

Schöneberger Dreieck

Begleitendes Mobilitätskonzept

Kiezspaziergang am 7. Mai 2025



Bright ideas.
Sustainable change.



Bezirksamt
Tempelhof-Schöneberg

BERLIN



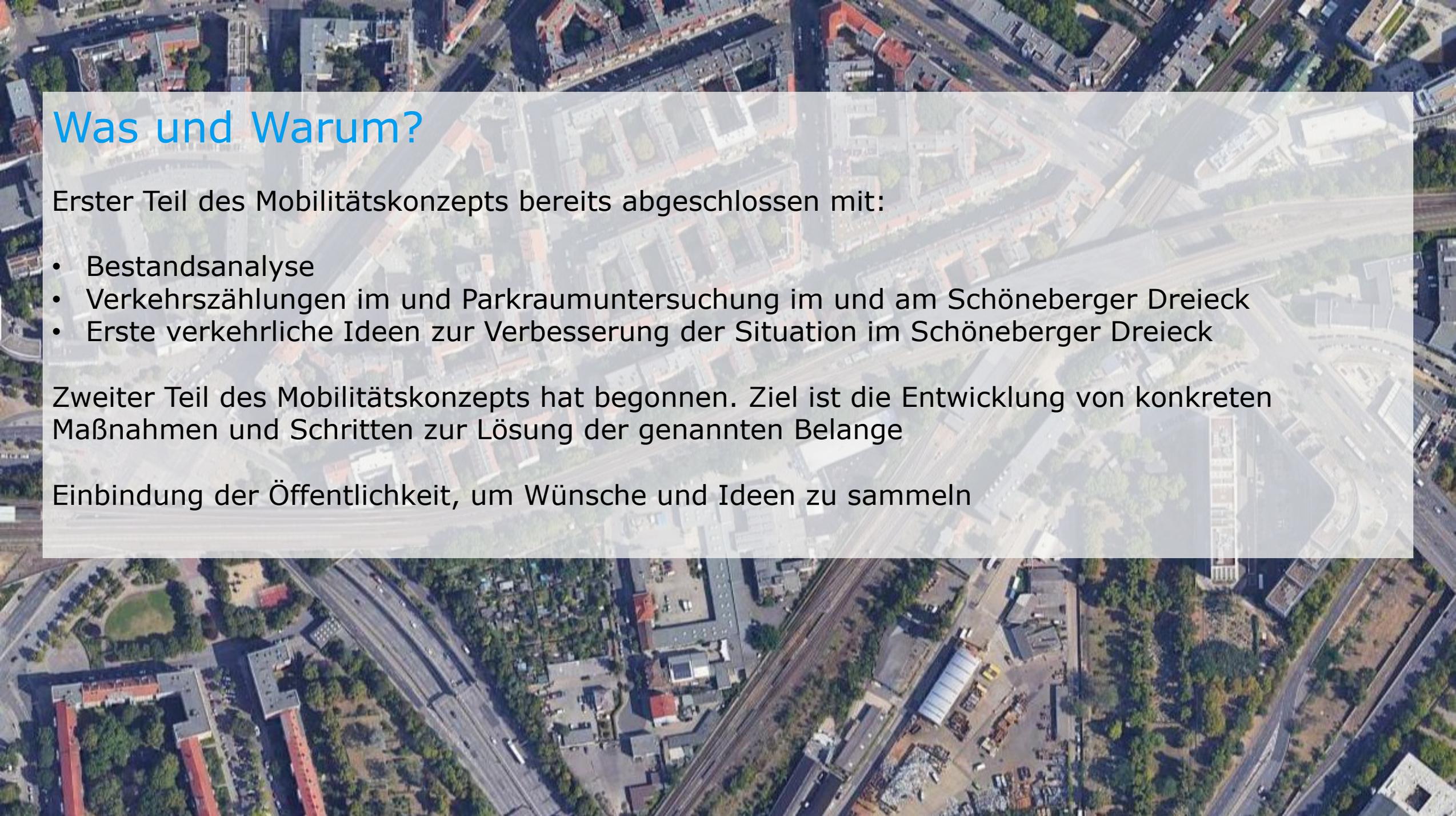
Was und Warum?

Begleitendes Mobilitätskonzept: im Rahmen eines übergeordneten Freiraumentwicklungskonzepts zur Steigerung der Lebensqualität und Klimaresilienz im Kiez. Berücksichtigt den durch die BVV 2023 beschlossenen Kiezblock

Mobilitätskonzept für gesamtes Schöneberger Dreieck soll verkehrsplanerische Möglichkeiten aufzeigen und deren Auswirkungen und Umsetzbarkeit diskutieren

Mobilitätskonzept soll zur Lösung folgender Belange beitragen:

- Vermeidung des Durchgangsverkehrs,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs,
- Verbesserung der Aufenthalts- und Freiraumqualität im öffentlichen Straßenraum,
- Sicherstellen der Barrierefreiheit.

An aerial photograph of a city street grid, showing buildings, roads, and green spaces. A semi-transparent white text box is overlaid on the center of the image, containing text in German. The text is in a sans-serif font, with the title in blue and the rest in black.

Was und Warum?

Erster Teil des Mobilitätskonzepts bereits abgeschlossen mit:

- Bestandsanalyse
- Verkehrszählungen im und Parkraumuntersuchung im und am Schöneberger Dreieck
- Erste verkehrliche Ideen zur Verbesserung der Situation im Schöneberger Dreieck

Zweiter Teil des Mobilitätskonzepts hat begonnen. Ziel ist die Entwicklung von konkreten Maßnahmen und Schritten zur Lösung der genannten Belange

Einbindung der Öffentlichkeit, um Wünsche und Ideen zu sammeln

Ergebnisse der Bestandsanalyse

- Vorwiegend Wohnbebauung mit gründerzeitlicher Blockrandstruktur
- Erdgeschosse teilweise mit Mischnutzung
- Supermärkte nur am Rand des Schöneberger Dreiecks vorhanden, keine Schulen, Spielplätze oder Grünflächen im Gebiet

- Sehr hohe Einwohner_innendichte, v.a. entlang der Bahntrasse und im nördlichen Block (bis zu >550 Einwohner_innen/ha)
- Geringer Motorisierungsgrad (209,8 Pkw/1.000 Einwohner)
- Trend: Zunehmend mehr Bewohner ohne Pkw trotz Bevölkerungswachstum

- Unfallgeschehen (2017–Mitte 2024) innerhalb des Schöneberger Dreiecks unauffällig:
 - Ein Unfall mit Personenschaden zwischen Pkw und Fußgänger_in (Fritz-Reuter-/Gustav-Freytag-Straße)
 - Sonstige Unfälle meist mit parkenden Fahrzeugen

Ergebnisse der Bestandsanalyse

Fußverkehr

- Gehwege teils in schlechtem Zustand und nicht barrierefrei
- Sicheres Queren und Sichtbeziehungen durch parkende Fahrzeuge eingeschränkt
- der Kfz-Verkehr dominiert flächenmäßig auf Kosten des Fußverkehrs → mindert Aufenthaltsqualität
- Kaum konsumfreie Sitzmöglichkeiten.

Radverkehr

- Gute Anbindung ans Radnetz (Haupt- und Ergänzungsnetz).
- Ebersstraße als zentrale Radroute ausbaufähig
- Mangel an gesicherten Radabstellanlagen, besonders am S-Bahnhof Schöneberg.
- Wild abgestellte Räder deuten auf nicht gedeckten Bedarf hin.



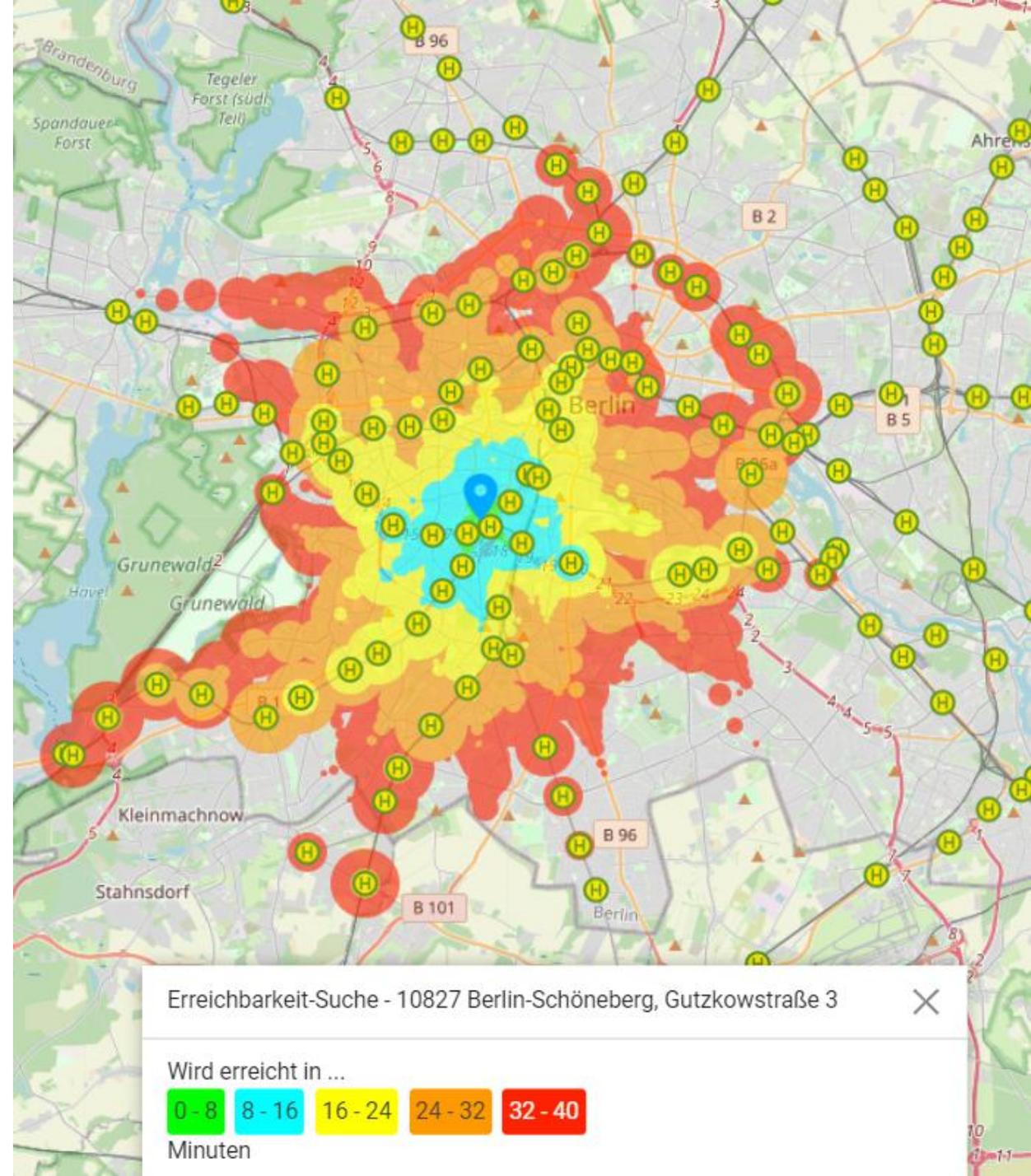
Ergebnisse der Bestandsanalyse

ÖPNV

- Sehr gute Erschließung mit Bus, S- und U-Bahn
- Angebotsstandards werden voll erfüllt, d.h. Abstand zur nächsten Haltestelle max. 300–400 m, hohe Taktdichte über alle ÖPNV-Angebote, Reisezeiten zu nahräumlichen, bezirklichen und gesamtstädtischen Zentren sind kurz und meist direkt

Alternative Mobilitätsformen

- Nextbike-Stationen (virtuell) und E-Scooter verfügbar
- keine Jelbi-Station im Gebiet
- Carsharing-Anbieter decken Gebiet größtenteils ab, aber keine gekennzeichneten Abstellflächen.



Ergebnisse der Bestandsanalyse

Kfz-Verkehr

- Tempo-30-Zone im gesamten Untersuchungsgebiet
- Hoher Anteil an Fläche für ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr
- Durchgangsverkehr zwischen 14-21% → wesentlicher Teil davon von Anwohnenden selbst verursacht, z. B. durch Parksuchverkehr
- Parkdruck sehr hoch trotz Parkraumbewirtschaftung, v. a. abends und nachts – Überauslastung, Reserven in der Hauptstraße und Dominicusstraße (zeitlich begrenzt)
- Fahrzeuge stehen häufig in Bereichen, in denen sie legal nicht parken dürfen, wie Querungsstellen an Knoten
- Mehrheit der parkenden Fahrzeuge sind berechnete Anwohnende (mind. 69 % bis 82 %)
- Geringes Lkw-Aufkommen (<3 %), überwiegend Transporter (15 %), wenig großflächiger Lieferverkehr



Unsere Ziele

- Erhöhung der (objektiven wie subjektiven) Verkehrssicherheit
- Vermeidung von Durchgangsverkehr
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Schaffen von Flächen für neue Nutzungen
- Stärkung des Fuß- und Radverkehrs
- Abbau von Barrieren (Barrierefreiheit)
- Ausbau von Alternativen zur privaten Pkw-Nutzung
- Pflanzen von Bäumen und Grünbereichen
- Fördern von Entsiegelung

Unser Maßnahmenbaukasten

Maßnahmenbausteine für das Gesamtgebiet:

- Schließen von Zufahrten
- Einbahnstraßen
- Gehwegvorstreckungen
- Fahrbahnanhebungen
- Verschwenkungen



Unser Maßnahmenbaukasten

Vertiefungsbereiche:

- (1) Klimastraße Fritz-Reuter-Straße
- (2) Fahrradstraße Ebersstraße
- (3) Vorplatz S-Bahnhof/Knotenpunkt



Variantenentwicklung

Entwicklung von drei Varianten durch Kombination verschiedener Maßnahmenbausteine und Integration der Vertiefungsbereiche

Varianten bauen sich aus der Dringlichkeit der Maßnahme und Eingriffstiefe zusammen. Gleichzeitig werden auch die Maßnahmen aus den Vertiefungsbereichen integriert.

- **Variante A:** notwendige Maßnahmen zur Verkehrssicherheit. Sowie Maßnahmen mit schneller Umsetzbarkeit
- **Variante B:** Maßnahmen mittlerer Eingriffstiefe
- **Variante C:** deutliche Umgestaltung des Straßenraum



Variante A (geringer Eingriff)

- Keine größeren baulichen Eingriffe in den Straßenraum – bestehende Fahrbahn- und Stellplatzanordnung bleibt.
- Einzelmaßnahmen punktuelle Gehwegvorstreckungen (zunächst als Markierung möglich) an Knotenpunkten und entlang der Straßen zur Verbesserung der Querbarkeit und Sichtbeziehungen; Stellplatzverluste gering
- Zufahrt über Kärntener Straße wird geschlossen, Ausfahrt weiterhin möglich
- Einrichtung einer Fahrradstraße entlang der Ebersstraße; Herstellung einer gut befahrbaren Oberfläche im östlichen Abschnitt ist frühzeitig zu prüfen
- Neuordnung der Parkstände in der Gustav-Freytag-Straße zu prüfen.



Variante B (mittlerer Eingriff)

- Gehwegvorstreckungen werden baulich hergerichtet und durch Aufpflasterungen ergänzt; Stellplatzverluste gering
- Einrichtung einer Fahrradstraße entlang der Ebersstraße und Herstellung der Fahrbahnoberfläche in Asphalt
- Die Zufahrt zur Gustav-Freytag-Straße wird alternativ zur Kärntener Straße geschlossen und umgestaltet (Potential für mehr Aufenthaltsqualität), ergänzt durch eine Einbahnstraßenregelung
- Einrichtung Klimastraße in der Fritz-Reuter-Straße innerhalb eines verkehrsb. Bereichs mit baulicher Umgestaltung, Stellplatzentfall im Rahmen dieser Maßnahme
- Neuordnung der Parkstände in der Gustav-Freytag-Straße zu prüfen.



Variante C (starker Eingriff)

- Neuordnung des Straßenraums mit hoher Eingriffstiefe
- Bauliche Herstellung von Gehwegvorstreckungen und Fahrbahnversätzen (Potential für Baumpflanzungen); Stellplatzverluste hoch
- Umgestaltung des Vorplatzes des S-Bahnhofs Schöneberg als Kiezplatz mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen alternativ zur Begrenzung oder Schließung von Zufahrten
- Einrichtung Klimastraße in der Fritz-Reuter-Straße innerhalb eines verkehrsb. Bereichs mit baulicher Umgestaltung, Stellplatzentfall im Rahmen dieser Maßnahme

Unsere Route



Mitreden – auch online!

Scannen Sie den **QR-Code** oder

Gehen Sie auf **mein.berlin.de** → **Verkehrskonzept Schöneberger Dreieck**

Schreiben Sie uns was fehlt, stört oder verbessert werden sollte

