-Stationen) möglich. Hierbei kann das Carsharing-Angebot bspw. mit Bikesharing-Angeboten ergänzt werden. Ein Beispiel hierfür stellt der Tuchollaplatz dar, wo die Carsharing-Station von Stadtmobil mit der dort existierenden Nextbike-Station verknüpft werden könnte.

8 Schaffung von weiteren Carsharing-Stellflächen im Kiez

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Mit dem Angebot von Carsharing-Fahrzeugen wird den Anwohnern und Besuchern des Kiezes eine Alternative zur Nutzung des privaten Pkw geboten.
- ▶ Für die Nutzer des Carsharing-Angebotes entfällt durch die Einrichtung von festen Carsharing-Stellflächen die Parkplatzsuche.
- ▶ Carsharing ist ein effektives Mittel zur Reduzierung der Parkstände, da gemäß dem Umweltbundesamt ein stationsbasiertes Carsharing-Fahrzeug vier bis sogar mehr als zehn Privat-Pkw ersetzen kann¹. Somit werden bspw. mit den fünf vorgeschlagenen Standorten und jeweils zwei Carsharing-Parkständen 40 bis ca. 100 Parkstände weniger benötigt.
- ▶ Durch weniger parkende Fahrzeuge wird mehr Platz für Lebensqualität oder Radabstellanlagen geschaffen (Nachnutzung durch Parklets, Maßnahme 3, möglich).

Wirkungsstufe			Kostenklasse ²						
gering	mittel	hoch	1	2 ³	3	4	5	6	7
Prioritätsstufe									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Abhängigkeiten					Zuständigkeit				
▶ Maßnahme 2: Ausweisung des Kiezes als Parkraumbewirtschaftungszone					▶ Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz				

¹ Umweltbundesamt: Car-Sharing, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/car-sharing#angebotsformen-des-car-sharing>, abgerufen am 19.04.2022

² 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 €

³ Die Kostenschätzung bezieht sich auf die Errichtung von 2 Carsharing-Parkständen mit einer Ladesäule.

8 Schaffung von weiteren Carsharing-Stellflächen im Kiez

Grafische Darstellung der Maßnahme



Abb. 1: Mögliche Carsharing-Stellflächen im Untersuchungsgebiet



Abb. 2: Beschilderung der Carsharing-Stellfläche

8 Schaffung von weiteren Carsharing-Stellflächen im Kiez



Abb. 3: Beispiel für einen Carsharing-Parkstand im öffentlichen Straßenraum (Türschmidtstraße)

9.1 Anpassung der Radverkehrsanlagen auf der Schreiberhauer Straße zwischen Marktstraße und Hauffstraße

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV
Fließender Kfz-Verkehr	Ruhender Kfz-Verkehr	

Maßnahmenmotivation

- ▶ Die momentanen Breiten der Radwege von ca. 1,25 bis 1,60 m sind für den Berliner Standard zu schmal (Regelbreite im Basisnetz beträgt gemäß den Vorgaben für die Radverkehrsplanung 2021 2,30 m).
- ▶ Die Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit an den Knotenpunkten ist nicht gegeben und die freigehaltene Sichtflächen sind nicht ausreichend (bedingt durch leichte Kurve der Schreiberhauer Straße).

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Die Radwege entlang der gesamten Schreiberhauer Straße werden gemäß den Vorgaben für die Radverkehrsplanung 2021 auf eine Regelbreite von 2,30 m verbreitert.
- ▶ Es wird eine durchgehende Fahrbahnbreite von 6,50 m für den Kfz-Verkehr vorgesehen (Regelbreite für eine Hauptverkehrsstraße gemäß den RAS 06 und für möglichen zukünftigen Busbetrieb).
- ▶ **Querschnittsvariante a: Umwandlung des östlichen Parkstreifens in Radverkehrsanlagen**
 - ▶▶ Alle angeordneten Parkstände im östlichen Straßenraum werden zurückgebaut.
 - ▶▶ Der Parkstreifen im westlichen Straßenraum im Bereich zwischen Marktstraße und Hirschberger Straße kann bestehen bleiben.
- ▶ **Querschnittsvariante b: Inanspruchnahme der Grünstreifen**
 - ▶▶ Alle angelegten Grünstreifen zwischen den Geh- und Radwegen werden verschmälert. Dafür müssen die Baumreihen größtenteils entfallen.
- ▶ Es werden Parkverbote im Bereich der Knotenpunkte Schreiberhauer Straße / Hirschberger Straße (vor dem Fußgängerüberweg in der Schreiberhauer Straße) und Schreiberhauer Straße / Kaskelstraße (im südlichen Knotenarm der Schreiberhauer Straße und in der Kaskelstraße) angeordnet, um die Sichtfelder in diesen Bereichen freizuhalten (bspw. durch die Einkürzung des Parkstreifens).

Maßnahmenbeurteilung

Querschnittsvariante a:

- ▶ Vorteile:
 - ▶▶ Die vorhandenen straßenbildprägenden Grünstreifen und Baumreihen bleiben erhalten.
 - ▶▶ Durch die Verbreiterung des Radweges wird ein sicheres Überholen bzw. Nebeneinanderfahren der Radfahrenden gewährleistet.
 - ▶▶ Durch den Rückbau der Parkstreifen werden die Sichtfelder im Bereich des Knotenpunktes Schreiberhauer Straße / Kaskelstraße sowie auf den Fußgängerüberweg über die Schreiberhauer Straße an der Hirschberger Straße freigehalten.
- ▶ Nachteile:
 - ▶▶ Eine große Anzahl an Parkständen im öffentlichen Straßenraum fällt weg. Es müssen verstärkt Parkmöglichkeiten auf privatem Grund genutzt werden, da die Einrichtung von öffentlichen Ausweichparkplätzen im nahen Umfeld nicht bzw. nur schwer möglich ist.

9.1 Anpassung der Radverkehrsanlagen auf der Schreiberhauer Straße zwischen Marktstraße und Hauffstraße

Querschnittsvariante b:

- ▶ Vorteile:
 - ▶▶ Es kann weiterhin ein Parkstreifen angeordnet werden.
 - ▶▶ Durch die Verbreiterung des Radweges wird ein sicheres Überholen bzw. Nebeneinanderfahren der Radfahrenden gewährleistet.
- ▶ Nachteile:
 - ▶▶ Die Verschmälerung der Grünstreifen erfordert das Fällen von stadtbildprägenden Baumreihen. Es verbleiben noch zum Teil sehr schmale Grünstreifen. Durch eine Neuordnung der angrenzenden Nebenflächen (z. B. Gehwege) kann u. U. die Einrichtung einer neuen, einseitigen Baumreihe ermöglicht werden.

Wirkungsstufe			Kostenklasse ¹						
gering	mittel	hoch	1	2	3	4	5 ²	6 ³	7
Prioritätsstufe									
1	2	3 ²	4 ³	5	6	7	8	9	
Abhängigkeiten					Zuständigkeit				
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahme 9.2: Anpassung der Radverkehrsanlagen auf der Schreiberhauer Straße zwischen Kaskelstraße und Hauffstraße sowie auf der Hauffstraße ▶ Maßnahme 16: Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Kiezes 					<ul style="list-style-type: none"> ▶ Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz 				

¹ 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 €

² Bezieht sich auf Variante a.

³ Bezieht sich auf Variante b.

9.1 Anpassung der Radverkehrsanlagen auf der Schreiberhauer Straße zwischen Marktstraße und Hauffstraße

Grafische Darstellung der Maßnahme



Abb. 1: Variante a
Übersichtskarte Schreiberhauer Str. Süd

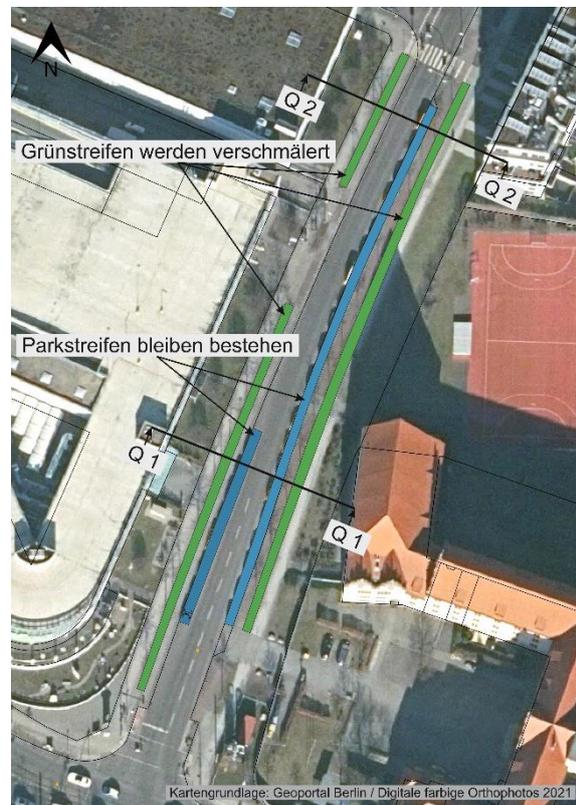


Abb. 2: Variante b
Übersichtskarte Schreiberhauer Str. Süd

Für die beiden eingezeichneten Querschnitte Q 1 und Q 2 werden im Folgenden jeweils der Bestandsquerschnitt sowie die Querschnittsvariante a und b dargestellt. Bei der Erstellung der Querschnittsvarianten wurde sich immer an den Innenseiten der vorhandenen Gehwege orientiert. Querschnitt Q 2 gilt auch für die Weiterführung der Schreiberhauer Straße in Richtung Norden bis kurz vor dem Übergang in die Hauffstraße.

9.1 Anpassung der Radverkehrsanlagen auf der Schreiberhauer Straße zwischen Marktstraße und Hauffstraße

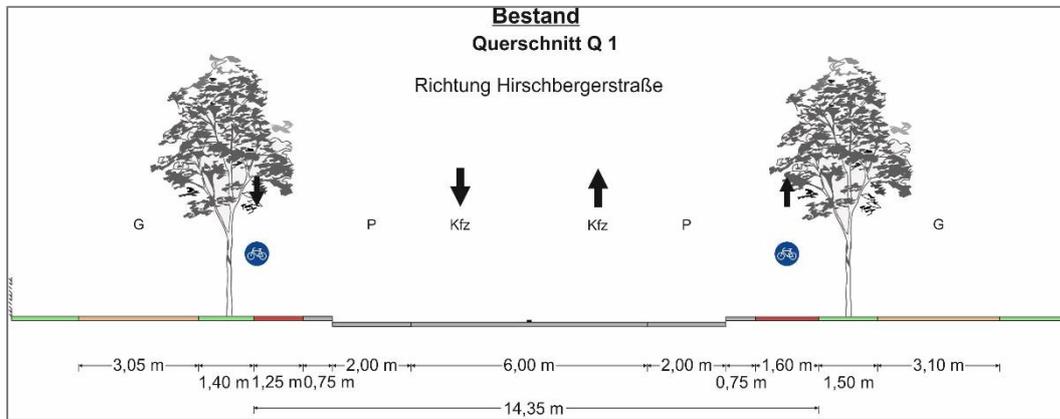


Abb. 3: Bestand: Querschnitt Q 1 Schreiberhauer Str. Süd⁴

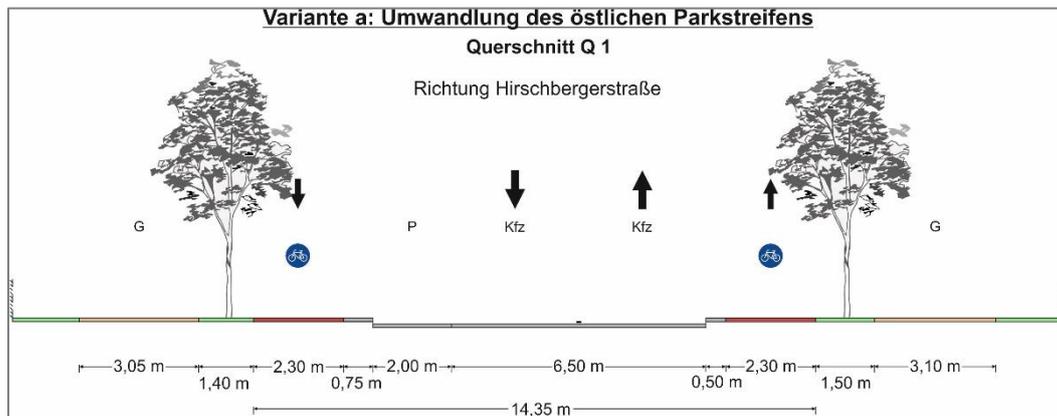


Abb. 4: Variante a: Querschnitt Q 1 Schreiberhauer Str. Süd

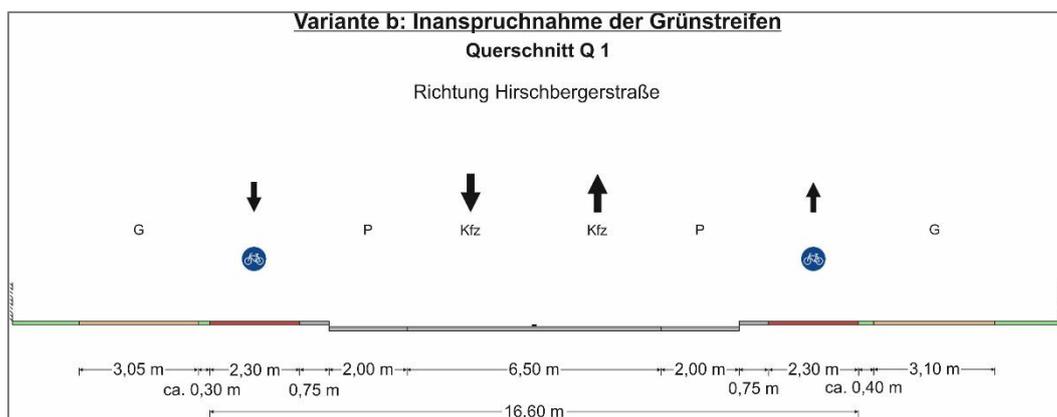


Abb. 5: Variante b: Querschnitt Q 1 Schreiberhauer Str. Süd

⁴ Werte aus eigenen Messungen.

9.1 Anpassung der Radverkehrsanlagen auf der Schreiberhauer Straße zwischen Marktstraße und Hauffstraße

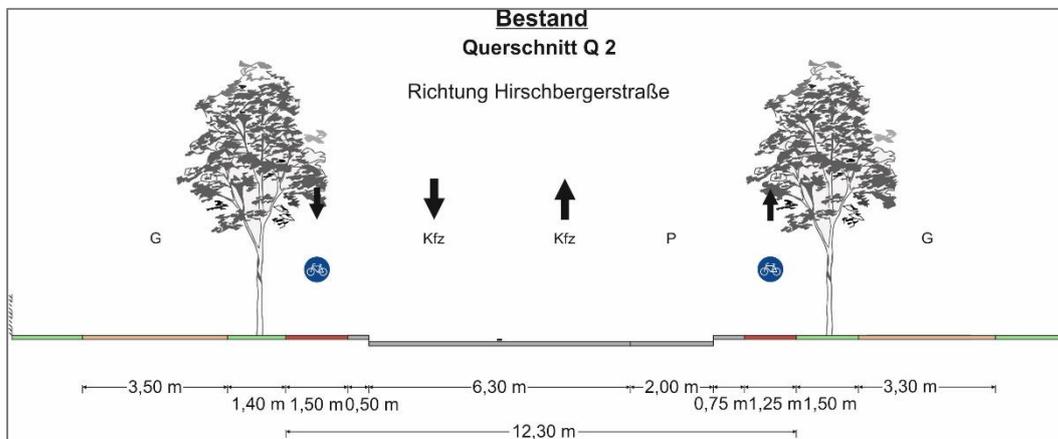


Abb. 6: Bestand: Querschnitt Q 2 Schreiberhauer Str. Süd⁵

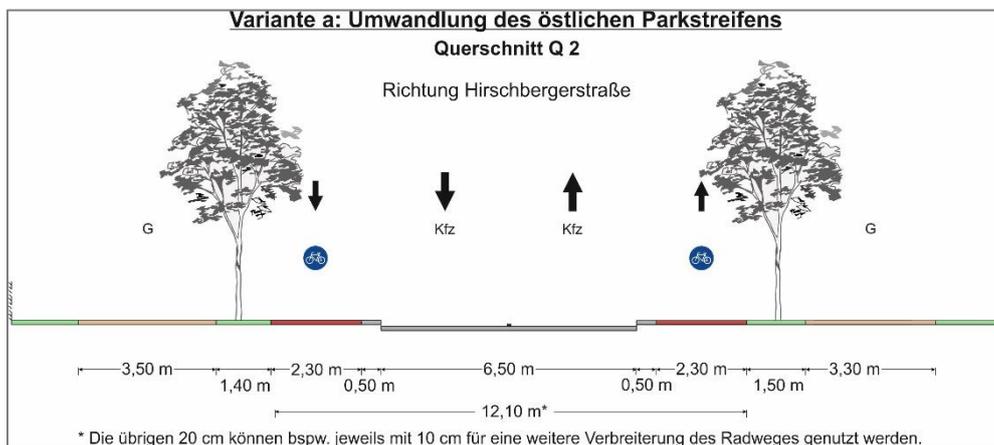


Abb. 7: Variante a: Querschnitt Q 2 Schreiberhauer Str. Süd

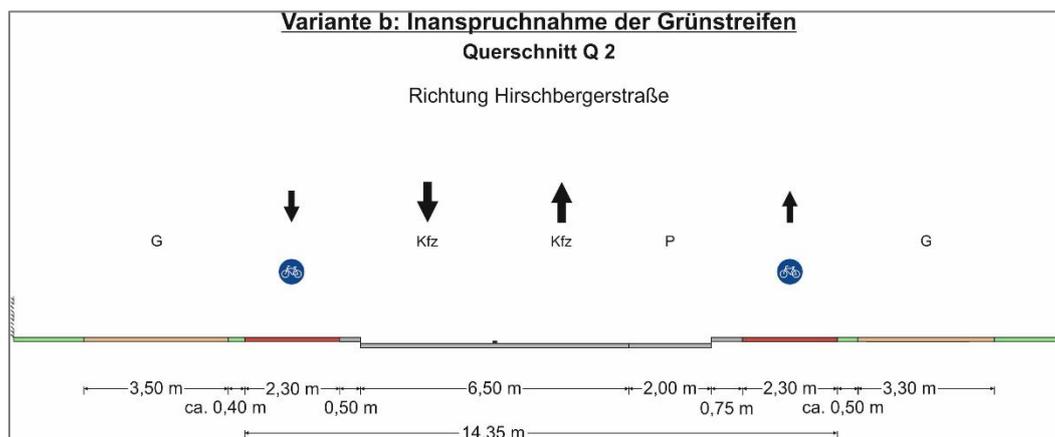


Abb. 8: Variante b: Querschnitt Q 2 Schreiberhauer Str. Süd

⁵ Werte aus eigenen Messungen.

9.2 Anpassung der Radverkehrsanlagen auf der Hauffstraße zwischen Schreiberhauer Straße und Pfarrstraße

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV
Fließender Kfz-Verkehr	Ruhender Kfz-Verkehr	

Maßnahmenmotivation

- ▶ Die nicht richtlinienkonforme Radverkehrsanlage auf der Schreiberhauer Straße (vgl. Maßnahme 9.1) endet in Fahrtrichtung Norden nach der Kurve zur Hauffstraße (siehe Abb. 2), in der Gegenrichtung beginnt sie im Kurvenverlauf (siehe Abb. 1).
 - ▶ Das nordwärtige Ende des Radweges liegt deckungsgleich mit der Ausfahrt einer Tiefgarage, so dass die Radfahrenden an dieser Stelle auf die Fahrbahn geführt werden. Dies führt zu einer unübersichtlichen Verkehrsführung und einem möglichen Übersehen eines Radfahrenden. Grundsätzlich sind die Sichtbeziehungen für aus der Tiefgarage ausfahrende Kfz durch die Kurve der Hauffstraße sehr eingeschränkt.



Abb. 1: Beginn des Radweges in Richtung Schreiberhauer Straße im Kurvenverlauf



Abb. 2: Ende des Radweges in Richtung Hauffstraße vor der Tiefgaragenausfahrt

Maßnahmenbeschreibung

Laut Mobilitätsgesetz ist eine Radverkehrsanlage an Hauptverkehrsstraßen notwendig. Für die Hauffstraße hat sich für den Prognosefall (gemäß der Verkehrsuntersuchung Frankfurter Allee Süd, Teilgutachten C, Prognose-Planfall C mit dem 16. BA BAB) ein DTV_w von 14.700 Kfz/24h ergeben. Gemäß den ERA sollte eine Separation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr vorgenommen werden (siehe Abb. 3). Dies kann durch das Anlegen eines Radfahrstreifens erfolgen, wonach sich die folgenden zwei Varianten ergeben:

Variante a: beidseitiger Radfahrstreifen

- ▶ Es werden beidseitige Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,80 m angeordnet.
- ▶ Für die Einrichtung der Radfahrstreifen müssen der vorhandene Parkstreifen und Grünstreifen zurückgebaut werden.
- ▶ In Fahrtrichtung Norden wird der Radweg vor dem Kurvenbereich in einen Radfahrstreifen überführt.
- ▶ In Fahrtrichtung Süden wird der Radfahrstreifen in den aktuell vorhandenen Radweg überführt.

9.2 Anpassung der Radverkehrsanlagen auf der Hauffstraße zwischen Schreiberhauer Straße und Pfarrstraße

- ▶ Vor dem Knotenpunkt Hauffstraße / Pfarrstraße / Schulze-Boysen-Straße endet der südliche Radfahrstreifen bzw. beginnt der nördliche Radfahrstreifen. Eine Anordnung der Radverkehrsanlage im Bereich der Eisenbahnbrücke ist auf Grund des zu schmalen Querschnittes nicht möglich. Auf eine verkehrssichere Überleitung ist zu achten.

Variante b: südlicher Radfahrstreifen

- ▶ Es wird in Richtung Hauffstraße ein 2,30 m breiter Radfahrstreifen angeordnet.
- ▶ Für die Einrichtung des Radfahrstreifens müssen der vorhandene Parkstreifen zurückgebaut und der Grünstreifen etwas verschmälert werden.
- ▶ In Fahrtrichtung Norden wird der Radweg vor dem Kurvenbereich in einen Radfahrstreifen überführt.
- ▶ Vor dem Knotenpunkt Hauffstraße / Pfarrstraße / Schulze-Boysen-Straße endet der Radfahrstreifen. Auf eine verkehrssichere Überleitung ist zu achten.

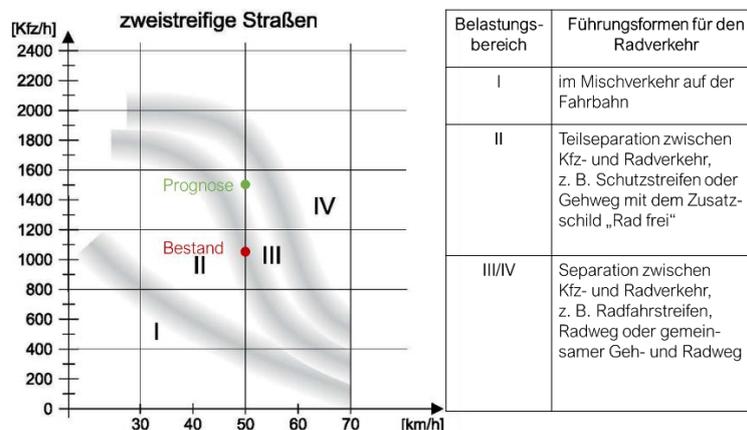


Abb. 3: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen ERA¹

Maßnahmenbeurteilung

Variante a:

- ▶ Vorteile:
 - ▶ Durch die Radfahrstreifen wird für die Radfahrenden in beiden Fahrtrichtungen ein eigener Bereich zur Fortbewegung eingerichtet.
 - ▶ Es kann eine objektive Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie des Sicherheitsempfindens der Radfahrenden bewirkt werden.
 - ▶ Der Fahrtkomfort für die Radfahrenden wird erhöht.
 - ▶ Die Defizite in der Erkennbarkeit werden im Bereich der Tiefgarageneinfahrt behoben.
- ▶ Nachteile:
 - ▶ Die Einrichtung der Radfahrstreifen mit einer Breite von 1,80 m entspricht nicht dem Berliner Standard gemäß den Vorgaben für die Radverkehrsplanung 2021 von 2,30 m, jedoch liegt die Mindestbreite von 1,50 m gemäß der RP 310 VLB bzw. mit 5,00 cm Abweichung fast die Regelbreite gemäß den ERA von 1,85 m vor. Damit kann ein Kompromiss hinsichtlich der vorhandenen Flächenverfügbarkeit erreicht werden.
 - ▶ Alle Parkstände im öffentlichen Straßenraum in der Hauffstraße entfallen.
 - ▶ Die Umwandlung des Grünstreifens erfordert das Fällen von stadtbildprägenden Baumreihen.

¹ FGSV Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), S. 18 f.

9.2 Anpassung der Radverkehrsanlagen auf der Hauffstraße zwischen Schreiberhauer Straße und Pfarrstraße

Variante b:

- ▶ Vorteile:
 - ▶▶ Es wird einer nach den Vorgaben für die Radverkehrsplanung 2021 regelkonformer Radfahrstreifen von 2,30 m angeordnet.
 - ▶▶ Durch den südlichen Radfahrstreifen wird für die Radfahrenden zumindest in diesem Bereich ein eigener Bereich zur Fortbewegung eingerichtet.
 - ▶▶ Es kann eine objektive Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie des Sicherheitsempfindens der Radfahrenden bewirkt werden.
 - ▶▶ Der Fahrtkomfort für die Radfahrenden wird im südlichen Straßenraum erhöht.
 - ▶▶ Die Defizite in der Erkennbarkeit werden im Bereich der Tiefgarageneinfahrt behoben.
 - ▶▶ Es ist lediglich eine Verschmälerung des Grünstreifens erforderlich.
- ▶ Nachteile:
 - ▶▶ Weiterhin fehlende Radverkehrsanlage für den Radverkehr in Richtung Schreiberhauer Straße.
 - ▶▶ Alle Parkstände im öffentlichen Straßenraum in der Hauffstraße entfallen.

Wirkungsstufe			Kostenklasse ²						
gering	mittel	hoch	1	2	3	4 ³	5	6	7
Prioritätsstufe									
1	2 ³	3	4	5	6	7	8	9	
Abhängigkeiten					Zuständigkeit				
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahme 9.1: Anpassung der Radverkehrsanlagen auf der Schreiberhauer Straße zwischen Marktstraße und Kaskelstraße ▶ Maßnahme 10: Anordnung einer zusätzlichen Querungshilfe über die Schreiberhauer Straße ▶ Maßnahme 12: Einrichtung einer Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Pfarrstraße / Hauffstraße / Schulze-Boysen-Straße 					<ul style="list-style-type: none"> ▶ Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz 				

² 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 €

³ Bezieht sich jeweils auf Variante a und Variante b.

9.2 Anpassung der Radverkehrsanlagen auf der Hauffstraße zwischen Schreiberhauer Straße und Pfarrstraße

Grafische Darstellung der Maßnahme

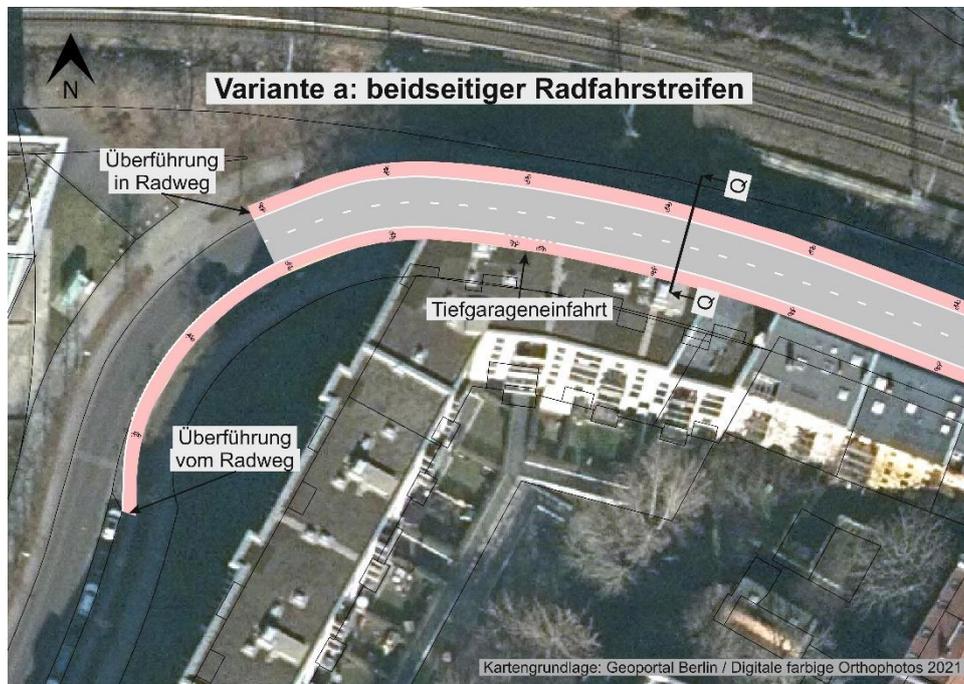


Abb. 4: Übersichtskarte Variante a

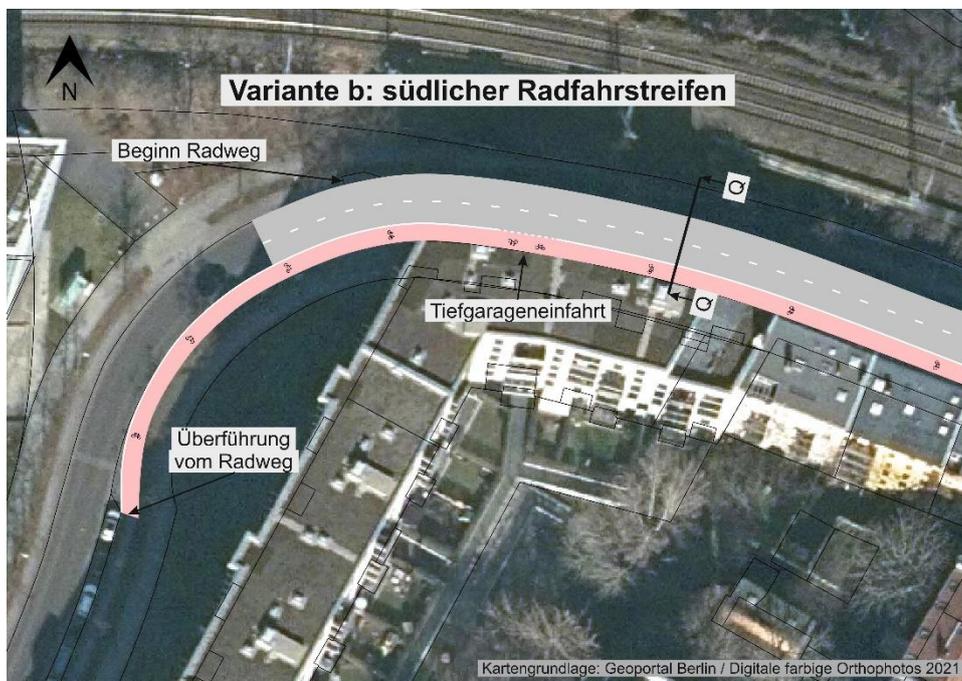


Abb. 5: Übersichtskarte Variante b

9.2 Anpassung der Radverkehrsanlagen auf der Hauffstraße zwischen Schreiberhauer Straße und Pfarrstraße

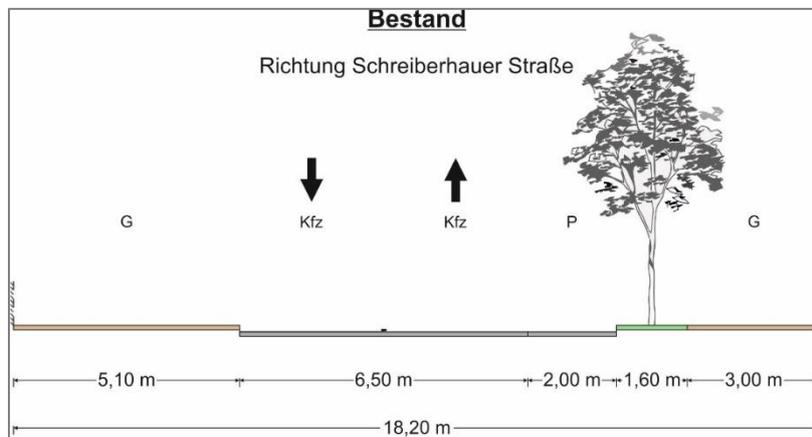


Abb. 6: Bestand: Querschnitt Schreiberhauer Straße / Hauffstraße⁴

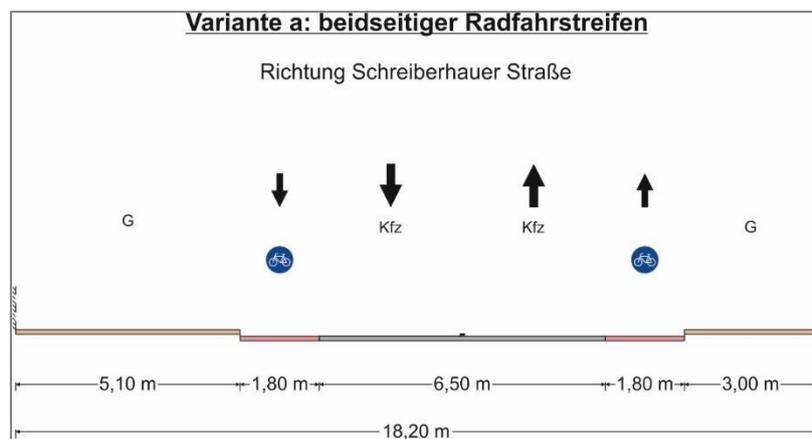


Abb. 7: Variante a: Querschnitt Schreiberhauer Straße / Hauffstraße

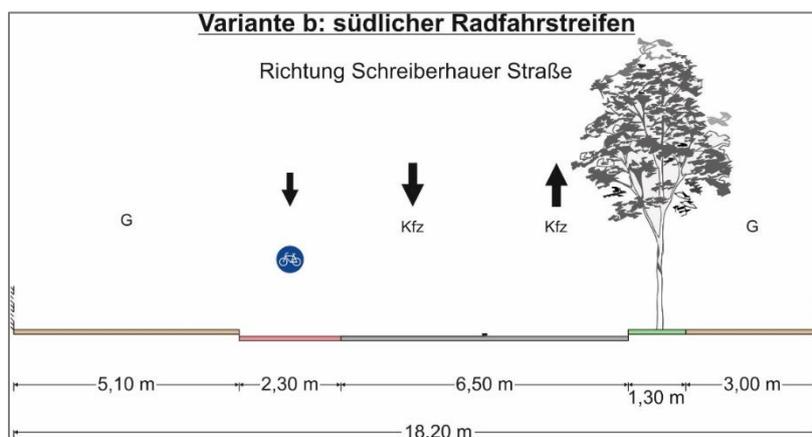


Abb. 8: Variante b: Querschnitt Schreiberhauer Straße / Hauffstraße

⁴ Werte aus eigenen Messungen.

10 Anordnung einer zusätzlichen Querungshilfe über die Schreiberhauer Straße

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV
Fließender Kfz-Verkehr	Ruhender Kfz-Verkehr	

Maßnahmenmotivation

- ▶ Für den Fußverkehr fehlt für eine sichere und komfortable Querungshilfe der Schreiberhauer Straße im Bereich Kaskelstraße / Am Bremsenwerk.

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Für die Schreiberhauer Straße hat sich für den Prognosefall (gemäß der Verkehrsuntersuchung Frankfurter Allee Süd, Teilgutachten C, Prognose-Planfall C mit dem 16. BA BAB) ein DTV_W im Bereich von 7.200 bis 14.700 Kfz/24h ergeben. Damit sind gemäß der EFA die folgenden zwei Querungsanlagen möglich (siehe Abb. 1):
 - ▶ **Variante a:** Anordnung eines Fußgängerüberweges mit einer baulichen Maßnahme wie einer Mittelinsel
 - ▶ **Variante b:** Anordnung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage
- ▶ Innerhalb beider Varianten ist die Einrichtung der Querungsanlage über die Schreiberhauer Straße nördlich des Knotenarmes Am Bremsenwerk vorgesehen.
- ▶ Durch beide Varianten wird für den Fußgängerstrom zwischen der Kaskelstraße und der Einrichtung der Deutschen Rentenversicherung eine sichere und leichtere Querung der Fahrbahn ermöglicht.

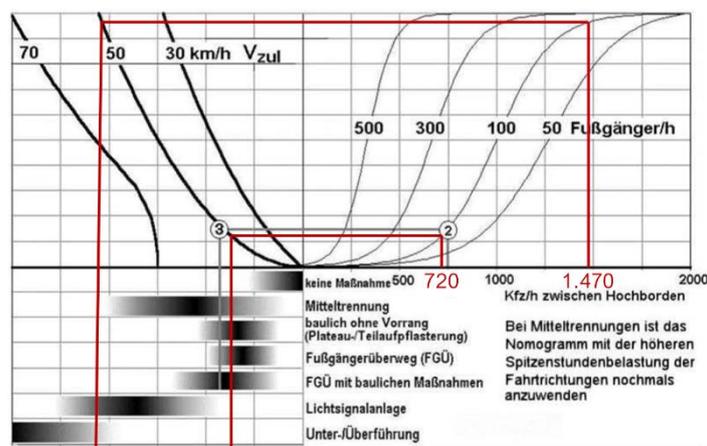


Abb. 1: Einsatzbereiche von Überquerungsanlagen an zweistreifigen Straßen¹

¹ FGSV Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002), S. 19

10 Anordnung einer zusätzlichen Querungshilfe über die Schreiberhauer Straße

Maßnahmenbeurteilung

Variante a: Fußgängerüberweg mit Mittelinsel

- ▶ Vorteile:
 - ▶ Durch den dauerhaften Vorrang für den Fußverkehr entstehen für die Zufußgehenden kaum Wartezeiten.
 - ▶ Für die Errichtung und den Betrieb eines Fußgängerüberweges mit Mittelinsel entsteht ein geringerer Aufwand als für eine Lichtsignalanlage.
 - ▶ Die Anlage stellt eine ähnliche Querungsform wie im südlichen Bereich der Schreiberhauer Straße an der Hirschberger Straße dar.
- ▶ Nachteile:
 - ▶ Durch die Aufweitung der Fahrbahn für die Anlage der Mittelinsel ist eine Umgestaltung der angrenzenden Seitenräume erforderlich.
 - ▶ Es bestehen begrenzte Gestaltungsmöglichkeiten für sehbehinderte Menschen.
 - ▶ Die Anlage kann nur von Zufußgehenden genutzt werden (Radfahrende müssen absteigen und schieben).
 - ▶ Der mögliche Einsatzbereich der Anlage erstreckt sich bis max. 750 Kfz/Spitzenstunde für die jeweils stärker belastete Fahrtrichtung (gemäß der Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen). Im Falle einer zunehmenden Kfz-Verkehrsstärke muss mit zunehmenden Verkehrsbehinderungen beim fließenden Kfz-Verkehr gerechnet werden.

Variante b: Fußgänger-Lichtsignalanlage

- ▶ Vorteile:
 - ▶ Durch die technische Sicherung besteht für den Fußverkehr ein höheres Sicherheitsniveau.
 - ▶ Die Anlage kann den Fahrzeugen aus der Kaskelstraße und auch Am Bremsenwerk das Einbiegen in die Schreiberhauer Straße während der Grünphase für den Fußverkehr erleichtern.
 - ▶ Durch den möglichen Einsatz von akustischen Signalen ist die Anordnung einer Lichtsignalanlage für sehbehinderte Menschen vorteilhaft.
 - ▶ Die Lichtsignalanlage kann auch von Radfahrenden genutzt werden.
- ▶ Nachteile:
 - ▶ Es entstehen höhere Investitions- und Betriebskosten als für einen Fußgängerüberweg mit Mittelinsel.
 - ▶ Es entstehen technisch bedingte Wartezeiten für den Fußverkehr.

Wirkungsstufe			Kostenklasse ²						
gering	mittel	hoch	1	2 ³	3 ⁴	4	5	6	7
Prioritätsstufe									
1 ³	2 ⁴	3	4	5	6	7	8	9	
Abhängigkeiten					Zuständigkeit				
▶ Maßnahme 9.1: Anpassung der Radverkehrsanlagen auf der Schreiberhauer Straße zwischen Marktstraße und Hauffstraße					▶ Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz				

² 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 €

³ Bezieht sich auf Variante a.

⁴ Bezieht sich auf Variante b.

10 Anordnung einer zusätzlichen Querungshilfe über die Schreiberhauer Straße

Grafische Darstellung der Maßnahme



Abb. 2: Lage der Querungsanlage

11 Errichtung einer Unterführung für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der Eisenbahngleise

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV
Fließender Kfz-Verkehr	Ruhender Kfz-Verkehr	

Maßnahmenmotivation

- ▶ Die Eisenbahngleise stellen eine Barriere dar, wodurch sich teilweise weitere Wege bzw. Umwege für den Fuß- und Radverkehr ergeben.

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Es wird eine Unterführung der Eisenbahngleise für den Fuß- und Radverkehr zwischen der Hauffstraße und dem Weg Am Alten Lokschuppen errichtet. Diese hat eine Breite von mindestens 4 m (gemäß EFA) und weist eine Trennung der Flächen für die beiden Verkehrsarten auf.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Die Trennwirkung durch die Eisenbahngleise kann reduziert werden.
- ▶ Der Abstand zwischen den Unterführungen Pfarrstraße und Kaskelstraße kann verkürzt werden.
- ▶ Für den nördlichen Kaskelkiez entstehen kürzere Wege zu der östlichen Buchberger Straße.
- ▶ Die neue Unterführung wird so angeordnet, dass die bestehende Unterführung im Zuge des Weges Am Alten Lokschuppen genutzt werden kann. Somit müssen mit dem Bauwerk lediglich zwei Gleise unterquert werden.

Wirkungsstufe			Kostenklasse ¹						
gering	mittel	hoch	1	2	3	4	5	6	7
Prioritätsstufe									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Abhängigkeiten					Zuständigkeit				
▶ -					<ul style="list-style-type: none"> ▶ DB Netz AG ▶ Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz 				

¹ 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 €

11 Errichtung einer Unterführung für den Fuß- und Radverkehr im Bereich der Eisenbahngleise

Grafische Darstellung der Maßnahme



Abb. 1: Lage der Unterführungen an der nördlichen Grenze des Untersuchungsgebietes



Abb. 2: Beispiel für eine Unterführung (Kaskelstraße)

12 Einrichtung einer Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Hauffstraße / Pfarrstraße / Schulze-Boysen-Straße

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV
Fließender Kfz-Verkehr	Ruhender Kfz-Verkehr	

Maßnahmenmotivation

- ▶ Die Unterführung stellt eine Engstelle im Verkehrsnetz dar. Dadurch stehen nur geringe Fahrbahn- und Gehwegbreiten zur Verfügung. Es ist auch langfristig nicht mit einer Verbreiterung der Durchfahrten unter den bestehenden Eisenbahnbrücken zu rechnen.
- ▶ Begegnungsverkehr großer Fahrzeuge ist nicht möglich, lediglich ein Begegnen zweier Pkw mit eingeschränkten Bewegungsspielräumen.
- ▶ Für den Fußverkehr fehlen Querungshilfen.
- ▶ Die Verkehrsführung ist unübersichtlich.
- ▶ Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung Frankfurter Allee Süd weisen an dieser Stelle ein Defizit hinsichtlich der Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr aus, sofern alle geplanten Entwicklungen im Gebiet auch umgesetzt werden.

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Einrichtung einer Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Hauffstraße / Pfarrstraße / Schulze-Boysen-Straße:
 - ▶▶ mit Richtungswechselbetrieb: Dadurch wird gewährleistet, dass die Engstelle immer nur in eine Fahrtrichtung durch die Fahrzeuge und Radfahrenden befahren wird.
 - ▶▶ mit einer Fußgängerfurt vor der Bahnunterführung über den nördlichen Knotenpunktarm

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Die Einrichtung einer Baustellen-LSA hat gezeigt, dass in diesem Bereich eine LSA sinnvoll ist. Zu diesem Ergebnis ist ebenfalls die Verkehrsuntersuchung Frankfurter Allee Süd gekommen.
- ▶ Vorteile:
 - ▶▶ Der Verkehrsablauf wird geordnet.
 - ▶▶ Die einzelnen Verkehrsströme werden zeitlich getrennt.
 - ▶▶ Für den Fußverkehr entsteht eine gesicherte Querungsmöglichkeit.
- ▶ Nachteile:
 - ▶▶ Die Verkehrsqualität verschlechtert sich, jedoch bleibt die Leistungsfähigkeit weiterhin gegeben.
 - ▶▶ Die Wartezeiten für einzelnen Verkehrsteilnehmer erhöhen sich.
 - ▶▶ Es fallen Investitions- und Betriebskosten an.
- ▶ Da dieser Knotenpunkt eine räumliche Nähe zu den Knotenpunkten Buchberger Straße / Schulze-Boysen-Straße und Wiesenweg / Schulze-Boysen-Straße aufweist, ist im Fall der Anordnung einer LSA eine gemeinsame Betrachtung notwendig. Zudem sind für Details weiterführende Untersuchungen durchzuführen.

12 Einrichtung einer Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Hauffstraße / Pfarrstraße / Schulze-Boysen-Straße									
Wirkungsstufe			Kostenklasse ¹						
gering	mittel	hoch	1	2	3	4	5	6	7
Prioritätsstufe									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Abhängigkeiten			Zuständigkeit						
<ul style="list-style-type: none"> Maßnahme 9.2: Anpassung der Radverkehrsanlagen auf der Hauffstraße zwischen Schreiberhauer Straße und Pfarrstraße 			<ul style="list-style-type: none"> Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz 						

¹ 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 €

13 Anpassung der LSA am Knotenpunkt Marktstraße / Schreiberhauer Straße

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV
Fließender Kfz-Verkehr	Ruhender Kfz-Verkehr	

Maßnahmenmotivation

- ▶ Die Bewertung der Verkehrsqualität hat aktuell lange Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer ergeben, somit auch für Fußgänger und Radfahrer.

Maßnahmenbeschreibung

Kurzfristige Lösung:

- ▶ Die LSA-Schaltung an dem Knotenpunkt Marktstraße / Schreiberhauer Straße ist hinsichtlich Beschleunigungspotenziale zu überprüfen.
 - ▶▶ Anpassung des Signalprogramms

Langfristige Lösung:

- ▶ Umsetzung der Planung zur Marktstraße im Rahmen der Straßenbahn-Neubaustrecke Ostkreuz dar (siehe Abb. 1):
 - ▶▶ Die ÖPNV-Trasse wird in den Seitenraum ausgelagert.
 - ▶▶ In Längsrichtung der Marktstraße werden neue Geh- und Radwege gebaut.

Maßnahmenbeurteilung

Kurzfristige Lösung:

- ▶ Da die LSA mit der Nachbar-LSA Hauptstraße / Karlshorster Straße koordiniert ist, muss ggf. eine Anpassung der Koordinierung vorgenommen werden.

Langfristige Lösung:

- ▶ Die separate ÖPNV-Trasse führt zur Entlastung des Knotenpunktes (Entflechtung der Verkehrsströme, andere Signalprogramme möglich).
- ▶ Durch den Bau der neuen Geh- und Radwege in Längsrichtung der Marktstraße entstehen deutliche Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr.
- ▶ Die Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr für das Queren der Marktstraße können im Vergleich zum Bestand nicht verbessert werden, da die Leistungsfähigkeit in diesem Bereich durch den Knotenpunkt Hauptstraße / Karlshorster Straße bestimmt wird und aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsstärken sowie der geringen Knotenpunktabstände koordinierte Steuerungen und damit einheitliche Umlaufzeiten notwendig sind.

13 Anpassung der LSA am Knotenpunkt Marktstraße / Schreiberhauer Straße

Wirkungsstufe				Kostenklasse ¹							
gering ²	mittel ³			hoch	1	2 ^{2,4}	3	4	5	6	7
Prioritätsstufe											
1	2	3 ²		4	5	6	7	8	9		
Abhängigkeiten						Zuständigkeit					
▶ -						▶ Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz					

Grafische Darstellung der Maßnahme

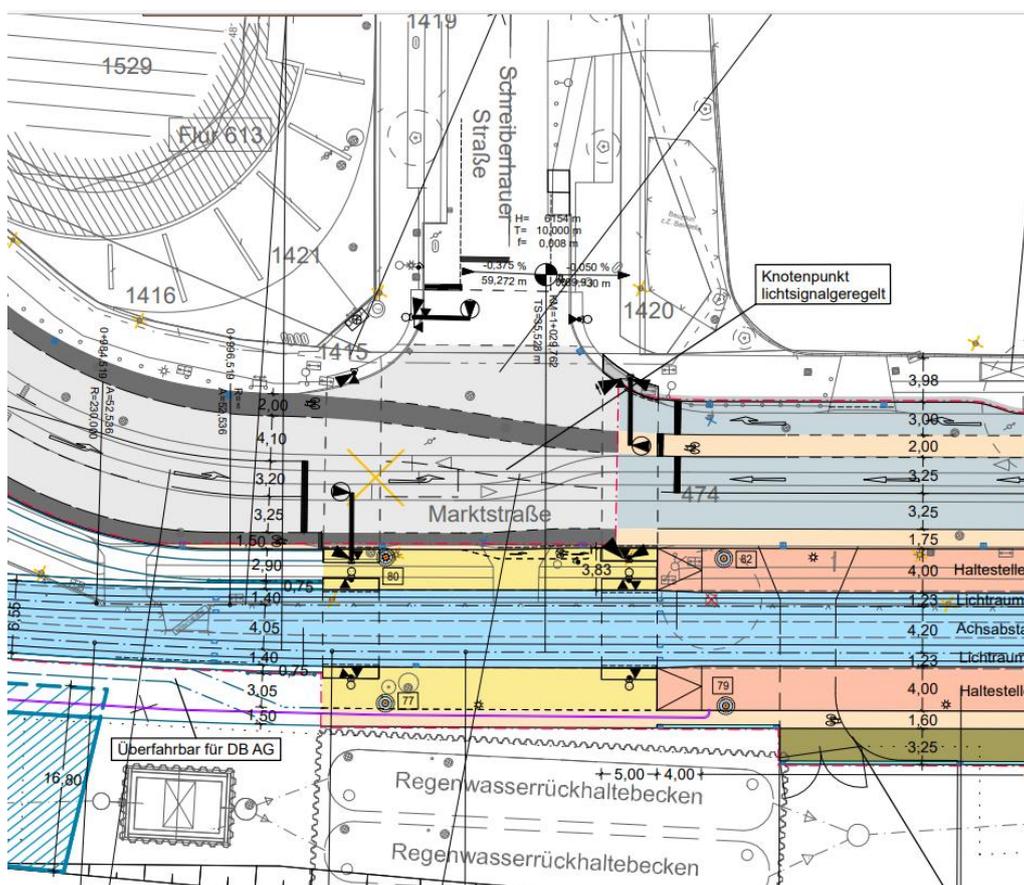


Abb. 1: Ausschnitt aus dem Lageplan zur Planung der Straßenbahn-Neubaustrecke Ostkreuz

¹ 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 €
² Bezieht sich auf die kurzfristige Lösung.
³ Bezieht sich auf die langfristige Lösung.
⁴ Für die langfristige Lösung fallen keine zusätzlichen Kosten an, da die beschriebene Maßnahme in der Umbauplanung enthalten ist.

14 Anpassung der Planung des Knotenpunktes Marktstraße / Karlshorster Straße / Türschmidtstraße / Pfarrstraße

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV
Fließender Kfz-Verkehr	Ruhender Kfz-Verkehr	

Maßnahmenmotivation

- ▶ Für den Radverkehr aus Westen (auf dem Radfahrstreifen entlang der Marktstraße und von dem Radweg entlang der ÖPNV-Trasse) kommend und in Richtung Pfarrstraße bzw. Türschmidtstraße fahrend besteht innerhalb der aktuellen Planung (Straßenbahn-Neubaustrecke Ostkreuz) eine ungünstige Führung zum Linksabbiegen. Dadurch ist die Anbindung des Kiezes an die geplanten Radverkehrsanlagen entlang der Marktstraße erschwert.

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Für eine unterstützende Führung der linksabbiegenden Radfahrenden sind folgende Maßnahmen ergänzend zur Neuplanung denkbar (siehe Abb. 1):
 - ▶▶ Innerhalb des Wartungsweges über die Straßenbahngleise könnte ein Schutzstreifen markiert werden.
 - ▶▶ Ein Aufstellbereich für linksabbiegende Radfahrende könnte im Bereich der Ausfahrt des Wartungsweges eingerichtet werden.
 - ▶▶ Die Schutzstreifenmarkierung aus dem Wartungsweg könnte über den Rechtsabbiegestreifen als Furtmarkierung fortgeführt werden.
 - ▶▶ Damit die Radfahrenden die Vorfahrt des ÖPNV und der Kfz im Bereich der Fahrbahn beachten, könnte jeweils das Verkehrszeichen „Vorfahrt beachten“ (Z 205 StVO) am Wartungsweg vor der ÖPNV-Trasse und an der Ausfahrt des Wartungsweges errichtet werden.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Die beschriebenen Maßnahmen haben eine unterstützende Wirkung für den in die Pfarr- bzw. Türschmidtstraße linksabbiegenden Radverkehr. Demnach soll bspw. die Furtmarkierung im Bereich des Rechtsabbiegestreifens dazu beitragen, dass die Kfz im Falle eines Rückstaus eine Lücke für den Radverkehr freihalten.
- ▶ Der Abbiegevorgang innerhalb der Planung bleibt jedoch weiterhin für den Radverkehr ungesichert.
- ▶ Die Anbindung des Kiezes für den Radverkehr auf dieser Relation wird verbessert.

14 Anpassung der Planung des Knotenpunktes Marktstraße / Karlshorster Straße / Türschmidtstraße / Pfarrstraße

Wirkungsstufe			Kostenklasse ¹						
gering	mittel	hoch	1	2	3	4	5	6	7
Prioritätsstufe									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
Abhängigkeiten			Zuständigkeit						
▶ -			▶ Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz						

Grafische Darstellung der Maßnahme

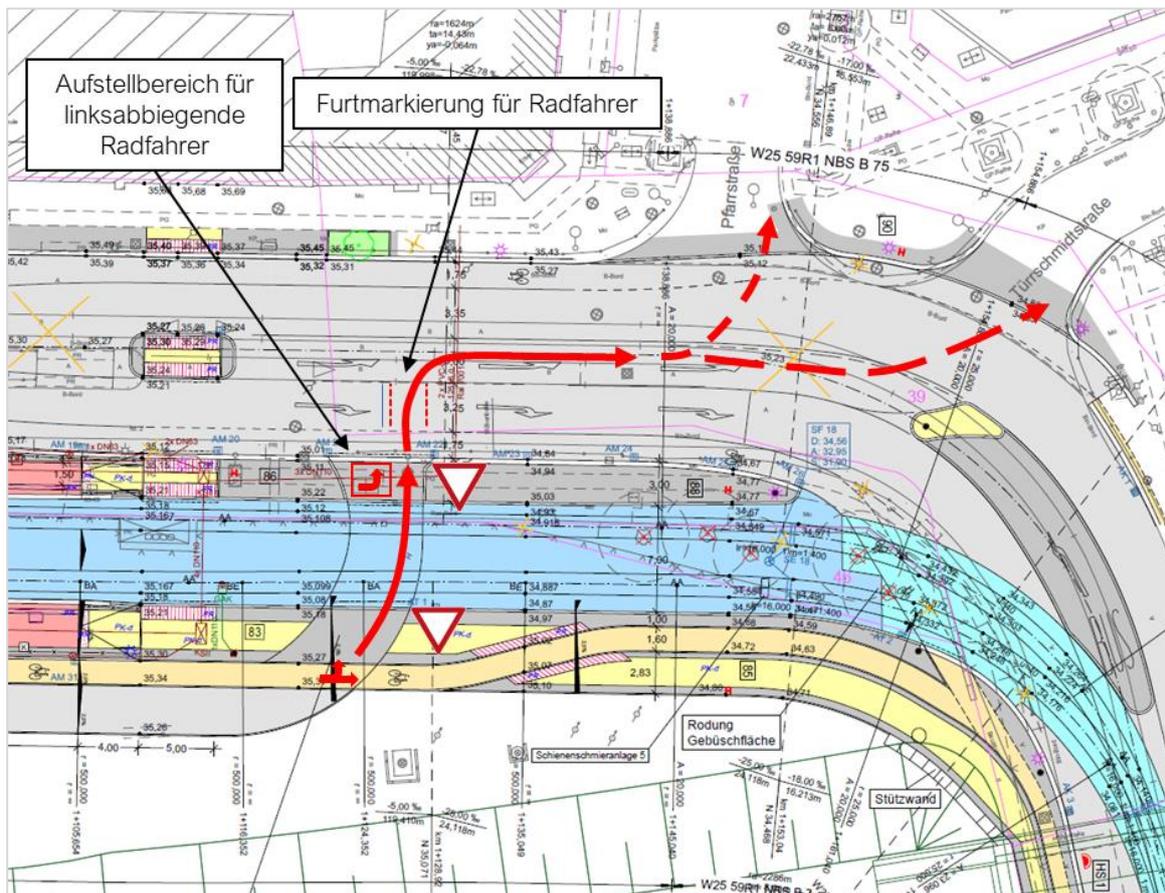


Abb. 1: Unterstützende Maßnahmen zur Führung des in den Kiez linksabbiegenden Radverkehrs²

¹ 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 €

² Kartengrundlage: Ausschnitt aus dem Lageplan zur Planung der Straßenbahn-Neubau-strecke Ostkreuz

15 Verkehrsüberwachung

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV
Fließender Kfz-Verkehr	Ruhender Kfz-Verkehr	

Maßnahmenmotivation

- ▶ Im Kiez kommt es laut den Bürgern in einigen Bereichen zu Geschwindigkeitsüberschreitungen, wodurch sich die Menschen nicht sicher fühlen und erhöhter Verkehrslärm entsteht.
- ▶ Durch eine mögliche Asphaltierung der Straßen im Kiez steigt die Gefahr von erhöhten Geschwindigkeiten, weshalb gezielte Geschwindigkeitskontrollen sinnvoll sind (siehe Maßnahme 7).
- ▶ In den Knotenpunktbereichen kommt es teilweise durch Falschparker zu Sichtbehinderungen. Zudem werden Kfz auch in zweiter Reihe geparkt.
- ▶ Durch die vorgesehenen Maßnahmen Parkraumbewirtschaftung und Sperrung der Stadthausstraße kann Durchgangsverkehr nahezu aus dem Kiez herausgehalten werden. Nach Umsetzung dieser Maßnahmen ist zu überprüfen, in welchen Größenordnungen Verkehrsüberwachungen weiterhin notwendig werden.

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Es sind gezielte Kontrollen der Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit im Kiez durchzuführen.
- ▶ Es ist eine Überwachung des Parkraums (bspw. zur Ahndung von Falschparkern) durchzuführen.
- ▶ Die Kosten für die Durchführung der Verkehrsüberwachungsmaßnahmen können nicht ausgewiesen werden.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Durch den Überwachungsdruck können die Knotenbereiche zumindest kurzfristig von Falschparkern freigehalten werden. Langfristig sollten die Knotenpunktbereich jedoch umgebaut werden (bspw. durch Gehwegvorstreckungen, siehe Maßnahme 6).
- ▶ Durch die Geschwindigkeitskontrollen kann die Sicherheit für die Fußgänger, vor allem aber auch für die schutzbedürftigen Personen erhöht werden.
- ▶ Bei Einhaltung der Verkehrsregeln sind weiterhin positive Effekte hinsichtlich Schall und Luftschadstoffen zu erwarten. Dies ist aber nicht das vordergründige Ziel.

Wirkungsstufe			Kostenklasse
gering	mittel	hoch	Kosten sind nicht ausweisbar.

Prioritätsstufe
Prioritätsstufe ist nicht bestimmbar.

Abhängigkeiten	Zuständigkeit
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Maßnahme 1: Sperrung der Stadthausstraße ▶ Maßnahme 2: Ausweisung des Kiezes als Parkraumbewirtschaftungszone ▶ Maßnahme 6: Errichtung von Gehwegvorstreckungen ▶ Maßnahme 7: Verbesserung der Straßenoberflächen im Kiez 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ordnungsamt Lichtenberg ▶ Polizei Berlin

16 Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Kiezes

Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV
Fließender Kfz-Verkehr	Ruhender Kfz-Verkehr	

Maßnahmenmotivation

- ▶ Wie die Analyse der Erschließung durch den ÖPNV ergeben hat, wird der Bereich nördlich der Kaskelstraße schlecht erschlossen. Dadurch ergeben sich für diesen Teil des Kiezes weite Wege zu den Zugangsstellen zum ÖPNV (siehe Abb. 1 rote Einzugsgebiete).
- ▶ Im Rahmen des Verkehrsgutachtens Frankfurter Allee Süd wird die Einrichtung einer Buslinie, dessen Linienverlauf über die Schreiberhauer Straße und Hauffstraße führt, vorgeschlagen.

Maßnahmenbeschreibung

- ▶ Es werden barrierefreie und mit Orientierungs- und Leitsystem ausgestattete beidseitige Bushaltestelle im Bereich der Einmündung Kaskelstraße / Schreiberhauer Straße angeordnet (siehe Abb. 1). Durch ihre Positionierung sind die Haltestellen in der Nähe des Haupteinganges zur Deutschen Rentenversicherung und am Zugang zum Kiez, der Kaskelstraße, gelegen.
- ▶ Es werden zwei weitere barrierefreie und mit Orientierungs- und Leitsystem ausgestattete Bushaltestelle im Bereich der Kreuzung Schreiberhauer Straße / Marktstraße im Knotenarm Schreiberhauer Straße angeordnet (siehe Abb. 1). Damit wird den ÖPNV-Nutzern ein fußläufiger Umstieg zu bzw. von den entlang der Marktstraße verkehrenden Tram- und Buslinien ermöglicht. Eine direkte Verknüpfung am gleichen Bahnsteig besteht erst an der Haltestelle Ostkreuz.
- ▶ Die Haltestellen werden im Abstand von ca. 300 m errichtet.

Maßnahmenbeurteilung

- ▶ Durch die Neuanlage der Haltestellen wird die Erreichbarkeit des ÖPNV vor allem im nördlichen Bereich des Kiezes (bis an die Spittasstraße) durch deutlich kürzere Zu- bzw. Abgangswege zum bzw. vom ÖPNV verbessert. Dadurch kann eine Attraktivierung des ÖPNV erzielt werden und zur Förderung der ÖPNV-Nutzung beitragen.
- ▶ Durch eine barrierefreie Gestaltung und die Ausstattung mit einem Blindenleitsystem wird der Zugang zum ÖPNV auch für mobilitätseingeschränkte Menschen ermöglicht.

16 Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Kiezes												
Wirkungsstufe						Kostenklasse ¹						
gering	mittel			hoch		1	2	3	4	5	6 ²	7
Prioritätsstufe												
1	2	3	4	5	6	7	8	9				
Abhängigkeiten						Zuständigkeit						
▶ Maßnahme 9.1: Anpassung der Radverkehrsanlagen auf der Schreiberhauer Straße zwischen Marktstraße und Hauffstraße						▶ Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz ▶ BVG AÖR						
Grafische Darstellung der Maßnahme												

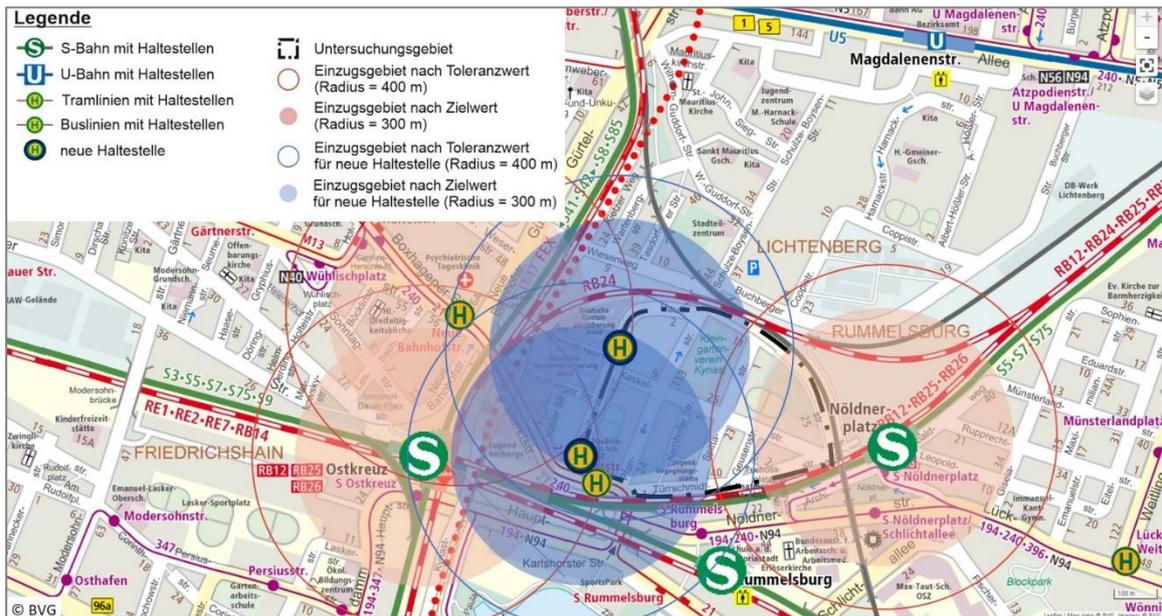


Abb. 1: Lage der neuen Haltestellen und deren Einzugsgebiete

¹ 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 €

² Die Kostenschätzung bezieht sich auf die Errichtung von 4 Bushaltestellen am Fahrbahnrand mit jeweils einer Länge von 55,00 m und einer Breite gemäß NVP von 4,15 m.