



**Autoarme Kieze – Machbarkeitsstudie zur
Verkehrsberuhigung im Quartier An der Bucht**
Abschlusspräsentation, 12.02.2024

Agenda

- 0 Projektvorstellung
- 1 Bestandsanalyse
- 2 Onlinebeteiligung
- 3 Hinweise aus der Bürgerbeteiligung am 16.01.2024
- 4 Gutachterliche Abwägungen und Maßnahmenvorschläge
- 5 Fazit und Ausblick

Projektvorstellung

Projektübersicht:

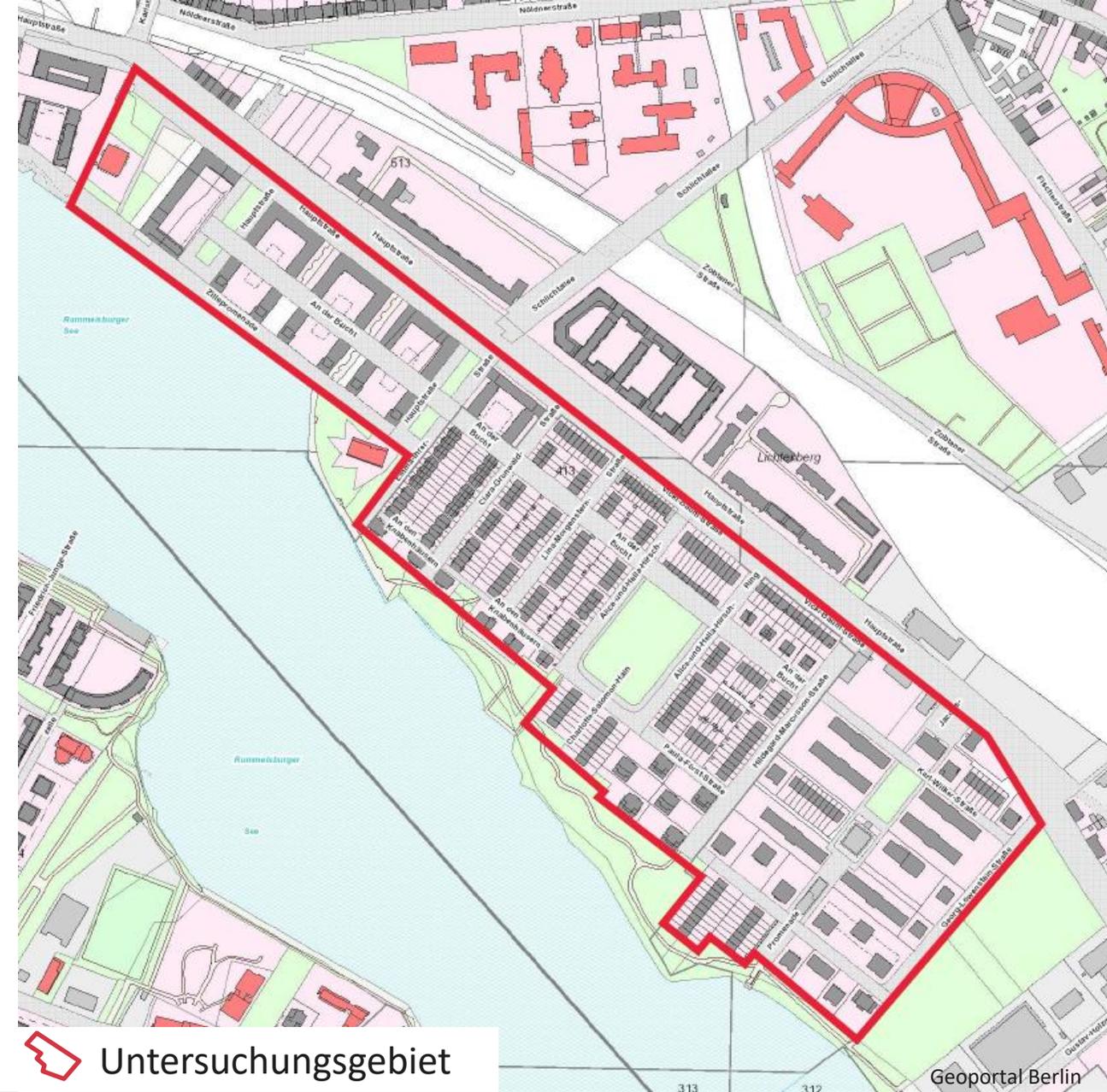
- Machbarkeitsstudie zur Verkehrsberuhigung im Quartier An der Bucht (finanziert aus Mitteln des Förderprogramms der SenMVKU „Autoarme Kieze“)
- Freiräumliche und verkehrsgestalterische Aufwertung **südlich der Hauptstraße** (da Zuständigkeit bei Senat)

Herausforderungen:

- Parkdruck bzw. Falschparker und Verkehrsberuhigung **innerhalb des Quartiers** (Beschwerden aus Bürgerschaft)
- Quantifizierung des Durchgangsverkehrs im Konzept

Ziele:

- Bestandsanalyse der Verkehre **im Untersuchungsgebiet**
- Gegenüberstellung der Herausforderungen und der Analyse
- Prüfung der **autoarmen** (verkehrsberuhigten) **Gestaltung** des Quartiers, der Förderung des **Fuß- und Radverkehrs** und der Erhöhung der **Verkehrs- und Schulwegsicherheit** sowie deren Auswirkungen



1 Bestandsanalyse

Erschließung des Quartiers

- Quartier ist verkehrlich grundsätzlich gut angebunden
- **Hauptstraße** als übergeordnete Straßenverbindung
 - Konfliktpotenzial Fuß- & Radverkehr
 - Querungsstellen größtenteils ungesichert (v.a. Straßenbahnhaltestellen)
- ÖPNV-Erschließungslücken (300 m Radius) entsprechend NVP bestehen zwischen Emma-Ihrer-Straße & Lina-Morgenstern-Straße sowie an der Erich-Müller-Straße
- derzeit lediglich 20-Minuten-Takt der Straßenbahn
 - Haltestellen zu schmal und nicht barrierefrei
- fußläufige Verbindung aus dem Osten des Quartiers zum S-Bahnhof Rummelsburg zu weit (15 – 20 min Fußweg)
 - Potenzial für Anbindung Betriebsbahnhof Rummelsburg



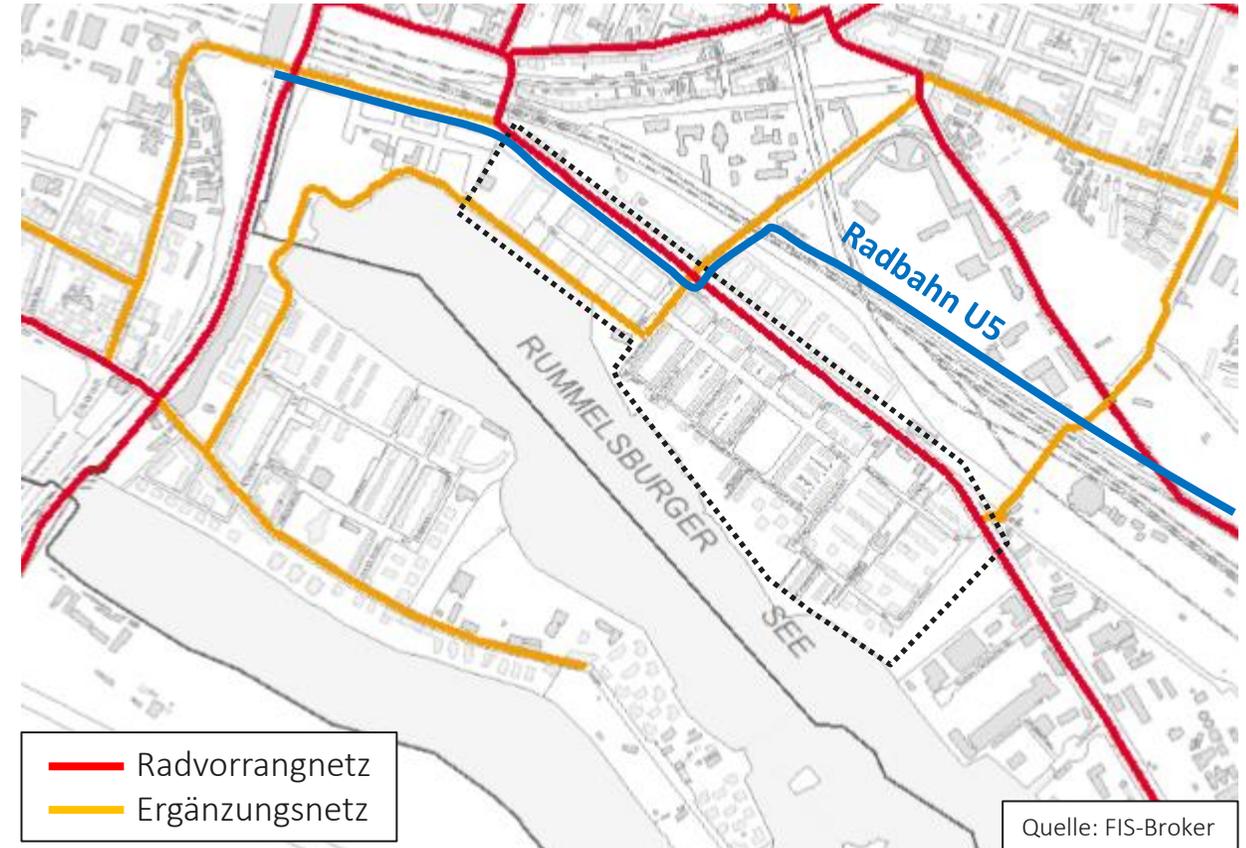
Hauptstraße, Gehweg für Rad freigegeben



Hauptstraße, ungesicherte Querungsmöglichkeit S Rummelsburg

Radwegenetz

- **Radvorrangnetz** auf der Hauptstraße am Rand des Planungsraumes
 - gleichzeitig künftiges Vorrangnetz der Straßenbahn
- Radverbindung auf der Emma-Ihrer-Str. ist Teil des **Ergänzungsnetzes**
- Radverbindung Ostkreuz – Hönow „**Radbahn U5**“
- Radverkehrsinfrastruktur erfüllt nicht die Anforderungen nach MobG
 - an Hauptverkehrsstraßen sind Radverkehrsanlagen mit ausreichender Breite vorgesehen
- An der Hauptstraße Gehweg Rad frei



Ruhender Verkehr

- keine Parkraumbewirtschaftung auf öffentlichen Flächen im Planungsraum
 - ebenso wie auf Privatstraßen im westlichen Teil
- im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg bestehen Parkraumbewirtschaftungen (Südkiez – Parkzone 50, Rudolfkiez – Parkzone 51)
 - Verdrängungsverkehre sind aufgrund der Entfernung als sehr gering einzuschätzen
- Gebäude nördlich der Hauptstraße besitzen Mieterparkplätze an der Bahntrasse
 - Untersuchungsgebiet als ausweichende Möglichkeit für kostenfreie Parkplätze

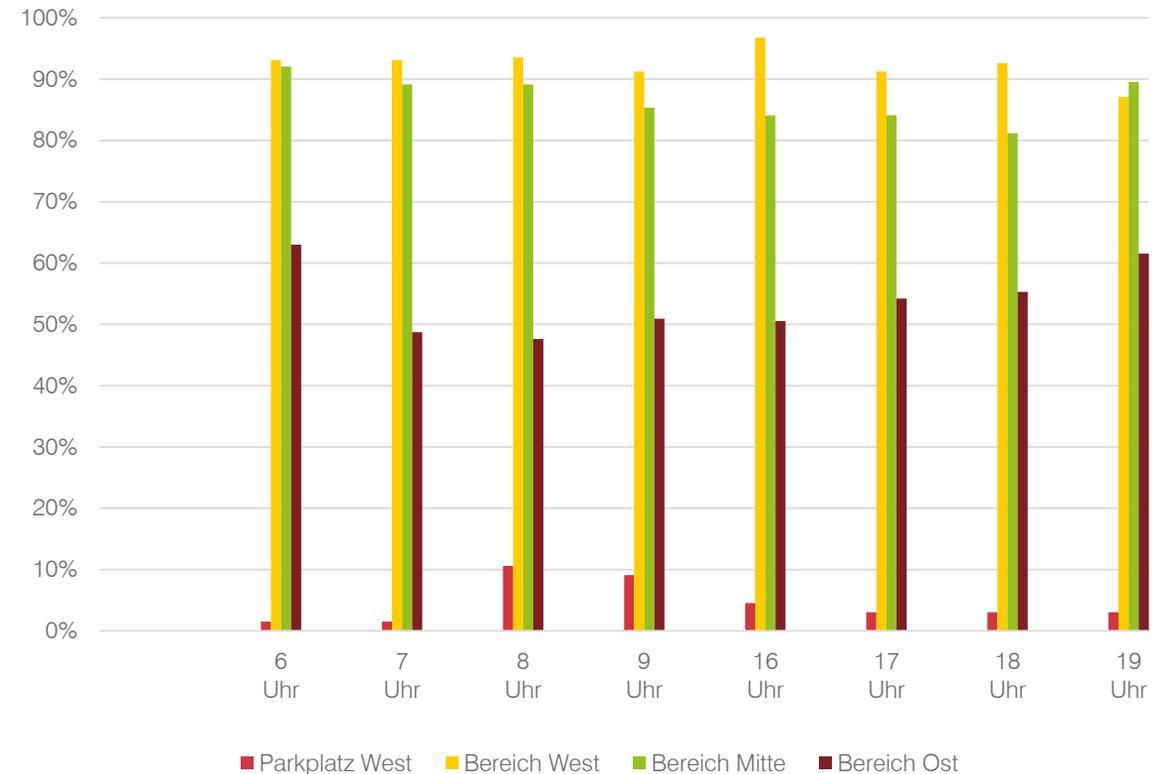


Ruhender Verkehr

- westlicher und mittlerer Bereich des Quartiers durchgehend über 80 % Parkraumauslastung
 - Parksuchverkehr mit Reserven
- Privat-Parkplatz im Westen nahezu leer
- deutliche Reserven im Osten des Quartiers

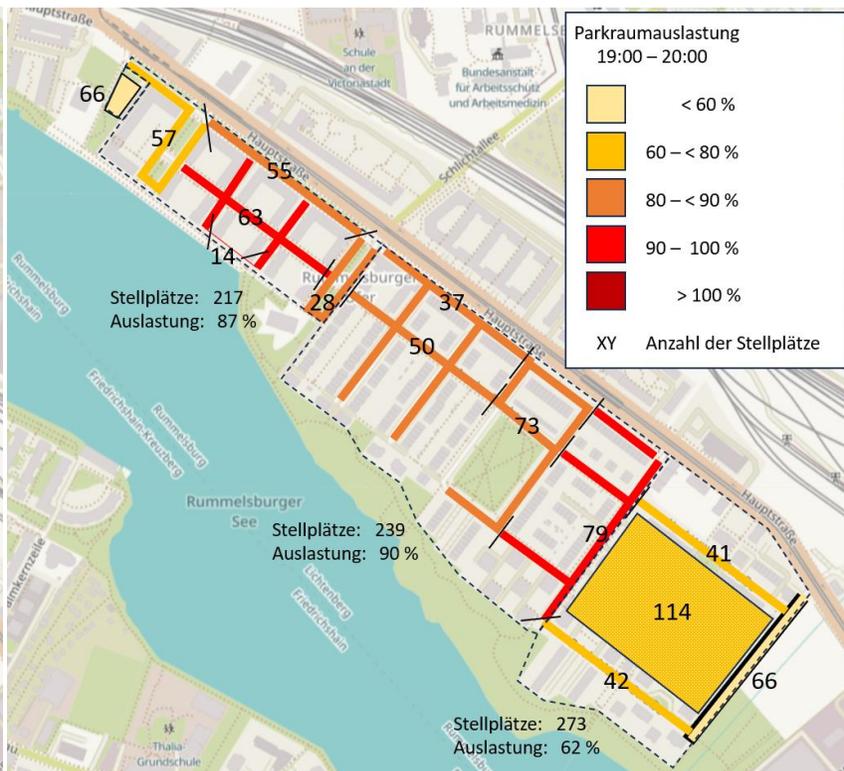
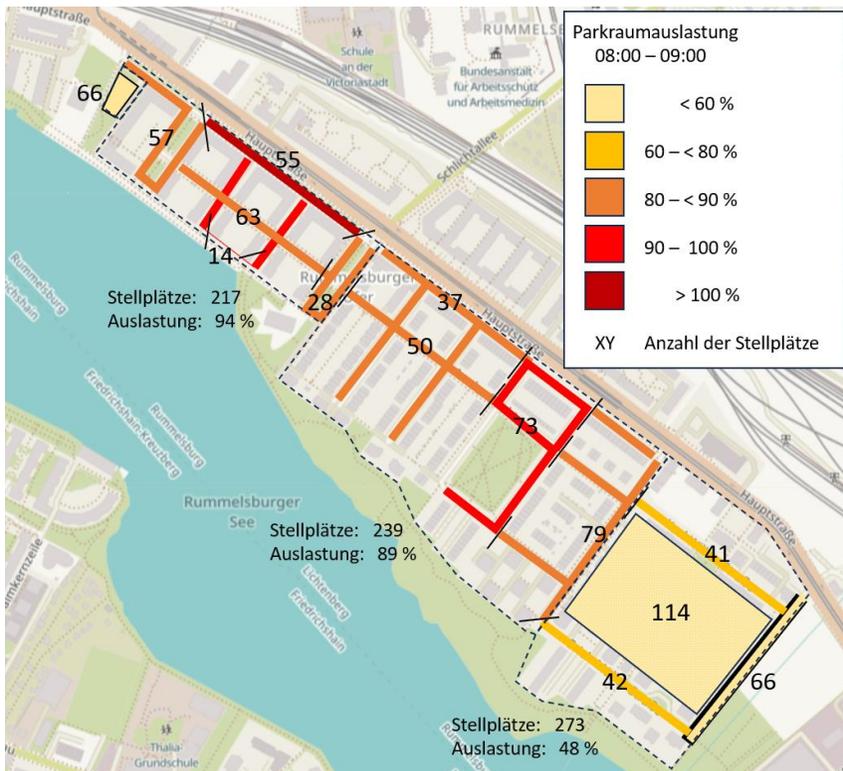
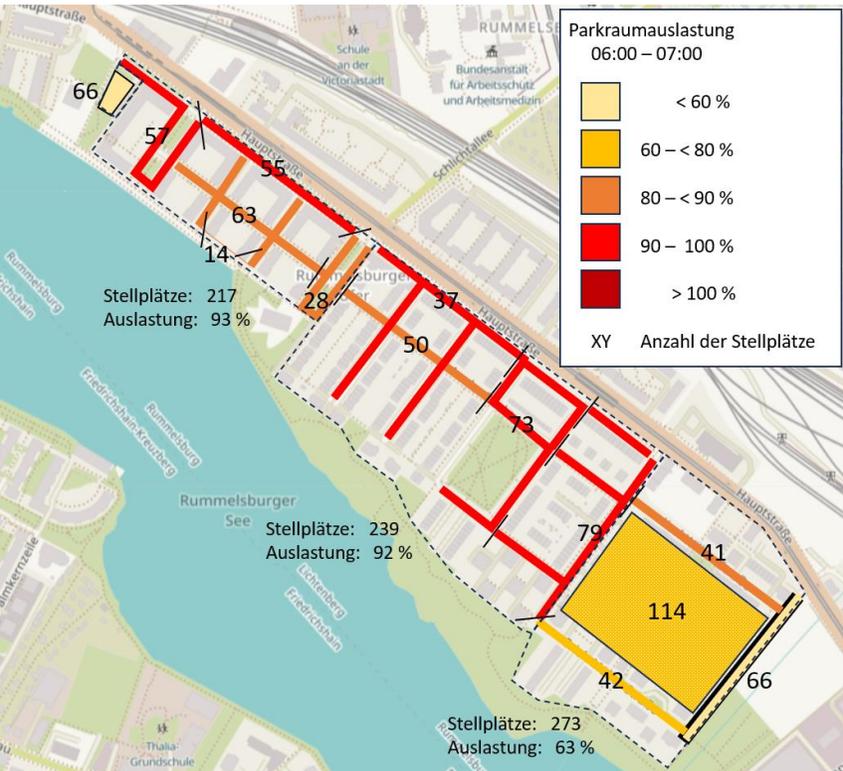


Auslastung des Parkraums An der Bucht



Ruhender Verkehr

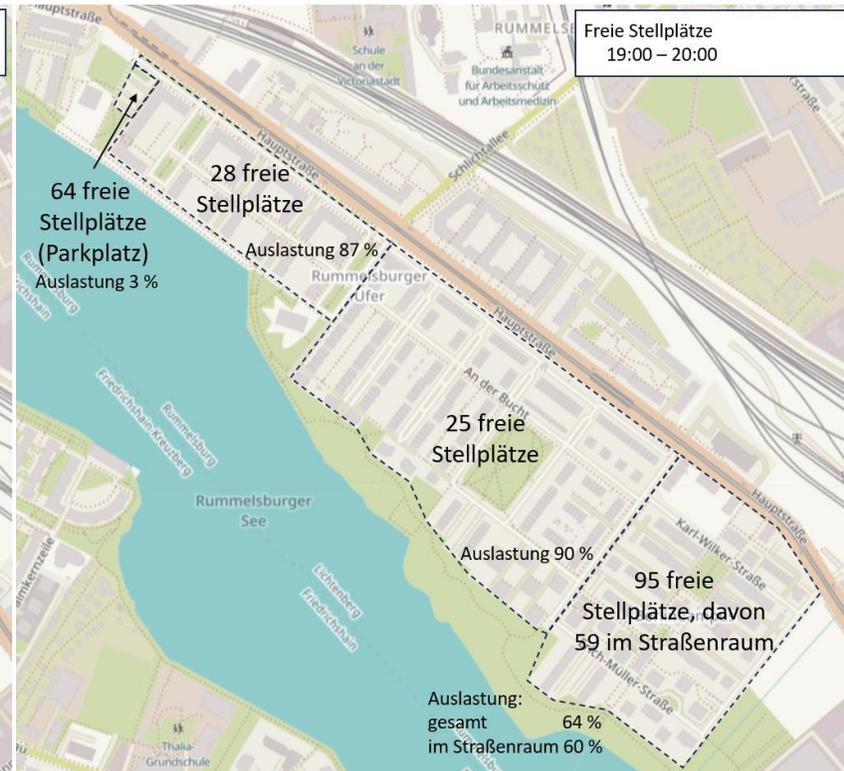
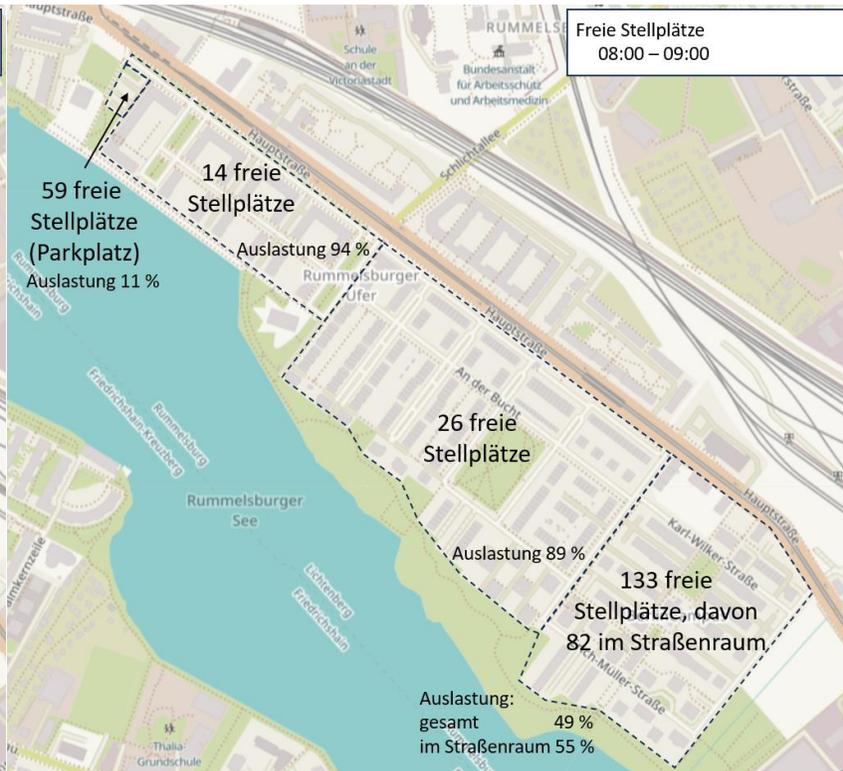
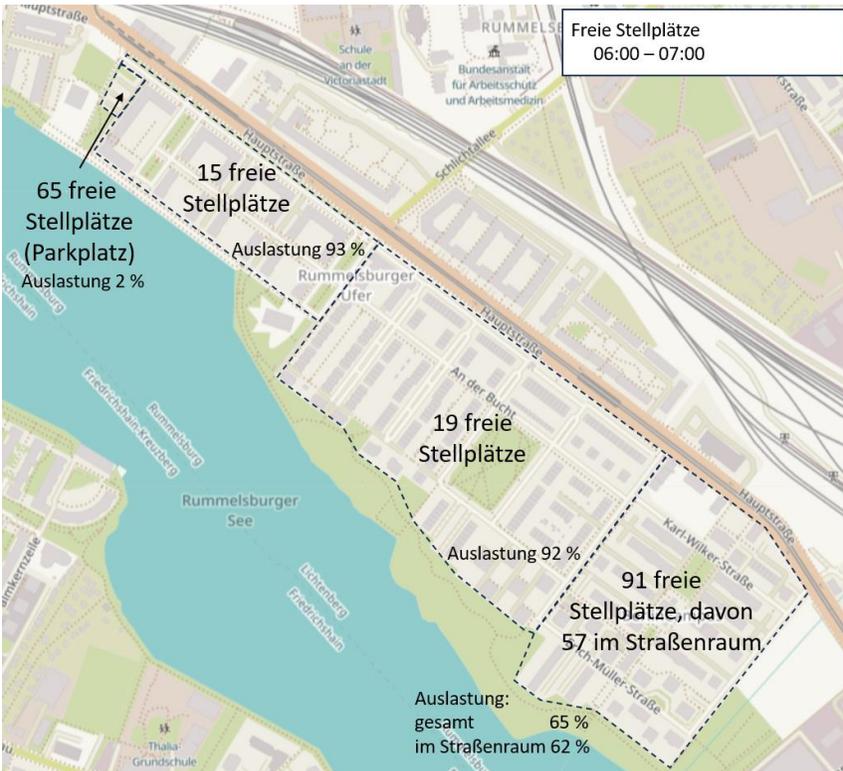
Parkraumauslastungen



Kartengrundlagen: OpenStreetMap Mitwirkende

Ruhender Verkehr

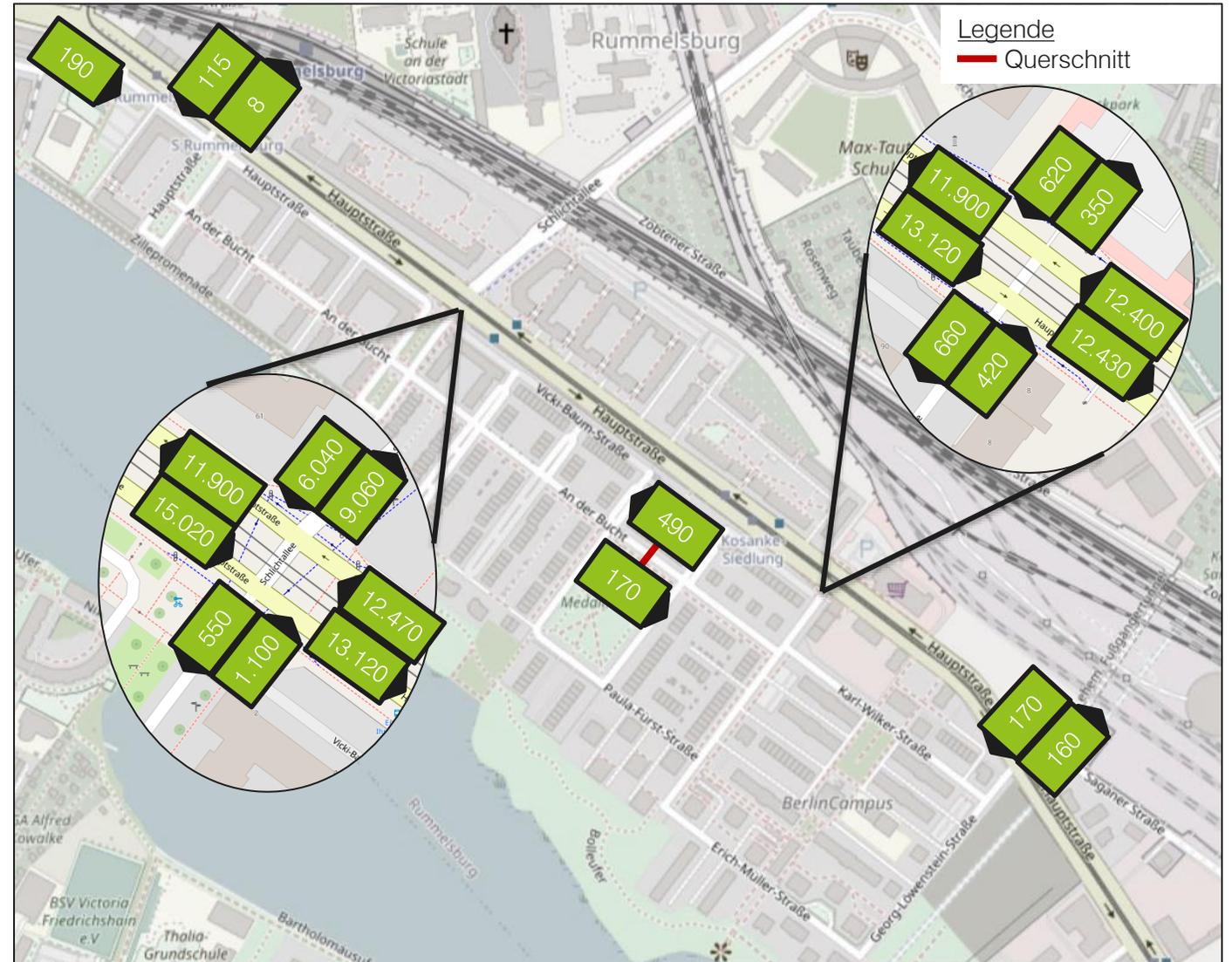
Parkraumkapazitäten



Kartgrundlagen: OpenStreetMap Mitwirkende

Verkehrsstärken

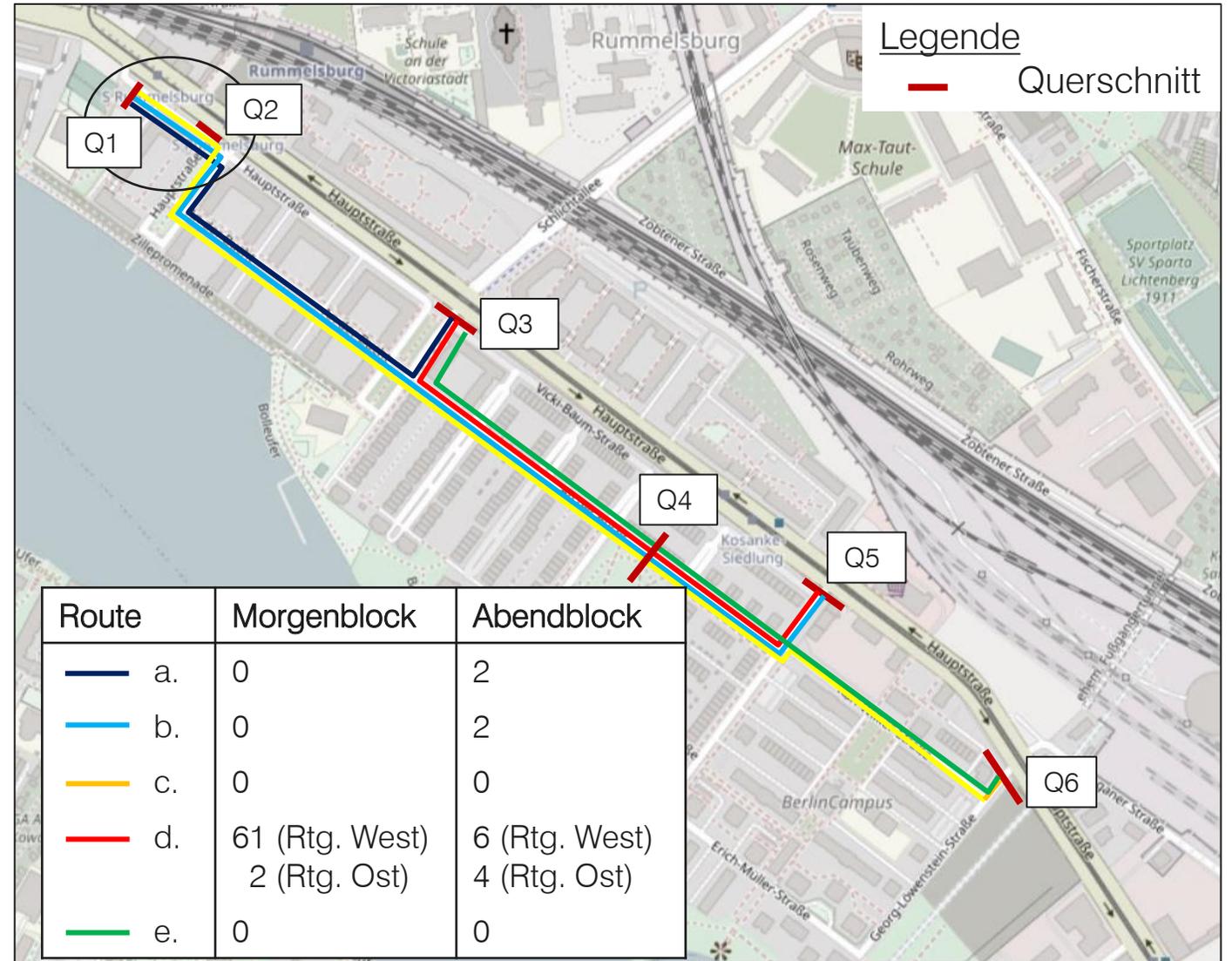
- Verkehrsstärken in DTVw (Kfz/24h)
- Verkehrsfluss ins/ aus dem Quartier:
 - 1.684 Kfz/24h Einfahrten
 - 1.685 Kfz/24h Ausfahrten
- Emma-Ihrer-Str. mit mehr Ausfahrten
- Hildegard-Marcusson-Str. mit mehr Einfahrten
- Querschnittsbelastungen fallen relativ gering aus
- An der Bucht Höhe Medaillonplatz mit höherer Belastung Rtg. Westen



Durchgangsverkehre

Durchgangsverkehre auf Route d am 23.11.23

- Morgenblock (07:00 – 10:00):
 - Rtg. West: 178 Kfz davon 61 Durchgangsverkehr (34,3 %)
 - Rtg. Ost: 29 Kfz davon 2 Durchgangsverkehr (7 %)
- Abendblock (16:00 – 19:00)
 - Rtg. West: 72 Kfz davon 6 Durchgangsverkehr (8 %)
 - Rtg. Ost: 38 Kfz davon 4 Durchgangsverkehr (10,5%)
- Durchschnittlicher Durchgangsverkehr Route d: ca. 23 %



Zusammenfassung Bestandsanalyse

- Quartier ist verkehrlich grundsätzlich gut angebunden
- Radinfrastruktur auf der Hauptstraße entspricht nicht den Berliner Vorgaben
- Querungsstellen v.a. über die Hauptstraße größtenteils ungesichert sowie im Quartier teilweise zugeparkt
- derzeit lediglich 20-Minuten-Takt der Straßenbahn
 - Haltestellen zu schmal und nicht barrierefrei
- Durchgangsverkehre am 23.11.2023 auf sehr niedrigem Niveau
 - 61 Kfz (von 178 Kfz) zwischen 7 – 10 Uhr
 - 6 Kfz (von 72 Kfz) zwischen 16 – 19 Uhr



2 Onlinebeteiligung

Ergebnisse Online-Beteiligung

- Zeitraum 01.11. – 15.11.2023
- Teilnehmende an Umfrage 223
- Beiträge 384
- Rücklauf ca. 20 – 30 %

Notwendigkeit einer
Parkraumbewirtschaftung

Durchgangsverkehre
unterbinden

Radverkehr
Zillepromenade

Parkverkehr, Wohnmobile,
Bootsanhänger, ...

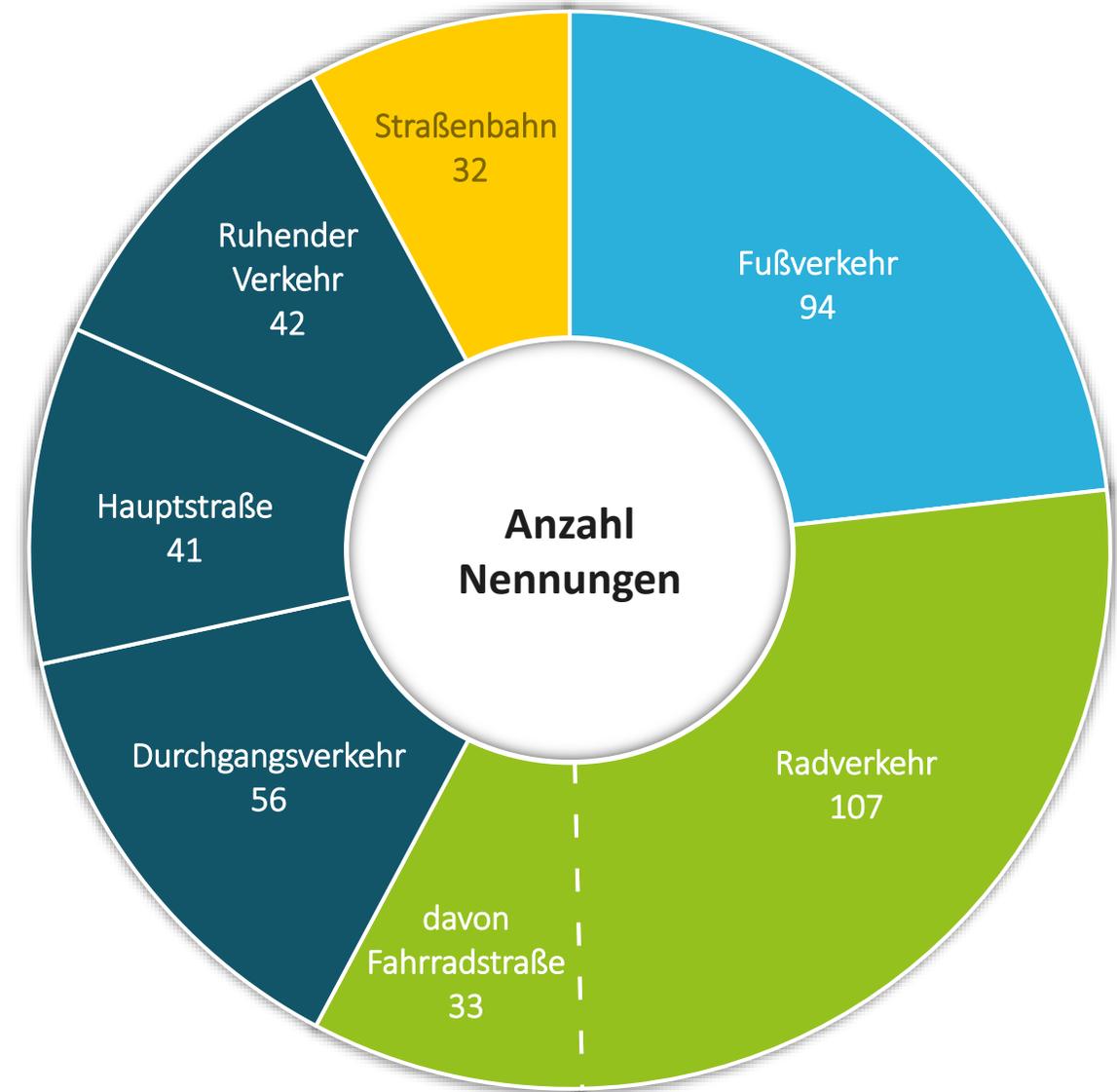
Pro/Contra Fahrradstraße

Gestaltung der
Hauptstraße

Querungen/
Straßenbahnhaltestellen

Ergebnisse Online-Beteiligung

- 384 Beiträge
(teilweise zu mehreren Themenfeldern, in nebenstehender Aufschlüsselung sind Überschneidungen vorhanden)
- Debatten:
 - Konflikte durch gemeinsame Nutzung des Gehwegs durch Fuß- und Radverkehr
 - Fahrradstraße
 - Parkraumbewirtschaftung
 - Durchfahrtsverkehre
 - Carsharing-Stellplätze (sowie tlw. Wohnwagen/-mobile, Bootsanhänger, Firmentransporter)
- einige Beiträge benennen explizit den zufriedenstellenden Zustand im Quartier



Ergebnisse Online-Beteiligung



durchschnittliche Haushaltsgröße: **3,1**

durchschnittlicher Pkw-Besitz: **1,1 pro Haushalt**



Anteil der Haushalte ohne Pkw: **19 %**

Nutzung öffentlicher Straßenraum zum Parken: **49,8 %**



- Anteil der Haushalte, denen ein privater Stellplatz/Tiefgaragenstellplatz zur Verfügung stehen würde: **46,7 %**

Einschätzung des Parkdrucks auf einer Skala von 1 (niedrig) bis 5 (hoch): **3,2 (mittel)**



Anteil der Fahrradfahrenden, die sich im Quartier nicht sicher fühlen: **36 %**

Ergebnisse Online-Beteiligung

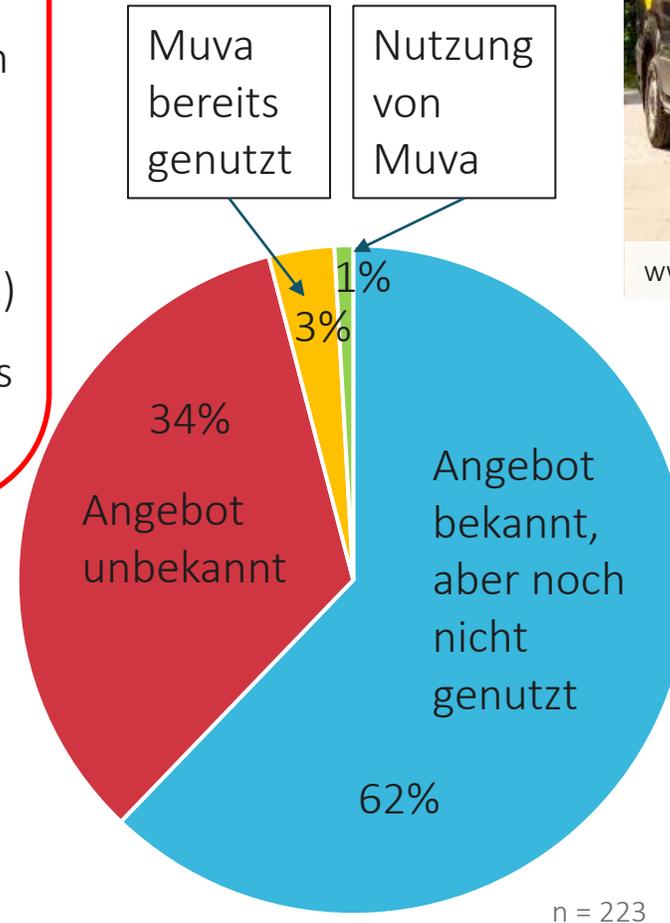
Zur Information

On-Demand-Angebot der BVG (Muva)

- Muva ist ÖPNV On-Demand (Auf Bestellung)
- Angebot der BVG zur Anbindung an liniengebunden ÖPNV (z.B. nächste S-Bahn-Station)
- Bestellung über BVG Muva App oder Telefon
- Zustieg an virtuellen Haltestellen (i.d.R. max. 300 m)
- Zahlung des Tickets sowie eines Komfortaufschlages (für Abokunden entfällt der Ticketpreis)

Frage nach der Nutzung von Muva

- Angebot ist zu 2/3 bekannt
- nur wenige Nutzende im Quartier

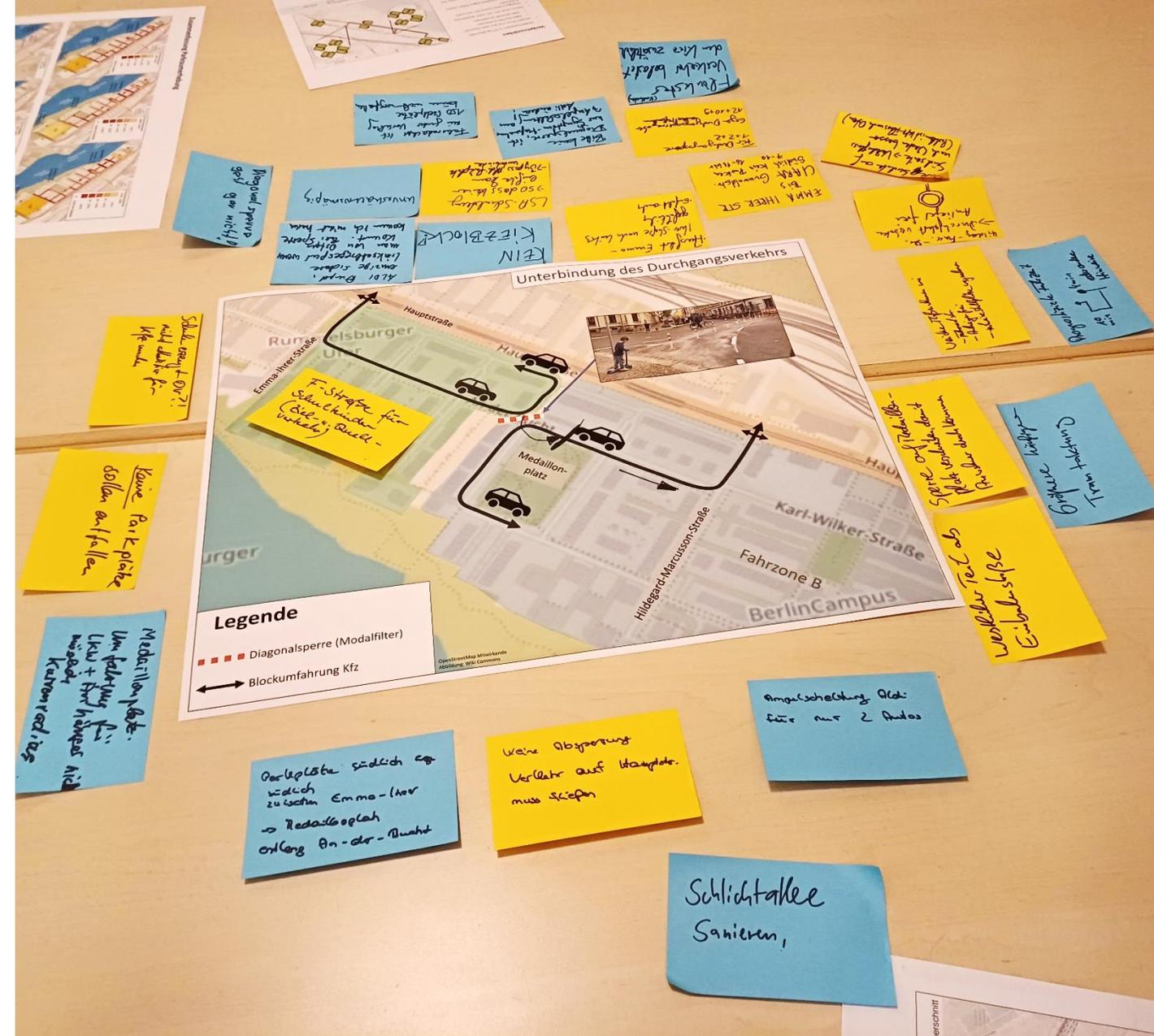


www.bvg.de

3 Hinweise aus der Bürgerbeteiligung am 16.01.2024

Hinweise aus der Bürgerbeteiligung

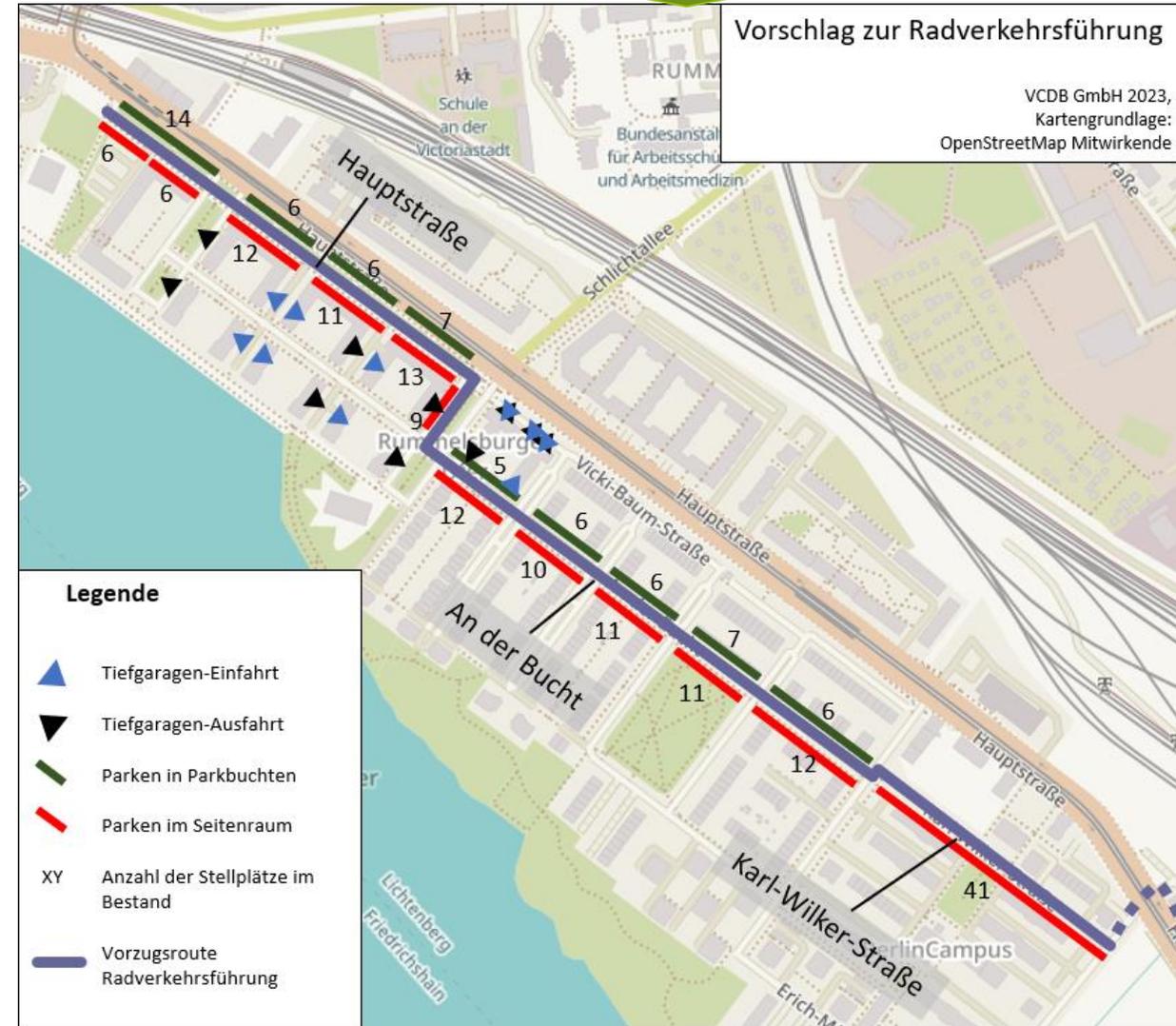
- Datum 16.01.2024
- Teilnehmende ca. 60
- Beiträge 124



Ihre Hinweise zum Themenfeld Radverkehr

- sowohl Zustimmung als auch Ablehnung zu Fahrradstraße
- Schulwegsicherheit
- Konflikt Fuß- und Radverkehr entlang des Ufers
- parallele Wegeführung zu An der Bucht
- Entfall von Stellplätzen wird überwiegend unkritisch gesehen, jedoch wird auch teilweise darauf verwiesen den Entfall zahlreicher Stellplätze vorzubeugen
- Sichtbeziehungen/Kreuzungsbereiche sollen von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden
- Wunsch nach Entfall von Stellplätzen zwischen Emma-Ihrer-Str. & Clara-Grunwald-Str.

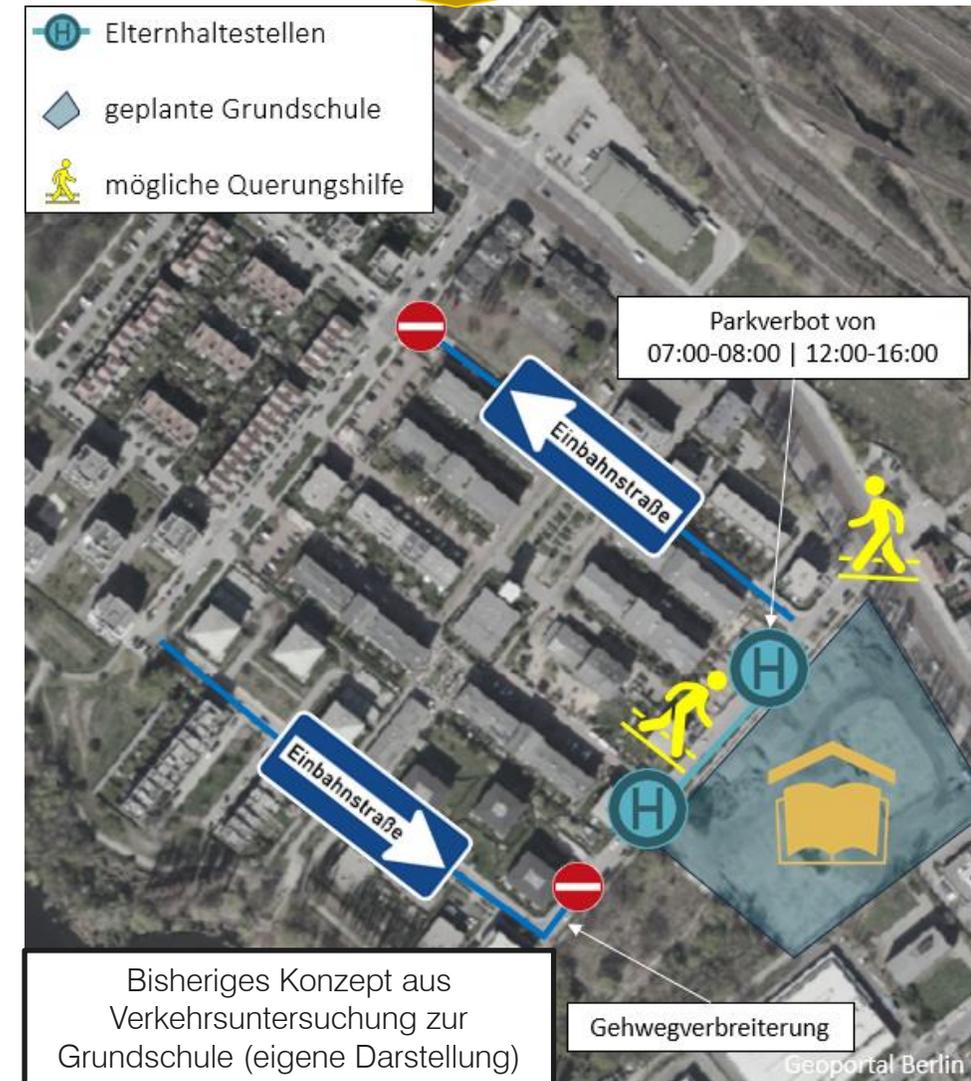
Radverkehr



Ihre Hinweise zum Themenfeld Grundschulumfeld

- Elternhaltestellen (sowie Einbahnstraßen) wirken einer Verkehrsberuhigung im Quartier entgegen
- Elternhaltestellen sollten daher bevorzugt auf Hauptstraße (bzw. von dort auf Schulgelände) sowie auf Gustav-Holzmann-Straße angelegt werden
- Schulwegsicherheit, u.a. attraktive Radverbindung bzw. Fahrradstraße An der Bucht, auch zur Vermeidung des Hol- und Bringverkehrs bzw. für selbstständigen Schulweg für Schüler:innen auf Rad
- Ausladezone für Kinder mit Stellflächen für Lastenräder/Fahrradanhänger

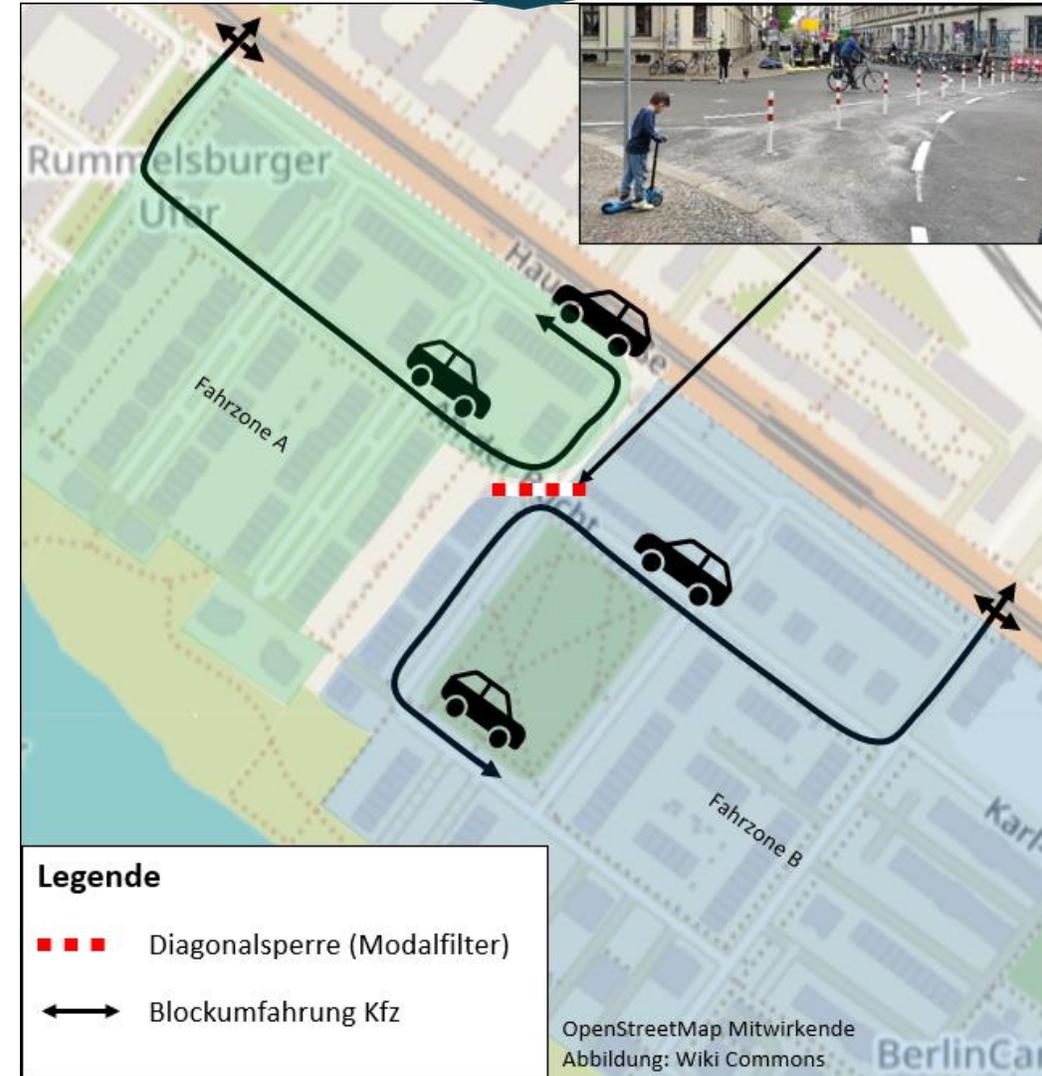
Grundschulumfeld



Ihre Hinweise zum Themenfeld Durchgangsverkehr

- gebietsfremder Verkehr ist seit Corona deutlich zurückgegangen
- Durchgangsverkehr gibt es, wenn die Hauptstraße oder andere Routen außerhalb des Gebietes überstaut sind, und nur von Ost nach West (Umfahrung Stau auf der Hauptstraße)
 - dann stört der Verkehrsfluss in Ost-West-Richtung die Durchfahrt in Richtung Osten (keine Ausweichstellen durch parkende Fahrzeuge, Rückstau an Signalanlage Emma-Ihrer-Straße)
- klare Tendenz gegen Durchgangssperre (sonst weite Wege für Anwohner:innen – jene aus Ostteil müssen über Hauptstraße fahren)
- Verkehrsberuhigung wird vor allem durch Maßnahmen an der Hauptstraße gesehen, Ampel am Aldi (Beschränkung der Einfahrt über Hildegard-Marcusson-Straße auf wenige Fahrzeuge pro Umlauf)
- Verkehrsberuhigung in Verbindung mit Radinfrastruktur bzw. Fahrradstraße An der Bucht
- Entfall von Parkplätzen zur Verstetigung des fließenden Verkehrs

Durchgangsverkehr/ Verkehrsberuhigung



Ihre Hinweise am freien Thementisch

- Konfliktvermeidung Fuß- & Radverkehr vor allem am Uferweg (hauptsächlich am Bolleufer) → Radverkehr hin zu den Straßen
- ÖPNV-Taktung der Straßenbahn im 10-Minuten-Takt und Anbindung ans Ostkreuz
- Querungen der Hauptstraße, bessere Ampelschaltungen für Fußgänger
- Kreuzung Hauptstraße/Schlichtallee umbauen (Linkseinbiegen)
- Parkraumbewirtschaftung unter Beibehaltung des Carsharings, Bediengebiet sollte erweitert werden

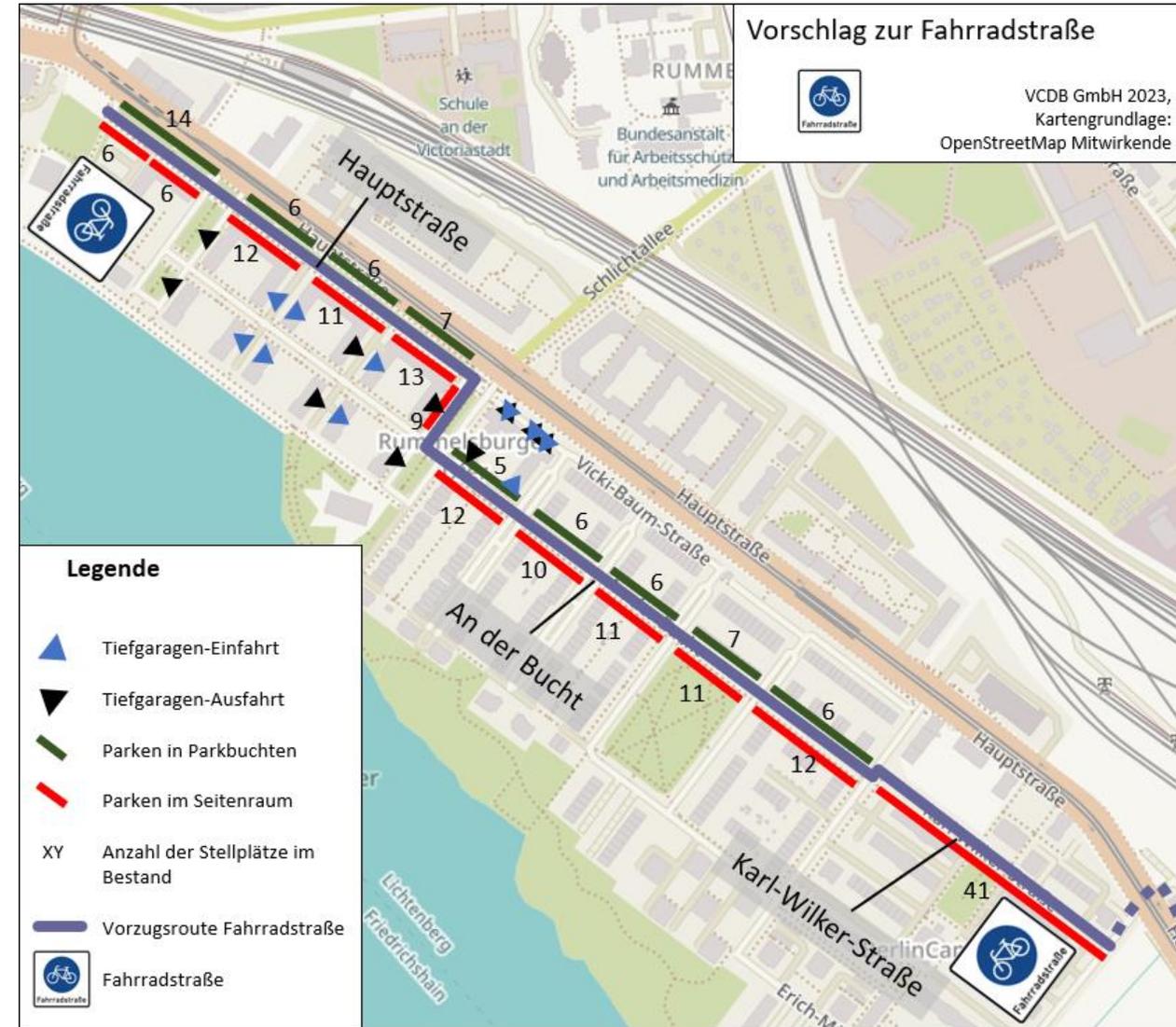
Freier Thementisch



4 Gutachterliche Abwägungen

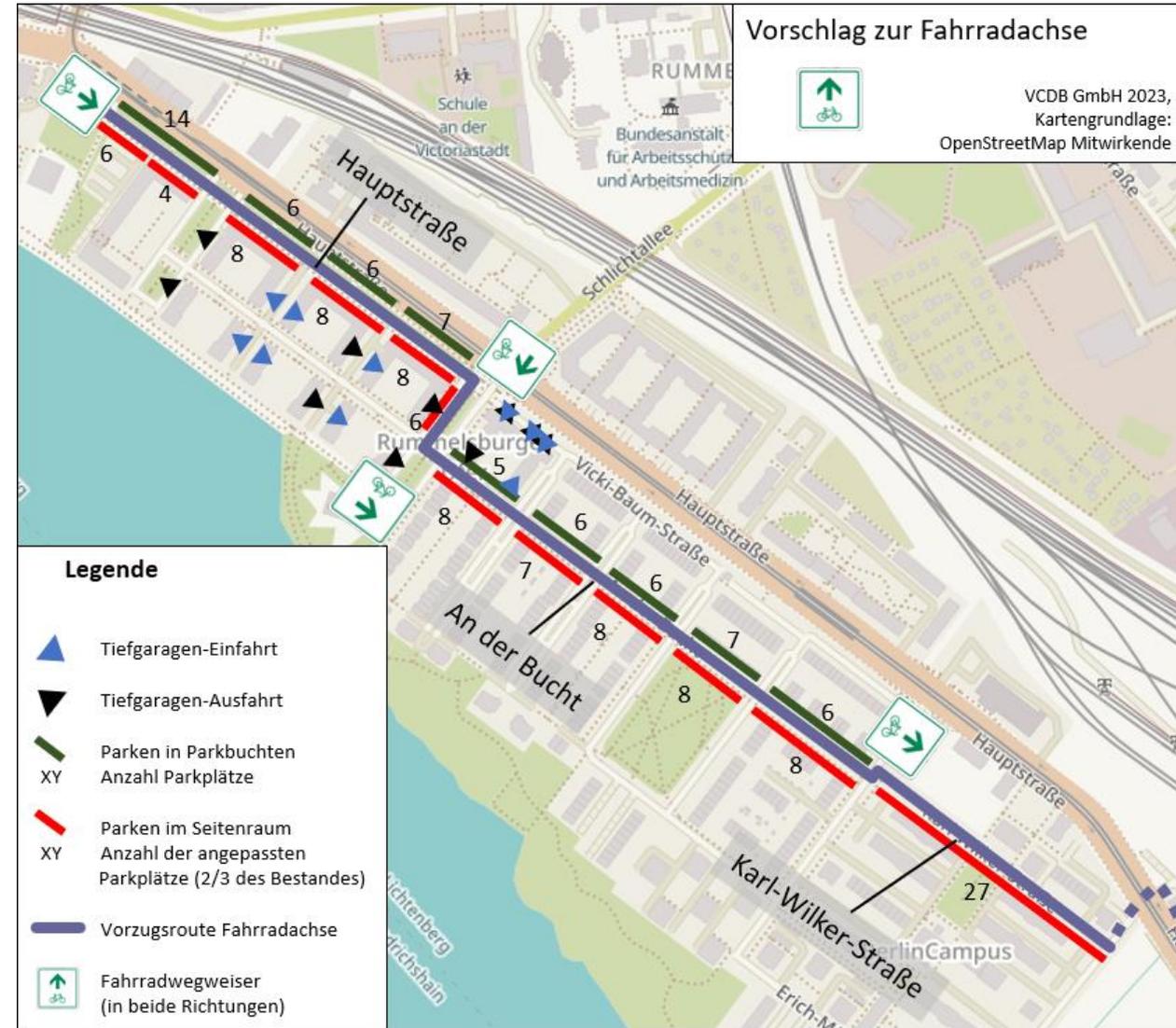
Gutachterliche Abwägungen zum Themenfeld Radverkehr – Variante 1: Fahrradstraße

- Stärkung der Radverkehrssicherheit, z.B. Gestattung des Nebeneinanderfahrens von Fahrrädern
- Kfz-Verkehr ausgeschlossen, Ausnahmen für Anlieger möglich (sollte man hier zulassen)
 - wirkt auch Durchgangsverkehr entgegen
- es gilt Tempo 30 km/h (keine Veränderung zu heute)
- kann für Radverkehr als sichere und komfortable **Alternative** zur Hauptstraße genutzt werden, aber auch zum Uferabschnitt zwischen Zillepromenade und Gustav-Holzmann-Str. (sowie **Schulwegsicherheit** auf Rad)
- erforderliche Mindestbreite einer Fahrradstraße:
 - 4,00 m zzgl. je 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Fahrzeugen
 - bedeutet hier den Entfall von 154 Parkplätzen auf der Südseite im gesamten Abschnitt (siehe Grafik, rot markiert) → könnte Geschwindigkeiten erhöhen



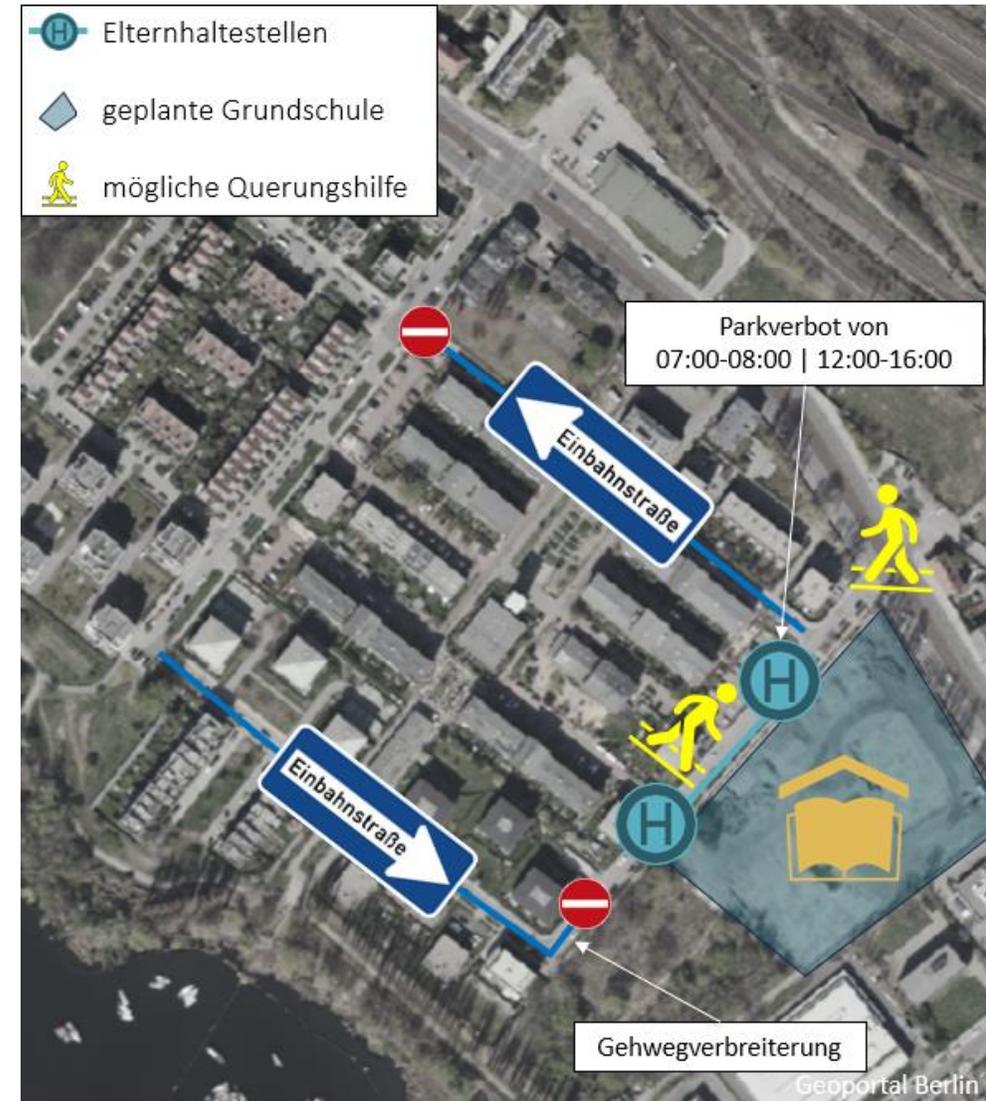
Gutachterliche Abwägungen zum Themenfeld Radverkehr – Variante 2: Fahrradachse

- verkehrsrechtlich / organisatorisch keine Veränderungen
 - weiterhin Tempo 30 km/h
 - Straße für alle Kfz offen
- zur Erhöhung der Verkehrssicherheit: Entfall von Stellplätzen an Kreuzungen, Überquerungsstellen (für Fußgänger), Ausweichstellen (für Kfz)
 - Maßnahmen sollten unabhängig von einer Radachse geprüft werden, falls keine Fahrradstraße umgesetzt wird
 - Entfall von Stellplätzen könnte auch zu schnellerem Fahren der Kfz führen
- Ausweisung über grüne Schilder (Routenführung) oder gelbe „Umleitungstafeln“ möglich
- Erhöhung der Verkehrssicherheit von Radfahrenden als gering einzuschätzen



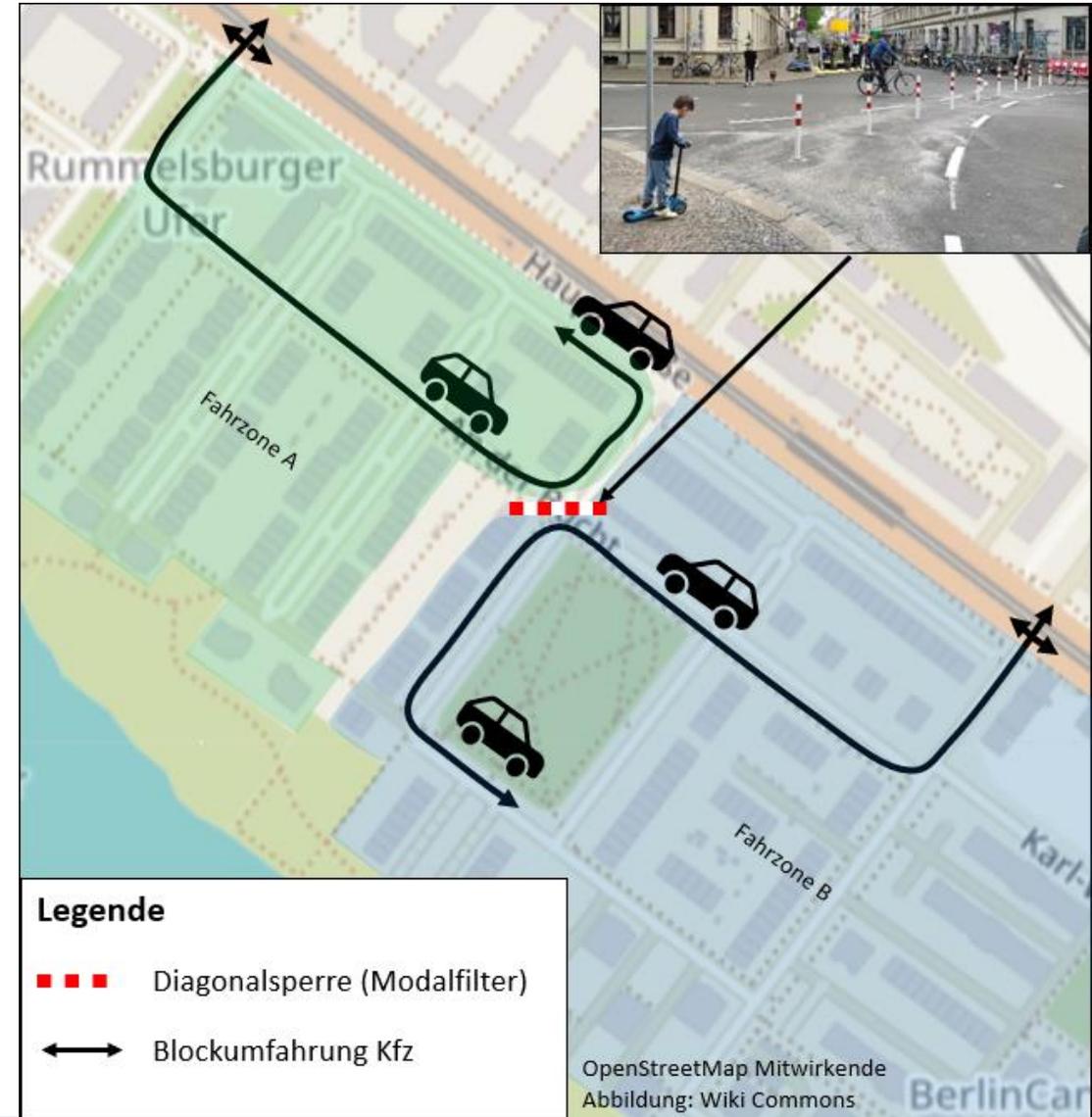
Gutachterliche Abwägungen zum Themenfeld Grundschulumfang

- Blockumfahrung wird ebenfalls kritisch gesehen, da sie „Unruhe“ ins Gebiet bringt und die Maßnahme nur auf Zeiten des Hol- und Bringverkehrs abzielt, aber den ganzen Tag wirkt
- Hol- und Bringverkehr in der Georg-Löwenstein-Straße wird nicht gänzlich zu unterbinden sein, auch da es an der Hauptstraße keine gesicherten Querungen gibt
 - „Elternhaltestellen“ als Flächen mit temporärem Parkverbot stellen ein Angebot zum Hol- und Bringverkehr dar und begünstigen dies. Das Angebot sollte daher mindestens stark begrenzt sein.
 - „Elternhaltestellen“ an der Hauptstraße sind durch die Senatsverwaltung ausgeschlossen
 - mögliche Alternative: Gustav-Holzmann-Straße



Gutachterliche Abwägungen zum Themenfeld Durchgangsverkehr

- aufgrund der geringen ermittelten Durchgangsverkehre erscheinen **Maßnahmen** zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs **verkehrlich nicht notwendig**
 - höhere Verkehrsstärken lediglich bei Baustellen- und Umleitungsverkehr (vermutet)
 - durch Maßnahmen Fahrradachse / Fahrradstraße / Verkehrssicherheit (Entfall von Stellplätzen) ist eine Verstetigung der Durchfahrt in beiden Fahrtrichtungen zu erwarten
 - Durchgangsverkehr sollte weiterhin beobachtet werden und ist nach Umsetzung o.g. Maßnahmen erneut zu prüfen
 - ggfs. kann dann nochmals über Maßnahmen nachgedacht werden (z.B. Diagonalsperre zur Unterbindung des gesamten Kfz-Durchgangsverkehrs am nordwestlichen Medaillonplatz)



Gutachterliche Abwägungen zum Freien Thementisch

- Hinweis: Konfliktvermeidung Fuß- & Radverkehr vor allem am Uferweg (hauptsächlich am Bolleufer) → Radverkehr hin zu den Straßen
 - Abwägung: bei Fahrradstraße steht eine sichere Alternative zur Verfügung
- Hinweis: ÖPNV-Taktung der Straßenbahn im 10-Minuten-Takt und Anbindung ans Ostkreuz
 - Abwägung: wird ebenfalls als wünschenswert angesehen
 - in Verantwortung SenMVKU / BVG (BA kann nur bedingt Einfluss nehmen)
 - ggfs. ist Muva eine Alternative
- Hinweis: Querungen der Hauptstraße, bessere Ampelschaltungen für Fußgänger
Hinweis: Kreuzung Hauptstraße/Schlichtallee umbauen (Linkseinbiegen)
 - Abwägungen: wird ebenfalls als wünschenswert angesehen
 - Aber: Hauptstraße in Verantwortung SenMVKU (BA kann nur bedingt Einfluss nehmen)
 - LSA-Schaltungen unterliegen auch technischen Zwängen (Realisierbarkeit?)
- Hinweis: Parkraumbewirtschaftung unter Beibehaltung des Carsharings, Bediengebiet sollte erweitert werden
 - Abwägung: für Parkraumbewirtschaftung fehlen Voraussetzungen
 - hierzu bedarf es einer weiteren eigenständigen Untersuchung



5 Fazit und Ausblick

Fazit

- Maßnahmen hinsichtlich Durchgangsverkehr und Parkraumbewirtschaftung sind nicht begründbar
 - „Verkehrsberuhigung in der Rummelsburger Bucht“ zu prüfen wurde in BVV DS/2158/VIII beschlossen
 - gebietsfremder fließender und ruhender Verkehr rechtfertigen nicht die Umsetzung der Maßnahmen
- Vorzugslösung für den Radverkehr: Fahrradstraße An der Bucht
 - bereits thematisiert und beschlossen in BVV, DS/0426/IX (An der Bucht als Alternative zur Vorzugslösung) & DS/0518/IX („Fahrradstraße Rummelsburger Bucht“ – Radvorrangroute An der Bucht/Karl-Wilker-Straße)
 - falls nicht umsetzbar:
 - Freihaltung von Knotenpunkten vom Ruhenden Verkehr (Schulwegsicherung, Radverkehr)
 - Schaffung von Ausweichstellen (Radverkehr, Begegnungsverkehr Kfz); in Teilen bereits von BVV beschlossen (DS/1012/VIII – „Halteverbot An der Bucht, Abschlussbericht“ BVV-Beschluss 170/2020)
- Knotenpunkte sind generell freizuhalten, sichere (sicherere) Querungsstellen im Gebiet sind zu schaffen

Fazit

- Grundschulumfang:
 - keine Angebote für Eltern-Taxis schaffen
 - Alternative in der Gustav-Holzmann-Straße suchen
 - Nachschärfung der Maßnahmen nach Eröffnung der Schule
 - bei starkem Hol- und Bringverkehr können Maßnahmen zur Verschlechterung der Erreichbarkeit in Betracht gezogen werden (z.B. Möglichkeit der Einbahnstraßenregelung Karl-Wilker-Straße/ Erich-Müller-Straße zur Erhöhung der Schulwegsicherheit)
- Verbesserung des Straßenbahnangebotes, der Barrierefreiheit der Haltestellen, der Querungsstellen über die Hauptstraße (Quantität wie Qualität) und der Knotenpunkte der Hauptstraße (Abbiegebeziehungen) sind wünschenswert, aber außerhalb des Wirkungsfeldes des Bezirksamtes

Ausblick



Erstellung des Abschlussberichts und Vorstellung im Ausschuss Öffentliche Ordnung und Verkehr der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) des Bezirks Lichtenberg am 13.03.2024

Nach der Abwägung und Entscheidung im Fachausschuss der BVV kann ein Teil der vorgestellten Maßnahmen vom Bezirksamt zur Umsetzung beschlossen werden.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Abschlusspräsentation, 12.02.2024