

Autoarme Kieze – Machbarkeitsstudie zur Verkehrsberuhigung An der Bucht

Abschlussbericht

Februar 2024

Auftraggeber
Bezirksamt Lichtenberg von Berlin
Straßen- und Grünflächenamt
Alt-Friedrichsfelde 60
10315 Berlin
www.berlin.de/ba-lichtenberg/

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

Standorte
Dresden
Berlin
Magdeburg
Leipzig

Ansprechpartner
Thomas Mühlinghaus
thomas.muehlinghaus@vcdb.de



Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung und Zielsetzung	7
2	Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse	9
2.1	Kfz-Verkehr	9
2.2	Fußverkehr.....	10
2.3	Radverkehr.....	11
2.4	ÖPNV	13
2.5	Parkraumsituation	15
2.5.1	Stellplatzbestand	15
2.5.2	Parkraumauslastung	17
2.6	Verkehrsbelastungen	18
2.6.1	Verkehrsstärken.....	18
2.6.2	Durchgangsverkehr.....	20
3	Ergebnisse der Online-Beteiligung.....	21
3.1	Methodik und Ziel der Befragung	21
3.2	Repräsentanz der Online-Beteiligung	21
3.3	Umfrageergebnisse.....	22
3.4	Ergebnisse der Kommentarfunktion	26
4	Verkehrliche Konflikte	29
4.1	Verkehrliche Konflikte im Quartier	29
4.2	Hinweise zur Hauptstraße.....	30
5	Ergebnisse des Beteiligungs-Workshops.....	32
5.1	Methodik und Ziel des Workshops	32
5.2	Radverkehr.....	33
5.3	Grundschulumfeld	33
5.4	Durchgangsverkehr.....	34
5.5	Freie Themen.....	35

6	Maßnahmenempfehlungen.....	36
6.1	Allgemeines	36
6.2	Radverkehr.....	36
6.3	Grundschul Umfeld	38
6.4	Durchgangsverkehr.....	39
6.5	Weitere Maßnahmenansätze	40
7	Zusammenfassung.....	42

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Abgrenzung des Quartiers an der Rummelsburger Bucht	8
Abbildung 2:	Kfz-Verkehr	9
Abbildung 3:	Zugeparkte abgesenkte Querung im Bereich Hauptstraße / An der Bucht.....	10
Abbildung 4:	Radvorrangnetz	11
Abbildung 5:	Gehweg an der Hauptstraße (Radfahrer frei)	12
Abbildung 6:	Radweg auf der Südseite der Hauptstraße vor der Hildegard-Marcusson-Straße.....	12
Abbildung 7:	ÖPNV-Erschließungsgebiete	15
Abbildung 8:	Anzahl gezählter Stellplätze	16
Abbildung 9:	Auslastung des Parkraums	18
Abbildung 10:	Ergebnisse der Verkehrszählung.....	19
Abbildung 11:	Quantifizierung des Durchgangsverkehrs (jeweils in Kfz/3h von 7:00 – 10:00 sowie 16:00 – 19:00).....	20
Abbildung 12:	Haushaltsgrößen im Quartier An der Bucht.....	22
Abbildung 13:	Ausstattung der Haushalte mit Fahrzeugen.....	23
Abbildung 14:	Einschätzung des Parkdrucks im Quartier	23
Abbildung 15:	Verkehrsmittelwahl für Alltagswege	24
Abbildung 16:	Faktoren, die die Verkehrsmittelwahl beeinflussen.....	25
Abbildung 17:	Nutzung des On-Demand-Angebotes der BVG (Muva).....	25
Abbildung 18:	Konfliktkarte	30
Abbildung 19:	Anmerkungen zu einzelnen Maßnahmen während des Workshops	32
Abbildung 20:	Verlauf der potenziellen Fahrradstraße	37
Abbildung 21:	mögliche Gestaltung des Grundschulumsfelds mit Elternhaltestellen	39
Abbildung 22:	Standort einer möglichen Diagonalsperre als Rückfallebene bei steigendem Durchgangsverkehr	40

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	ÖPNV-Angebot zur HVZ	13
Tabelle 2:	Entfernung zu den Zentrumsbereichen	14
Tabelle 3:	Genannte Themenfelder der Kommentarfunktion	26

1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die im Rahmen des Berliner Förderprojektes „Autoarme Kieze“ der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) erstellte Machbarkeitsstudie untersucht, ob und in welcher Form verkehrsberuhigende Maßnahmen sowie eine autoarme Gestaltung im Quartier „An der Bucht“ umsetzbar sind. Dabei wird die freiräumliche und verkehrsgestalterische Aufwertung südlich der Hauptstraße betrachtet.

Das Untersuchungsgebiet „An der Bucht“ befindet sich im Süden des Ortsteils Rummelsburg des Berliner Bezirks Lichtenberg (direkt nördlich der Rummelsburger Bucht) und dient überwiegend Wohnzwecken. Daneben wird es im Westen von einer Sport- und Grünanlage an der Gustav-Tempel-Straße, im Osten des künftigen Grundschulstandortes an der Georg-Löwenstein-Straße und im Norden von der Hauptstraße begrenzt, welche als übergeordnete Straßenverbindung in Baulastträgerschaft des Senats selbst nicht zum Untersuchungsgebiet gehört. Das Förderprogramm zielt ab auf Quartiere der Bezirke, die einen abgeschlossenen „Kiez“ bilden. Übergeordnete Straßen sind nicht als Bestandteile der Kieze anzusehen und damit nicht Untersuchungsgegenstand. An entsprechenden Stellen werden im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie aber Hinweise zu verkehrlichen Themen gegeben.

Das Quartier, welches ab Mitte der 1990er Jahre entstand, kann grob in drei Teilbereiche eingeteilt werden. Den Westen stellt die Wasserstadt (Hauptstraße 4 – 6) als sechsgeschos-sige Mietwohnungsbauten mit Tiefgaragen dar. Der mittlere Bereich zwischen Emma-Ih-ner-Straße und Hildegard-Marcusson-Straße ist überwiegend geprägt durch Reihenhausbebauung mit entsprechenden Hausvorbereichen und Garagen. Den Osten des Quartiers stellt hauptsächlich das Gelände des ehemaligen Gefängnisses Rummelsburg dar, welches zur Wohnnutzung umfunktioniert wurde, die privaten Stellplätze sind über-wiegend oberirdisch zusammengefasst.

Autoarme Kieze – Machbarkeitsstudie zur Verkehrsberuhigung An der Bucht

Aufgabenstellung und Zielsetzung

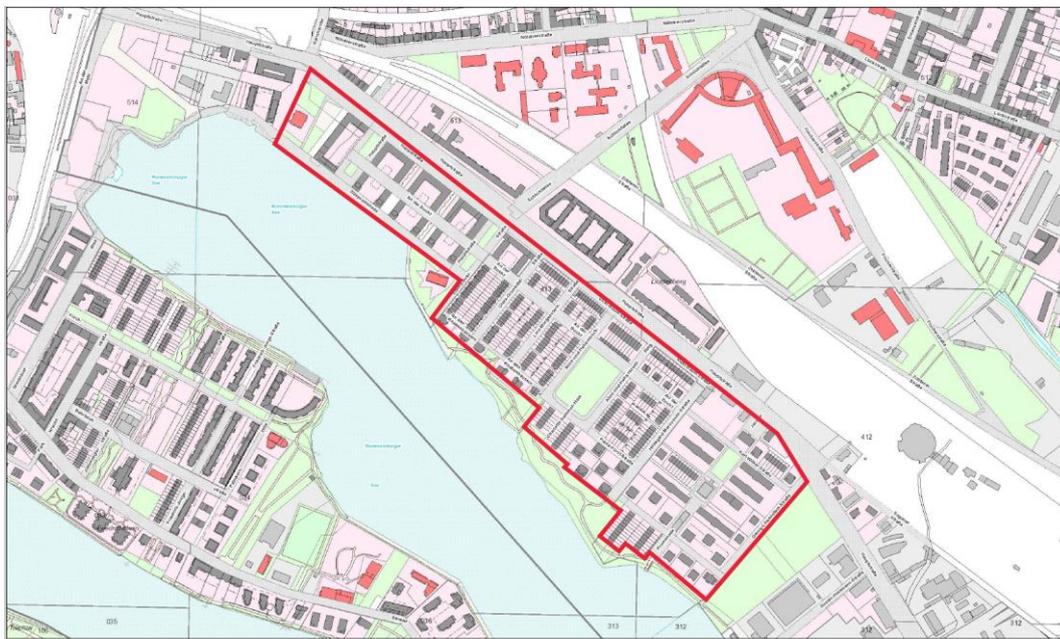


Abbildung 1: Abgrenzung des Quartiers an der Rummelsburger Bucht¹

Auf Grundlage von Forderungen aus der Bürgerschaft erfolgte im Rahmen der Bestandsanalyse eine Erhebung des Durchgangsverkehrs sowie der Parkraumauslastung (die Parkraumauslastung wird als zu hoch empfunden, Falschparker werden benannt). Die Verkehrszählung erfolgte neben den möglichen Durchfahrtsrelationen im Quartier auch auf der Hauptstraße mit den ins Quartier hineinführenden Knotenpunkten. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden auch partizipatorische Ansätze in Form einer Online-Beteiligung sowie eines Präsenz-Workshops durchgeführt.

Die Machbarkeitsstudie beinhaltet eine Bestandsanalyse der Verkehre im Untersuchungsgebiet mit einer entsprechenden Gegenüberstellung der Herausforderungen mit den Analyseergebnissen. Dabei liegt der Fokus auf der Prüfung einer autoarmen beziehungsweise verkehrsberuhigten Gestaltung, der Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie der Erhöhung der Verkehrs- und Schulwegsicherheit und deren Auswirkungen auf das Quartier.

¹ Quelle | Geoportal Berlin

2 Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse

2.1 Kfz-Verkehr

Im gesamten Planungsgebiet gilt als Höchstgeschwindigkeit Tempo 30. Zwei Ausnahmen bilden die Vicki-Baum-Straße sowie die Lina-Morgenstern-Straße, auf denen ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet ist. Zur Verkehrsberuhigung auf der Straße An der Bucht sind im östlichen und westlichen Teil der Straße Bodenwellen im Kreuzungsbereich vorhanden.

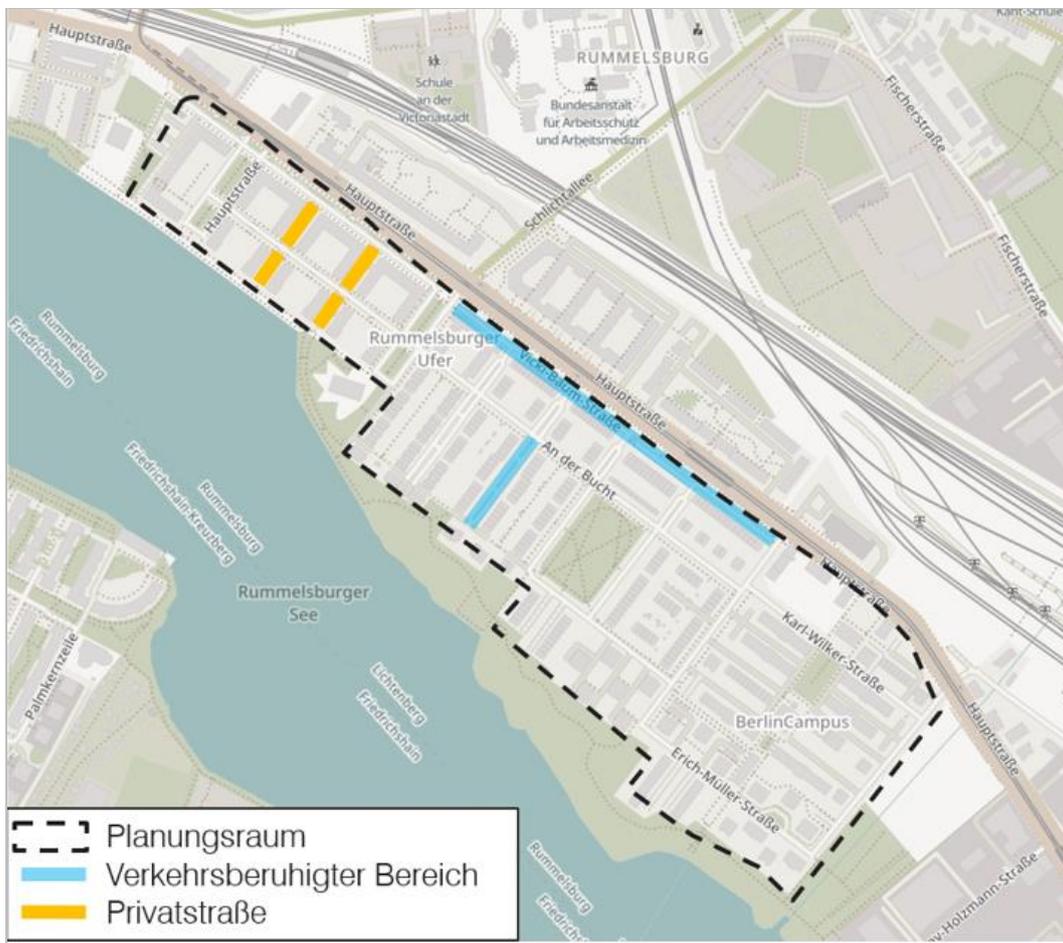


Abbildung 2: Kfz-Verkehr²

Teile der ebenfalls als „Hauptstraße“ bezeichneten Straßen innerhalb des Gebietes sind Privatstraßen, welche der Erschließung der Wohnbebauung dienen.

² Quelle | Kartengrundlage: OpenStreetMap Mitwirkende

2.2 Fußverkehr

Das Untersuchungsgebiet ist fußläufig gut an die Umgebung angeschlossen. An der Hauptstraße sind genügend Fußwege vorhanden, die einen Zugang zum Gebiet ermöglichen. Defizite bestehen auf der Hauptstraße selbst. Durch den Straßenquerschnitt mit mittlerer Straßenbahntrasse sind Querungen lediglich an zwei Knotenpunkten und den beiden Straßenbahnhaltestellen S Rummelsburg und Kosanke-Siedlung möglich. Die Knotenpunkte Hauptstraße/Emma-Ihrer-Straße/Schlichtallee und Hauptstraße/Hildegard-Marcusson-Straße bieten lichtsignalgesteuerte gesicherte Querungsmöglichkeiten. An erstgenannten besteht ein gewisses Konfliktpotenzial mit dem Radverkehr durch die einseitige Radverkehrsführung in beide Richtungen an der Schlichtallee. Die Querung an der Hildegard-Marcusson-Straße zum einzigen Nahversorger des Quartiers erfordert aufgrund der Lichtsignalsteuerung lange Wartezeiten. Die Straßenbahnhaltestellen sind lediglich ungesichert zu erreichen, nicht barrierefrei und zu schmal ausgestaltet.

Zusätzliche fußläufige Verbindungen bestehen am Ufer zum Rummelsburger See zu den jeweils anliegenden Gebieten. Im Nordwesten kann über das „Paul-und-Paula-Ufer“ die Kynaststraße erreicht werden. Im Südosten führt ein Weg am Bolleufer zur Gustav-Holzmann-Straße.

Innerhalb des Gebietes sind flächendeckend Fußwege vorhanden. An vereinzelten Stellen wird der Fußverkehr von anderen Verkehrsteilnehmenden beeinflusst. Mitunter werden Querungsstellen von Fahrzeugen zugeparkt (vgl. Abbildung 3). Zum Teil wird auch die Sicht beim Queren durch die parkenden Fahrzeuge An der Bucht eingeschränkt, welches ein Sicherheitsrisiko vor allem für Kinder birgt.



Abbildung 3: Zugeparkte abgesenkte Querung im Bereich Hauptstraße / An der Bucht

Im Gebiet befinden sich mehrere Orte, denen bereits heute eine höhere Aufenthaltsqualität bescheinigt werden kann. Dazu zählen Zillepromenade, Rummelsburger Ufer, Medaillonplatz und Friedrich-Jacobs-Promenade, welche fußläufig gut innerhalb des Quartiers erreichbar sind.

2.3 Radverkehr

Die am Rand des Planungsgebietes befindliche Hauptstraße zählt zum Radvorrangnetz von Berlin. Zusätzlich ist die Zillepromenade sowie ein Abschnitt der Emma-Ihrer-Straße Teil des Ergänzungsnetzes. Darüber hinaus wird die künftige Radbahn U5 als schnelle Radverbindung entlang des oberirdischen Verlaufs der U-Bahnlinie 5 und als Verlängerung vom Tierpark entlang der S-Bahnlinie 3 vom Stadtrand zum Ostkreuz das Quartier tangieren.

Im westlichen Bereich beabsichtigt das Bezirksamt die Nebenfahrbahn der Hauptstraße zur Gustav-Tempel-Straße am Knotenpunkt Hauptstraße/Karlshorster Straße als 3,0 m breiten Zweirichtungsradweg zu verlängern.

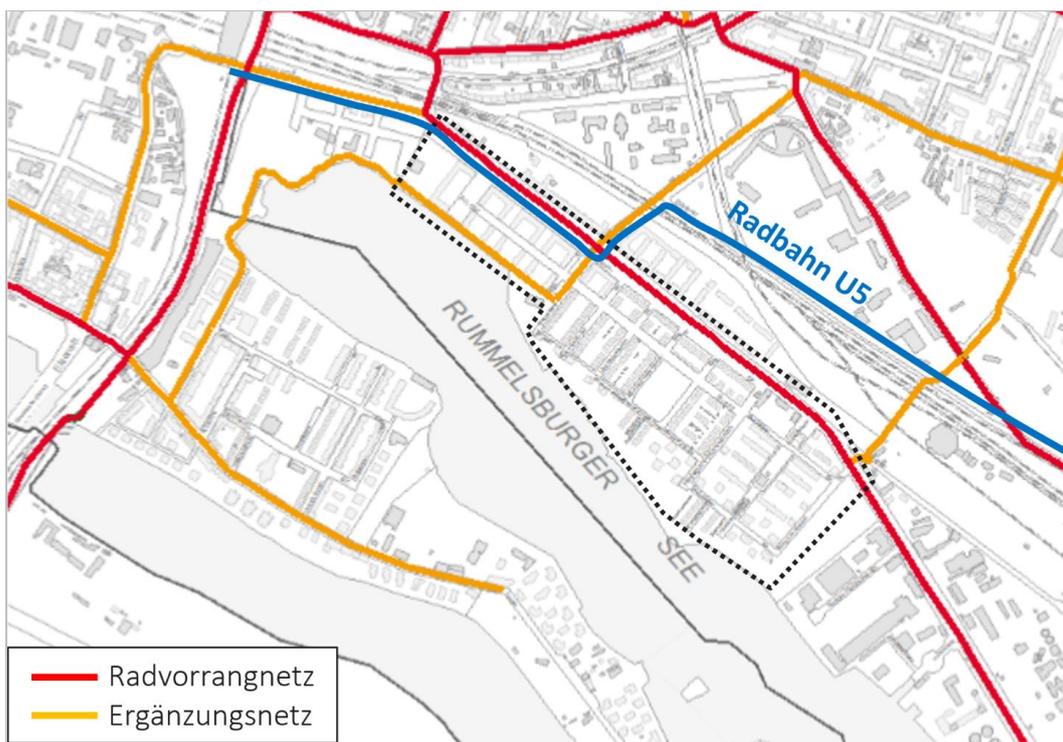


Abbildung 4: Radvorrangnetz³

Die Radverkehrsinfrastruktur erfüllt dabei nicht die Anforderungen nach dem Berliner Mobilitätsgesetz (MobG). An der Hauptstraße ist größtenteils kein eigener Radweg vorhanden.

³ Quelle | Geoportal Berlin

Autoarme Kieze – Machbarkeitsstudie zur Verkehrsberuhigung An der Bucht

Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse

Radfahrende benutzen den Gehweg, der für den Radverkehr freigegeben ist (vgl. Abbildung 5). Im Knotenpunktbereich Hauptstraße/Hildegard-Marcusson-Straße ist auf dem südlichen Abschnitt für ca. 40 Meter ein separat gekennzeichnete Radweg vorhanden, welcher die vorgesehene Mindestbreite deutlich unterschreitet (vgl. Abbildung 6).



Abbildung 5: Gehweg an der Hauptstraße (Radfahrer frei)



Abbildung 6: Radweg auf der Südseite der Hauptstraße vor der Hildegard-Marcusson-Straße

Auf der Emma-Ihrer-Straße ist ebenfalls kein separater Radweg vorhanden. Radfahrende werden für diesen Abschnitt von der Zillepromenade bis zur Kreuzung auf der Straße geführt. Dabei muss neben parkenden Fahrzeugen gefahren werden. Eine Kennzeichnung des Radweges ist nicht gegeben. Nach MobG §44 Abs. 4 sind „Nebenstraßen im Radverkehrsnetz für alle am Verkehr Teilnehmenden gut erkennbar als Teil des Radverkehrsnetzes zu kennzeichnen“.

Im restlichen Planungsgebiet befinden sich Radfahrer im Mischverkehr. Dies entspricht dem Standard in Tempo-30-Zonen (und ist aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens auch als Regellösung anzusehen, vgl. auch Kapitel 2.6 zu Informationen hinsichtlich Kfz-Belastungen). Auf der Straße An der Bucht ist die Fahrbahn aufgrund der am Straßenrand parkenden Fahrzeuge sehr eng, sodass dem Gegenverkehr ausgewichen werden muss. Dieser Umstand verleitet dazu, dass Radfahrende auf den für sie nicht freigegebenen Gehweg ausweichen und den Fußverkehr beeinflussen.

2.4 ÖPNV

Das Untersuchungsgebiet verfügt über einen direkten ÖPNV-Anschluss entlang der Hauptstraße mittels der Straßenbahnlinie 21 über die Haltestellen S Rummelsburg, Kosanke-Siedlung und Gustav-Holzmann-Straße. Die Wartebereiche der Haltestellen sind nicht barrierefrei und zu schmal. Die Linie verkehrt zwischen dem S- und U-Bahnhof Lichtenberg über Friedrichshain zum S-Bahnhof Schöneweide. Die direkte Erschließung zum Ostkreuz ist derzeit (noch) nicht vorhanden. Der westliche Bereich des Untersuchungsgebietes ist vom S-Bahnhof Rummelsburg erschlossen und bietet zusätzlich zur Straßenbahn eine Anbindung an die S3 sowie die Buslinien 194 und 240.

Die im Nahverkehrsplan (NVP) 2019 – 2023 definierten Bedienstandards für den ÖPNV werden von allen Linien erfüllt. Zukünftig ist mit der Straßenbahnlinie 22 eine direkte Verbindung zum Bahnhof Ostkreuz geplant. Die Straßenbahnstrecke zählt dann zum Vorrangnetz. Der derzeitige 20-Minuten-Takt wird auf einen 10-Minuten-Takt ausgebaut.

Linie	Linienweg	Takt HVZ*
S 3	Spandau <> Erkner	10 min
Tram 21	S+U Lichtenberg/Siegfriedstr. <> S Schöneweide	20 min
Bus 194	U Hermannplatz/Karl-Marx-Str. <> Helene-Weigel-Platz	20 min
Bus 240	S Storkower Straße <> S Ostbahnhof	10 min

Tabelle 1: ÖPNV-Angebot zur HVZ

* Hauptverkehrszeit

Autoarme Kieze – Machbarkeitsstudie zur Verkehrsberuhigung An der Bucht

Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse

Weiterhin sind im NVP 2019 - 2023 Verbindungsstandards zu wichtigen Zielen wie Stadt- und Ortsteilzentren definiert. Diese Ziele sind gut an das Planungsgebiet angebunden und innerhalb der innerhalb der vorgegebenen Zeiten erreichbar. Als Bemessungsgrundlage dient die sich zentral im Gebiet befindliche Haltestelle Kosanke-Siedlung. Die Zentrumsbereiche sind in 20 min (Alexanderplatz) bzw. 34 min (Zoo) und einem Umstieg erreichbar. Das nächstgelegene Hauptzentrum ist Frankfurter Allee mit 14 min Reisezeit. Der nahegelegene Verknüpfungspunkt Ostkreuz ist aktuell mit einem Umstieg und einer Reisezeit von 9 Minuten erreichbar. Mit der geplanten neuen Straßenbahntrasse kann diese Reisezeit deutlich verkürzt werden. Vom S-Bahnhof Rummelsburg, welcher vom nordwestlichen Teil des Planungsgebietes erreichbar ist, sind alle genannten Ziele mit geringeren Fahrzeiten und zum Teil ohne Umstieg zu erreichen.

Ziel/Start	Haltestelle Kosanke-Siedlung
S+U Alexanderplatz (Zentrumsbereich)	20 min (Reisezeit), 1x (Anzahl Umstiege)
S+U Zoologischer Garten (Zentrumsbereich)	34 min (Reisezeit), 1x (Anzahl Umstiege)
S+U Frankfurter Allee (Hauptzentrum)	14 min (Reisezeit), 2x (Anzahl Umstiege)
S Ostkreuz (Verknüpfungspunkt)	9 min (Reisezeit), 1x (Anzahl Umstiege)

Tabelle 2: Entfernung zu den Zentrumsbereichen

Die Erschließungsstandards nach dem NVP 2019 - 2023 sind weitestgehend erfüllt. Bei der maximalen Entfernung von 300 m bis zur nächsten Haltestelle gilt das Gebiet zwischen der Emma-Ihrer-Straße und der Lina-Morgenstern-Straße als nicht erschlossen. Dieser Bereich liegt zwischen den Haltestellen S Rummelsburg und Kosanke-Siedlung. Die sich dazwischen befindende Haltestelle Emma-Ihrer-Straße wird nur im Nachtbusverkehr bedient. Entlang der Erich-Müller-Straße liegt die Entfernung zur nächsten Haltestelle teilweise ebenfalls leicht über den vorgegebenen 300 m.

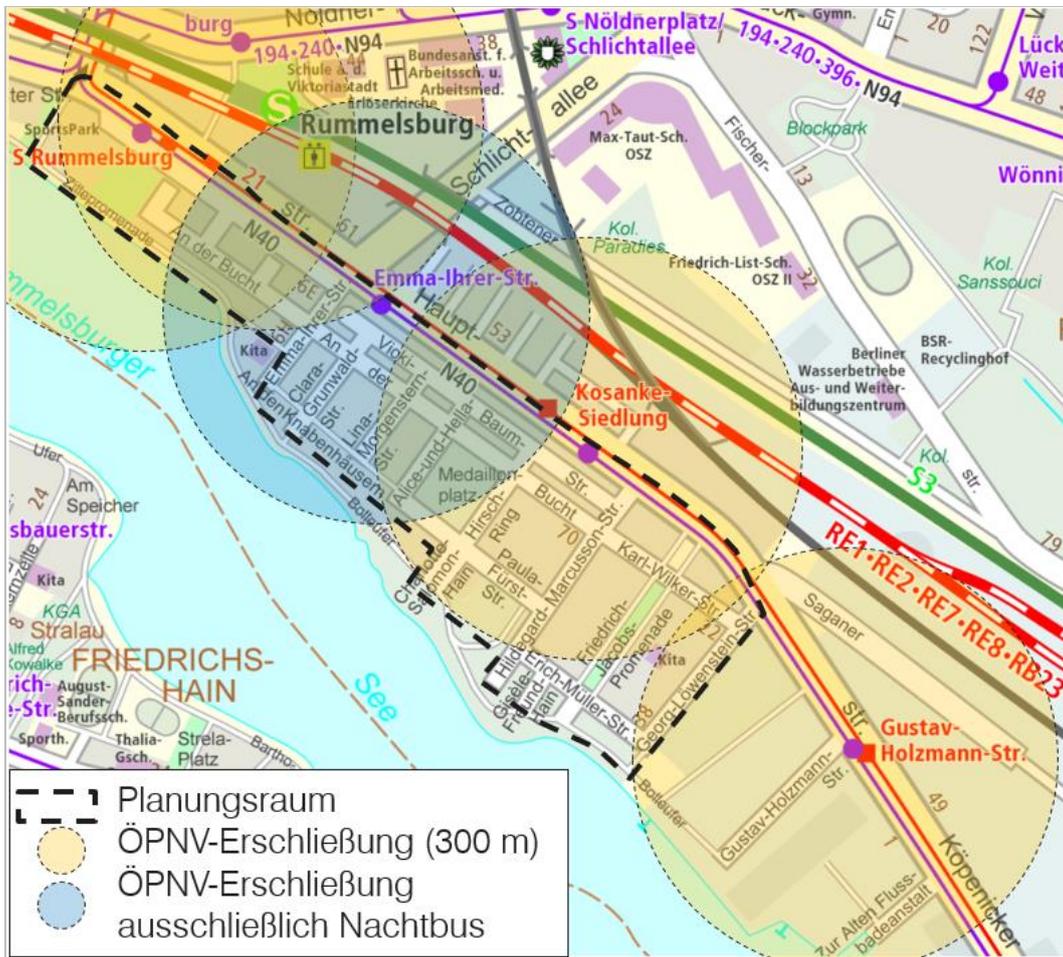


Abbildung 7: ÖPNV-Erschließungsgebiete

2.5 Parkraumsituation

2.5.1 Stellplatzbestand

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit werden nachfolgende Begrifflichkeiten verwendet:

- Parkplatz: bezeichnet eine platzähnliche Fläche, auf der Fahrzeuge abgestellt werden
- Stellplatz: Abstellfläche eines Fahrzeuges

Verwaltungstechnisch können auch andere Bezeichnungen bzw. Interpretationen verwendet werden (z.B. nach öffentlichem oder privatem Besitz).

Die Parkraumerhebung wurde aufgrund der örtlichen Gegebenheiten ausschließlich auf oberirdischen Stellplätzen und nicht in den über das gesamte Quartier verteilten Tiefgaragen durchgeführt. Das Quartier wurde dabei in drei Bereiche sowie den Privatparkplatz im

äußersten Westen mit 66 Stellplätzen aufgeteilt. Im westlichen Bereich der Wasserstadt einschließlich der Emma-Ihrer-Straße bestehen 203 Parkplätze im öffentlichen Straßenraum und weitere 14 auf den privaten Straßenflächen. Im mittleren Bereich zwischen Emma-Ihrer-Straße und Hildegard-Marcusson-Straße einschließlich dieser bestehen 239 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum. Im östlichen Bereich bestehen 149 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und 114 auf ebenerdigen privaten Stellplätzen im Bereich der historischen Bausubstanz des ehemaligen Gefängnisses Rummelsburg zwischen Karl-Wilker-Straße und Erich-Müller-Straße. Die direkt nördlich der Erich-Müller-Straße an den quadratischen Neubauten gelegenen tiefergelegenen Stellplätze wurden nicht berücksichtigt.



Abbildung 8: Anzahl gezählter Stellplätze

Im gesamten mittleren und östlichen Bereich bestehen an allen Reihenhäusern zusätzlich private Parkmöglichkeiten in den Garagen beziehungsweise Hausvorbereichen. Die im Geschosswohnungsbau ausgeführten Bauten, vor allem im westlichen Bereich der Wasserstadt, aber auch im mittleren Bereich östlich der Emma-Ihrer-Straße sowie südlich der

Paula-Fürst-Straße und im östlichen Bereich nördlich der Erich-Müller-Straße besitzen Tiefgaragen. Private oberirdische Stellplätze in verhältnismäßig geringer Anzahl bestehen im mittleren Bereich an den historischen Knabenhäusern sowie am Charlotte-Salomon-Hain. Im östlichen Bereich bestehen diese südlich der Erich-Müller-Straße und nördlich der Karl-Wilker-Straße.

Insgesamt bestehen im Quartier somit 591 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, hinzu kommen die 14 Stellplätze auf den privaten Straßenflächen in der Wasserstadt und die 114 ebenerdigen Stellplätze im östlichen Bereich sowie die nicht quantifizierte Anzahl an Tiefgaragen- und oberirdischer privater Stellplätze.

2.5.2 Parkraumauslastung

Im Planungsraum gibt es derzeit keine Parkraumbewirtschaftung. Im Gegensatz dazu sind die Gebiete westlich der Rummelsburger Bucht bewirtschaftet. Nördlich der Hauptstraße besitzen die Gebäude Mieterparkplätze entlang der Bahntrasse. Für diese Parkflächen dient das Quartier an der Bucht teilweise als Ausweichmöglichkeit mit kostenlosen Stellplätzen.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurde eine Parkraumerhebung durchgeführt. Hierbei wurden an einem Werktag die Parkbelegungen im Kiez während der Morgenspitze (06:00-10:00) und der Abendspitze (16:00-20:00) untersucht. Die Auswertung der Parkraumauslastung ergab, dass die kostenlosen Parkflächen im westlichen Teil stärker ausgelastet sind als die Parkflächen im östlichen Teil. Im westlichen Bereich liegt die Auslastung durchgehend über 90 %. Im mittleren Teil des Gebietes beträgt die Auslastung mindestens 80 %. Die beiden Bereiche sind somit ganztätiglich von einem hohen bis sehr hohen Parkdruck gekennzeichnet. Die östlichen Stellflächen sind weniger stark ausgelastet und bieten mit einer Belegung zwischen 47 % und 62 % noch deutliche Reserven. Der kostenpflichtige Privatparkplatz am westlichen Rand des Planungsraumes ist nahezu leer. Die dortige maximale Auslastung tritt mit 10 % Auslastung am Morgen auf.

Die Spitzenauslastung ist jeweils in der ersten und letzten Zählstunde erkennbar. Im Zeitraum zwischen 6:00 und 7:00 bestehen im westlichen Bereich 15 freie Stellplätze, im mittleren 19 und im östlichen 91, wovon sich 57 im öffentlichen Straßenraum befinden. Zwischen 19:00 und 20:00 bestehen 28, 25 und 95 (davon 59 im Straßenraum) freie Stellplätze. Weitere private Stellplätze würden zur Verfügung stehen (vgl. Umfrageergebnisse zum Parkverhalten und Möglichkeit eines eigenen Stellplatzes in Kapitel 3.3)

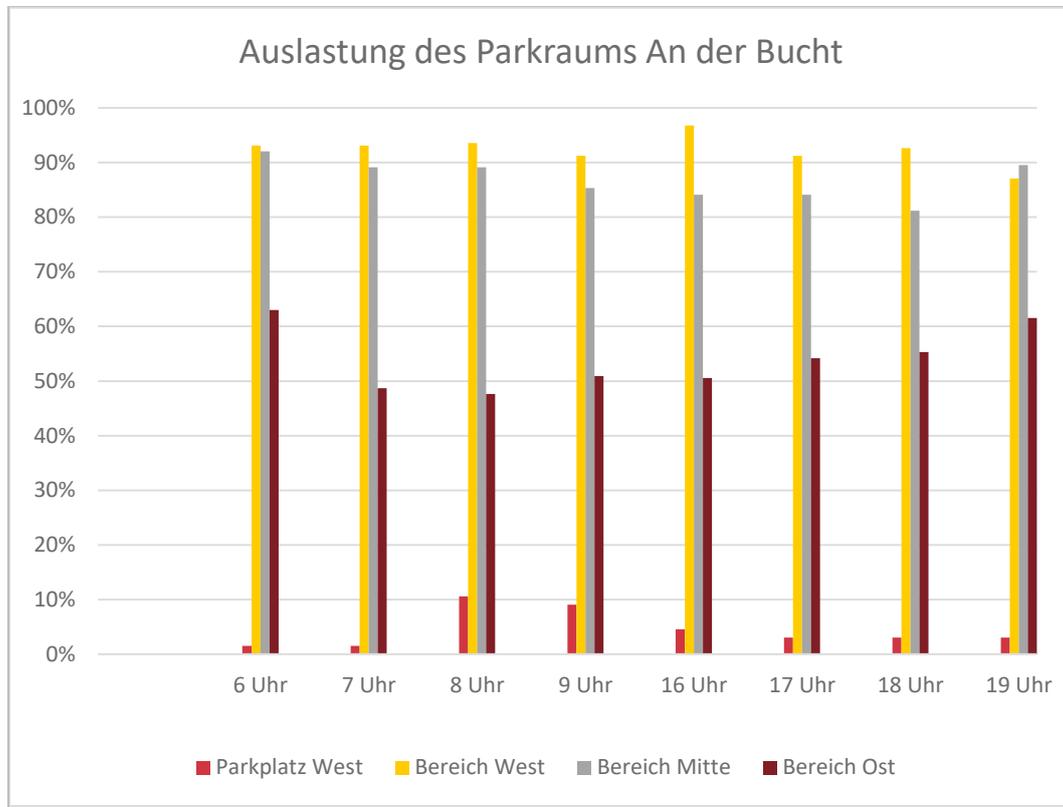


Abbildung 9: Auslastung des Parkraums

2.6 Verkehrsbelastungen

2.6.1 Verkehrsstärken

Die Hauptstraße weist im Abschnitt des Planungsgebietes laut der Verkehrsmengenkarte 2019 eine Verkehrsstärke von 23.500 bis 24.300 Kfz/24h (DTVw) auf. Zur ergänzenden Untersuchung der Verkehrsbelastungen im Gebiet An der Bucht wurden weitere Verkehrserhebungen über einen Zeitraum von 24 Stunden durchgeführt. Gezählt wurde an einem repräsentativen Erhebungstag, Dienstag den 17.10.2023. Repräsentative Erhebungstage sind mittlere Wochentage (Werktage) außerhalb der Ferienzeiten ohne Netzbeeinträchtigungen, etwa durch Demonstrationen, Baustellen, Streiks oder ähnliches. An der Hauptstraße wurden dabei zwischen knapp 25.000 und 27.000 Fahrzeuge gezählt. Im Vergleich war die Kfz-Belastung am Erhebungstag somit um 1.300 bis 2.600 Kfz/24h höher als auf der Verkehrsmengenkarte 2019.

Über die fünf in Abbildung 10 dargestellten Zu- und Ausfahrten in das Quartier führen in am Erhebungstag 1.684 Kfz aus dem Gebiet heraus und 1.685 Kfz in das Gebiet hinein. Gesehen über die Querschnittsbelastung ergibt dies ein ausgeglichenes Bild.

Autoarme Kieze – Machbarkeitsstudie zur Verkehrsberuhigung An der Bucht

Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse

Die höchste Einzel-Belastung besteht an der Emma-Ihrer-Straße (vgl. Abbildung 10). Hier lag die Belastung bei 1.650 Kfz/24h, wobei es an diesem Querschnitt doppelt so viele Ausfahrten wie Einfahrten gibt. An der Hildegard-Marcusson-Straße liegt die Belastung bei 1.080 Fahrzeugen, wovon ca. zwei Drittel in das Gebiet hineinfahren. An den östlichen und westlichen Zufahrten wurden deutlich weniger Fahrzeuge erfasst. Im Osten an der Georg-Löwenstein-Straße sind die 330 gezählten Fahrzeuge in Bezug auf Aus- und Einfahrten gleich verteilt. Die Ein- und Ausfahrten in das Gebiet verteilen sich damit nicht symmetrisch. Dies bedingt sich durch die (nahezu) ausschließliche Einfahrt über die Nebenfahrbahn der Hauptstraße im Westen sowie die quartiersinterne Abkürzung zur Umgehung einer Lichtsignalanlage in westliche Richtung.

Die Querschnittsbelastungen fallen absolut betrachtet gering aus. Auf der Straße An der Bucht ist auf Höhe des Medaillonplatzes eine deutlich höhere Belastung in Richtung Westen als Richtung Osten erkennbar. Hier kann angenommen werden, dass sowohl einfahrende und sich im Quartier verteilende Fahrzeuge über die Hildegard-Marcusson-Straße, als auch sich aus dem westlichen Bereich Richtung Friedrichshain bewegende Fahrzeuge über die Emma-Ihrer-Straße wieder ausfahren.

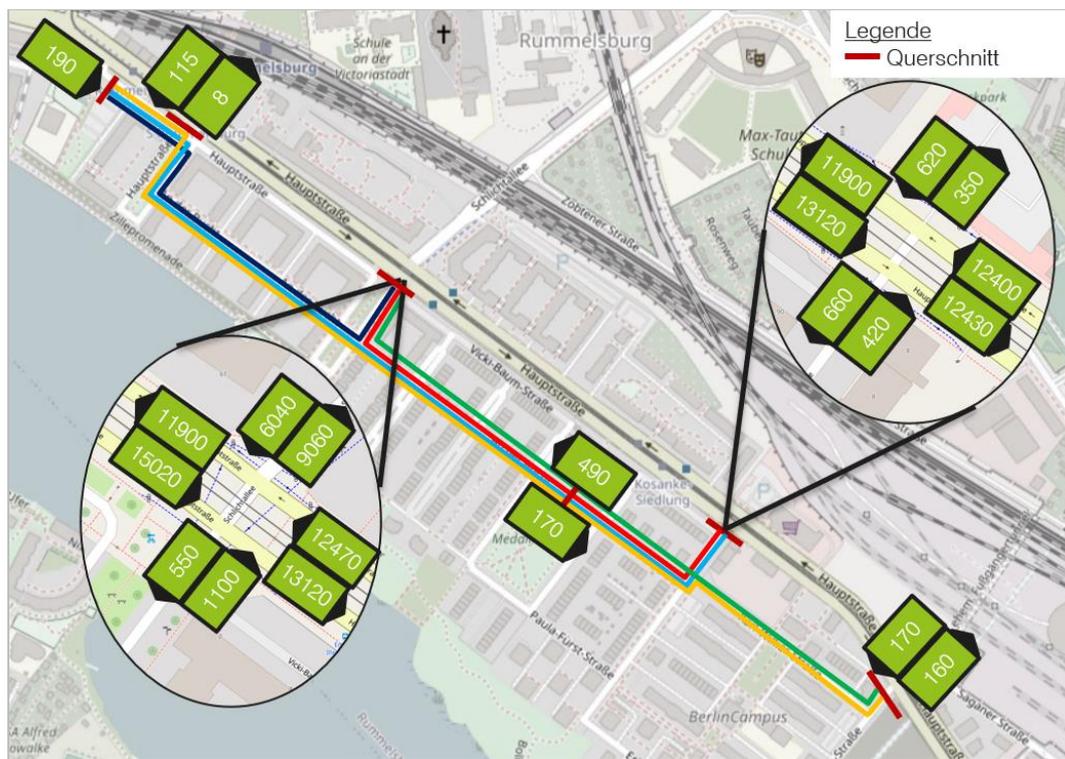


Abbildung 10: Ergebnisse der Verkehrszählung

2.6.2 Durchgangsverkehr

Wie in Abbildung 11 erkennbar, besteht auf den meisten Routen im Planungsgebiet kein oder nur ein sehr geringer Durchgangsverkehr. Lediglich auf der Route d zwischen Hildegard-Marcusson-Straße (Q5) und Emma-Ihrer-Straße (Q3) konnte am Erhebungstag relevanter Durchgangsverkehr festgestellt werden. Dabei entfallen fast alle dieser Fahrten auf den Morgenblock und in westliche Richtung. Der Anteil des Durchgangsverkehrs Richtung Westen auf Route d liegt zwischen 07:00 und 10:00 Uhr bei 34,3 %. In Ostrichtung sind es 2 von 29 Fahrzeugen (7 %). Im Abendblock liegt der Anteil des Durchgangsverkehrs zwischen 8 % (Richtung Westen) und 10,5 % (Richtung Osten). Der durchschnittliche Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr liegt über den Tag verteilt und in beide Richtungen bei ca. 23 %. Relativ gesehen erscheint dieser Wert hoch, allerdings muss hier auch auf die absoluten Werte geachtet werden, die als sehr gering einzuschätzen sind. Auch eine relative Betrachtung im Vergleich zur Hauptstraße mit etwa 25.000 Kfz/24h lässt auf einen geringen Durchgangsverkehr schließen, zumal am Erhebungstag eine höhere Kfz-Belastung auf der Hauptstraße gemessen wurde, als durchschnittlich zu erwarten ist (vgl. Kapitel 2.6.1).

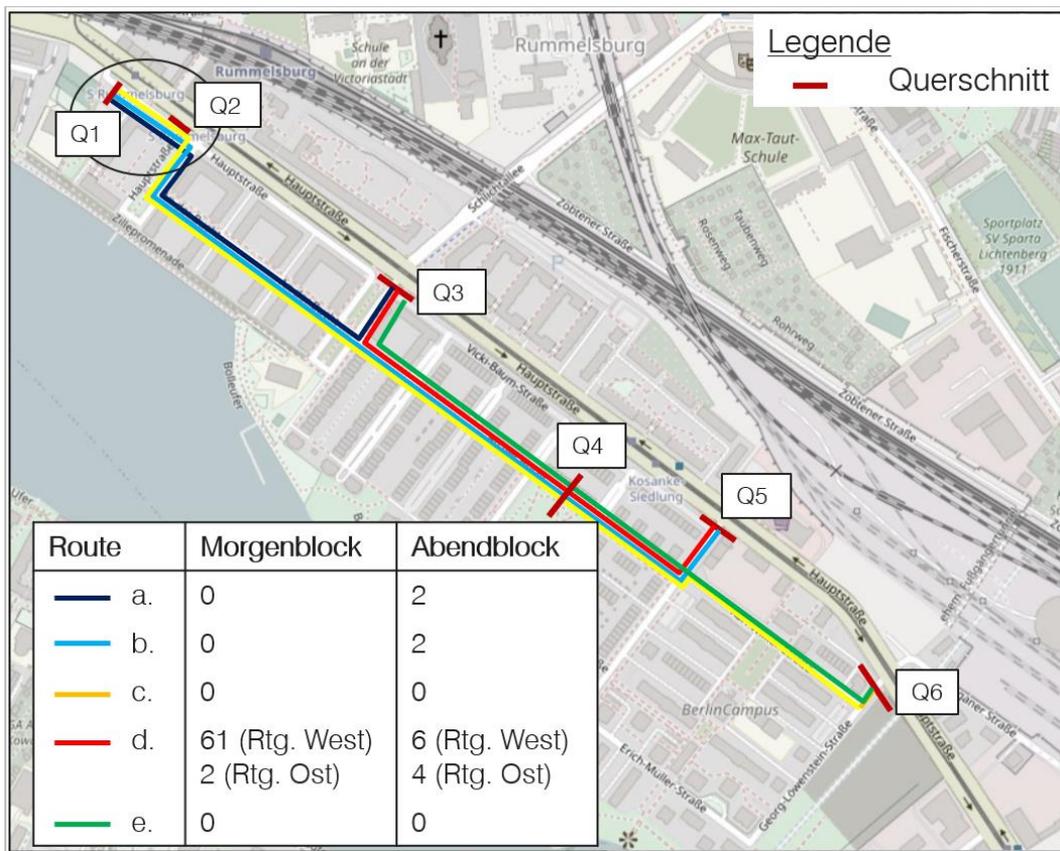


Abbildung 11: Quantifizierung des Durchgangsverkehrs (jeweils in Kfz/3h von 7:00 – 10:00 sowie 16:00 – 19:00)

3 Ergebnisse der Online-Beteiligung

3.1 Methodik und Ziel der Befragung

Im Zeitraum vom 15. bis 30. November 2023 wurde für Haushalte im Quartier An der Bucht die Möglichkeit einer Online-Beteiligung geboten. Dazu sind die Bürgerinnen und Bürger vorab über Flyer informiert worden, welche an die Briefkästen im Quartier verteilt wurden. In den Hauswurfeinsendungen sind die Anwohnenden um ihre Mitwirkung gebeten worden, um die Herausforderungen im Verkehrsgeschehen des Quartiers identifizieren zu können. Als Format diente eine Online-Beteiligung auf der Internetseite mein.berlin. Diese gliederte sich in eine Umfrage und ein Brainstorming mithilfe einer Karte.

Die Online-Umfrage diente zur Ermittlung des Mobilitätsverhaltens sowie zur Identifikation von Perspektiven auf das Quartier in Bezug auf den Stadtverkehr. Zur Beantwortung der zwölf Fragen (siehe Anhang) wurde eine Dauer von etwa zehn Minuten angegeben. Am Ende der Befragung stand für die Bürgerinnen und Bürger eine Kommentarfunktion zur Verfügung. Zusätzlich bestand die Möglichkeit, mithilfe einer Karte persönliche Anmerkungen zum Verkehrsgeschehen direkt zu verorten.

Die Rückmeldungen aus der Online-Beteiligung bilden die Grundlage für die Entwicklung von Lösungsvorschlägen und Handlungsempfehlungen. Insgesamt haben an der Online-Umfrage 223 Personen teilgenommen, zusätzlich wurden 384 Beiträge verfasst.

3.2 Repräsentanz der Online-Beteiligung

Die Repräsentanz einer Umfrage gibt an, inwiefern Rückschlüsse auf die Grundgesamtheit geschlossen werden können. Fehlende Informationen über die Bewohner- und Sozialstruktur des Quartiers An der Bucht sowie die Nachteile einer Online-Befragung (keine Beteiligungsmöglichkeit für Personen ohne Internetzugang, Teilnahme von Personen aus anderen Bezirken, etc.) führen dazu, dass die Ergebnisse der Online-Beteiligung nicht pauschal verallgemeinert werden können. Jedoch gibt die Auswertung der Umfrage einen groben Überblick über die verkehrlichen Herausforderungen im Quartier und kann als Grundlage für die Entwicklung von Lösungsvorschlägen und Handlungsempfehlungen verwendet werden.

Die Erfolgsrate bei Online-Umfragen wird von verschiedenen Faktoren beeinflusst, darunter die Zielgruppe, das Thema der Umfrage und die angewandte Durchführungsmethode. Im Allgemeinen gilt eine Rücklaufquote von 20-30% als durchschnittlich für Online-Umfragen.⁴

⁴ Quelle | www.online-umfrage.org/ruecklaufquote-umfragen/, abgerufen am 14.02.2024

Diese Spanne kann bei der durchgeführten Befragung auf mein.berlin als erreicht angesehen werden. Die Netto-Rücklaufquote als Verhältnis der vollständig ausgefüllten Online-Befragung (222 Teilnehmende) zur Anzahl der verteilten Hauswurfsendungen (zirka 1.100) liegt bei etwa 20 %.

3.3 Umfrageergebnisse

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Online-Umfrage dargestellt.

Jeder Haushalt hat durchschnittlich 3,1 Mitglieder. Im Vergleich dazu liegen die durchschnittlichen Haushaltsgrößen von ganz Berlin bei 1,86 und in Deutschland bei 2,03. Das Quartier An der Bucht ist demnach sehr familiär geprägt. Der Anteil an volljährigen Haushaltsmitgliedern beträgt 69 %.

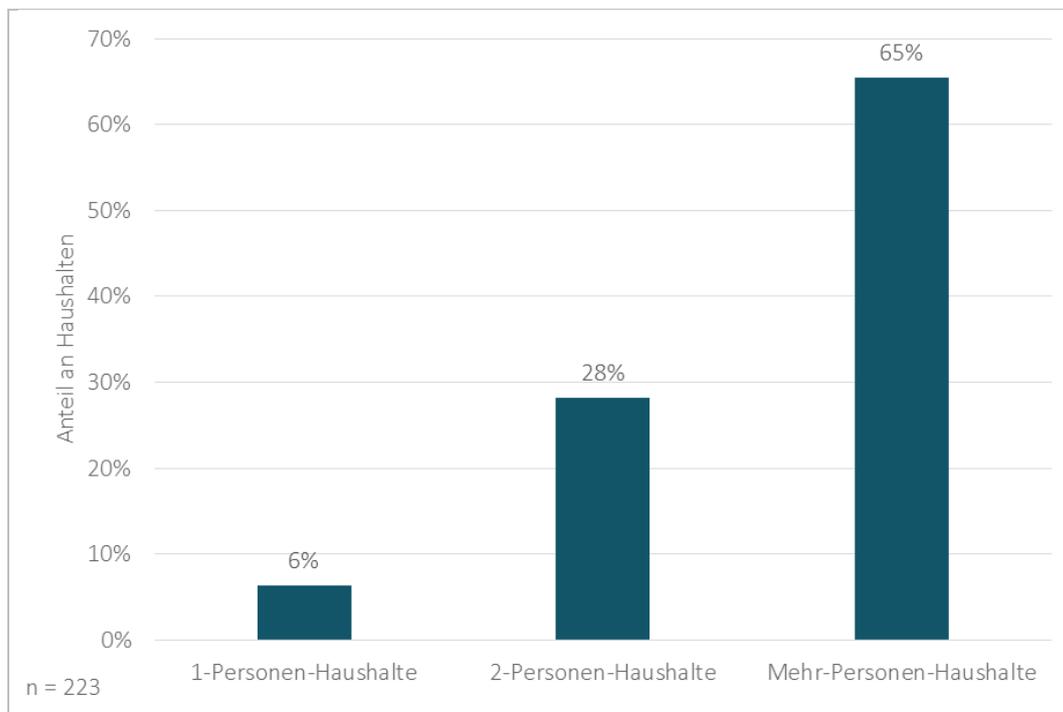


Abbildung 12: Haushaltsgrößen im Quartier An der Bucht

Im Durchschnitt besitzt jeder Haushalt 1,1 PKW. 19 % der Haushalte verfügen über kein eigenes Auto. Durchschnittlich besitzen 1-Personen-Haushalte 0,8 PKW, 2-Personen-Haushalte ebenfalls 0,8 PKW und Mehrpersonen-Haushalte 1,2 PKW. Die Ausstattung der Haushalte mit Fahrzeugen ist in Abbildung 13 dargestellt.

Autoarme Kieze – Machbarkeitsstudie zur Verkehrsberuhigung An der Bucht

Ergebnisse der Online-Beteiligung

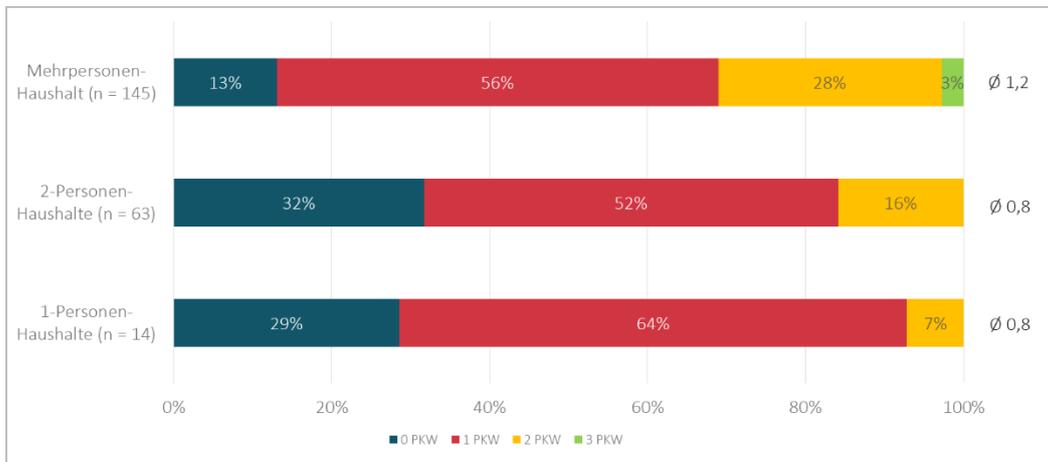


Abbildung 13: Ausstattung der Haushalte mit Fahrzeugen

Bei der Nutzung und Verfügbarkeit von Stellplätzen ist auffällig, dass 107 Haushalte ihre Autos im öffentlichen Raum parken, jedoch 50 davon einen privaten Stellplatz zur Verfügung hätten. Durch die Nutzung der privaten Stellplätze könnten im öffentlichen Raum mehr Parkplätze zur Verfügung stehen und die Parksituation im Quartier entlastet werden. Der durchschnittliche Parkdruck im Quartier wird von den Befragten mit 3,2 auf einer Skala von 1 (sehr niedrig) bis 5 (sehr hoch) angegeben. Wie in Abbildung 14 deutlich wird, schätzten 48 % der Befragten den Parkdruck mit 4 (hoch) oder 5 (sehr hoch) ein. Die Auswertung der Stellplatzauslastung bestätigt diesen Eindruck nur teilweise und nur in einigen Bereichen (vgl. Kapitel 2.5.2).

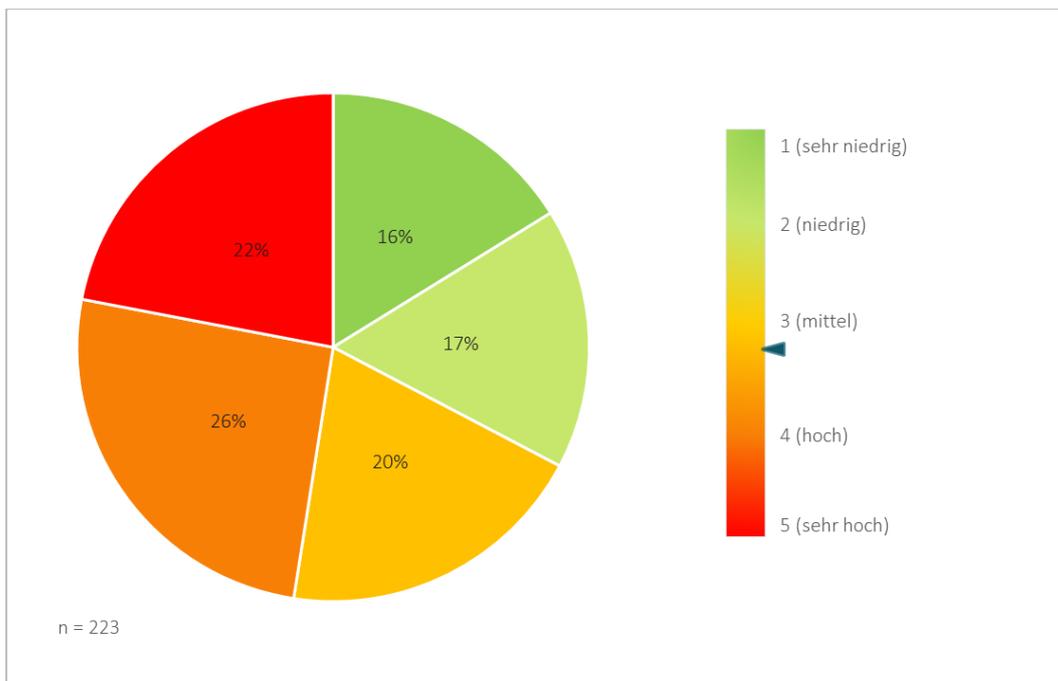


Abbildung 14: Einschätzung des Parkdrucks im Quartier

Autoarme Kieze – Machbarkeitsstudie zur Verkehrsberuhigung An der Bucht

Ergebnisse der Online-Beteiligung

Für Alltagswege werden im Quartier An der Bucht am häufigsten Fahrräder genutzt (39 %). Gefragt wurde auch nach der subjektiven Sicherheit mit dem Fahrrad im Quartier, hierbei fühlen sich 64 % sicher. 27 % der Befragten nutzen den PKW und 22 % den ÖPNV. Zu Fuß sind 6 % der Anwohnenden unterwegs (siehe Abbildung 12). Neben diesen Verkehrsmitteln werden auch E-Lastenbikes, Carsharing-Angebote und E-Scooter genutzt.

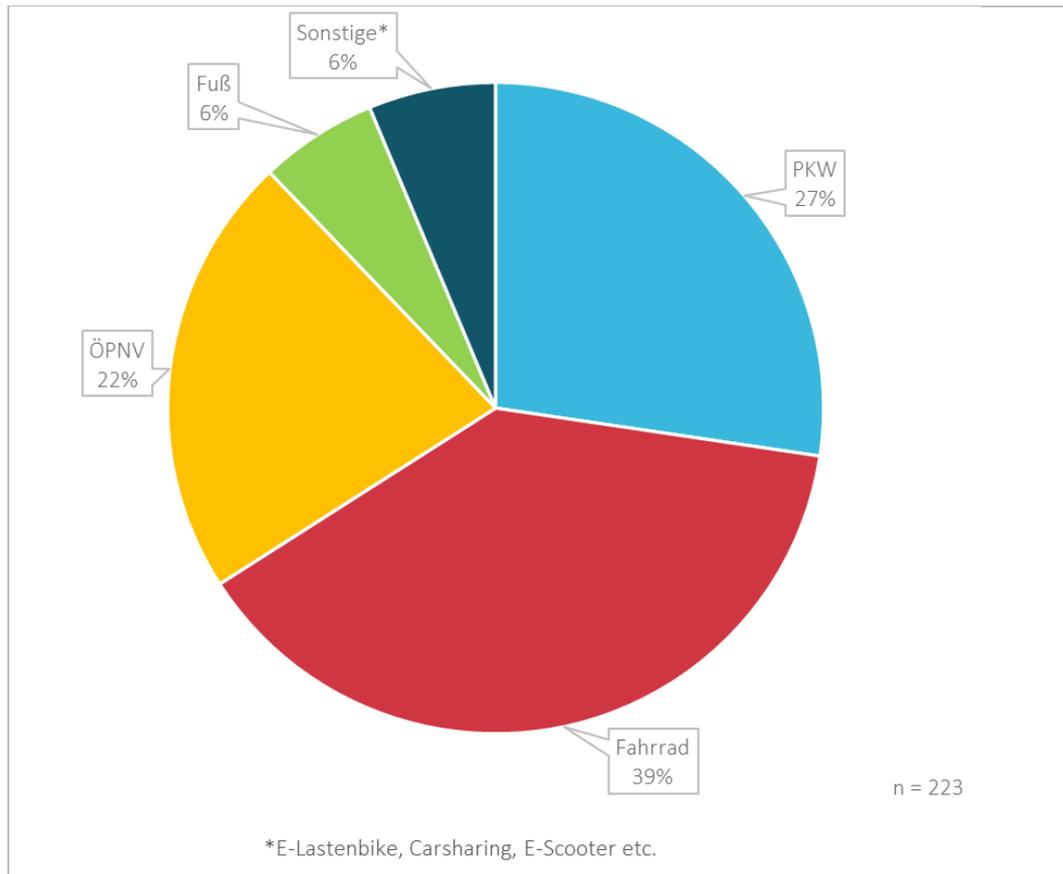


Abbildung 15: Verkehrsmittelwahl für Alltagswege

Befragt, welche Faktoren die Verkehrsmittelwahl beeinflussen, wurden vor allem die Entfernung und die Umweltauswirkungen, aber auch die Bequemlichkeit genannt. Neben den Kosten spielt die Zeit eine entscheidende Rolle bei der Wahl. Darüber hinaus haben das Wetter und die Transportmöglichkeiten einen Einfluss. Weitere genannte Faktoren sind u.a. die Gesundheit, die Verkehrssituation, ÖPNV-Verfügbarkeit, etc. Einen Gesamtüberblick über alle Faktoren gibt die Abbildung 16.

Autoarme Kieze – Machbarkeitsstudie zur Verkehrsberuhigung An der Bucht

Ergebnisse der Online-Beteiligung

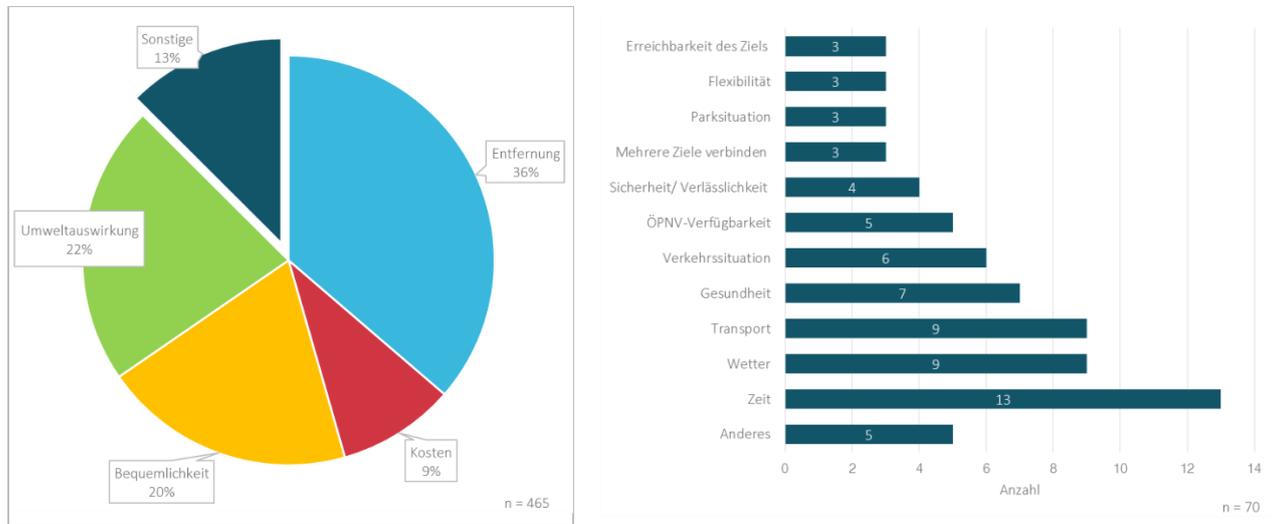


Abbildung 16: Faktoren, die die Verkehrsmittelwahl beeinflussen

Als On-Demand-Angebot steht in Berlin das BVG Muva zur Verfügung. Diese ist unabhängig von Fahrplänen und kann per Bestellung (App oder Telefon) gebucht werden⁵. Die Umfrageergebnisse ergaben, dass über die Hälfte der Anwohnenden des Quartiers An der Bucht das Muva-Angebot kennen, es jedoch nicht nutzen (vgl. Abbildung 17). Nur 1 % der Befragten gab an, dass sie das Angebot regelmäßig in Anspruch nehmen. Etwa ein Drittel der Befragten kennt das Angebot nicht.

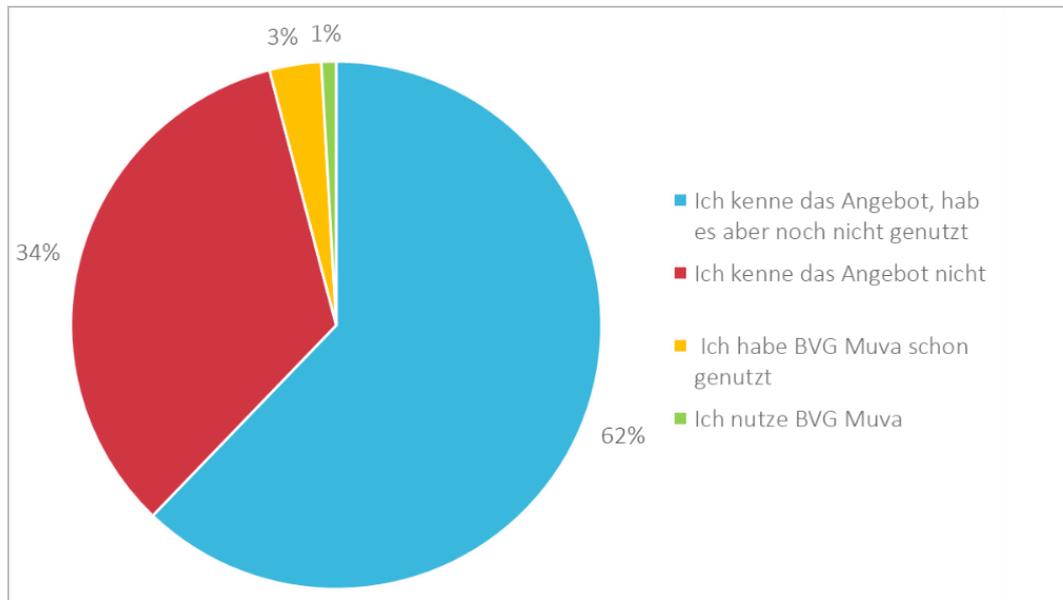


Abbildung 17: Nutzung des On-Demand-Angebotes der BVG (Muva)

⁵ Quelle | <https://www.bvg.de/de/verbindungen/bvg-muva>, abgerufen am 17.01.2024

Für Einkaufsfahrten vor allem nach dem Zweck Lebensmitteleinkäufe gefragt, nutzen 57 % der Befragten einen PKW. Davon können sich 26 % vorstellen, bei einem passenden Angebot Essenslieferungen zu erhalten. Insgesamt gaben 56 % der Befragten an bei einem entsprechend lukrativen Angebot Essenslieferungen zu erhalten.

3.4 Ergebnisse der Kommentarfunktion

Bei der Kommentarfunktion sind 384 Beiträge zu verschiedenen Themenfeldern verfasst worden.

Themenfeld	Fußverkehr (Sicherheit)	Radverkehr (Sicherheit & Infrastruktur)	Durchgangs- verkehr (als Problem wahrgenom- men)	Hauptstraße (Sicherheit für Fuß- und Radverkehr)	Straßenan- bindung (10- min-Takt & Anbindung Ostkreuz)
Anzahl der Nennungen	94	107	56	41	32

Tabelle 3: Genannte Themenfelder der Kommentarfunktion

Einige Themenbereich sind besonders kontrovers diskutiert wurden. Dazu zählten:

- das Stellplatzangebot für Carsharing, Wohnwagen/ -mobile, Bootsanhänger und Firmentransporter,
- die Parkraumbewirtschaftung,
- der Kiezblock,
- die Fahrradstraße,
- die Verkehrssituation bei Baustellen und Straßensperrungen und
- Konflikte durch gemeinsame Nutzung des Gehweges

Die Parkplatzsituation ist dahingehend bemängelt worden, dass Stellplätze häufig durch Carsharing-Unternehmen besetzt sind und Wohnmobile über Monate hinweg Parkplätze einnehmen. In den Kommentaren ist ebenfalls kritisiert worden, dass die schmalen Straßen des Quartiers zugeparkt sind sowie, dass statt der Nutzung von Garagen die des öffentlichen Raumes bevorzugt wird (vgl. hierzu auch die Aussage, dass vielen ein privater Stellplatz zur Verfügung stehen würde, der aber nicht genutzt wird, siehe Kapitel 3.3). Es wurde der Wunsch nach einer Parkraumbewirtschaftung geäußert, um die Lebensqualität im Quartier zu verbessern.

Ebenfalls kontrovers diskutiert wurde das Themenfeld des Kiezblocks. Der Begriff Kiez bezeichnet einen überschaubaren Wohnbereich mit einer oft „inselartigen“ Lage. Prägend ist

vor allem das identitätsstiftende Zugehörigkeitsgefühl der Bevölkerung⁶. Einige der Befragten wünschten sich explizit einen Kiezblock im Quartier:

„Ich wünsche mir einen Kiezblock in Rummelsburg!“

„Es ist zu überlegen eine Fahrradstrasse und Kiezblock für die Rummelsburger Bucht einzurichten um sichereren Verkehr im Kiez zu ermöglichen und ausweichende Fahrzeuge von der Hauptstraße kommend aus dem Kiez zu halten.“

Anhand der Bewertungen der beiden Kommentare wird deutlich, dass das Thema sehr unterschiedlich beurteilt wird. Der erste Kommentar ist mit vier Stimmen positiv bewertet worden und mit sechs Stimmen negativ. Beim zweiten Kommentar war das Meinungsbild ebenfalls sehr gespalten, der Kommentar erhielt sieben positive Stimmen und acht negative. Zudem gab es auch sehr kritische Stimmen gegenüber des Kiezblockes:

„[...] 1. Kiezblock: das fängt schon damit an das der Begriff nicht definiert ist und sehr unterschiedlich aufgefasst werden kann. Angefangen bei einem Schild nur für Anlieger bis zu einer vollständigen Sperrung für PKW. Zudem sehe ich auch den in einem anderen Beitrag angesprochenen Eindruck des „Abgrenzungsbedürfnisses der Besserverdiener“, zumindest könnte das so wahrgenommen werden. Und die Bucht - und damit auch die Zufahrt - gehört allen und nicht nur den wenigen die hier wohnen. [...]“

Die Einführung einer Fahrradstraße im Quartier wird ebenfalls unterschiedlich diskutiert. Positive Kommentare enthielten u.a. die Vorschläge, die Straße An der Bucht bzw. die Vicki-Baum-Straße zu einer Fahrradstraße umzugestalten. Laut Kommentar zur Vicki-Baum-Straße, erhöht die Fahrradstraße die Verkehrssicherheit aufgrund der Trennung des Autoverkehrs vom Fahrradverkehr. Andere Kommentare dagegen sahen eine Fahrradstraße eher negativ:

„Es ist eine schlechte Idee, wenn der Bezirk plant, eine Spielstraße in eine Fahrradstraße umzuwandeln. Es sind genügend Freizeitflächen (Sportplatz) verschwunden ohne Ersatz. Ein Radweg an der Hauptstraße wäre wünschenswert.“

„Eine Fahrradstraße, die parallel zur Hauptstr eingerichtet werden würde, wäre wirklich unsinnig, man kann die Hauptstraße problemlos nutzen, der Fußgängerweg ist breit genug und darüber hinaus nutzen die Kiezbewohner als Fußgänger und Radfahrer oft genug die zusätzlichen parallel verlaufenden Anwohnerstraßen wie z.B. im vorderen Bereich die versetzte Hauptstr bei den Klinkerhäusern oder die Vicky-Baum-Str.“

Ein stark diskutiertes Themenfeld stellte die Verkehrssituation bei Baustellen und Straßensperrungen dar. Ein Teil der Befragten hat den Eindruck vermittelt, dass Staus und Umfahrungen über die Straße an der Bucht, verursacht durch Baustellen auf der Hauptstraße, nur

⁶ Quelle | de.wikipedia.org/wiki/Kiez, abgerufen am 31.01.2024

Autoarme Kieze – Machbarkeitsstudie zur Verkehrsberuhigung An der Bucht

Ergebnisse der Online-Beteiligung

selten vorkommen. Andere hingegen bemängeln, dass es ständig zu Sperrungen und Baustellen auf der Hauptstraße kommt und damit der Verkehr auf das Wohngebiet verlagert wird. Dies stellt laut den Kommentaren eine große Belastung für die Anwohnenden dar sowie eine Gefährdung für Kinder und Haustiere. Die Erhebung des Durchgangsverkehrs (vgl. Kapitel 2.6.2) erbrachte am Erhebungstag keine nennenswerte Belastung durch Durchgangsverkehr.

Weiterhin thematisiert wurden Konflikte durch die gemeinsame Nutzung des Gehweges durch den Fuß- und Radverkehr. Berichtet wird besonders über rasende Fahrradfahrer auf den Gehwegen, welche ein Gefährdungsrisiko für zu Fußgehende darstellen. Dies wird z.B. an folgendem Kommentar deutlich:

„Es kommt immer wieder vor, dass externe Fahrer mit hoher Geschwindigkeit durch das Wohngebiet rasen und in Stausituationen wird sogar manchmal der Gehweg als Fahrbahn benutzt! Viele Fahrradfahrer nutzen ebenfalls den Gehweg als Rennstrecke. Als Fußgänger und vor allem in Zusammenhang mit Kindern fühlt man sich nicht mehr sicher! Es muss wieder der eigentliche Zweck eines Wohngebietes hergestellt werden und Kinder müssen sich sicher bewegen können!“

Ein wichtiges Thema stellten auch die Querungsmöglichkeiten an der Hauptstraße dar, um die Straßenbahnhaltestellen zu erreichen zu können. Gewünscht wurden hier Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“), da für Personen mit Mobilitätseinschränkungen die Fußgängerampel am Knotenpunkt Hauptstraße/ Karlshorster Str. zu weit entfernt sei. Die Problematik der Querbarkeit der Hauptstraße ist auch im Kapitel 2.2 dargelegt.

Neben den oben aufgezeigten Problemen thematisieren die Kommentare auch den zufriedenstellenden Zustand des Quartiers:

„Eigentlich alles ok im Quartier. Ja die Straßen sind eng, aber die Anwohnenden nehmen schon Rücksicht aufeinander, lassen sich gegenseitig auch durch und pochen nicht unbedingt auf Vorfahrt. Radfahrende haben genügend Platz an der Promenade und auf Radweg direkt an der Hauptstr.. Wenn man mit dem Rad durchs Quartier fährt, ist man auch Sicher unterwegs.“

Die Anmerkungen der Online-Beteiligung fließen, neben den Ergebnissen der Analyse, ebenso wie die Anmerkungen des Online-Workshops in die Erarbeitung von Maßnahmen ein.

4 Verkehrliche Konflikte

4.1 Verkehrliche Konflikte im Quartier

Das Quartier An der Bucht weist grundsätzlich eine gute verkehrliche Anbindung auf, doch es wurden verschiedene Herausforderungen im Bereich des Fuß- und Radverkehrs identifiziert. Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr bestehen im Uferbereich. Gefährdungen des Fußverkehrs durch schnell fahrenden Radverkehr bestehen aufgrund von schmaler und verschwenkter Wegführung westlich des Quartiers am Paul-und-Paula-Ufer sowie im südöstlichen Bereich am Bolleufer.

Darüber hinaus werden Querungsstellen teilweise durch parkende Fahrzeuge blockiert, was die Sicherheit von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden beeinträchtigt. Die Parksituation im Quartier zeigt ein differenziertes Bild. Im westlichen und mittleren Bereich des Quartiers liegt die Parkraumauslastung durchgehend über 80%, wobei auf dem Privat-Parkplatz im Westen kaum Nachfrage besteht. Im Osten des Quartiers sind generell deutliche Reserven vorhanden. Bei der Quartiersbegehung fiel auf, dass freie Tiefgaragenstellplätze zur Vermietung angeboten werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass nicht nur ausreichend Parkraum zur Verfügung steht, sondern in gewissem Maße auch ein Überangebot vorhanden ist.

Bezüglich des Durchgangsverkehrs ergab die Erhebung am 17.10.2023 niedrige Werte. Zwischen 7 und 10 Uhr wurden lediglich 61 Fahrzeuge (von 178) registriert, und zwischen 16 und 19 Uhr waren es nur 6 Fahrzeuge (von 72). Dies deutet darauf hin, dass der Durchgangsverkehr zu diesen Zeitpunkten auf einem sehr niedrigen Niveau liegt.

Die Defizite im Quartier sind in Abbildung 18 dargestellt. In Hinblick auf die Aufgabenstellung bestehen kaum Anhaltspunkte für eine notwendige zusätzliche Verkehrsberuhigung, da bereits heute die Geschwindigkeiten niedrig sind, ausreichend Parkraum vorhanden ist und der Durchgangsverkehr an störungsfreien Tagen als gering einzuschätzen ist. Besondere Aufmerksamkeit gilt dem zukünftigen Grundschulstandort an der Georg-Löwenstein-Straße. Hier müssen die verkehrlichen Herausforderungen im Hinblick auf den Schülerverkehr, sichere Schulwege und die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sorgfältig berücksichtigt werden.



Abbildung 18: Konfliktkarte

4.2 Hinweise zur Hauptstraße

Wie oben beschrieben ist die Hauptstraße nicht Bestandteil des Untersuchungsgebietes. Für die Erschließung des Quartiers kann sie aber nicht vollständig von den Bewertungen abgekoppelt werden.

Insbesondere entspricht die Radinfrastruktur entlang der Hauptstraße als Radvorrangroute nicht den Berliner Vorgaben. Erhöhtes Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr birgt der Knotenpunkt Hauptstraße/Schlichtallee durch die einseitige Radverkehrs-führung in beide Richtungen auf der östlichen Fahrbahnseite der Schlichtallee.

Autoarme Kieze – Machbarkeitsstudie zur Verkehrsberuhigung An der Bucht

Verkehrliche Konflikte

Mit Ausnahme der beiden Knotenpunkte Hauptstraße/Emma-Ihrer Straße und Hauptstraße/Hildegard-Marcusson-Straße sind die Querungsstellen über die Hauptstraße ungesichert und somit die Straßenbahnhaltestellen nicht gesichert zu erreichen.

Die Straßenbahnverbindung weist derzeit einen 20-Minuten-Takt auf, wobei die Haltestellen zu schmal und nicht barrierefrei ausgestaltet sind. Dies stellt eine weitere Herausforderung für die Anbindung des Quartiers dar. Der zentrale Bereich des Quartiers rund um die Emma-Ihrer-Straße sowie der südöstliche Bereich an der Erich-Müller-Straße befindet sich fußläufig in mehr als 300 m Entfernung zur nächsten Straßenbahnhaltestelle.

5 Ergebnisse des Beteiligungs-Workshops

5.1 Methodik und Ziel des Workshops

Der Beteiligungs-Workshop fand am 16. Januar 2024 in den Räumlichkeiten des Nachbarschaftsvereins WiR – Wohnen in Rummelsburg e.V. statt. Etwa 60 Teilnehmende beteiligten sich. Zu Beginn der etwa zweistündigen Veranstaltung wurden die bisherigen Analyseergebnisse mit Parkraum- und Durchgangsverkehrserhebungen sowie die Ergebnisse der Online-Beteiligung vorgestellt. Im anschließenden Maßnahmenworkshop teilten sich die Teilnehmenden in vier Gruppen anhand der Themenfelder auf und wechselten anschließend zu den weiteren Themen. Neben einem freien Thementisch behandelten die Tische drei Maßnahmenvorschläge, eine Fahrradstraße bzw. Fahrradachse, eine Diagonalsperre zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs sowie der Verkehrsorganisation im Umfeld der zukünftigen Grundschule. Die Teilnehmenden diskutierten und hielten ihre Anmerkungen auf Notizzetteln fest.

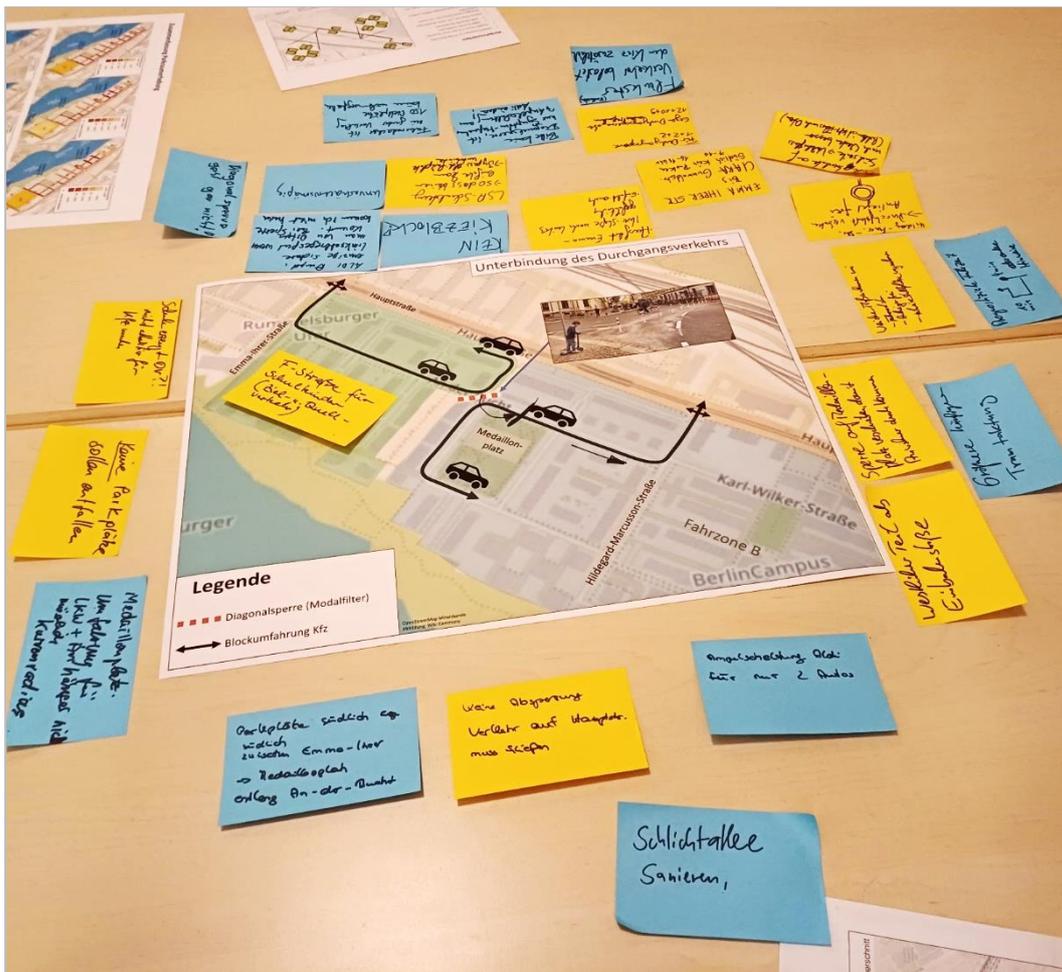


Abbildung 19: Anmerkungen zu einzelnen Maßnahmen während des Workshops

5.2 Radverkehr

Zum Themenfeld Radverkehr wurden diverse Aspekte erörtert. Die Meinungen zur Einrichtung einer Fahrradstraße im Quartier waren (wie in der Online-beteiligung) gespalten, wobei sowohl Zustimmung als auch Ablehnung seitens der Teilnehmenden geäußert wurden. Besonderes Augenmerk galt dabei der Schulwegsicherheit, wobei die Notwendigkeit betont wurde, diese zu erhöhen.

Ein weiterer diskutierter Punkt war der Konflikt zwischen Fuß- und Radverkehr entlang des Ufers. Aufgegriffen wurden dabei die verschiedenen parallelen Wegeführungen zu "An der Bucht". Hierbei wurde herausgestellt, dass dies eine Möglichkeit sein könnte, die Wege für Radfahrer zu optimieren und gleichzeitig die Verkehrsstruktur im Quartier zu verbessern.

Die Diskussion über den potenziellen Entfall von Stellplätzen ergab gemischte Meinungen. Während einige Teilnehmende diesen Vorschlag unkritisch betrachteten, wiesen andere darauf hin, dass Maßnahmen ergriffen werden sollten, um den möglichen Verlust zahlreicher Stellplätze zu verhindern. Insbesondere wurde der Wunsch nach dem Entfall von Stellplätzen zwischen Emma-Ihrer-Straße und Clara-Grunwald-Straße geäußert.

Ein weiterer Konsens bestand darin, dass Sichtbeziehungen und Kreuzungsbereiche von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden sollten, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Die Erörterungen im Workshop unterstreichen somit die Vielschichtigkeit der Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Radverkehr im Quartier und zeigen Ansätze für eine umfassende und bedarfsgerechte Gestaltung auf.

5.3 Grundschulumfeld

Im Kontext der zukünftigen Entwicklung des Grundschulumfeldes (Neubau einer Grundschule an der Georg-Löwenstein-Straße) wurden mehrere Schlüsselaspekte hinsichtlich der Verkehrsberuhigung und der Schulwegsicherheit anhand des vorliegenden Konzeptes der verkehrlichen Erschließung der Grundschule⁷ diskutiert. Eine zentrale Erkenntnis dabei war, dass die Einrichtung von Elternhaltestellen in Verbindung mit Einbahnstraßen eine tendenziell verkehrssteigernde Wirkung haben könnte.

Um diesem Effekt entgegenzuwirken und eine gezielte Verkehrsberuhigung zu ermöglichen, wurde im Workshop vorgeschlagen, Elternhaltestellen vorzugsweise auf der Hauptstraße bzw. von dort aus auf das Schulgelände sowie auf der Gustav-Holzmann-Straße zu platzieren. Dieser Ansatz zielt darauf ab, den Verkehr um die Wohnbereiche zu minimieren und gleichzeitig einen geordneten Zustrom zu den „Haltestellen“ zu ermöglichen.

⁷ Quelle | LK Argus GmbH: Verkehrsuntersuchung Bebauungsplan XVII-9-1 in Berlin Lichtenberg, 27.09.2022

Ein weiterer Fokus lag auf der Schulwegsicherheit im gesamten Untersuchungsgebiet. Dabei wurde die Schaffung einer attraktiven Radverbindung beziehungsweise einer Fahrradstraße entlang "An der Bucht" betont. Dies nicht nur zur Förderung des Radverkehrs, sondern auch als präventive Maßnahme, um den Hol- und Bringverkehr zu reduzieren und damit einen sicheren Schulweg zu ermöglichen.

Ein weiterer Vorschlag aus dem Workshop beinhaltete die Einrichtung einer „Ausladezone“ für Kinder mit speziellen Stellflächen für Lastenräder und Fahrradanhänger. Dieser Ansatz zielt darauf ab, den Verkehr rund um die Schule zu optimieren und gleichzeitig umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern.

5.4 Durchgangsverkehr

Die Diskussion über die Unterbindung des Durchgangsverkehrs im Untersuchungsgebiet nahm verschiedene Aspekte in den Blick. Insbesondere fiel auf, dass seit der Covid-19-Pandemie die Bewohner an normalen Tagen einen deutlichen Rückgang des gebietsfremden Verkehrs wahrnehmen. Dennoch gäbe es nach wie vor Durchgangsverkehr, vor allem dann, wenn die Hauptstraße oder alternative Routen außerhalb des Gebiets überlastet sind. Dieser Durchgangsverkehr tritt vorwiegend in Ost-West-Richtung auf, wenn Fahrzeuge versuchen, einen Stau auf der Hauptstraße zu umfahren.

Die Schwierigkeit dabei liegt darin, dass dieser Verkehrsfluss in Ost-West-Richtung wiederum die Durchfahrt in Richtung Osten stört (parkende Fahrzeuge auf dem rechten Fahrstreifen). Dies wird insbesondere durch die Abwesenheit von Ausweichstellen durch parkende Fahrzeuge und den Rückstau an der Signalanlage Emma-Ihrer-Straße verstärkt. In der Diskussion zeigte sich jedoch eine klare Tendenz gegen eine Durchgangssperre. Die Befürchtung besteht, dass eine solche Maßnahme weite Umwege für Anwohner:innen bedeuten würde, insbesondere für jene aus dem Ostteil, die gezwungen wären, über die Hauptstraße in Richtung Westen zu fahren.

Die Teilnehmer des Workshops favorisierten stattdessen Maßnahmen an der Hauptstraße. Hierzu zählt beispielsweise die Anpassung der Freigabezeiten an der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Hildegard-Marcusson-Straße („Aldi-Ampel“) zur Beschränkung der Einfahrt ins Quartier auf wenige Fahrzeuge pro Umlauf (auf dann weniger, als am Knotenpunkt Emma-Ihrer-Straße wieder auf die Hauptstraße ausfahren können).

Des Weiteren wurde betont, dass Verkehrsberuhigung in Verbindung mit der Entwicklung einer Radinfrastruktur, insbesondere der Fahrradstraße "An der Bucht", betrachtet werden sollte. Somit würde der Radverkehr gefördert und die Attraktivität des Quartiers als Wohn- und Lebensraum durch eine Verkehrsberuhigung gesteigert. Im Zuge dieser Überlegungen wurde auch der Entfall von Parkplätzen diskutiert, um den fließenden Verkehr zu verstetigen.

5.5 Freie Themen

Ein zentraler Fokus am freien Thementisch lag auf der Konfliktvermeidung zwischen Fuß- und Radverkehr, insbesondere entlang des Uferwegs, vor allem am Bolleufer. Es wurde angestrebt, durch gezielte Maßnahmen den Radverkehr von diesem Bereich hin zu den angrenzenden Straßen zu lenken, um Konfliktsituationen zu minimieren und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmende zu erhöhen.

Ein weiterer bedeutender Punkt betraf die Verbesserung der ÖPNV-Taktung, insbesondere der Straßenbahn. Die Einführung eines 10-Minuten-Takts sowie die Anbindung ans Ostkreuz würden die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs steigern und die Erreichbarkeit des Quartiers deutlich verbessern.

Die Querungen der Hauptstraße wurden ebenfalls eingehend betrachtet, wobei der Fokus auf besseren Schaltungen der Lichtsignalanlagen für zu Fuß Gehende lag. Die Gestaltung von sicheren und effizienten Überwegen würde die Attraktivität des Fußverkehrs stärken und die Barrierefreiheit erhöhen.

Ein konkreter Vorschlag bezog sich auf den Umbau des Knotenpunktes Hauptstraße/Schlichtallee, insbesondere im Hinblick auf das Linkseinbiegen. Eine optimierte Gestaltung dieses Verkehrsknotenpunkts könnte den Verkehrsfluss verbessern und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden erhöhen.

Eine Parkraumbewirtschaftung wurde diskutiert, wobei die Carsharing-Angebote beibehalten werden sollen und das Bediengebiet erweitert werden soll. Dies hat den Hintergrund, dass dieses derzeit an der Georg-Löwenstein-Straße endet und dort vermehrt Carsharing-Fahrzeuge abgestellt werden.

6 Maßnahmenempfehlungen

6.1 Allgemeines

Die Erkenntnisse der Analyse sowie die Anmerkungen aus den Beteiligungsformaten wurden zusammengetragen und bewertet. Dabei wurden potentielle Maßnahmen (aus der Beteiligung oder aus dem Förderprogramm „Autoarme Kieze“ in Hinblick auf Verkehrsberuhigung) auf ihre verkehrliche Notwendigkeit hin untersucht.

Die abgeleiteten Maßnahmen sind im Folgenden für die bessere Nachverfolgbarkeit den Thementischen zugeordnet. Einige Ansätze sind aber mehreren übergeordneten Themenfeldern zuzuordnen (z. B. Radfahrstraße wirkt bei Radverkehr, aber auch bei Durchgangsverkehr).

6.2 Radverkehr

Zwei mögliche Ansätze zur Förderung und Bündelung des Radverkehrs im Quartier bestehen: die Einrichtung einer Fahrradstraße und die Implementierung einer Fahrradachse.

Die Fahrradstraße stellt eine verkehrsrechtliche Anordnung mit entsprechender Beschilderung dar und trägt somit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Radfahrer:innen bei. Der Radverkehr wird hierbei priorisiert, so ist das Nebeneinanderfahren gestattet. In Fahrradstraßen gilt allgemein eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (gilt bereits im Gebiet) und der Kfz-Verkehr ist ausgeschlossen. Durch Zusatzbeschilderung sind Ausnahmen möglich, was hier mit „Anlieger frei“ umgesetzt werden sollte. Dies kann auch zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs beitragen. Die Fahrradstraße stellt somit eine sichere Alternative zur Hauptstraße sowie zum Uferabschnitt zwischen Zillepromenade und Gustav-Holzmann-Straße dar. Aus der erforderlichen Mindestbreite der Fahrradstraße von 4,00 m zusätzlich 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr resultiert der Entfall von 154 Parkplätzen auf der Südseite im gesamten Abschnitt. Die dadurch vergrößerte Fahrbahnbreite kann auch zu potenziellen Geschwindigkeitssteigerungen führen, weswegen begleitende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sinnvoll und notwendig sind.

Die Fahrradachse hingegen sieht keine verkehrsrechtlichen Änderungen vor und behält eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h bei. Die Ausweisung über grüne Schilder (Routenführung) oder gelbe „Umleitungstafeln“ wäre möglich, wobei die damit verbundene Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr als gering einzuschätzen ist. Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit könnten den Entfall von Stellplätzen an Kreuzungen, Überquerungsstellen für Fußgänger und Ausweichstellen für Kfz beinhalten. Auch unabhängig von der Umsetzung einer Fahrradstraße könnten diese Maßnahmen geprüft werden. Der potenzielle Entfall von Stellplätzen könnte jedoch zu einer Beschleunigung des Kfz-Verkehrs führen.

Autoarme Kieze – Machbarkeitsstudie zur Verkehrsberuhigung An der Bucht

Maßnahmenempfehlungen

In der Schlussfolgerung wird deutlich, dass der Nutzen einer Fahrradachse für die Verkehrssicherheit als gering einzuschätzen ist.

Angesichts des klaren Vorteils einer Fahrradstraße, insbesondere in Bezug auf die Förderung des Radverkehrs und die Schaffung einer sicheren Alternative zur Hauptstraße, wird diese Variante priorisiert. Hinsichtlich der wegfallenden Stellplätze werden Verlagerungen in Tiefgaragen sowie auf private Stellplätze notwendig, entsprechende Kapazitäten sind vorhanden.

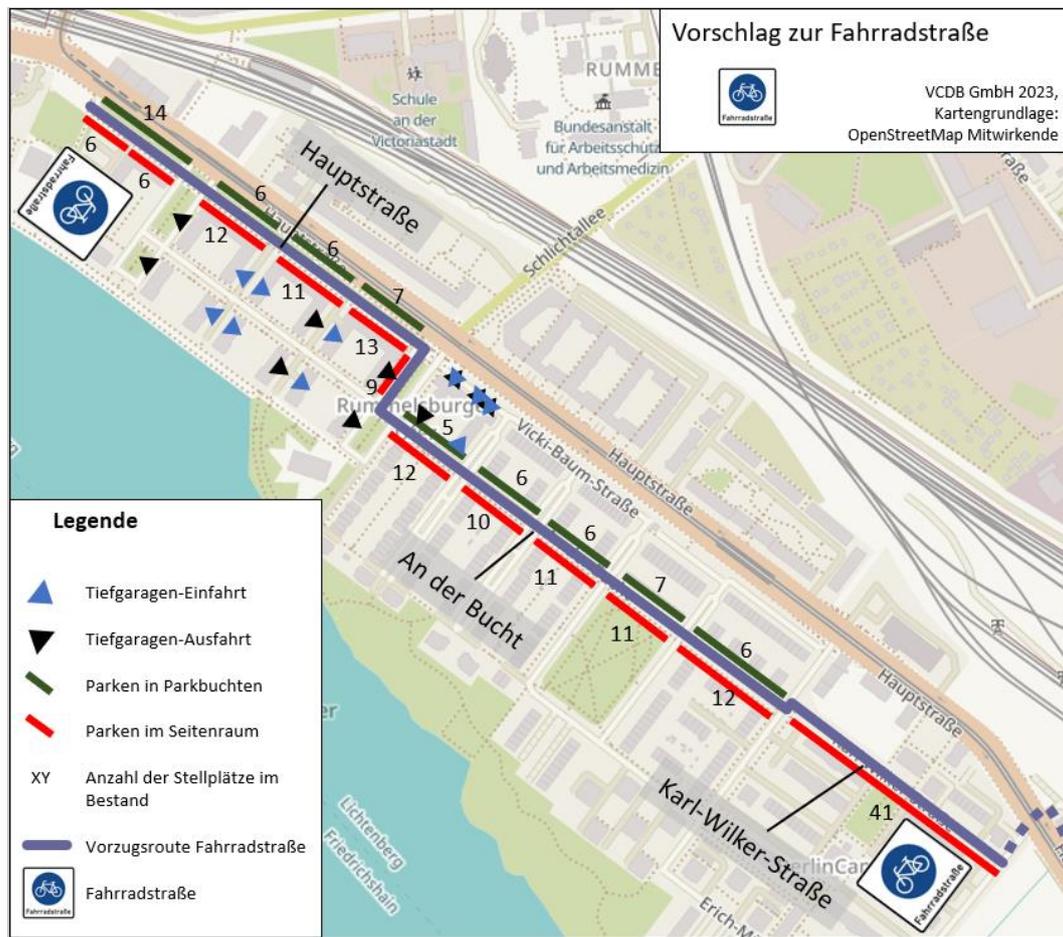


Abbildung 20: Verlauf der potenziellen Fahrradstraße

Die Routenführung über die Nebenfahrbahn der Hauptstraße bindet über den zeitnah in Umsetzung befindlichen Radweg von der Gustav-Tempel-Straße den Knotenpunkt Hauptstraße/Karlshorster Straße an. Von hier aus sind Friedrichshain und das Ostkreuz zu erreichen. Aus Richtung Westen besteht über das Paul-und-Paula-Ufer eine weitere Radverbindung, die entlang der Zillepromenade an der Emma-Ihrer-Straße auf die Fahrradstraße entlang An der Bucht führt.

Eine attraktive Radverkehrsachse in diesem Bereich besitzt das Potenzial den (schnellen) Alltagsradverkehr vom schmaleren Uferweg am Bolleufer auf die Fahrradstraße zu verlagern. Am Ende der Fahrradstraße an der Georg-Löwenstein-Straße besteht das Potenzial einer Querung über die Hauptstraße und das Gleisbett der Straßenbahn, welche derzeit nicht besteht. Der aus Osten kommende Radverkehr muss dann zum Erreichen der Fahrradstraße über den Knotenpunkt Hauptstraße/Hildegard-Marcusson-Straße oder auf dem südlichen Hochbord zwischen Gustav-Holzmann-Straße und Georg-Löwenstein-Straße fahren.

6.3 Grundschulumfeld

Die Gestaltung des Umfelds der zukünftigen Grundschule in der Georg-Löwenstein-Straße stellt einen wesentlichen Aspekt in der Erhöhung der Schulwegsicherheit dar. Eine Blockumfahrung als Einbahnstraßenregelung in der Erich-Müller-Straße nach Osten und der Karl-Wilker-Straße nach Westen als Maßnahme zur Verbesserung des Hol- und Bringverkehrs würde eine gewisse Unruhe ins Quartier bringen. Sie konzentriert sich außerdem auf die Zeiten des Hol- und Bringverkehrs, wirkt allerdings den ganzen Tag.

Den Hol- und Bringverkehr in der Georg-Löwenstein-Straße gänzlich zu unterbinden, wird nicht möglich sein. Die Einrichtung von sogenannten "Elternhaltestellen" stellt ein unmittelbares Angebot für den Hol- und Bringverkehr dar. Allerdings sollte dieses Angebot stark begrenzt sein, um diesen Verkehr nicht unnötig zu begünstigen.

"Elternhaltestellen" an der Hauptstraße sind durch die Senatsverwaltung ausgeschlossen. Weiterhin fehlen gesicherte Querungen an der Hauptstraße, was Eltern dazu bewegen könnte ins Quartier zu fahren (direkt vor die Schule). Eine mögliche Alternative für „Elternhaltestellen“ stellt die Gustav-Holzmann-Straße östlich des Untersuchungsgebiets dar. Von dort könnten die Schüler zur Schule laufen. Es wäre zu prüfen, ob durch einen Zugang an der Hauptstraße die Fußwege für diese Alternative verkürzt werden können.



Abbildung 21: mögliche Gestaltung des Grundschulumsfelds mit Elternhaltestellen

6.4 Durchgangsverkehr

Die Analyse des Durchgangsverkehrs im Quartier ergab niedrige Verkehrsstärken, was die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs verkehrlich nicht rechtfertigt. Die geplanten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, wie die Einrichtung einer Fahrradachse oder Fahrradstraße, sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, beispielsweise der Entfall von Stellplätzen, könnten jedoch zu einer Verstärkung der Durchfahrt in beiden Fahrtrichtungen führen, wodurch sich entgegenkommende Fahrzeuge nicht mehr blockieren.

Aufgrund der erwarteten Veränderungen wird empfohlen, den Durchgangsverkehr weiterhin zu beobachten, da eine vereinfachte Durchfahrt auch gebietsfremden Verkehr ins Quartier ziehen könnte. Nach der Umsetzung der genannten Maßnahmen könnte eine erneute Prüfung des Durchgangsverkehrs erfolgen, um die tatsächlichen Auswirkungen zu bewerten. Gegebenenfalls könnten dann erneut Maßnahmen in Betracht gezogen werden, wie die in dem Beteiligungs-Workshop diskutierte Diagonalsperre zur Unterbindung des gesamten Kfz-Durchgangsverkehrs am nordwestlichen Medaillonplatz. Diese flexible Herangehensweise berücksichtigt die dynamische Entwicklung des Verkehrsgeschehens im Quartier und ermöglicht es, gezielt auf Veränderungen zu reagieren.

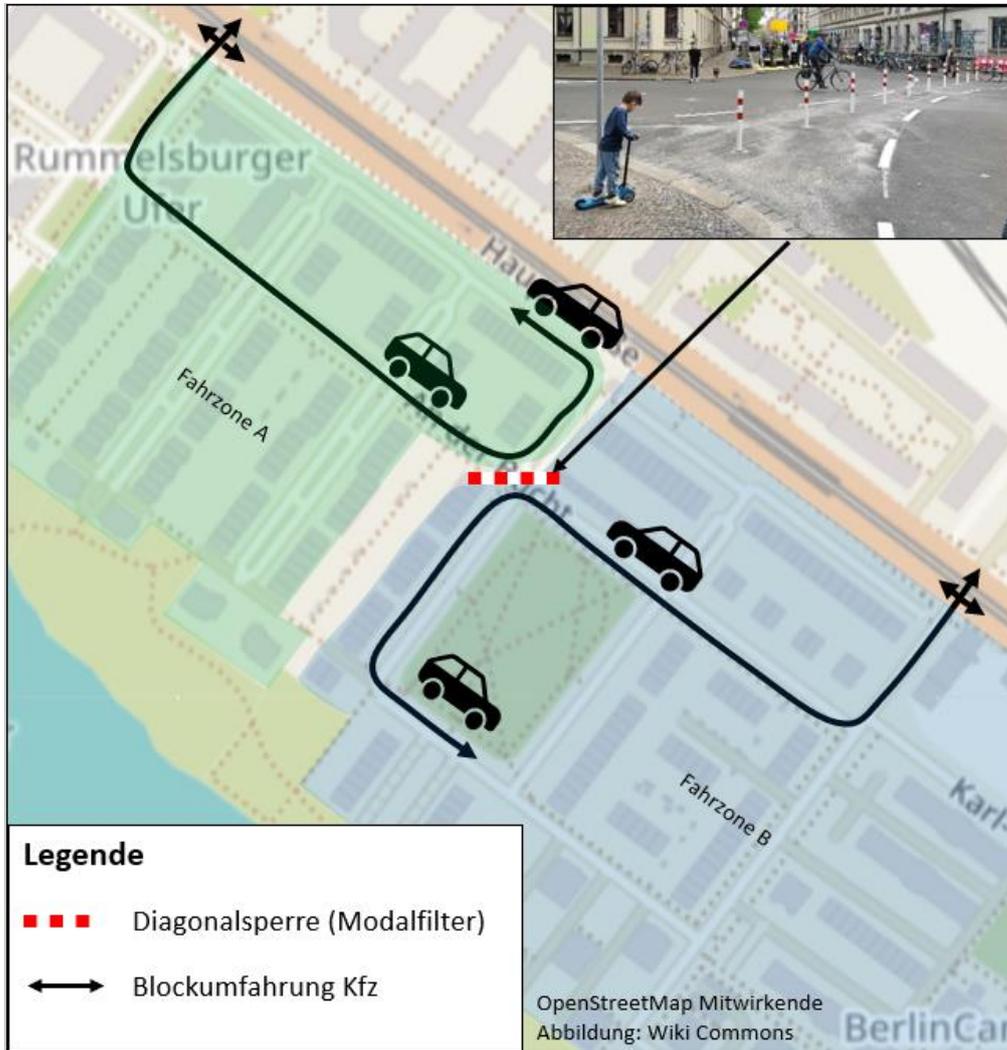


Abbildung 22: Standort einer möglichen Diagonalsperre als Rückfallebene bei steigendem Durchgangsverkehr

6.5 Weitere Maßnahmenansätze

Die Verbesserung der Verkehrssituation im Quartier stand im Fokus der Diskussion, insbesondere hinsichtlich der Konfliktvermeidung zwischen Fuß- und Radverkehr am Uferweg, vor allem am Bolleufer. Der Radverkehr soll von diesem Bereich hin zu den Straßen gelenkt werden, um die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten. Die Einrichtung einer Fahrradstraße stellt eine sichere Alternative für den Radverkehr dar.

Die Optimierung der ÖPNV-Taktung der Straßenbahn im 10-Minuten-Takt und die Anbindung ans Ostkreuz werden vom Gutachter ebenfalls als wünschenswert erachtet. Die Verantwortung hierfür liegt hauptsächlich bei der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr,

Autoarme Kieze – Machbarkeitsstudie zur Verkehrsberuhigung An der Bucht

Maßnahmenempfehlungen

Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) sowie der BVG. Der Bezirk beziehungsweise das Bezirksamt kann nur bedingt Einfluss auf diese Entscheidungen nehmen. Eine mögliche Alternative stellt derzeit der On-Demand-Verkehr der BVG Muva dar.

Die Thematik der Querungen der Hauptstraße und der Umbau des Knotenpunktes Hauptstraße/Schlichtallee werden gutachterlich begrüßt. Obwohl die Bezirksverwaltung nur begrenzten Einfluss auf die Hauptstraße hat, besteht die Notwendigkeit von besseren Schaltungen der Lichtsignalanlagen für den Fußverkehr sowie einen möglichen Umbau des Knotenpunktes. Die Realisierbarkeit unterliegt jedoch technischen Zwängen, die bei der Planung berücksichtigt werden müssen.

Für eine Parkraumbewirtschaftung im Quartier unter Beibehaltung des Carsharings fehlen die Voraussetzungen. Eine Parkzone muss sich von selbst rentieren, was neben einem erhöhten Parkdruck auch ausreichend gebietsfremde Fahrzeuge im ruhenden Verkehr voraussetzt. Für beides gibt es derzeit keine Handlungserfordernis.

7 Zusammenfassung

Das Quartier An der Bucht ist verkehrlich gut angebunden, besitzt jedoch Potenziale für den Radverkehr und Defizite in der ÖPNV-Erschließung. Die verkehrliche Analyse ergab an einem mittleren Werktag ohne Verkehrseinschränkungen im unmittelbaren Umfeld keinen relevanten Durchgangsverkehr im Gebiet. Es wurde auch kein hoher Parkdruck im öffentlichen Straßenraum festgestellt (private Parkplätze und Tiefgaragen sind nicht voll ausgelastet). Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung erscheint derzeit nicht begründet. Die Fußverkehrsinfrastruktur ist zufriedenstellend, jedoch aufgrund parkender Fahrzeuge beispielsweise an Überquerungsstellen oder Einmündungen eingeschränkt.

Insgesamt zeigt die Analyse, dass zusätzliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen derzeit nicht zwingend erforderlich sind.

Das Hauptaugenmerk der Maßnahmenfindung liegt daher auf einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur. Zur Bündelung des Radverkehrs und Schaffung einer attraktiven Alternative zur Hauptstraße und zum Bolleufer wird die Schaffung einer Fahrradstraße durch das Quartier empfohlen. Weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im entsprechenden Verlauf der Fahrradstraße sind notwendig, um einer Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sowie einem potenziell verstärkten Durchgangsverkehr (bei Baustellen oder ähnlichem) entgegenzuwirken.

Bezüglich Durchgangsverkehr ist derzeit keine Handlungsnotwendigkeit vorhanden. Sollte sich dies zukünftig ändern, wäre eine Diagonalsperre am Medaillonplatz die wirksamste Maßnahme. Durch das Angebot der Einrichtung von Elternhaltestellen in der Gustav-Holzmann-Straße sollte versucht werden, Hol- und Bringeverkehr der zukünftigen Schule nicht im Quartier zu realisieren. Es sollte im Umfeld der zukünftigen Grundschule an der Georg-Löwenstein-Straße beobachtet werden, ob sich durch die Schule zusätzliche signifikante Verkehrsströme ins Quartier verlagern.

Im Zusammenhang mit der Gesamterschließung des Quartiers ist die Hauptstraße in Straßenbaulastträgerschaft des Senats zu erwähnen. Die größten Herausforderungen des Quartiers resultieren aus ihr. Die Defizite betreffen vor allem die Radinfrastruktur entlang der Hauptstraße, die nicht den Berliner Vorgaben entspricht, und den Knotenpunkt Hauptstraße/Schlichtallee mit erhöhtem Konfliktpotenzial zwischen Fuß- und Radverkehr. Die Einfahrsituation am Knotenpunkt Hildegard-Marcusson-Straße wird von der entsprechenden Lichtsignalanlage beeinflusst. Hier sind die entsprechenden Hinweise bei einer Neuplanung zu berücksichtigen. Querungsstellen über die Hauptstraße sind ungesichert, und die Straßenbahnverbindung weist Verbesserungspotenzial auf. Der Ausbau dieser auf einen 10-Minuten-Takt mit Direktanbindung zum Ostkreuz sollte weiterverfolgt werden. Das On-Demand-Angebot Muva der BVG ist weiter zu fördern.

Anhangsverzeichnis

- Anhang 1: Verkehrszählungen
- Anhang 2: Fragen Onlineumfrage
- Anhang 3: Kommentare Onlineumfrage
- Anhang 4: Kommentare Online-Kartentool
- Anhang 5: Kommentare Beteiligungsveranstaltung
- Anhang 6: Abschlusspräsentation 12.02.2024