



stadtraum



**Verkehrskonzept für das  
lebendige Quartier  
Schillerpromenade mit  
integrierten Kiezblock**

**– Bericht –**

Angebots-Nr.: 1 5100 2305 0025

Auftraggeberin: **Bezirksamt Neukölln von Berlin**  
Straßen- und Grünflächenamt  
Gradestraße 36  
12347 Berlin  
in Zusammenarbeit mit:  
Stadtentwicklungsamt  
Karl-Marx-Straße 83  
12040 Berlin

Anbieter: **stadtraum**  
Gesellschaft für Raumplanung,  
Städtebau & Verkehrstechnik mbH  
Rotherstraße 22  
10245 Berlin

Projektleiter: Dipl. -Ing. Winfried Müller- Brandes

Telefon: 030 / 556 75 – 136  
E-Mail: mueller-brandes@stadtraum.com

29.02.2024

stadtraum.com

stadtraum



---

## Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Aufgabenstellung .....	5
1.1	Aufgabenstellung und Projektziele.....	5
1.2	Kiezblock.....	6
2	Bestandsanalyse .....	7
2.1	Der Planungsraum „Schillerkiez“ und Ziele in der Umgebung .....	7
2.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	8
2.3	Straßennetz .....	9
2.4	Ruhender Verkehr .....	9
2.5	Radverkehr .....	10
2.6	Fußverkehr.....	11
2.7	Sensible Ziele Vor-Ort-Beobachtungen zur Bewertung der Gefahrenlage .....	12
3	Verkehrserhebung.....	14
3.1	Verkehrsmengen .....	14
3.2	Durchgangsverkehr (Kordonenerhebung).....	15
4	Öffentlichkeitsbeteiligung .....	18
4.1	Übersicht Beteiligungsformate.....	18
4.2	1. Beteiligungsveranstaltung – Informationsveranstaltung .....	19
4.3	2. Beteiligungsveranstaltung – Maßnahmenentwicklung.....	19
4.4	3. Beteiligungsveranstaltung – Abschlussveranstaltung .....	20
5	Ergebnisse aus Beteiligungsformaten .....	20
6	Ergebnisse der Bestandanalyse, Verkehrserhebung und Öffentlichkeitsbeteiligung .....	22
7	Handlungsempfehlungen .....	23
7.1	Maßnahmenkategorien.....	23
8	Verkehrskonzept .....	26
8.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Radverkehr .....	28
8.1.1	1. Umsetzungsschritt.....	28
8.1.2	2. Umsetzungsschritt.....	31
8.1.3	3. Umsetzungsschritt.....	32
8.1.4	4. Umsetzungsschritt.....	33
8.2	Fußverkehr.....	34
8.2.1	Hohe Priorität .....	35



---

8.2.2	Hohe Priorität; ggf. Möglichkeit der Umsetzung analog zu anderen Projekten .....	38
8.2.3	Mittlere Priorität .....	40
8.3	Ansatz: Erweiterung des ÖPNV-Angebots im Kiez .....	41
9	Übersicht Maßnahmen.....	43
10	Fazit und Ausblick.....	44
Anlage	.....	45
Literatur	.....	45

---

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bestandsplan Schillerkiez (Quelle: Planergemeinschaft).....	7
Abbildung 2: ÖPNV-Karte mit Erschließungsradien nach NVP.....	8
Abbildung 3: Übergeordnete Straßen (Eigene Darstellung).....	9
Abbildung 4: Bestehende Abbiegegebote (Eigene Darstellung) .....	9
Abbildung 5: Radverkehr (Eigene Darstellung) .....	10
Abbildung 6: Knotenpunkt Schillerpromenade / Selchower Straße (Eigene Aufnahme) .....	11
Abbildung 7: Fehlende Querungsstelle in der Lichtenrader Straße (Eigene Aufnahme) .....	11
Abbildung 8: Knotenpunkt Lichtenrader Straße / Herrfurthstraße (Eigene Aufnahme).....	11
Abbildung 9: Sensible Ziele im Kiez (Eigene Darstellung).....	12
Abbildung 10: Zugang Karl-Weise-Schule Schillerpromenade (Eigene Aufnahme) .....	13
Abbildung 11: Verkehrsaufkommen Früh- und Spätspitze (Eigene Darstellung).....	14
Abbildung 12: Anteil Durchgangsverkehr an Gesamtverkehr Kfz (Eigene Darstellung) .....	15
Abbildung 13: Routen Durchgangsverkehr (Eigene Darstellung).....	16
Abbildung 14: Diagonalsperre Weserstraße /Weichselstraße (Quelle: Frieder Salm).....	25
Abbildung 15: Übersicht Maßnahmen Verkehrskonzept (Eigene Darstellung) .....	26
Abbildung 16: Ruhender Verkehr und Lieferverkehr (Eigene Darstellung) .....	27
Abbildung 17: 1. Umsetzungsschritt MIV und Radverkehr (Eigene Darstellung).....	28
Abbildung 18: Detailbetrachtung Herrfurthstraße und Herrfurthplatz Umsetzungsstufe 1 (Eigene Darstellung) .....	29
Abbildung 19: Variante Erneuerung Beläge Großpflaster.....	30
Abbildung 20: Zeichnung Wendemöglichkeit Schillerpromenade.....	30
Abbildung 21: 2. Umsetzungsschritt MIV und Radverkehr (Eigene Darstellung).....	31
Abbildung 22: 3. Umsetzungsschritt MIV und Radverkehr .....	32
Abbildung 23: 4. Umsetzungsschritt MIV und Radverkehr (Eigene Darstellung).....	33
Abbildung 24: Übersicht Maßnahmen Fußverkehr (Eigene Darstellung) .....	34
Abbildung 25: Maßnahmen hohe Priorität Fußverkehr (Eigene Darstellung) .....	35
Abbildung 26: Zeichnung KP Mahlower Straße / Fontanestraße.....	36
Abbildung 27: Zeichnung KP Herrfurthstraße / Lichtenrader Straße.....	36
Abbildung 28: Zeichnung KP Weisestraße / Kienitzer Straße .....	37
Abbildung 29: Gehwegvorstreckung Lichtenrader Straße (Eigene Darstellung).....	37
Abbildung 30: Übersicht Maßnahmen hohe Priorität 2 (Eigene Darstellung) .....	38
Abbildung 31: Zeichnung KP Selchower Straße / Schillerpromenade.....	39
Abbildung 32: Funktionskizze Eingangssituation Tempelhofer Feld (Eigene Darstellung; Grundlage Grün Berlin GmbH) .....	39
Abbildung 33. Maßnahmen Fußverkehr mittlere Priorität .....	40
Abbildung 34: Zeichnungen Gehwegvorstreckungen Herrfurthstraße Ost (Eigene Darstellung).....	40
Abbildung 35: Denkansatz Erweiterung Busroute .....	41
Abbildung 36: Aufwand und Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen (Eigene Darstellung).43	



---

## Abkürzungsverzeichnis

AG	Auftraggeber
BVV	Bezirksverordnetenversammlung
Kita	Kindertagesstätte
KP	Knotenpunkt
LSA	Lichtsignalanlage/Lichtzeichenanlage („Ampel“)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr



---

## 1 Anlass und Aufgabenstellung

Im Folgenden werden die Hintergründe des „Verkehrskonzeptes für den Schillerkiez“ erläutert. Es werden zunächst die Aufgabenstellung und die Projektziele dargestellt. Da das Verkehrskonzept die Zielsetzung eines Kiezblocks integriert, wird die Bedeutung von Kiezblocks für Berlin dargestellt.

### 1.1 Aufgabenstellung und Projektziele

Im Schillerkiez im Bezirk Neukölln führt die aktuell hohe Frequentierung des Gebiets durch verschiedene Verkehrsteilnehmende zu Konflikten im Straßenraum. Es wird eine verminderte Lebensqualität aufgrund des Gefahrenrisikos im Straßenraum und der hohen Luft- und Lärmbelastung durch private Pkw und Wirtschaftsverkehre wahrgenommen. Für einen attraktiven Kiez ist es außerdem entscheidend, dass wohnungsnaher Orte für Begegnungen, Spiel und Erholung geschaffen werden. Im Jahr 2021 wurde der Schillerkiez, neben zwei weiteren Kiezblocks für den Bezirk Neukölln von der Bezirksverordnetenversammlung beschlossen.

Ziel des „Verkehrskonzeptes für das Lebendige Quartier Schillerpromenade mit integrierter Kiezblock-Idee“ ist es, ein Leitbild für das Lebendige Quartier Schillerpromenade zu entwerfen und einen Maßnahmenkatalog zu erarbeiten. Der zu entwickelnde Katalog soll verkehrsberuhigende und verkehrslenkende Maßnahmen enthalten, die aufeinander abgestimmt werden und alle Verkehrsarten berücksichtigen sollen. Die Maßnahmen sollen dazu dienen, Durchgangsverkehre zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität und Wohnruhe zu verbessern. Dabei sollen Verkehr und straßen-/freiräumliche Qualität gleichberechtigt betrachtet werden. Das Verkehrskonzept ist ein Bestandteil des Maßnahmenplans des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) für das Bund-Länder Städtebaufördergebiet Lebendiges Quartier Schillerpromenade finanziert durch das Förderprogramm Lebendige Zentren und Quartiere, welches 2021 vom Bezirksamt Neukölln beschlossen wurde.

Zielsetzungen, welche durch das Verkehrskonzept verfolgt werden sollen, sind:

- die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten einer Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, insbesondere auch der Aufenthalts- und Freiraumqualität
- die Reduzierung von Durchgangsverkehr, Netzunterbrechung
- Neusortierung des ruhenden Verkehrs, Regelung des Parksuchverkehrs
- die Minderung der Geschwindigkeit
- die Förderung des Fahrradverkehrs, Fahrbahnerneuerung
- die Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, Querungshilfen, Wege zu den ÖPNV-Zugangspunkten
- klimaanpassende Maßnahmen z. B. Regenwassermanagement, Versickerungs-/ Retentionsflächen, Mikroklima / Verschattung
- Reduzierung von Gefahrenquellen zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden

---

## 1.2 Kiezblock

Der Verein Changing Cities e. V., der 2016 in Berlin den Volksentscheid Fahrrad initiierte und damit den Grundstein für das Berliner Mobilitätsgesetz legte, setzt sich nun für die Umsetzung von Kiezblocks ein.

Bei dem Konzept Kiezblock geht es vornehmlich um die Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs in Wohnquartieren, um die Verkehrssicherheit sowie die Aufenthalts- und Lebensqualität im Kiez zu verbessern. Durch bauliche bzw. beschränkende und verkehrslenkende Maßnahmen soll der Kfz-Durchgangsverkehr auf die Hauptverkehrsstraßen geführt und das Kfz-Verkehrsaufkommen im Wohnviertel reduziert werden. Das Einrichten von Tempolimits für den Kfz-Verkehr sowie der Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur soll die Verkehrssicherheit insbesondere vor sensiblen Zielen (z. B. Bildungseinrichtungen, Spielplätzen, Senior\*innen Treffpunkten) steigern und die Lebensqualität für die Bewohnerschaft verbessern. Darüber hinaus sollen damit Anreize zur Änderung der Verkehrsmittelwahl geschaffen werden.

Die Idee der Kiezblocks stammt von den Superblocks aus Barcelona. Dabei fasst die Stadtverwaltung von Barcelona mehrere Wohnblöcke zu einem Superblock zusammen und sperrt die innenliegenden Straßen für den Kfz-Durchgangsverkehr (z. B. mittels Diagonalsperren). Zudem wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h herabgesetzt. Fahrbahnflächen werden umgestaltet und mit Spiel- und Sitzelementen versehen, begrünt bzw. mit farbigen Akzenten markiert. [vgl. [www.superblocks.org](http://www.superblocks.org)]

Im Sinne des Berliner Mobilitätsgesetzes könnten Kiezblocks dazu beitragen, den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split zu steigern und den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren. Die Bewegung der Kiezblocks basiert auf bürgerschaftlichem Engagement, in dem Bewohner\*innen eines Wohnquartieres eine Kiezblock-Initiative gründen und in Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Bezirksamt Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung erarbeiten. [vgl. [www.kiezblocks.de](http://www.kiezblocks.de)]

## 2 Bestandsanalyse

Der Erarbeitung eines gelingenden Verkehrskonzeptes geht eine umfangreiche Bestandsanalyse voraus, um sich mit den räumlichen Gegebenheiten des Planungsraumes vertraut zu machen und ein zielgerichtetes Verkehrskonzept für die Bedürfnisse der Bewohner\*innen und Nutzer\*innen des Kiezes erstellen zu können. Die vorliegende Bestandsanalyse umfasst eine stadträumliche Analyse des Planungsraumes, die Anbindung des Kiezes an die unterschiedlichen Verkehrsmittel, die derzeitige Verkehrsbelastung der Straßen sowie eine Auswertung der Unfallstatistik. Darüber hinaus wurden Vor-Ort-Beobachtungen zum Schulbeginn vor allem im Umfeld verschiedener Bildungseinrichtungen durchgeführt, um sich einen Eindruck der Verkehrssituation, Gefahrensituation und der Situation für den Fußverkehr zu machen.

### 2.1 Der Planungsraum „Schillerkiez“ und Ziele in der Umgebung

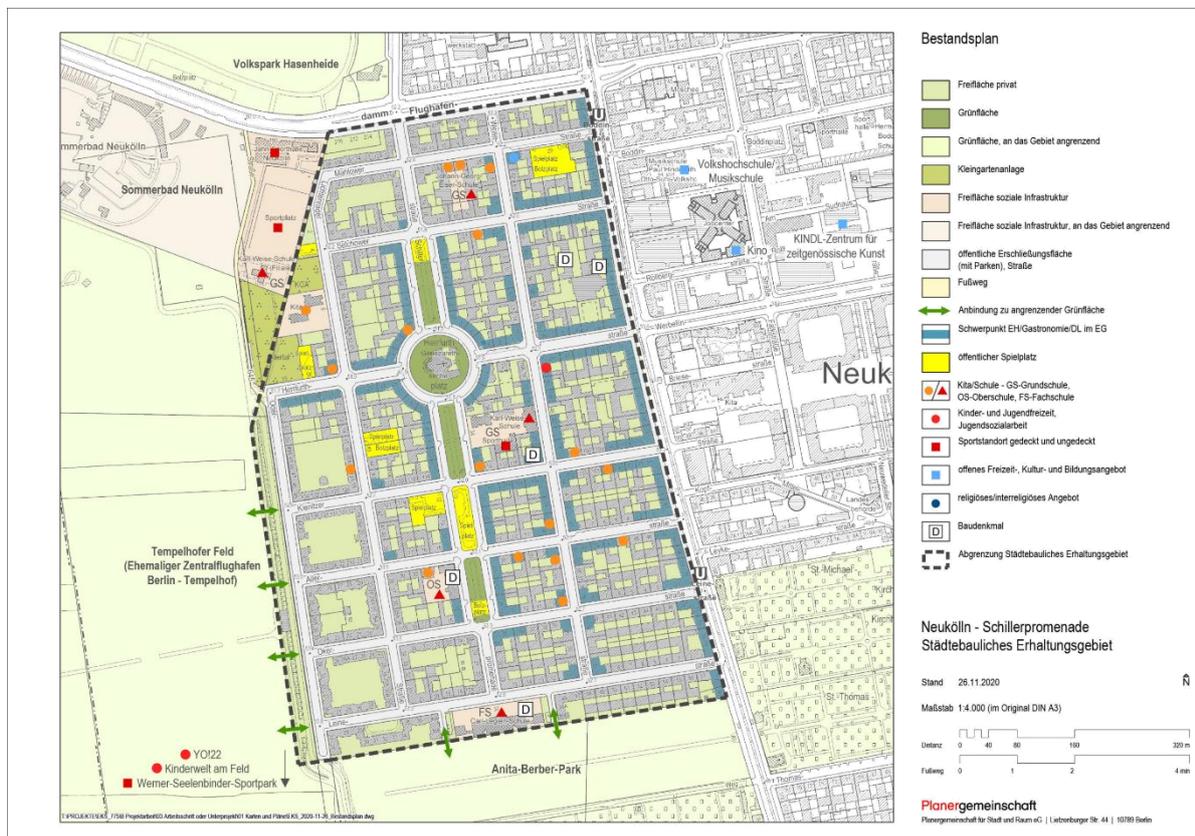


Abbildung 1: Bestandsplan Schillerkiez (Quelle: Planergemeinschaft)

Der Schillerkiez befindet sich im Bezirk Neukölln von Berlin und gehört zum Stadtteil Neukölln. Es leben ca. 16.000 Menschen im Kiez. Das Gebiet wird im Norden vom Columbiadamm bzw. der Flughafenstraße begrenzt, im Osten befindet sich die Hermannstraße. Im Süden grenzt der Anita-Berber-Park an und im Westen, als große Freifläche, das Tempelhofer Feld. Von dem Schillerkiez aus sind die genannten Frei- bzw. Grünflächen über verschiedene Zugänge erschließbar. Das Gebiet ist nach

Baunutzungsplan als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Neben diversen Kitas befinden sich insgesamt zwei Grundschulen (Karl-Weise-Schule und Johann-Georg-Elster-Grundschule) und eine Oberschule im Gebiet.

Die zentralen Achsen Herrfurthstraße (West-Ost) und Schillerpromenade (Nord-Süd) weisen im Hinblick auf ihre Erdgeschossnutzungen für den Kiez unterschiedliche Funktionen auf. Die Herrfurthstraße ist geprägt durch Einzelhandel und Gastronomie. Die Schillerpromenade hingegen bietet durch die integrierte Grünanlage und Spielflächen Angebote zum Verweilen im öffentlichen Raum. Die Herrfurthstraße und die Schillerpromenade treffen am Herrfurthplatz aufeinander. Dieser kann mit der Genezarethkirche als Herzstück des Kiezes bezeichnet werden. Am Herrfurthplatz findet zweimal in der Woche ein Wochenmarkt statt, welcher ebenfalls zum Verweilen einlädt. Neben den öffentlichen Spielplätzen entlang des Grünzugs Schillerpromenade befinden sich weitere öffentlich zugängliche Spielflächen in der Lichtenrader Straße, an der Schillerpromenade und in der Mahlower Straße.

Das Tempelhofer Feld als attraktiver Aufenthaltsort lockt besonders im Sommer zahlreiche Besucher\*innen an, welche unter anderem über die Herrfurthstraße den Haupteingang erreichen. Angrenzend an das Tempelhofer Feld befindet sich ein Spielplatz.

## 2.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der östliche Teil des Gebietes ist durch den ÖPNV gut erschlossen. Die U-Bahnhöfe Boddinstraße und Leinestraße befinden sich östlich des Schillerkieses in der Hermannstraße.

Bei Erschließungsradien nach Nahverkehrsplan (NVP) von 300 m kann im westlichen Teil von einer Untererschließung gesprochen werden. Auch bei einer Berücksichtigung des Toleranzwertes von 400 m würden nicht alle Straßenzüge im Westen des Schillerkieses einer ausreichenden Erschließung durch den ÖPNV gerecht werden. Die Buslinien M43 und 166 tangieren das Gebiet, und die für den Kiez relevanten Haltestellen befinden sich am Columbiadam / Flughafenstraße, in der Hermannstraße und in der Werbellinstraße.

Linie	Haltestelle	Taktung
U8	Boddinstraße, Leinestraße	5-10 min
Bus M43	Fontanestraße, U Boddinstraße, Herrfurthstraße	10 min
Bus 166	Weisestraße, U Boddinstraße, Herrfurthstraße	20 min

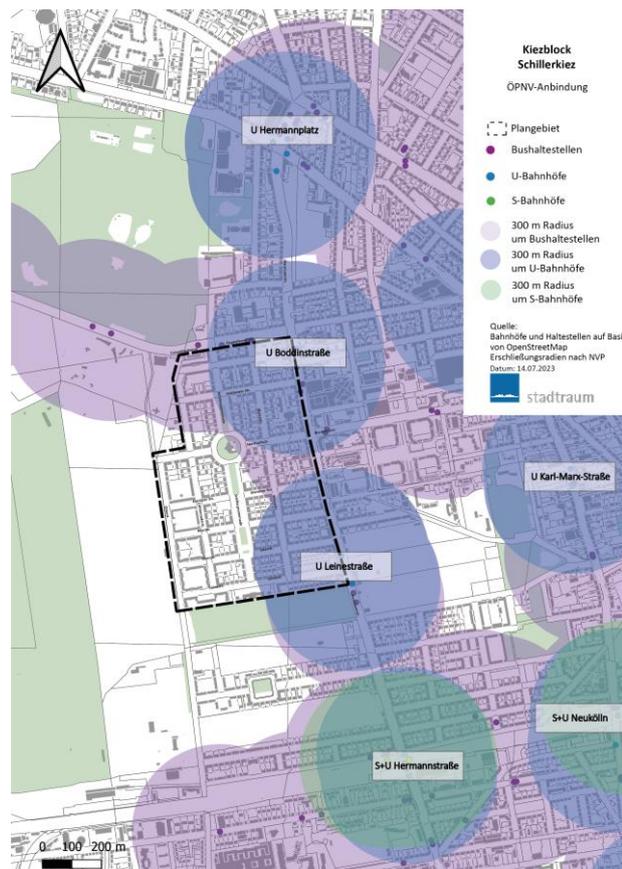


Abbildung 2: ÖPNV-Karte mit Erschließungsradien nach NVP (Eigene Darstellung)

## 2.3 Straßennetz

Der Schillerkiez ist begrenzt durch übergeordnete Straßenverbindungen (s. Abb. 3). Sowohl der Columbiadamm / Flughafenstraße im Norden als auch die Herrmannstraße im Osten sind als übergeordnete Straßen (Stufe 2) klassifiziert. Durch den Schillerkiez führen keine Straßen des übergeordneten Straßennetzes und die Straßen können als Wohnstraßen eingeordnet werden.

Die Abbiegebeziehungen (s. Abb. 4) beeinflussen die Routenwahl durch den Kiez und sind bei den verkehrlichen Maßnahmen zu berücksichtigen (vgl. Kapitel 1). Die Einbahnstraßen Mahlower Straße und Allerstraße, welche in den Kiez hineinführen, beeinflussen die Routenwahl des Kfz. Die Herrfurthstraße ist aktuell als Einbahnstraße in Richtung Osten ausgeschildert. Als weitere Einbahnstraßen sind im Rahmen des Umbaus zur Fahrradstraße (Eigene Planung, nicht Teil des Verkehrskonzeptes s. Kapitel 2.5) Einbahnstraßen in der Oderstraße vorgesehen. Ab dem Knotenpunkt Allerstraße werden dann Einbahnstraßen in Richtung Norden und in Richtung Süden verlaufen. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass die Knotenpunkte Selchower Straße, Okerstraße, und Leinestraße entlang der Herrmannstraße nicht über Vollsignalisierte Lichtsignalanlagen (LSA) verfügen, was die Ein- und Ausfahrt in den Kiez für den Kfz erschwert und zu Konflikten mit den Fußverkehr führen kann.

## 2.4 Ruhender Verkehr

Für den Schillerkiez besteht keine Parkraumbewirtschaftung. Aus der durch das Büro LK Argus im Jahr 2020 durchgeführten Untersuchung wurde der Schillerkiez als Verdrängungsgebiet eingestuft. Das bedeutet, dass bei einer Einführung der Parkraumbewirtschaftung in den angrenzenden Kiezen die Gefahr besteht, dass der Parkdruck im Schillerkiez weiter steigt. Es ist

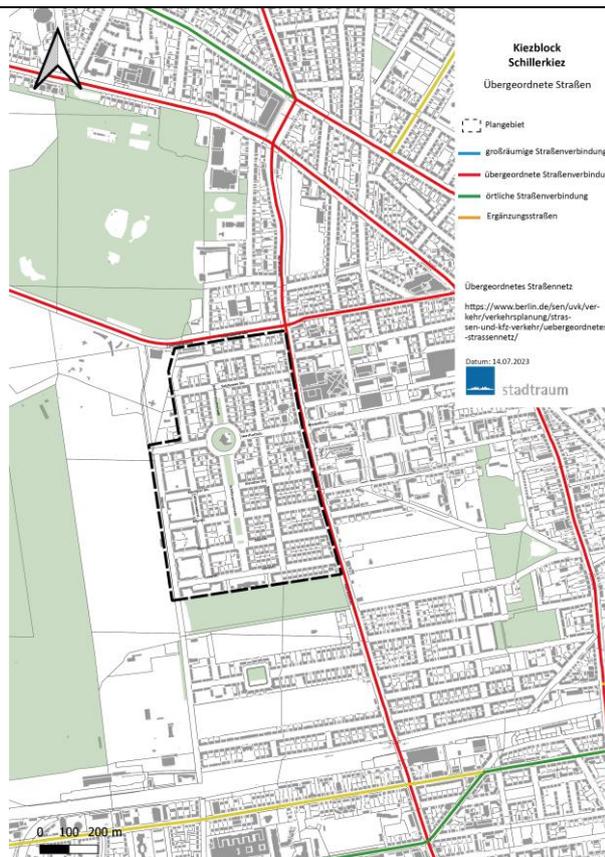


Abbildung 3: Übergeordnete Straßen (Eigene Darstellung)



Abbildung 4: Bestehende Abbiegegebote (Eigene Darstellung)

vorgesehen, dass ein weiteres Gutachten für das Gebiet erstellt wird und somit erneut geprüft werden kann, ob eine Empfehlung für die Einführung der Parkraumbewirtschaftung nachgewiesen werden kann.

Neben dem Kfz-Verkehr prägen Sharing-Fahrzeuge der Mikromobilität (Tretroller, Fahrräder) aktuell die Straßen im Schillerkiez und dabei auch die Gehwege. Vor allem durch die abgestellten Tretroller werden Fußgänger\*innen nicht nur gestört, sondern können durch die Hindernisse auch in Gefahr gebracht werden. Es ist vorgesehen, dass durch das sogenannte „Planungskonzept Cluster Schillerkiez“ flächendeckend Jelbi-Punkte im Kiez eingerichtet werden und so feste Station als Standorte für die Dienstleister der Mikromobilität bestehen. Dem Parken auf den Gehwegen kann dadurch entgegen gegangen werden.

## 2.5 Radverkehr

Die den Schillerkiez begrenzenden Straßen gehören nach Radverkehrsplan von Berlin zum Radvorrang- beziehungsweise Ergänzungsnetz (s. Abb. 5). Die durch das Gebiet verlaufende Herrfurthstraße ist Teil des Radvorrangnetzes und bereits jetzt eine Fahrradstraße („Anlieger frei“). Die Fahrradstraße ist derzeit durch den Herrfurthplatz unterbrochen und somit unzusammenhängend für die Nutzenden. Die Oderstraße ist außerdem Teil des Radvorrangnetzes und wird aktuell als Fahrradstraße ausgebaut. Für die angrenzende Hermannstraße ist die Finanzierung des Ausbaus der Radverkehrsanlagen gesichert.

Der überwiegende Teil der Straßen im Kiez verfügt über Großpflaster. Die Herrfurthstraße und die Oderstraße als (zukünftige) Fahrradstraßen sind asphaltiert. Des Weiteren sind Teile der Fontanestraße und der Mahlower Straße bereits jetzt asphaltiert. Aufgrund der schlechten Befahrbarkeit der Beläge in den übrigen Straßenzügen, weicht der Radverkehr häufig auf die Gehwege aus. Die Beobachtung konnte im Zuge der Beteiligung durch die Nutzer\*innen bestätigt werden (s. Kapitel 5).



Abbildung 5: Radverkehr (Eigene Darstellung)

## 2.6 Fußverkehr

In vielen Straßenzügen im Kiez fehlt es aktuell an ausreichenden Infrastrukturen für den Fußverkehr. Zum einen befinden sich die Gehwege vielfach in einem schlechten Zustand und zum anderen fehlt es an vielen Stellen an abgesenkten Borden und Querungshilfen. Die Kreuzungsbereiche sind darüber hinaus teilweise unübersichtlich und so gestaltet, dass für den Fußverkehr Gefahren entstehen. Die Kreuzungsbereiche wurden außerdem teilweise von Kfz zugestellt. Durch das bereits genannte Parken von Sharing E-Scootern und Fahrrädern (s. [Kapitel 2.4](#)) und die Nutzung der Gehwege durch den Radverkehr (s. [Kapitel 2.5](#)) kommt es zu zusätzlichen Einschränkungen der Fußgänger\*innen. Vor allem in der Herrfurthstraße werden die Gehwege stark von der Außengastronomie in Anspruch genommen, sodass teilweise wenig Platz für den Fußverkehr besteht.

Die folgenden Feststellungen sind aus den Verkehrsbeobachtungen hervorgegangen:

- Querungsstelle (Markierung) vor Mahlower Str. 16 nur auf einer Seite der Fahrbahn
- fehlende Querungsstelle Lichtenrader Str. / Selchower Str. (Südseite) an der Zuwegung zur Karl-Weise-Grundschule (2. Standort)
- fehlende Quermöglichkeit vor Kita Lichtenrader Str. 6
- Querung Selchower Str. (östliche Lichtenrader Straße) ohne Bordabsenkung
- Querung Selchower Str. (nördliche Schillerpromenade) an Ostseite ohne Bordabsenkung
- Herrfurthstraße östlich des Herrfurthplatzes weist Querungsbedarf auch außerhalb der Knotenpunkte auf, unübersichtlich und unkomfortabel durch Hervortreten zw. parkenden Kfz
- Unübersichtliche Knotenpunkte ohne Querungshilfen:
  - Kienitzer Straße / Weisestraße
  - Herrfurthstraße / Lichtenrader Straße
  - Schillerpromenade / Selchower Straße
  - Fehlende Querungsstellen entlang der Herrfurthstraße

Für die Querungen der Leinestraße in Höhe der Zuwegungen zum Anita-Berber-Park bestehen seitens des Bezirks bereits fortgeschrittene Planungen für Querungshilfen.

Im Rahmen des Umbaus der Oderstraße zur Fahrradstraße (eigenständige Planung, nicht Teil dieses Verkehrskonzeptes s. Kapitel 2.5) werden in der Oderstraße aktuell Gehwegvorstreckungen, Mittelinseln und Markierungen auf der Straße zur besseren Übersicht umgesetzt.



Abbildung 6: Knotenpunkt Schillerpromenade / Selchower Straße (Eigene Aufnahme)



Abbildung 7: Fehlende Querungsstelle in der Lichtenrader Straße (Eigene Aufnahme)



Abbildung 8: Knotenpunkt Lichtenrader Straße / Herrfurthstraße (Eigene Aufnahme)

## 2.7 Sensible Ziele und Vor-Ort-Beobachtungen zur Bewertung der Gefahrenlage

Im Rahmen der Grundlagenermittlung wurden die sogenannten *Sensiblen Ziele* (s. Abb. 9) im Schillerkiez aufgenommen und kartiert. Im Gebiet befinden sich Schulstandorte und eine Vielzahl an Kitas. Darüber hinaus wurden öffentliche Spielplätze als sensible Ziele aufgenommen. Die Karl-Weise-Grundschule verfügt über einen Hauptstandort zwischen der Schillerpromenade (Eingang für Schüler\*innenverkehr) und der Weisestraße. Ein zweiter Standort befindet sich angrenzend an die Lichtenrader Straße, außerhalb des Planungsgebietes. In der Mahlower Straße liegt die Johann-Georg-Elser-Schule, eine weitere private Grundschule im Gebiet. In der Schillerpromenade befindet sich eine Oberschule (Evangelische Schule Neukölln). Die ehemalige Oberschule in der Leinestraße ist als Standort nicht mehr aktiv. Im gesamten Gebiet sind verschiedene Kita-Standorte vertreten, eine Konzentration liegt jedoch



Abbildung 9: Sensible Ziele im Kiez (Eigene Darstellung)

östlich der Schillerpromenade im Bereich der Knotenpunkte Weisestraße / Allersstraße und Weisestraße / Mahlower Straße vor. Neben der Weisestraße spielt die Schillerpromenade eine wichtige Rolle als Fußverkehrsrouten für den Schüler\*innen- und Kita-Verkehr. Die Fontanestraße als Verlängerung der Schillerpromenade ist für Schüler\*innen der Karlsgartenschule für die täglichen Wege relevant und ist aus diesem Grund mitzubetrachten. Aus den Unfalldaten zwischen 2020 und 2022 wird deutlich, dass ein Schwerpunkt der Unfälle mit Personenschaden an den Knotenpunkten Herrfurthstraße / Lichtenrader Straße und Herrfurthstraße / Weisestraße besteht.

---

### Verkehrsbeobachtung Schulverkehr

Die durchgeführte Verkehrsbeobachtung, welche sich vor allem auf die für den Schüler\*innenverkehr relevanten Bereiche im Quartier konzentriert hat, hat die Übersichtlichkeit und Gefahrenlagen durch den Kfz-Verkehr an den Knotenpunkten im Kiez bestätigt.

Am 10.10.2023 wurde durch stadtraum eine Verkehrsbeobachtung im Kiez durchgeführt. Die Beobachtung hat zwischen 7.30 Uhr und 8.30 Uhr stattgefunden. Als Beobachtungsbereich wurde südlich der Herrfurthstraße vor allem der Bereich um die Karl-Weise-Schule gewählt. Die übrigen Straßen des Südteils des Kiezes wurden mitbetrachtet. Im Nordteil des Kiezes wurde der Beobachtungsschwerpunkt auf den Bereich der Johann-Georg-Elser-Schule in der Mahlower Straße und auf die angrenzenden Straßenzüge gelegt.

Der Schüler\*innenverkehr der Karl-Weise-Schule erfolgt über die Schillerpromenade (s. Abb. 10), da der Eingangsbereich auf Seiten der Weisestraße nur für Anlieferungen geöffnet ist. Am Eingangsbereich in der Schillerpromenade befindet sich keine Hol- und Bringzone. Im Laufe der Beobachtung wurden insgesamt sechs Elterntaxis vor der Karl-Weise-Schule aufgenommen. Die Elterntaxis versperrten teilweise den Eingangsbereich zum Schulstandort, sodass die Einsehbarkeit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Es konnten Geschwindigkeitsüberschreitungen der Kfz in der Schillerpromenade („Tempo 20“) beobachtet werden. Ein überwiegender Teil der Schüler\*innen sind zu Fuß eingetroffen, gerade jüngere Kinder wurden dabei von ihren Eltern begleitet. Als wichtige Beobachtung ist festzuhalten, dass Kinder mit dem Fahrrad, welche teilweise von ihren Eltern begleitet werden, häufig die Gehwege nutzen. Bis zu einem Alter von 10 Jahren ist dieses rechtlich erlaubt, kann jedoch dazu führen, dass gerade bei engen Gehwegen Konflikte entstehen. Das Großsteinpflaster im Kiez ist als Ursache zu nennen, dass die Gehwege häufig von dem Radverkehr genutzt werden (s. Kapitel 2.5).



Abbildung 10: Zugang Karl-Weise-Schule Schillerpromenade (Eigene Aufnahme)

### 3 Verkehrserhebung

#### 3.1 Verkehrsmengen

Vom 5.-7. September 2023 ist im Zuge der Bestandserhebung im Schillerkiez eine Verkehrserhebung erfolgt. An insgesamt sechs Knotenpunkten wurde eine Kameraerhebung durchgeführt und das Verkehrsaufkommen für die Spitzenstunden ausgewertet. Als Spitzenstunden wurde in den Morgenstunden der Zeitraum zwischen 7 und 8 Uhr identifiziert, in den Nachmittagsstunden der Zeitraum zwischen 16 und 17 Uhr.

Mit Hilfe der Verkehrserhebung konnte ermittelt werden, ob ein erhöhtes Verkehrsaufkommen im Kiez vorliegt. Die ermittelten Zählwerte konnten im Zuge der Auswertung den verschiedenen Verkehrsmitteln zugeordnet werden. Es konnte so der Schwerverkehr separat betrachtet werden.

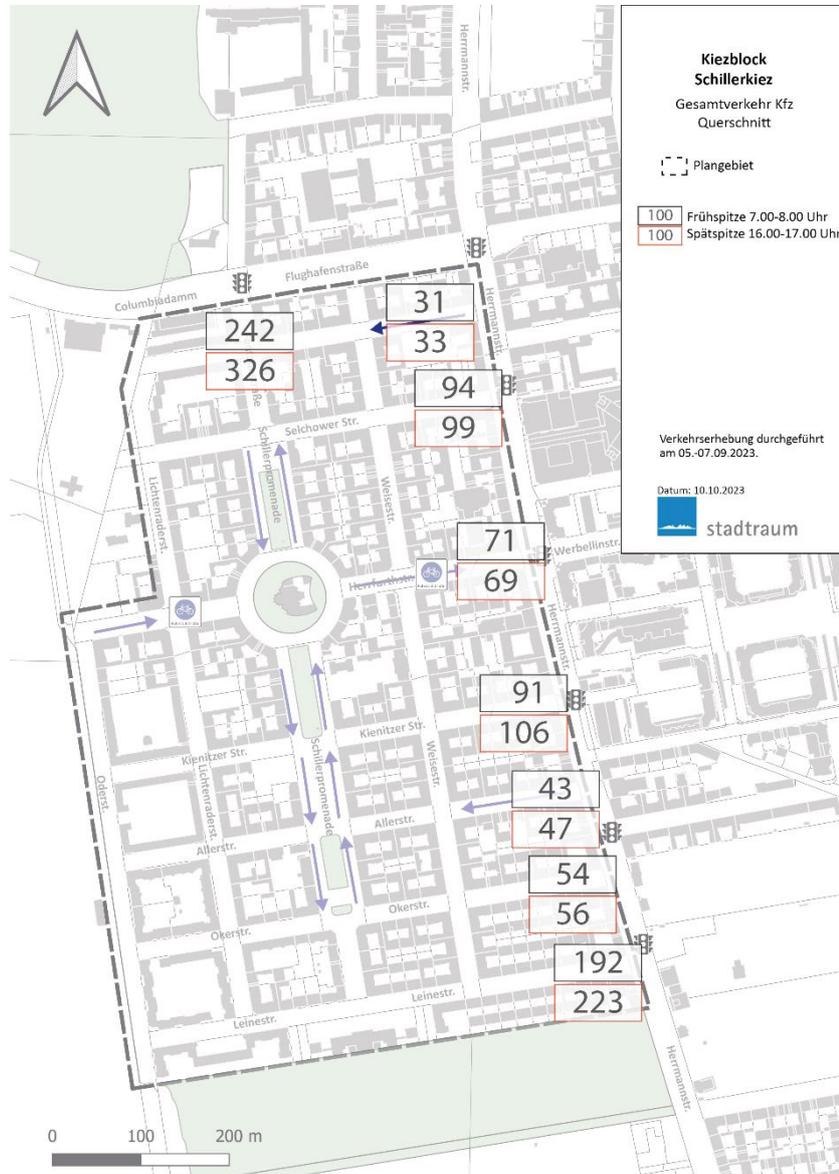


Abbildung 11: Verkehrsaufkommen Früh- und Spätspitze (Eigene Darstellung)

Aus den Kameraerhebungen ist deutlich geworden, dass in der Fontanestraße ein erhöhtes Verkehrsaufkommen des Kfz-Verkehrs im Querschnitt besteht. Gemäß des Regelwerkes RAS 06 (2006) kann ab einem Aufkommen von 200 Kfz pro Stunde in einem Wohngebiet davon ausgegangen werden, dass eine spürbare Belastung besteht. In der Frühspitze liegt das Aufkommen bei 242 Kfz pro Stunde, in der Nachmittagsspitze bei 326 Kfz pro Stunde. Ein Grenzwert für Wohngebiete wäre gemäß RAS 06 bei 400 Kfz pro Stunde erreicht. Der ermittelte Wert der Nachmittagsspitze nähert sich dem Grenzwert an. Neben dem Querschnittswert der Fontanestraße konnte auch in der Herrfurthstraße (am Knotenpunkt zur Hermannstraße) und der Okerstraße (am Knotenpunkt zur Hermannstraße) im

Querschnitt ein leicht erhöhtes Aufkommen ermittelt werden. Vor allem in der Herrfurthstraße kann der Wert als kritisch eingestuft werden, da es sich bei der Herrfurthstraße um eine Fahrradstraße handelt, welche nur von Anlieger\*innen befahren werden darf.

Neben dem Gesamt Kfz-Verkehr konnte der durch Schwerverkehr verursachte Schleichverkehr ermittelt werden. Auch hier liegt ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in der Kienitzer Straße und in der Herrfurthstraße (an den Knotenpunkten zur Hermannstraße, jeweils 5 Kfz in der Frühspitze) vor. Die Herrfurthstraße ist als Fahrradstraße von Störungen und Belastungen zu schützen.

Weitere Zählergebnisse der Knotenpunkterhebung sind der Anlage 1 zu entnehmen.

### 3.2 Durchgangsverkehr (Kordonenerhebung)

Neben der Verkehrserhebung wurde ein Kordonenerhebung im Schillerkiez durchgeführt. Mit Hilfe des Verfahrens konnte der Durchgangsverkehr im Gebiet erfasst werden. Die Erhebung hat am 06.09.2023 zwischen 15.45 – 17.15 Uhr stattgefunden und wurde durch zuvor eingewiesenes Personal durchgeführt.

An den insgesamt acht Zählpunkten wurden die ins Quartier Ein- bzw. Ausfahrenden Kfz anonymisiert erfasst (s. Abb. 12). Die Ein- und Ausfahrten konnten mit Hilfe einer Excelauswertung abgeglichen und somit festgestellt werden, welche Kfz innerhalb von einem Zeitraum von sieben Minuten den Kiez nach Einfahrt wieder verlassen. Bei einem Grenzwert von sieben Minuten ist davon auszugehen, dass keine Erledigungen im Kiez erfolgen können, also kein Anliegen besteht, welches die Einfahrt in den Kiez begründet. Die Erhebungen haben gezeigt, dass der Durchgangsverkehrsanteil im Kiez durchschnittlich bei 22 Prozent liegt. Die einzelnen Zählpunkte unterscheiden sich

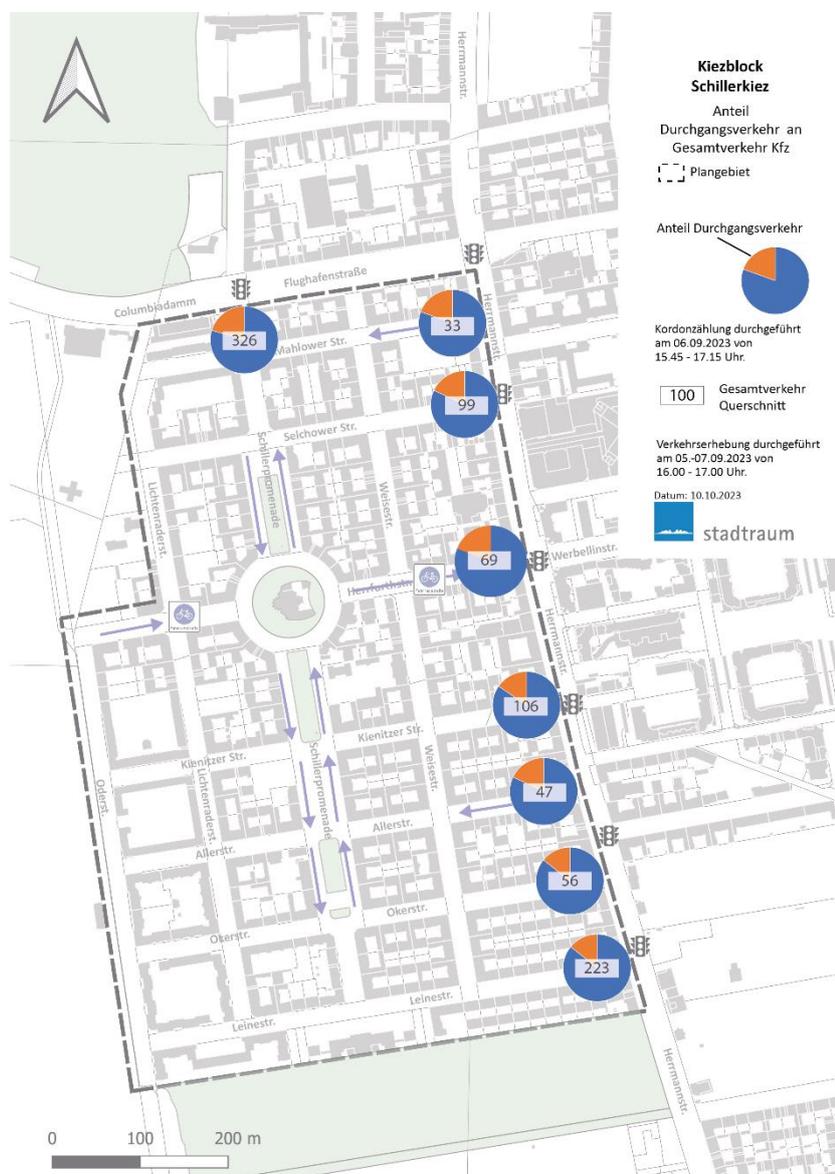


Abbildung 12: Anteil Durchgangsverkehr an Gesamtverkehr Kfz (Eigene Darstellung)

Abbildung 12: Anteil Durchgangsverkehr an Gesamtverkehr Kfz (Eigene Darstellung)

dabei im Querschnitt, also bei einer Zusammenfassung von beiden Fahrtrichtungen, nur unwesentlich.

Die Ermittlung der genauen Kfz-Routen konnte Aufschluss darüber geben, welche Wege im Kiez von dem Durchgangsverkehr genutzt werden. Ergänzend zu den Ein- und Ausfahrtsstraßen im Norden (Flughafenstraße) und im Osten (Herrmannstraße) wurden für die genaue Routenermittlung zwei zusätzliche Punkte in der Schillerpromenade südlich des Herrfurthplatzes aufgenommen. Als weiterer Erhebungspunkt zur Routenermittlung wurde die Weisestraße, südlich der Herrfurthstraße mit erhoben.

Durch die Auswertung der Kordonerhebung ist deutlich geworden, dass für den Durchgangsverkehr die Route von Norden kommend in Richtung Süden ausfahrend die bedeutendste Rolle spielt (s. Abb. 13). Zu berücksichtigen ist, dass die Erhebung am Nachmittag durchgeführt wurde und für Personen, die außerhalb des S-Bahnringes wohnen und innerhalb des S-Bahnringes arbeiten diese Fahrtrichtung besonders relevant ist.



Abbildung 13: Routen Durchgangsverkehr (Eigene Darstellung)

Der größte Anteil an Durchgangsverkehr ist in die Fontanestraße im Norden (Knotenpunkt Columbiadamm / Flughafenstraße / Fontanestraße) eingefahren, hat den Herrfurthplatz passiert und im Süden in der Leinestraße den Kiez verlassen. Die genaue Durchgangsrouten im Südteil des Kiezes ist unklar, es ist jedoch zu vermuten, dass die Verkehrsflüsse weiter über die Schillerpromenade bis zur



---

Leinestraße führen. Es wurden über 30 Kfz ermittelt, welche diese Route während des Erhebungszeitraums gewählt haben. Als weitere Route für den Durchgangsverkehr spielt die Weissestraße, ebenfalls von Norden kommend und im Süden über die Herrfurthstraße beziehungsweise Leinestraße abfließend, eine Rolle. Für die genannten Routen wurden 10-15 Kfz im Erhebungszeitraum erfasst. Der über die Herrfurthstraße abfließende Durchgangsverkehr kann als besonders problematisch eingeordnet werden, da es zu einem illegalen Befahren der Fahrradstraße Herrfurthstraße kommt, welche nur für Anliegende freigegeben ist. Eine weitere Wegebeziehung des Durchgangsverkehrs wurde zwischen dem Knotenpunkt Columbiadam / Flughafenstraße / Fontanestraße und dem Knotenpunkt Hermannstraße / Selchower Straße in derselben Größenordnung (10-15 Kfz) ermittelt.

---

## 4 Öffentlichkeitsbeteiligung

### 4.1 Übersicht Beteiligungsformate

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes Schillerkiez wurde ein übergreifendes Beteiligungskonzept durch fair spaces erarbeitet. Dieses Beteiligungskonzept wurde mit dem Bezirk Neukölln und dem Mitmachladen Neukölln abgestimmt. Das Beteiligungskonzept teilt sich in drei öffentliche Beteiligungsveranstaltungen sowie sechs weitere Beteiligungsformate:

- Sep-Okt 23 Interviews mit lokalen Akteuren
- 10.10.23 – 01.11.23 Online-Umfrage und Ideensammlung mit Karte
- 12.10.23 1. Beteiligungsveranstaltung
- Nov 23: Aufsuchende Beteiligung
- 25.11.23 Kiezspaziergang
- 25.11.23 öffentlicher Bodenplan
- 29.11.23 Bodenplan mit Elternvertretungen
- 07.12.23 2. Beteiligungsveranstaltung
- 23.01.24 3. Beteiligungsveranstaltung

#### **Interviews mit lokalen Akteuren (auch: Akteursinterviews)**

Es wurden acht qualitative Interviews mit verschiedenen Akteuren aus dem Schillerkiez geführt, um die Herausforderungen und Besonderheiten des Kiezes zu erfahren. Qualitative Interviews bedeuten u.a., dass offene Fragen gestellt werden und die Interviewten viel Raum für eigene Darstellungen haben. Bei den Akteuren handelte es sich um Vertreter\*innen aus den Nachbarschaftstreffs, von Initiativen, Sozialen Einrichtungen und aus der Gastronomie. Die Interviews von jeweils circa einer Stunde Länge wurden abschließend als Ergebnisprotokoll zusammengefasst und ausgewertet.

#### **Umfrage zur Mobilität (Online-Befragung und Aufsuchende Beteiligung)**

Ab dem 10.10.2023 stand über die Projektseite [mein.berlin.de](http://mein.berlin.de) eine Online-Umfrage sowie eine Ideensammlung mit Karte bis zum 01.11.2023 (3 Wochen) zur Verfügung. Bei der Ideensammlung mit Karte konnte die Karte des Schillerkiezes mit virtuellen Stecknadeln versehen und mit Kommentaren, Anmerkungen und Wünschen ergänzt werden. Zur Einordnung existierten voreingestellte Hashtags zum Auswählen, also z.B. „Fuß“ oder „Aufenthalt“. Dabei wurden 281 Beiträge erstellt, davon 154 Ideen und Hinweise und 127 Kommentare.

Bei der Online-Umfrage wurden 20 Fragen zum Verkehrsverhalten und der Problemwahrnehmung gestellt. An der Umfrage nahmen 165 Personen online teil. Im November 2023 fanden zusätzlich an zwei Tagen aufsuchende Beteiligungen statt. Dabei wurden aktiv 50 Personen im Kiez für eine Kurzumfrage anhand desselben Fragebogens angesprochen. Abschließend wurden die Online-Umfrage und die Aufsuchende Beteiligung zusammen als „Umfrage zur Mobilität“ ausgewertet (insgesamt 215 Teilnehmende).

#### **Kiezspaziergang**

Der Kiezspaziergang am 25.11.2023 lud die interessierte Bevölkerung, Bewohner\*innen und Kinder

---

zu einem Spaziergang zu den Hotspots im Kiez ein (Herrfurthplatz; Lichtenrader Straße x Herrfurthstraße; Mahlower Straße x Fontanestraße; Weisestraße x Kienitzer Straße). Die Hotspots waren Schwerpunkte aus der Online-Beteiligung, die geleitet durch das Planungsbüro fair spaces vor Ort tiefer diskutiert wurden. Neben dem Bezirksstadtrat sowie Projektbeteiligte aus dem Straßen- und Grünflächenamt und dem Stadtentwicklungsamt nahmen circa 15 Personen teil.

### **Bodenplan**

Anschließend an den Kiezspaziergang lag ein Bodenplan, ein 3 m x 4 m großes Luftbild beim Schillermarkt aus. Dieser Bodenplan konnte mit Anmerkungen zu Verkehrsproblemen und -wünschen auf Post-Its versehen werden. Durch die Sichtbarkeit im Kiez wurde auch hier die breite Bevölkerung angesprochen und es wurden über 100 Anmerkungen gesammelt. Vier Tage später fand dieses Beteiligungsformat noch einmal mit Elternvertretungen statt, um spezielle Hindernisse, Spielorte und Wege der Kinder im Kiez zu identifizieren. Es nahmen neun Personen der Elternvertretung und fünf Kinder teil. Auf dem Bodenplan wurden die Einrichtungen, wichtige Wege, Gefahrenpunkte sowie Wünsche gemeinsam markiert und diskutiert.

Die Informationen, Einladungen und Ergebnisse der Beteiligung wurden auf der Projektseite zum Verkehrskonzept von mein.berlin gepflegt: <https://mein.berlin.de/projekte/verkehrskonzept-schillerkiez/>

Zudem wurden für die Bewerbung der Veranstaltungen Flyer sowie Plakate gestaltet und verteilt sowie die Seite des Städtebaufördergebietes "Lebendiges Quartier Schillerpromenade [www.schillerpromenade.berlin](http://www.schillerpromenade.berlin) mit Informationen aktuell gehalten. Dafür war zusätzlich die Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG als Gebietsbeauftragte des Fördergebietes involviert.

## **4.2 1. Beteiligungsveranstaltung – Informationsveranstaltung**

Die erste Beteiligungsveranstaltung (12.10.2023) diente als Auftakts- und Informationsveranstaltung. Dabei wurden das Verkehrskonzept und der Beteiligungsprozess vorgestellt. Weiterhin präsentierte der Projektpartner stadtraum die Ergebnisse der Verkehrserhebung. Neben den Vortragenden und Projektbeteiligten nahmen circa 60 Anwohnende an der Veranstaltung teil. Es kam zu ersten Diskussionen und Anregungen bezüglich des Verkehrskonzeptes und den Beteiligungsformaten. Während der Veranstaltung hing eine Karte des Schillerkieses aus, wobei erste Ideen und Hinweise durch Post-Its gesammelt wurden.

## **4.3 2. Beteiligungsveranstaltung – Maßnahmenentwicklung**

Bei der zweiten Beteiligungsveranstaltung (07.12.2023) wurden erste Ergebnisse der Beteiligung und der Verkehrsuntersuchung gezeigt. Zudem wurde ein erster Maßnahmenkatalog, also erste Vorschläge für Verkehrsmaßnahmen im Schillerkiez vorgestellt. Anschließend gab es Thementische zu den Themen Radverkehr, Fußverkehr und motorisierter Verkehr, an denen die Maßnahmen auf Karten visualisiert auslagen und diskutiert wurden. An dieser Veranstaltung nahmen neben den Vortragenden und Projektbeteiligten circa 20 Anwohnende teil.

#### 4.4 3. Beteiligungsveranstaltung – Abschlussveranstaltung

Die dritte Beteiligungsveranstaltung (23.01.2024) diente als Abschlussveranstaltung und Präsentation der Projektergebnisse. Dabei wurden Maßnahmen und verschiedene Varianten für das Verkehrskonzept bewertet und priorisiert. Es wurden die Ergebnisse und das abgestimmte Konzept vorgestellt. Danach gab es eine abschließende Fragen- und Antwortenrunde zu dem Konzept. An dieser Veranstaltung nahmen neben den Vortragenden und Projektbeteiligten circa 70 Anwohnende teil.

### 5 Ergebnisse aus Beteiligungsformaten

Bei der Umfrage zur Mobilität (gesamt n=215, bestehend aus Online-Umfrage (n=165) und aufsuchender Beteiligung (n=50)) sahen 68 % der Befragten eine Verkehrsberuhigung als sehr wichtig an und 49 % fühlen sich im Straßenverkehr unsicher oder sehr unsicher. Dies zeigt die Relevanz von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit.

#### Fußverkehr und Barrierefreiheit

Durch die Interviews der lokalen Akteure wurde deutlich, dass es Bedarf bei der Neugestaltung und Instandsetzung der Gehwege gibt und hier ein besonderes Augenmerk auf Barrierefreiheit gelegt werden muss. Dies spiegeln auch die Ergebnisse der Umfrage zur Mobilität wider. Als Hindernisse im Fußverkehr wurden am häufigsten fehlende Barrierefreiheit (z. B. abgesenkte Bordsteine) (44 %), Gefahren auf Grund des Verkehrs (39 %) und eine mangelhafte Infrastruktur (z. B. zu schmale Gehwege) (37 %) genannt (siehe Abbildung 1).

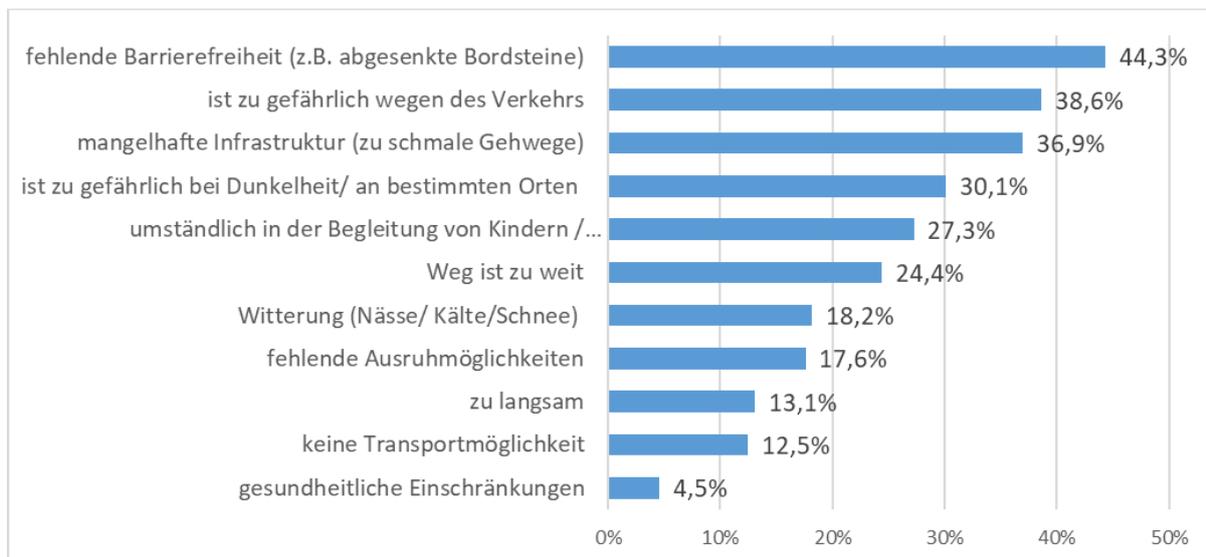


Abbildung 1: Auswertung der Frage "Was hindert Sie im Fußverkehr im Alltag?"; n=176; Mehrfachauswahl möglich (Eigene Darstellung)

Weiterhin gehen aus den Interviews, dem Bodenplan sowie der Online-Umfrage Herausforderungen durch zugeparkte Querungsstellen oder nicht abgesenkte Querungsstellen hervor. Diese Herausforderungen werden in Bezug auf Schulwegsicherheit und Barrierefreiheit betont. Hier wurden vor allem

die Weisestraße (mit der Kreuzung Kienitzer Straße), Lichtenrader Straße und Herrfurthstraße genannt. Daran anschließend gibt es Beschwerden über im Wegebereich abgestellte E-Scooter.

An der Grenze des Planungsgebiets (Hermannstraße, Flughafenstraße) werden Signalzeiten an den Lichtsignalanlagen für Zufußgehende als zu kurz empfunden.

### Radverkehr

Hinsichtlich des Radverkehrs zeigte die Umfrage zur Mobilität, dass 76 % mit der Fahrradinfrastruktur unzufrieden sind (davon 37 % sehr unzufrieden). Dabei gaben 43 % der Radfahrenden an, dass sie auf dem Gehweg fahren. Zur unzureichenden Fahrradinfrastruktur wurden Hindernisse, wie mangelnde fahrradtaugliche Wege (73 %), mangelnde Verkehrssicherheit durch den Verkehr (61 %) und fehlende Abstellmöglichkeiten (30 %) genannt (siehe Abbildung 2). Räumlich wurden die Wünsche nach einer komfortablen Führung für den Radverkehr im gesamten Straßennetz, außer den bereits asphaltierten Fahrradstraßen, genannt. Eine Häufung der Wünsche ist dabei vor allem auf den zentralen Achsen wie der Schillerpromenade zu sehen.

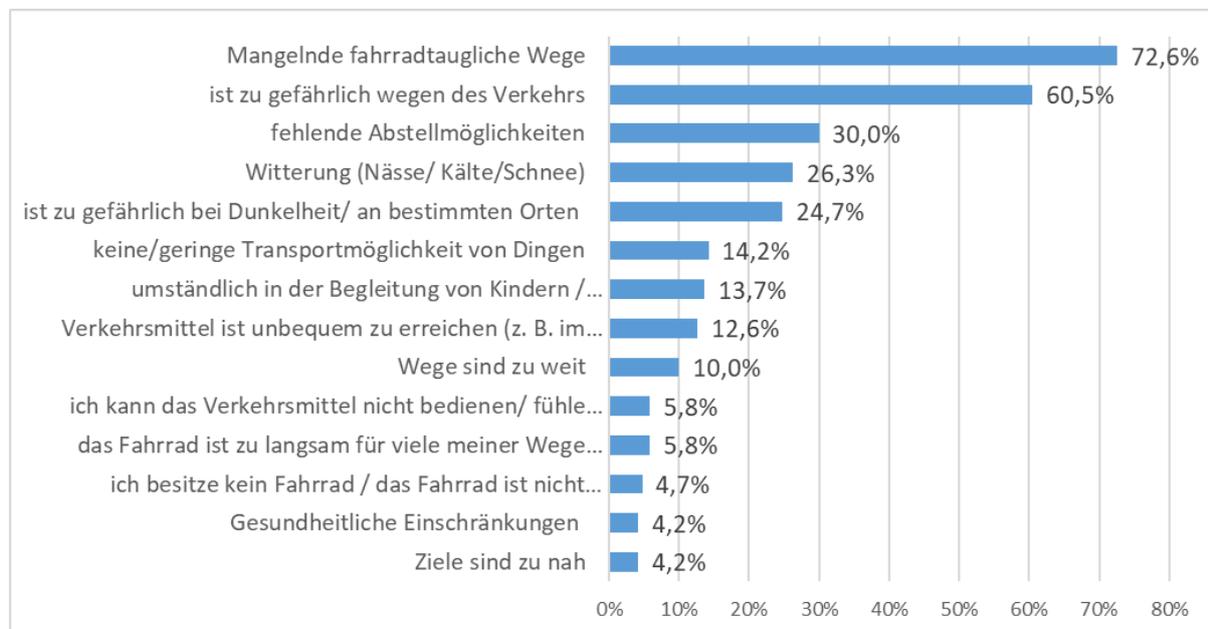


Abbildung 2: Auswertung der Frage "Was hindert Sie an der (häufigeren) Nutzung des Fahrrads im Alltag?"; n=190; Mehrfachauswahl möglich (Eigene Darstellung)

### Motorisierter Individualverkehr

In der Umfrage zur Mobilität empfanden 27% die Lärmbelastung als stark und äußerst störend. Als Ideen, um dies zu reduzieren wurden Einbahnstraßen oder Straßensperrungen (Modalfilter) genannt. Weiterhin kamen Wünsche auf, wie den Durchgangsverkehr zu reduzieren, eine Parkraumbewirtschaftung und den Besucherparkverkehr vom Tempelhofer Feld aus dem Kiez rauszuhalten (mehrfache Nennung in Kommentaren zur Umfrage, Kartensammlung, Bodenplan, Akteursinterviews).

Um die Lärmbelastung zu reduzieren sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen gab es mehrfach Wünsche die Geschwindigkeit im Kiez zu regulieren und zu reduzieren, zum Beispiel durch extra Markie-

---

rungen, Berliner Kissen oder andere geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen. Zu konkreten Stellen, die hierbei genannt wurden, zählen zum Beispiel die Straße vor der Karl-Weise-Schule sowie vor dem Spielplatz in der Lichtenrader Straße und der Leinestraße.

Bezüglich des Parkraums gab es bei der Umfrage zur Mobilität ein gemischtes Stimmungsbild (28 % (sehr) unzufrieden, 22 % (sehr) zufrieden, 50 % nicht relevant).

### **ÖPNV**

Aus der Online-Umfrage und der aufsuchenden Beteiligung geht hervor, dass 83 % der Anwohner\*innen mit dem ÖPNV-Angebot zufrieden oder sehr zufrieden sind. Allerdings wurden bei den Akteursinterviews die Erreichbarkeit innerhalb des Kiezes (bzw. eine fehlende Bushaltestelle innerhalb des Kiezes) für mobilitätseingeschränkte Personen kritisiert.

### **Stadtgrün und Aufenthalt**

Aus den Akteursinterviews geht ein positives Stimmungsbild hinsichtlich des Stadtgrüns und Aufenthalt aufgrund der Nähe zum Tempelhofer Feld hervor. Die Ergebnisse der Umfrage zur Mobilität zeigen ein gemischtes Bild: 46% der Teilnehmenden sind (sehr) unzufrieden, 53 % (sehr) zufrieden. Zur Verbesserung dessen wurden folgende Hinweise durch die Beteiligungsformate aufgenommen: es gibt Vermüllung und Dreck, Konflikte zwischen der Außengastronomie und dem Fußverkehr und es werden sich mehr Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum gewünscht.

## **6 Ergebnisse der Bestandanalyse, Verkehrserhebung und Öffentlichkeitsbeteiligung**

Aus der Grundlagenermittlung können die folgenden Erkenntnisse und Ziele zusammengefasst werden:

- Durchgangsverkehr vor allem in Nord-Süd-Richtung unterbinden (Fontanestraße)
- Durchgangsverkehr innerhalb des Kiezes unterbinden
- Verlagerungen vermeiden
- Bedingungen für den Fußverkehr und die Schulwegsicherheit verbessern
- Bedingungen für den Radverkehr verbessern und Konflikte mit dem Fußverkehr vermindern
- Schutz und Qualitätssteigerung der Herrfurthstraße und Weisestraße
- Anbindung an den ÖPNV (Bus) verbessern

Die Ergebnisse der Grundlagenermittlung haben die Basis für das Verkehrskonzept gebildet. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden übereinandergelegt und im Hinblick auf die Relevanz, Umsetzbarkeit und Integrierbarkeit ins Gesamtkonzept geprüft. Zu den wichtigsten Anmerkungen von mein.berlin.de wurden in einem FAQ mit kurzen Stellungnahmen erstellt (s. Anhang).

---

## 7 Handlungsempfehlungen

In diesem Kapitel werden auf Grundlage der Bestandsanalyse Handlungsempfehlungen für die Entwicklung des Schillerkiezes zu einem Kiezblock gegeben. Zunächst werden hierfür verschiedene Maßnahmenkategorien erläutert. Danach werden korrespondierende Planungen aufgezeigt, die in der weiteren Planung berücksichtigt werden müssen. Anschließend wird ein zweistufiges Verkehrskonzept und die Einrichtung von Bring- und Holflächen für den Schulverkehr sowohl grafisch als auch textlich dargelegt.

### 7.1 Maßnahmenkategorien

Maßnahmenvorschläge können aus drei grundlegenden Kategorien ausgewählt werden, für die jeweils verschiedene Voraussetzungen erforderlich sind:

- **Straßenräumliche Maßnahmen:** Darunter werden hier bauliche Maßnahmen verstanden, die insbesondere auf die Breite der Fahrbahn oder die erzielbare Geschwindigkeit wirken, ohne dass flankierend beschränkende Verkehrszeichen angeordnet werden müssten. Die baulichen Maßnahmen sollen in der Regel die Einhaltung der zulässigen oder den Umständen nach gebotenen Höchstgeschwindigkeiten unterstützen. Dies kann mit Verbesserungen zur Sichtbarkeit querender Zufußgehenden oder zur Verkürzung der Querungslänge einher gehen. Zu den straßenräumlichen Maßnahmen zählen daher insbesondere Gehwegvorstreckungen, Mittelinseln, Fahrgassenversätze oder Aufpflasterungen (z. B. Kissen, Schwellen). Diese Maßnahmen können vom Straßenbaulastträger veranlasst werden, ggf. ist die flankierende Anordnung von Verkehrszeichen erforderlich (z. B. Leitlinien, Baken).
- **Verkehrsrechtliche Maßnahmen:** Darunter ist die Anordnung von Verkehrszeichen durch die Straßenverkehrsbehörde zu verstehen. Verkehrszeichen sind alle in den Anhängen zu §§ 40-43 StVO genannten Schilder und Markierungen. Nach § 45 StVO dürfen diese nur bei Vorliegen einer Gefahrenlage angeordnet werden. Etwas vereinfacht dargestellt, liegt eine Gefahrenlage dann vor, wenn die allgemeinen Verhaltensregeln der StVO (wie z. B. Rücksichtsgebot, Rechtsvor-Links-Regel) nicht ausreichen, um eine Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs abzuwehren. Dabei ist zwischen einer einfachen und einer qualifizierten Gefahrenlage zu unterscheiden. Die einfache Gefahrenlage liegt vor, wenn sie aufgrund der im Einzelfall vorliegenden Gegebenheiten plausibel begründet werden kann. Auf dieser Grundlage können z. B. Gefahrzeichen der StVO angeordnet werden. Zur Begründung der Anordnung von lenkenden oder beschränkenden Maßnahmen (z. B. Einbahnstraßen, Durchfahrtsverbote – Ausnahmen gelten z. B. für Radverkehrsanlagen) muss eine qualifizierte Gefahrenlage nachgewiesen werden. Dabei ist die Plausibilität zusätzlich mit auf die Örtlichkeit bezogenen Daten zu untersetzen. Diese Daten müssen behördlich erhoben werden (ggf. durch beauftragte Dienstleister), auf die Zuarbeit z. B. von Anwohnenden darf die Behörde sich nicht (bzw. nicht allein) stützen.
- **Straßenrechtliche Maßnahmen:** Darunter ist in diesem Zusammenhang die Einschränkung der Widmung zu verstehen. Straßen sind nach dem Berliner Straßengesetz (§ 3 BerlStrG) dem öf-



---

fentlichen Verkehr gewidmet, d. h. sie stehen grundsätzlich der Nutzung mit jedwedem Verkehrsmittel im Rahmen der StVO zur Verfügung. In § 4 BerlStrG ist geregelt, dass durch eine Teileinziehung die Widmung eines Straßenstücks nur für bestimmte Zwecke oder Nutzendenkreise gilt. Dies kann aus „überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls“ geschehen, dazu gehören ausdrücklich Maßnahmen zur Verkehrslenkung oder Verkehrsberuhigung. Die Straßenverkehrsbehörde muss ggf. flankierend erforderliche Verkehrszeichen anordnen.

Zugleich ist beim Verwaltungshandeln zu beachten, dass getroffene Maßnahmen erforderlich, geeignet und verhältnismäßig sind. Angesichts des gebietsfremden Durchgangsverkehrs und den dargelegten Konflikten insbesondere mit schutzbedürftigen Zufußgehenden sowie den Unfällen ist von dem Erfordernis von Maßnahmen auszugehen. Die Maßnahmen dienen somit „zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung“ (vgl. §45 Abs. 1b Nr. 5 StVO). Die unten dargestellte Konzeption stellt geeignete Maßnahmen vor.

Um sicherzustellen, dass die getroffenen Maßnahmen verhältnismäßig sind, werden zunächst möglichst milde – aber zugleich absehbar wirksame – Maßnahmen getroffen. Sollten sich diese als nicht hinreichend erweisen, können weitergehende Maßnahmen ergriffen werden.

Im Rahmen eines Kiezblockes kann eine straßenrechtliche Teileinziehung erfolgen, eine Straße also für den Kfz-Verkehr entwidmet werden. Es kann so beispielsweise eine Fußgängerzone entstehen. Des Weiteren ergeben sich folgende Maßnahmengruppen, die hier hinsichtlich ihrer Eignung beurteilt werden:

- **Bauliche Maßnahmen:** Darunter werden hier straßenräumliche Maßnahmen wie oben beschrieben verstanden. Der Durchgangsverkehr kann dadurch etwas gemindert, aber nicht annähernd beseitigt werden. Dies zeigt sich auch daran, dass bereits zahlreiche Engstellen im Netz vorhanden sind, und trotzdem auch dort Durchgangsverkehr zu verzeichnen ist. Bauliche Maßnahmen sind also nicht allein geeignet, den Durchgangsverkehr sehr erheblich zu reduzieren. Sie können ggf. flankierend eingesetzt werden.
- **Lenkende Maßnahmen:** Darunter werden hier beschränkende verkehrsrechtliche Maßnahmen verstanden, wie z. B. Abbiegegebote oder Einbahnstraßen. Alle Straßen bleiben auf diese Weise von allen befahrbar, es kann jedoch zu Umwegfahrten kommen, die bei geeigneter Konzeption dazu führen, dass Durchgangsverkehr wirksam unterbunden wird. Die Wirkung ist jedoch auch von der Befolgung der Regeln (und damit ggf. von der wirksamen Kontrollierbarkeit) abhängig.

- **Weitergehende Beschränkungen:** Darunter werden hier sowohl lenkende Maßnahmen verstanden, deren Missachtung durch Verkehrseinrichtungen unmöglich gemacht wird (z. B. Diagonalsperren zum Erzwingen des Abbiegens), als auch verkehrsrechtliche Maßnahmen, die die Nutzung von Straßen für bestimmte Nutzergruppen einschränken (z. B. Durchfahrtsverbot mit Ausnahme für Anlieger\*innen oder Fahrradstraße mit Ausnahme für Anlieger\*innen). Auch Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gehören zu dieser Maßnahmengruppe, weil sie Beschränkungen darstellen, die nicht zu den lenkenden Maßnahmen zu zählen sind.



Abbildung 14: Diagonalsperre Weserstraße /Weichselstraße  
(Quelle: Frieder Salm)

## 8 Verkehrskonzept

Auf Grundlage der Bestandsanalyse, der Verkehrserhebungen und der Ergebnisse der Beteiligungsformate im Rahmen der Konzepterstellung wurde ein Verkehrskonzept für den Schillerkiez erstellt. Die Maßnahmen berücksichtigen die Unterbindung des Durchgangsverkehrs durch lenkende Maßnahmen (Einbahnstraßen) und weitgehende Beschränkungen (Abbiegegebote durch Diagonal- und Quersperren). Als Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion wurden Bereiche für Aufpflasterungen als bauliche Maßnahme herausgearbeitet. Für den Ausbau der Infrastrukturen für den Radverkehr sieht das Konzept außerdem die Erneuerung der Beläge in einzelnen Straßenzügen vor. Um die Situation für den Fußverkehr im Kiez außerdem zu verbessern, wurden besonders relevante Kreuzungsbereiche und Querungsstellen für eine potenzielle Umgestaltung identifiziert. Den aus der Grundlagenermittlung hervorgehenden Defiziten für den Fußverkehr kann so entgegengewirkt werden. In einer weiteren Detailbetrachtung wurde die Parkordnung, vor allem für den Bereich der Herrfurthstraße, betrachtet und zugunsten des Lieferverkehrs und der Gehwegbreiten neu strukturiert.



Abbildung 15: Übersicht Maßnahmen Verkehrskonzept (Eigene Darstellung)

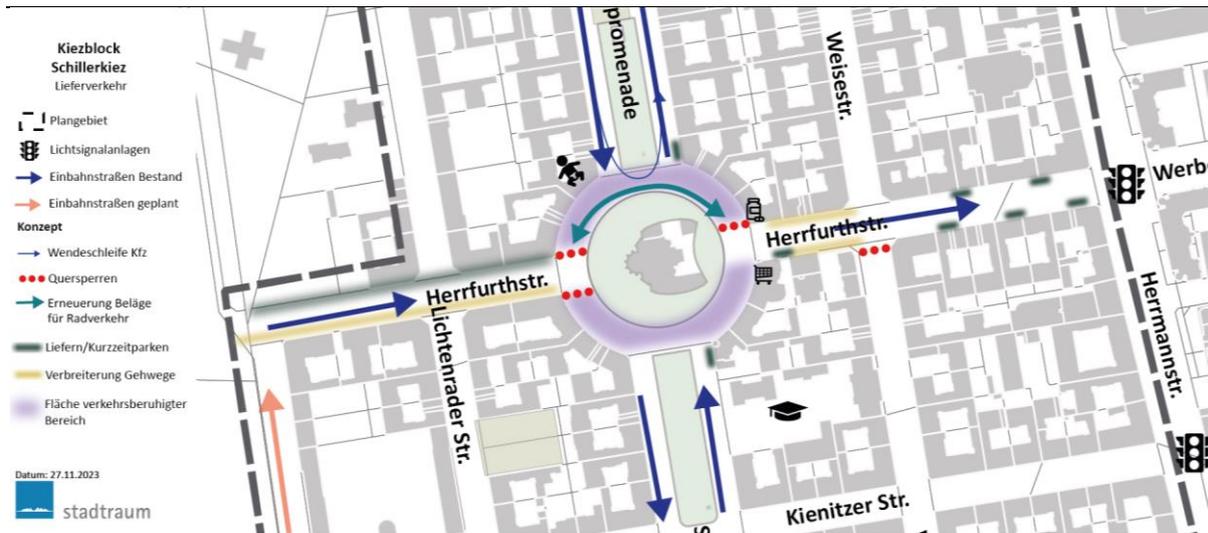


Abbildung 16: Ruhender Verkehr und Lieferverkehr (Eigene Darstellung)

Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden im Zuge der Konzepterstellung und im Sinne des zeitlichen Umsetzungshorizonts in verschiedene Prioritäten eingeordnet. Im Folgenden findet eine Maßnahmenklärung nach Priorisierung statt.

## 8.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Radverkehr

Im Folgenden werden zunächst alle Maßnahmen des Verkehrskonzeptes erläutert, welche sich auf den MIV und den Radverkehr beziehen. Separat werden die Maßnahmen zum Fußverkehr (s. [Kapitel 8.2](#)) erläutert.

### 8.1.1 1. Umsetzungsschritt

Der erste Umsetzungsschritt sieht vor, dass zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Norden in der Fontanestraße im Abschnitt zwischen der Flughafenstraße und der Mahlower Straße umgesetzt wird. Die ermittelten Durchgangsverkehre vom Norden in Richtung Süden (s. Abb. 17) können somit unterbunden werden, ohne dass Ziel- und Quellverkehre innerhalb des Kiezes verlagert werden. Das Einfahren in den Kiez ist für die Bewohner\*innen im nördlichen Teil des Gebietes weiterhin über die Mahlower Straße möglich. Die ermittelten Durchgangsverkehre vom Norden in Richtung Süden (s. Abb. 17) können somit unterbunden werden, ohne dass Ziel- und Quellverkehre innerhalb des Kiezes verlagert werden. Das Einfahren in den Kiez ist für die Bewohner\*innen im nördlichen Teil des Gebietes weiterhin über die Mahlower Straße möglich.

Als weitere prioritäre Maßnahme wird die Unterbindung des Durchgangsverkehrs am Herrfurthplatz im Konzept berücksichtigt. Durch die Einrichtung von Quersperren am Herrfurthplatz werden mögliche Routen vom Knotenpunkt Hermannstraße / Mahlower Str. in Richtung Süden und der entsprechende Süd-Nord-Verkehr unterbunden. Die Maßnahme dient außerdem dem Schutz der Fahrradstraße Herrfurthstraße. Infolge der Quersperren fließen zukünftig weniger Verkehre über die Herrfurthstraße, der Kiez wird für den Kfz-Verkehr weitgehend geteilt: Im Teil nördlich der Herrfurthstraße kann über die Mahlower Straße und Selchower Straße eingefahren sowie über die Fontanestraße und die Selchower Straße (über letztere vorwiegend nach Süden) auf das übergeordnete Straßennetz ausgefahren werden. In den Teil südlich der Herrfurthstraße wird



Abbildung 17: 1. Umsetzungsschritt MIV und Radverkehr (Eigene Darstellung)

Der erste Umsetzungsschritt sieht vor, dass zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Norden in der Fontanestraße im Abschnitt zwischen der Flughafenstraße und der Mahlower Straße umgesetzt wird. Die ermittelten Durchgangsverkehre vom Norden in Richtung Süden (s. Abb. 17) können somit unterbunden werden, ohne dass Ziel- und Quellverkehre innerhalb des Kiezes verlagert werden. Das Einfahren in den Kiez ist für die Bewohner\*innen im nördlichen Teil des Gebietes weiterhin über die Mahlower Straße möglich. Die ermittelten Durchgangsverkehre vom Norden in Richtung Süden (s. Abb. 17) können somit unterbunden werden, ohne dass Ziel- und Quellverkehre innerhalb des Kiezes verlagert werden. Das Einfahren in den Kiez ist für die Bewohner\*innen im nördlichen Teil des Gebietes weiterhin über die Mahlower Straße möglich.

über die Kienitzer Straße, Allerstraße, Okerstraße und Leinestraße eingefahren, sowie (außer über die Allerstraße) auch ausgefahren, Richtung Norden vorwiegend über die Kienitzer Straße, da dieser Knoten als einziger im südlichen Teilkiez mit einer vollständigen Signalisierung ausgestattet ist. Die Verbindung dieser Teilkieze mit dem Kfz ist weiterhin über die Lichtenrader Straße sowie über die Hermannstraße möglich. Dass die Lichtenrader Straße zur Umfahrung des Verkehrs auf der Hermannstraße genutzt wird, ist wegen der recht großen Entfernung nicht vorauszusetzen.

Im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen ist zu berücksichtigen, dass die Anlieferung des Gewerbes weiterhin ermöglicht werden muss. Die Befahrung der Fahrradstraße Herrfurthstraße ist für den Lieferverkehr und für Anwohnende weiterhin möglich. Um den östlichen Teil der Herrfurthstraße weiterhin für den Lieferverkehr erschließbar zu machen, wird von einer Quersperre im Südosten abgesehen. In diesem Bereich befindet sich eine Vielfalt an Gastronomie und Gewerbe und ein Edeka Markt am Knotenpunkt. Das Konzept berücksichtigt, dass dieser weiterhin beliefert werden kann und kein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Lieferverkehre in der Herrfurthstraße entsteht.

Um die Nutzer\*innen der Weisestraße vor dem durchfahrenden Kfz-Verkehr zu schützen und das mögliche Ausweichen der Durchgangsverkehre auf diese zu unterbinden, sieht das Konzept eine Diagonalsperre am Knotenpunkt Weisestraße / Okerstraße vor (S. Abb 1).

Um die Herrfurthstraße für den Fußverkehr attraktiver zu machen, ist die Verbreiterung der Gehwege westlich des Herrfurthplatzes (Südseite) und östlich des Herrfurthplatzes im Abschnitt zwischen Herrfurthplatz und Weisestraße vorgesehen. Im Abschnitt der Herrfurthstraße zwischen Oderstraße und Herrfurthplatz soll auf der Nordseite das Parken zukünftig lediglich befristet freigegeben werden, um insbesondere die Andienung des Tempelhofer Feldes geordnet abzuwickeln. Dort können Grills, Sportgeräte usw. entladen werden, ein dauerhafter Parkplatz muss anderswo (und möglichst außerhalb des Kiezes) gesucht werden. Im Rahmen der Einrichtung der Stellplätze ist zu prüfen, ob ein Bedarf an zusätzlichen Behindertenstellplätzen besteht.

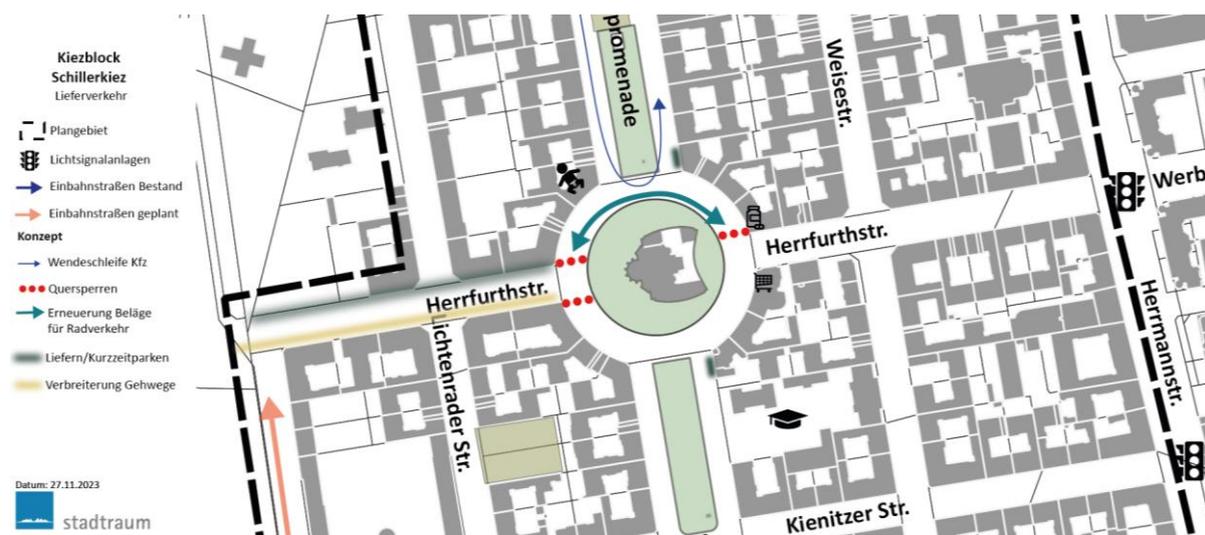


Abbildung 18: Detailbetrachtung Herrfurthstraße und Herrfurthplatz Umsetzungsstufe 1 (Eigene Darstellung)

### Detailbetrachtung Herrfurthplatz

Als prioritäre Maßnahme für den Radverkehr berücksichtigt die erste Umsetzungsstufe, dass der nördliche Bereich um den Herrfurthplatz für den Radverkehr ertüchtigt wird. Um die städtebauliche Gestalt des Herrfurthplatzes und der angrenzenden Straßenzüge zu erhalten, ist der Austausch eines Streifens des Kopfsteinpflasters vorgesehen (s. Abb. 19). Alternativ wäre eine provisorische Teilasphaltierung denkbar.



Abbildung 19: Variante Erneuerung Beläge Großpflaster  
(Eigene Aufnahme)

Um weiterhin Wendevorgänge für den motorisierten Verkehr zu ermöglichen ist vorgesehen, dass ein schmaler Teil des Gehwegbereichs der nördlich an den Herrfurthplatz angrenzenden Schillerpromenade, welcher aktuell mit Mosaikpflaster ausgestaltet ist, der Fahrbahn zugeschlagen wird (vgl. Abb. 19). Dies dient dem Wenden von Müll- und Lieferfahrzeugen, ohne den Bereich des Radverkehrs zu befahren. Die durchgeführte Verkehrsaufkommensberechnung zeigt, dass nur von wenigen Ziel- und Quellverkehren in dem Abschnitt auszugehen ist, sodass von einer Verträglichkeit dieser Lösung

ausgegangen wird. Es ist von ca. 13 Kfz-Fahrten pro Stunde aufgrund der angrenzenden Nutzungen auszugehen. (s. Anlage). Um den Bereich des Radverkehrs (Kreisinnenseite des Herrfurthplatzes vom Bereich der Wende- und Erschließungsfahrgasse) abzugrenzen, ist zwischen Radverkehrsfahrbahn und Wendefahrgasse ein Hochbord zu setzen (s. Abb. 20).

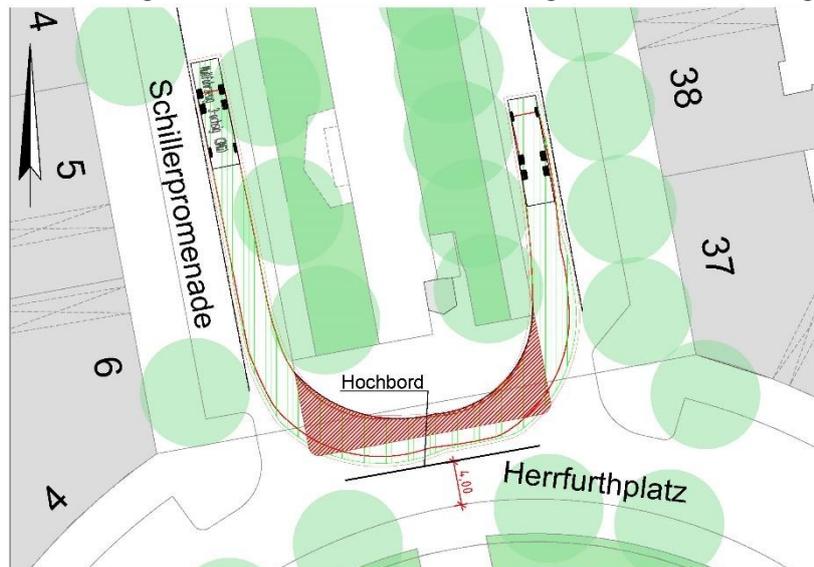


Abbildung 20: Zeichnung Wendemöglichkeit Schillerpromenade  
(Eigene Darstellung)

Im Zuge der Umsetzung des Radfahrens in beiden Richtungen auf der Nordseite des Herrfurthplatzes ist eine Neu-

ordnung der Kfz-Stellplätze am Herrfurthplatz zu berücksichtigen. Die sich in diesem Bereich befindenden Schrägparkstände sind im Zuge dessen zu Längsparken umzustrukturieren. Nördlich und südlich des Herrfurthplatzes in der Schillerpromenade, unmittelbar angrenzend an die Knotenpunkte zum Herrfurthplatz, sind Lieferzonen einzurichten.

Als weitere Maßnahme zur Regulierung von Park-Such-Verkehren soll außerdem ein Kurzzeitstellplatz in der Allerstraße am Knotenpunkt zur Oderstraße umgesetzt werden. Der Stellplatz dient dem Be- und Entladen von Gütern, welche Besucher\*innen zum Tempelhofer Feld transportieren.

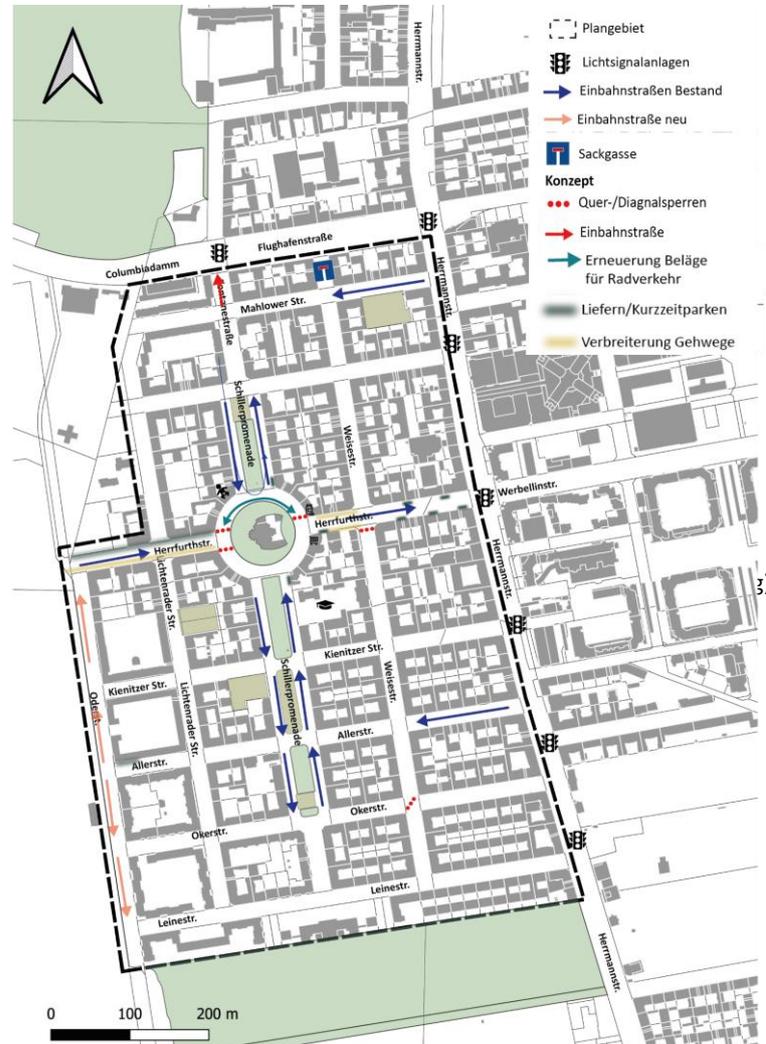
### 8.1.2 2. Umsetzungsschritt

Im Rahmen der zweiten Umsetzungsstufe sind ergänzende Maßnahmen für den Kiez vorgesehen (s. Abb. 21). Es ist davon auszugehen, dass der Durchgangsverkehr bereits durch die erste Umsetzungsstufe unterbunden werden kann.

Um die Qualität der Weisestraße weiter zu erhöhen, sieht der zweite Umsetzungsschritt vor, dass eine Quersperre am Knotenpunkt Herrfurthplatz / Weisestraße (Süden) als Modalfilter umgesetzt wird. Die Weisestraße wurde im Rahmen der Beteiligung nicht nur als wichtige Straße im Kiez genannt, sondern wird aktuell auch von dem Durchgangsverkehr genutzt (s. [Kapitel 3.2](#)).

Durch die Einrichtung eines Wendehammers kann sichergestellt werden, dass die damit entstehenden Wendevorgänge des Ziel- und Quellverkehrs in der Weisestraße im Abschnitt zwischen Herrfurthstraße und Kienitzer Straße weiterhin regulär und geordnet abgewickelt werden können. Die durchgeführte Verkehrsaufkommensberechnung (s. Anlage) zeigt, dass nur von wenigen Ziel- und Quellverkehren in dem Abschnitt auszugehen ist. Es sind von ca. 17 Kfz pro Stunde aufgrund der angrenzenden Nutzungen auszugehen. Je nach verfügbaren Mitteln kann die Einmündung zugunsten eines durchgehenden Gehweges entlang der Herrfurthstraße zurückgebaut werden.

Eine Ausfahrt in und aus dem Kiez ist weiterhin über die Kienitzer Straße möglich. Der Knotenpunkt Hermannstraße / Kienitzer Straße verfügt über eine vollständige Lichtsignalisierung (s. [Kapitel 2.3](#)), was die Abwicklung der ein- und ausfahrenden Kfz an diesem Punkt am attraktivsten macht. Im Rahmen der zweiten Umsetzungsstufe wird der Abschnitt der Herrfurthstraße zwischen Weisestraße und Hermannstraße mitbetrachtet. Die Fahrradstraße soll außer für Anlieger\*innen auch für den Lieferverkehr freigegeben bleiben, der vom südlichen Herrfurthplatz kommend den Abschnitt durchfahren



muss. Zusätzliche Lieferzonen beziehungsweise Kurzzeitstellplätze sind einzurichten. Der Park-Such-Verkehr kann durch diese Maßnahmen reduziert werden. Es ist mit einem geringen Kfz-Aufkommen im östlichen Teil der Herrfurthstraße zu rechnen, da das Stellplatzangebot für Anwohnende in dieser Stufe stark reduziert wird. Für illegale Durchgangsverkehre ist die Route als unattraktiv zu bewerten.

### 8.1.3 3. Umsetzungsschritt

Im Zuge des dritten Umsetzungsschrittes (s. Abb. 22) sind mittelfristige Planungen zu berücksichtigen.

Der Bereich um den Herrfurthplatz ist in dieser Stufe als verkehrsberuhigter Bereich umzugestalten. Für die Einrichtung des verkehrsberuhigten Bereiches sind Bordanpassungen umzusetzen, sodass eine Niveaugleichheit oder weiche Separation entsteht. Der verkehrsberuhigte Bereich ist durch die getroffenen Maßnahmen weitestgehend vom Kfz-Verkehr befreit. Gegebenenfalls können Flächen für den Liefer-/Andienungsverkehr und für Kurzzeitstellplätze vorbehalten werden.

Für den dritten Umsetzungsschritt ist vorgesehen, dass die Schillerpromenade für den Radverkehr ertüchtigt wird. Im Hinblick auf die Beläge kann es sich möglicherweise um einen asphaltierten Streifen handeln. Aus den Ergebnissen der Beteiligung geht hervor, dass die Schillerpromenade als zentrale Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr fungiert und eine Verbesserung der Befahrbarkeit gewünscht ist.

Die ertüchtigung der Schillerpromenade für den Radverkehr und der Umbau des Herrfurthplatzes im Sinne der Verkehrsberuhigung sollten abgestimmt mit dem beabsichtigten Umbau des Mittelstreifens der Schillerpromenade erfolgen, um eine möglichst zweckentsprechende und attraktive Gestaltung des gesamten Straßenraums zu erzielen. Die den Mittelstreifen querenden Fahrbahnen der Kienitzer Straße und Allerstraße können teilaufgepflastert und an der Allerstraße auch auf bis zu 4,0 m verschmälert werden.

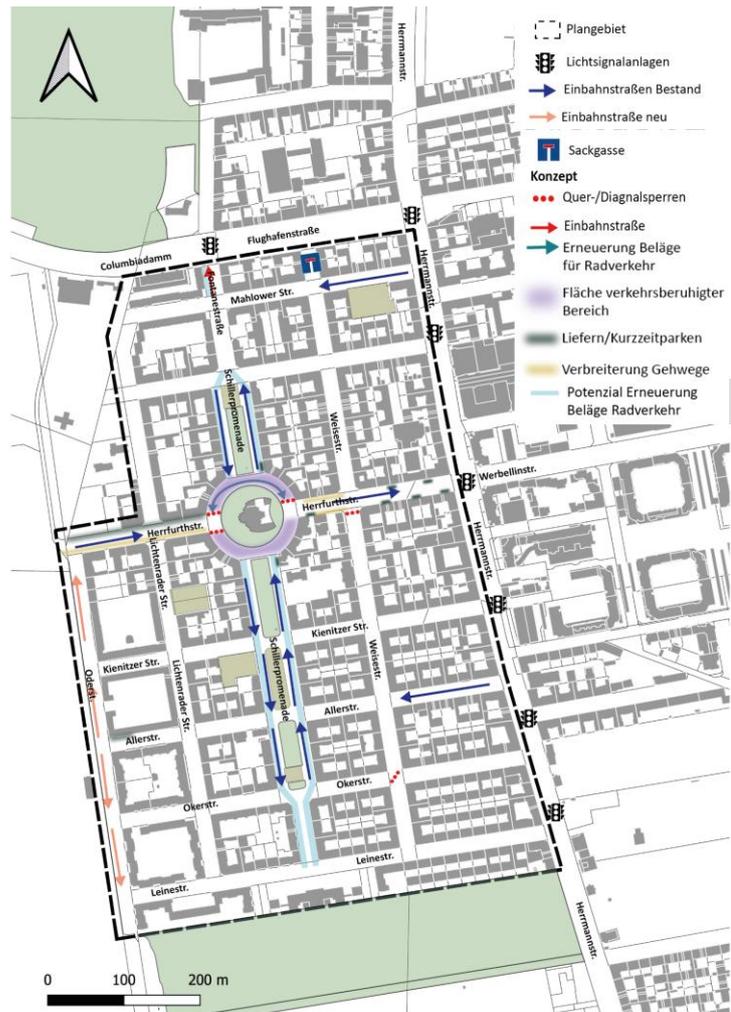


Abbildung 22: 3. Umsetzungsschritt MIV und Radverkehr

(Eigene Darstellung)

Die Fontanestraße sollte im Rahmen dessen, nachdem bereits eine Einbahnstraße in der Umsetzungsstufe 1 eingerichtet wird, über Radverkehrsanlagen verfügen. Durch einen baulichen Radweg kann der Radverkehr auch in Gegenrichtung sicher geführt werden.

#### 8.1.4 4. Umsetzungsschritt

Im Zuge des vierten Umsetzungsschrittes (s. Abb. 23) wird die Ertüchtigung der Leinestraße für den Radverkehr vorgeschlagen. Die Leinestraße dient so als weitere West-Ost-Verbindung für den Radverkehr. Die Herrfurthstraße dient aktuell der West-Ost-Verbindung in zentraler Lage im Kiez, im Südkiez fehlt aktuell jedoch eine Verbindungsrouten von der Oderstraße zur Hermannstraße. Die Okerstraße oder Allerstraße wurden nicht gewählt, weil an der Hermannstraße keine gesicherte Querung vorhanden ist. Die Kienitzer Straße wiederum, die diese Bedingung erfüllt, ist unmittelbar der gut ausgebauten Herrfurthstraße benachbart.

Als Belag sollte von einer Asphaltierung der Leinestraße ausgegangen werden, da diese zum einen Vorteile aufgrund der geringeren baulichen Kosten bietet und gleichzeitig den Denkansatz der Unterbringung des ÖPNVs im Schillerkiez (s. Kapitel 8.3) zulässt.

Für den Radverkehr wäre grundsätzlich eine Ertüchtigung der Fahrbahndecken aller Straßen im Kiez wünschenswert, dies ist jedoch aus finanziellen Gründen nicht realisierbar. Mit Umsetzung der vier Stufen ergibt sich ein Nord-Süd-Richtung in jeder zweiten Straße eine fahrradfreundliche Fahrbahn-decke zu deren Verbindung die Achsen Herrfurthstraße und Leinestraße. Zu beachten ist, dass an den für den Radverkehr ertüchtigten Fahrbahnen aus Gründen der Sicherheit (Abstände zu parkenden Fahrzeugen und Sichtbeziehungen) nur Längsparken zugelassen werden soll, kein Schräg- oder Senkrechtparken.



Abbildung 23: 4. Umsetzungsschritt MIV und Radverkehr (Eigene Darstellung)

## 8.2 Fußverkehr

Ein zentrales Handlungsfeld im Bereich der Nahmobilität ist die Stärkung des Fußverkehrs. Im Schillerkiez wurden dafür mehrere Gefahrenstellen identifiziert, an denen eine Steigerung der Verkehrssicherheit für Zufußgehende notwendig ist. Besonderer Fokus lag dabei auf der Schulwegesicherheit, den Gefahrenstellen vor Schulen sowie sicheren Quermöglichkeiten im Allgemeinen.

Die durchgeführten Beteiligungsformate haben die besondere Handlungsnotwendigkeit in der Weissestraße, in der Lichtenrader Straße und in der Herrfurthstraße gezeigt (s. Kapitel 5).

Die nebenstehende Abbildung 24 zeigt die Übersichtskarte mit der Art und Verortung der jeweiligen Maßnahme für den Fußverkehr. In den darauffolgenden Kapiteln wird genauer auf deren Umsetzung und Priorisierung eingegangen.



Abbildung 24: Übersicht Maßnahmen Fußverkehr (Eigene Darstellung)

### 8.2.1 Hohe Priorität

Einen Überblick über die Maßnahmen, die im Rahmen des Fußverkehrs prioritär umgesetzt werden sollten, gibt die nachfolgende Karte. Die Umsetzung der Maßnahmen für den Fußverkehr mit hoher Priorität stellen sich wie folgt zusammen:

- Knotenpunkt Mahlower Straße / Fontanestraße
- Knotenpunkt Herrfurthstraße / Lichtenrader Straße
- Knotenpunkt Kienitzer Straße / Weisestraße
- Gehwegvorstreckungen in der Lichtenrader Straße (Bereich Schule und Kita)
- Aufpflasterungen in der Lichtenrader Straße

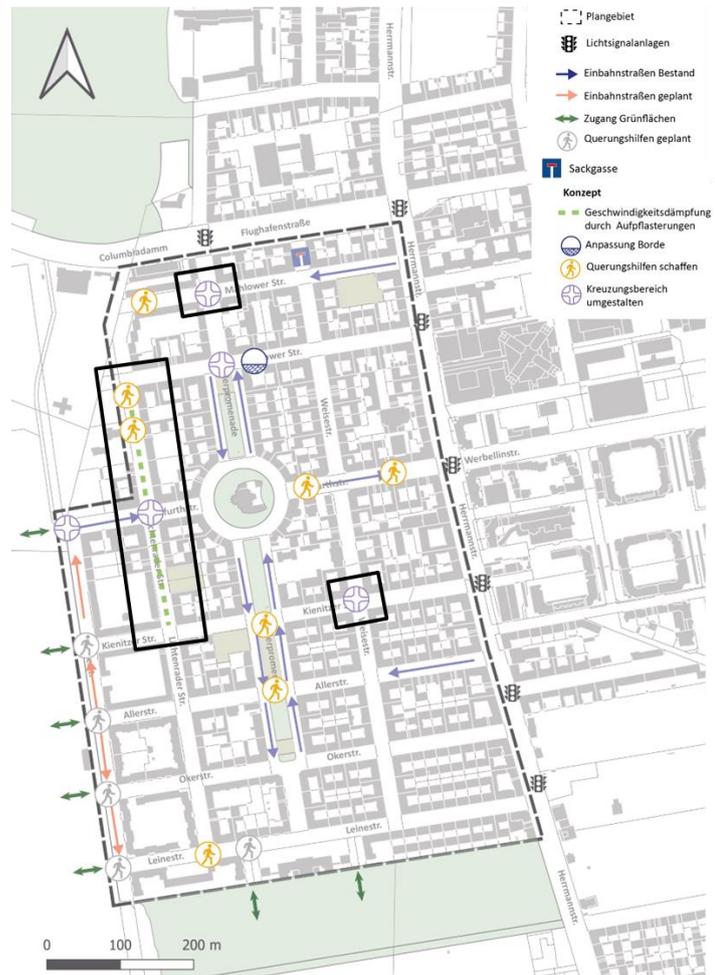


Abbildung 25: Maßnahmen hohe Priorität Fußverkehr (Eigene Darstellung)

Beginnend an dem Knotenpunkt Mahlower Straße / Fontanestraße (s. Abb. 26) liegt dort eine hohe Priorität vor, den Knotenpunkt zugunsten der Fußverkehrssicherheit umzugestalten, da es sich um einen Schulweg für die Schüler\*innen der Karlsgarten-Grundschule handelt. Um das Überwinden des Knotenpunktes für den Fußverkehr zu verbessern, soll die Querungslänge der Fahrbahn mit Hilfe von Gehwegvorstreckungen auf höchstens ca. 7,0 m verringert und die Sichtbarkeit der



Abbildung 26: Zeichnung KP Mahlower Straße / Fontanestraße

(Eigene Darstellung)

Wartenden verbessert werden. Auch den Forderungen aus den Beteiligungen werden damit Rechnung getragen, indem das Sicherheitsempfinden im Straßenraum an dieser Stelle im Kiez gesteigert wird.

Außerdem sollen die Gehwegvorstreckungen das derzeit vorherrschende widerrechtliche Parken im Kreuzungsbereich baulich unterbinden und die Sichtbeziehungen zwischen Zufußgehenden und dem fließenden Verkehr verbessern.

Schleppkurvenprüfungen mit einem dreiachsigen Müllfahrzeug wurden für die Konstruktion der Gehwegvorstreckungen durchgeführt. Sie stehen der Planung nicht entgegen. Auch die Planungen der zukünftigen Einbahnstraße und Radverkehrsanlagen (ggf. in einer späteren Konzeptstufe) sind mit den Planungen der Gehwegvorstreckungen zu vereinen.

Nach dem Prinzip der Umgestaltung des Knotenpunktes Fontanestraße / Mahlower Straße soll auch der Knotenpunkt Herrfurthstraße / Lichtenrader Straße (s. Abb. 27) im Rahmen des Verkehrskonzeptes umgestaltet werden. Der derzeit sehr große und unübersichtliche Knotenpunkt soll so übersichtlicher gestaltet werden. Die Querung über die Herrfurth-



Abbildung 27: Zeichnung KP Herrfurthstraße / Lichtenrader Straße

(Eigene Darstellung)

straße kann durch den Umbau des Knotenpunktes von annähernd 20 m auf ca. 8 m und in der Lichtenrader Straße auf ca. 7 m verringert werden.

Auch der Knotenpunkt Weisestraße / Kienitzer Straße ist als prioritäre Maßnahme für den Fußverkehr umzugestalten. Der Knotenpunkt dient als wichtige Fußwegebeziehung und es befinden sich Kitas im näheren Umfeld. Der Umbau des Knotenpunktes mit einer Schaffung von Gehwegvorstreckungen ermöglicht, dass die Querungslängen auf 7 m reduziert werden können.

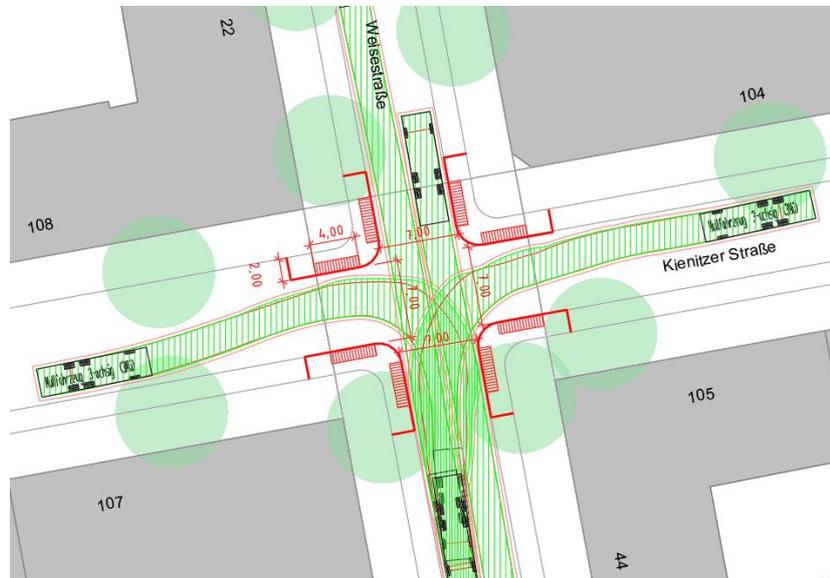


Abbildung 28: Zeichnung KP Weisestraße / Kienitzer Straße

(Eigene Darstellung)

Neben dem Umbau von Knotenpunkten sieht das Verkehrskonzept die Einrichtung von Gehwegvorstreckungen an wichtigen Querungsstellen vor. Vor dem Kindergarten in der Lichtenrader Straße (s. Abb. 29) sollte eine Querungsstelle prioritär umgesetzt werden. Die Querungslänge kann dadurch auf 4,5 m reduziert werden. Es ist bewusst eine Fahrbahnverengung vorgesehen, um die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren. Die Begegnung von Pkw und Lastenrad ist weiterhin möglich.



Abbildung 29: Gehwegvorstreckung Lichtenrader Straße (Eigene Darstellung)

Im Rahmen des Umbaus können optional angrenzend an die Gehwegvorstreckung Fahrradbügel für Lastenräder geschaffen werden.

### 8.2.2 Hohe Priorität; ggf. Möglichkeit der Umsetzung analog zu anderen Projekten

Im Rahmen der Förderkulisse „Lebendiges Quartier Schillerpromenade“ hat die Umgestaltung der Grünanlage Schillerpromenade besondere Priorität (s. Abb. 30). Im Zuge einer Umgestaltung und Aufwertung der Grünanlage könnten weitere, prioritäre Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs umgesetzt werden. Das landeseigene Unternehmen Grün Berlin GmbH sieht außerdem vor, dass der Eingangsbereich des Tempelhofer Feldes umgebaut werden soll. Die Planungen beziehen sich auf die Seite des Tempelhofer Feldes und nicht auf die Seite des Schillerkiezes. Auch im Rahmen dieses Vorhabens sollte das Verkehrskonzept auf Seiten des Schillerkiezes reagieren. Die Lösungen für den Eingangsbereich des Tempelhofer Feldes wurden bei der Erstellung des Verkehrskonzeptes berücksichtigt.



Abbildung 30: Übersicht Maßnahmen hohe Priorität 2 (Eigene Darstellung)

Die Umsetzung der Maßnahmen für den Fußverkehr mit hoher Priorität mit der möglichen Umsetzung analog zu anderen Projekten stellt sich wie folgt zusammen:

- Knotenpunkt Selchower Straße / Schillerpromenade und Bordabsenkung im Knotenpunktbereich
- Gehwegvorstreckungen entlang der Schillerpromenade an Knotenpunkten Kienitzer Straße und Allerstraße ggf. im Rahmen des Umbaus der Schillerpromenade
- Knotenpunkt Eingang Tempelhofer Feld ggf. im Rahmen des Umbaus des Eingangsbereichs auf Seite des Tempelhofer Feldes

Der Knotenpunkt Selchower Straße / Schillerpromenade (s. Abb. 31) ist aktuell großflächig und unübersichtlich, was das Queren besonders für Kinder, aufgrund der fehlenden Einsehbarkeit, erschwert. Das Verkehrskonzept sieht einen umfangreicheren Umbau des Knotenpunktes mit einer Einbindung der Schillerpromenade vor. Durch eine Verlängerung des Pflasterbereiches des nördlichen Endes der Grünfläche Schillerpromenade, kann die Fußwegebeziehung entlang der Selchower Straße verbessert werden, und es wird außerdem eine günstigere Fußwegeverbindung zwischen der Schillerpromenade und der Fontanestraße durch die Maßnahme geschaffen. Es entsteht eine Übersichtlichkeit für den Fußverkehr, und die Sicherheit im Kreuzungsbereich wird erhöht.



Abbildung 31: Zeichnung KP Selchower Straße / Schillerpromenade (Eigene Darstellung)

Im Rahmen der Beteiligung ist deutlich geworden, dass eine Durchgängigkeit der Schillerpromenade gewünscht wird und gleichzeitig Maßnahmen gefordert werden, welche die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs über die Kienitzer Straße und über die Allerstraße möglichst reduzieren. Das Konzept sieht vor, dass Gehwegvorstreckungen zwischen den Grünanlagen geschaffen werden (Fahrgasse mind. 4,0 m breit). Zwischen den Gehwegvorstreckungen sollten Aufpflasterungen zur Geschwindigkeitsreduktion der Kfz berücksichtigt werden.



Abbildung 32: Funktionsskizze Eingangssituation Tempelhofer Feld (Eigene Darstellung; Grundlage Grün Berlin GmbH)

Wie auch aus dem Beteiligungsprozess als Handlungsbedarf ermittelt, kommt es im Eingangsbereich des Tempelhofer Feldes immer wieder zu Konfliktsituationen zwischen dem Fuß- und Radverkehr. Abhängig von der genauen Ausgestaltung des Bereiches auf dem Tempelhofer Feld ist auf Seiten des Schillerkiezes durch eine Anpassung der Wegeführung des Fußverkehrs zu reagieren. Die Abbildung 31 zeigt, welche Routen bei einer Detailbetrachtung zu berücksichtigen sind. Hierbei ist besonders darauf zu achten, dass die Laufwege vom Tempelhofer Feld direkt, optisch logisch und hindernisfrei auf die Gehwege führen. Andernfalls wird die Fahrradstraße zur Fußgänger\*innenzone zweckentfremdet (wie heute bereits zu beobachten).

### 8.2.3 Mittlere Priorität

Für weitere wichtige Querungsstellen im Quartier wurden im Rahmen der Bestandsanalyse und durch den Beteiligungsprozess folgende Stellen im Kiez identifiziert:

- Westliche Mahlower Straße
- Östliche Herrfurthstraße
- Am Knotenpunkt Lichtenrader Straße / Leinestraße

Der östliche Teil der Herrfurthstraße ist von verschiedenen Gastronomien und Einrichtungen des Einzelhandels geprägt. Auch aus der Beteiligung geht hervor, dass die Querbarkeit für Fußgänger\*innen verbessert werden soll. Die Abbildung 33 zeigt, wo Gehwegvorstreckungen geschaffen werden können, um den Fußverkehr in dem Abschnitt zu stärken.

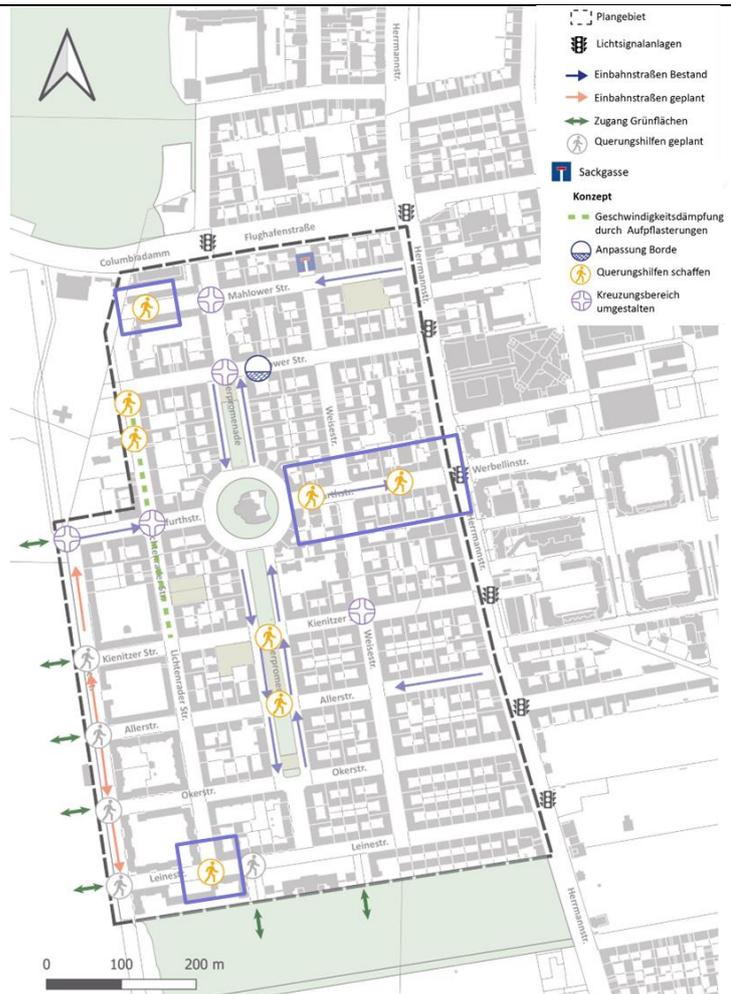


Abbildung 33. Maßnahmen Fußverkehr mittlere Priorität  
(Eigene Darstellung)

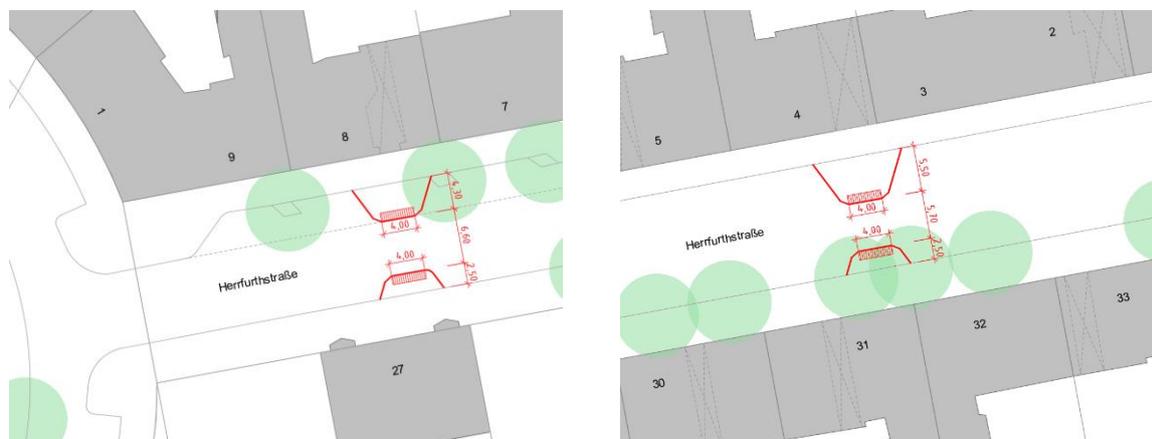


Abbildung 34: Zeichnungen Gehwegvorstreckungen Herrfurthstraße Ost (Eigene Darstellung)

### 8.3 Ansatz: Erweiterung des ÖPNV-Angebots im Kiez

Wesentlicher Bestandteil autoarmer Mobilität ist ein leichter Zugang zu einem guten ÖPNV-Angebot. Der ÖPNV ist innerhalb des Umweltverbundes das bedeutendste Verkehrsmittel zur Überwindung mittlerer und größerer Distanzen und damit wesentlicher Bestandteil eines autoarmen und stadtverträglichen Alltagsverkehrs. Gemäß § 8 PBefG ist die Barrierefreiheit durchgehend zu gewährleisten.

In der Analyse (s. [Kapitel 2.2](#)) wurde gezeigt, dass das ÖPNV-Angebot im Hinblick auf die Abdeckung des Planungsgebietes mit den Erschließungskreisen nach dem NVP im südwestlichen Teil des Quartiers defizitär ist, insbesondere vor dem Hintergrund, dass es sich um ein dicht besiedeltes Gebiet in der inneren Stadt handelt. Zwar werden zu den U-Bahnhöfen in der Regel auch längere Fußwege hingenommen, aber für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen (insbesondere Senior\*innen) ist ein Unterschied von etwa 300 m Weglänge relevant.

Daher ist eine Verbesserung der ÖPNV-Erschließung zu erwägen, obwohl das vorhandene Angebot als gut bewertet wird (Taktung 10 min, teilweise auch dichterer Takt). In der Beteiligung wurde auch darauf hingewiesen, dass in einem Teil des Gebietes ein Busangebot fehlt.

Dies gilt ungeachtet der Tatsache, dass seitens des Bezirkes kein Handlungsspielraum in Bezug auf das ÖPNV-Angebot besteht. Hierfür ist der Aufgabenträger (SenMVKU) zuständig, in Abstimmung mit den jeweiligen Verkehrsbetrieben (hier: der BVG).

Als Ziel eines erweiterten ÖPNV-Angebots im hier betrachteten Kiez wird eine Bushaltestelle im südwestlichen Teil des Quartiers verfolgt. Die Buslinie sollte einen möglichst geringen Teil des Kiez-Sträßennetzes befahren, daher muss sie von der Hermannstraße herangeführt werden. Dort muss sie mit der U-Bahnlinie 8 verknüpft werden.

Im Konzept ist daher eine Linienführung hinterlegt, die den Bus über die Leinestraße bis zur Lichtenrader Straße führt und von dort über die Lichtenrade Straße ein Haltestellenpaar jeweils hinter der Okerstraße erreicht (siehe Abb. 35). Daran schließt sich eine Wendefahrt als Blockumfahrung an, die z. B. über die Allerstraße zur Schillerpromenade führt, wo eine Endhaltestelle einzurichten ist, die auch als Pausenhaltestelle genutzt wird. Ein WC-Häuschen (Standardausführung der BVG für das

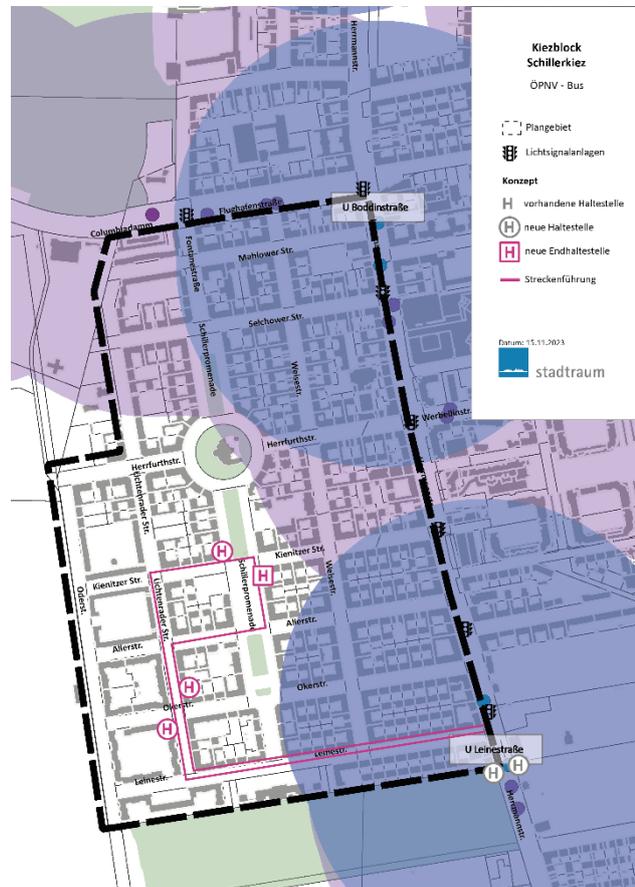


Abbildung 35: Denkansatz Erweiterung Busroute  
(Eigene Darstellung)

---

Fahrpersonal) müsste errichtet werden, empfohlen wird, hierfür im Rahmen der Umgestaltung der Schillerpromenade eine Flächenvorhaltung zu berücksichtigen.

Der Einstieg würde in der Kienitzer Straße hinter der Schillerpromenade erfolgen, dann nach links in die Lichtenrader Straße und wie beschrieben zurück.

Gemäß Rücksprache mit der BVG ist eine solche Führung grundsätzlich vorstellbar, jedoch nur für Linien, die mit Standardbussen (12 m Länge) gefahren werden. Es ist derzeit jedoch nicht absehbar, aus welcher Richtung mit welcher Linie eine solche Bedienung erfolgen könnte.

Mit der vorgeschlagenen Linienführung wären folgende Maßnahmen verbunden:

- Anpassung der Parkordnung entlang der dargestellten Linienführung auf Längsparken (somit Gewährleistung des Begegnungsfalls Bus/Bus in der Leinestraße und Bus/Pkw in den anderen Straßen, die neue Haltestelle in Höhe Okerstraße dient zugleich als Ausweichstelle)
- Herrichtung der Haltestellen und möglichst barrierefreier Ausbau gemäß NVP
- Errichtung eines Personal-WCs an der Endstelle
- Ausrüstung der LSA Hermannstraße (Leinestraße) mit Bus-Funkbeeinflussung, um das Einbiegen aus der Leinestraße zu erleichtern

Dieser Vorschlag kann nicht auf Veranlassung des Bezirks und nicht kurzfristig umgesetzt werden. Jedoch kann der Bezirk bei der SenMVKU eine Umsetzung anregen. Vor allem sollte diese mögliche künftige Bus-Linienführung dahingehend berücksichtigt werden, dass keine dauerhaften baulichen Maßnahmen umgesetzt werden, die dem entgegenstehen würden. Dies betrifft beispielsweise die geplanten Querungshilfen in der Leinestraße, diese sollten – sofern die gegenwärtige Parkordnung b. a. W. beibehalten wird – in temporärer Bauweise (Markierungen / Klebeelemente) ausgeführt werden. Ebenso sollte bei einer Verschmälerung der Kienitzer Straße im Bereich des Mittelstreifens der Schillerpromenade die potenzielle Linienführung berücksichtigt werden (Schleppkurvenprüfung).

Eine andere Möglichkeit, das ÖPNV-Erschließungsdefizit zu verringern, wäre die Ausdehnung des Bedienungsbereichs des Ride-Pooling-Angebots „Muva“ der BVG. Dieses kann auf Bestellung per App mit ÖPNV-Fahrschein zuzüglich eines Aufpreises genutzt werden, verkehrt derzeit aber nur in einem Teilbereich der äußeren Stadt. Eine Erweiterung wäre ebenfalls beim Aufgabenträger (SenMVKU) anzuregen.

## 9 Übersicht Maßnahmen

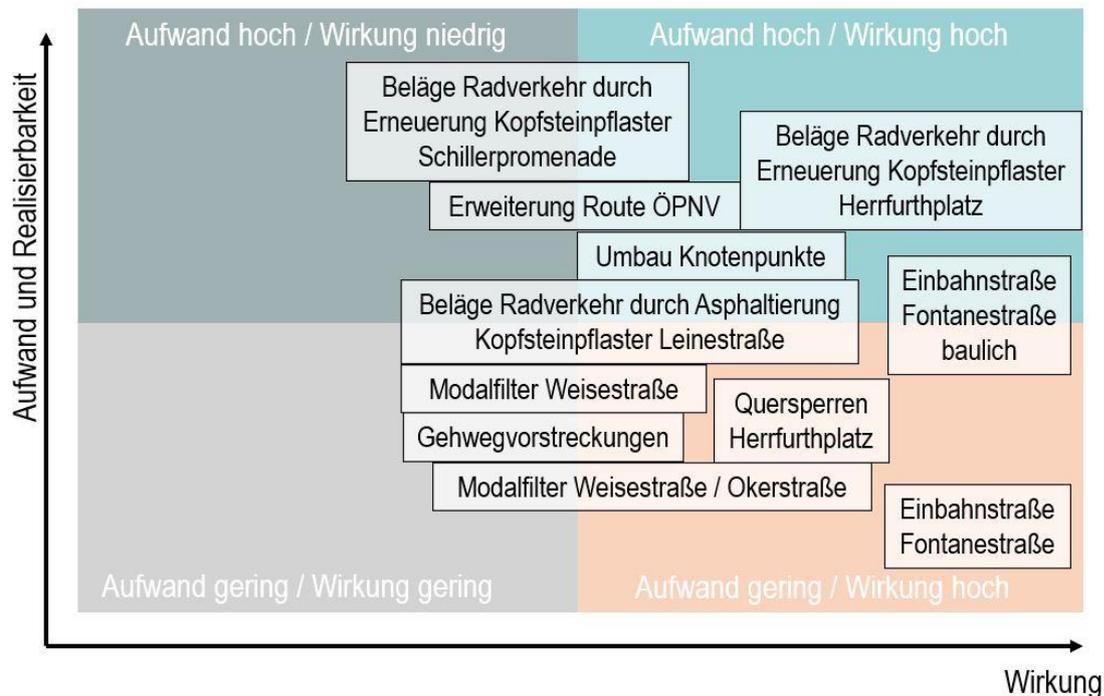


Abbildung 36: Aufwand und Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen (Eigene Darstellung)

Die zuvor beschriebenen Maßnahmen unterscheiden sich im Hinblick auf den Aufwand der Realisierbarkeit und die Wirkung, also das Erreichen der Zielsetzungen des Verkehrskonzeptes. Eine Maßnahmenübersicht mit einer Kurzbeschreibung der Ziele, korrespondierenden Maßnahmen, einer Einordnung der Priorität und einer Grobkostenschätzung ist dem Anhang zu entnehmen.

Eine für die Umsetzung attraktive Maßnahme zeichnet sich durch einen geringen Aufwand und gleichzeitig hoher Wirkung aus. Die Umsetzung der Einbahnstraße kommt diesem nach, da davon ausgegangen werden kann, dass ein Großteil des Durchgangsverkehrs unterbunden werden kann. Als wirksame Maßnahme zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs und zum Schutz der zentralen Achsen Herrfurthstraße und Schillerpromenade gehören die Modalfilter (Quersperrern) am Herrfurthplatz und die Modalfilter entlang der Weisestraße. Eine sehr kostenintensive Maßnahme sind Maßnahmen zur Ertüchtigung des Radverkehrs im Kiez durch eine Erneuerung der Fahrbahnbeläge. Nichtsdestotrotz ist davon auszugehen, dass beispielsweise mit einer Erneuerung der Fahrbahnbeläge am Herrfurthplatz eine wesentliche Qualitätssteigerung im Kiez erreicht werden kann, da derzeit die Fahrbahn des Herrfurthplatzes als wichtiges Verbindungsglied der Fahrradstraße fehlt.



---

## 10 Fazit und Ausblick

Das vorliegende Konzept zeigt Maßnahmen, welche bei einer erfolgreichen Umsetzung einen Beitrag zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Gebiet durch eine Verbesserung der verkehrlichen Situation schaffen. Nicht nur der Durchgangsverkehr kann durch die beschriebenen Maßnahmen unterbunden werden, sondern die Verkehrsmittel des Umweltverbundes gestärkt werden. Für eine Umsetzung der Maßnahmen mit einer erfolgreichen Anordnung ist die Erstellung von Verkehrszeichentplänen notwendig.

Der Konzeptansatz zur Erweiterung des ÖPNV-Angebots (s. [Kapitel 8.3](#)) sieht eine Erschließung des Gebietes durch den Bus vor. Es wurde ein erstes Gespräch mit der BVG geführt, es sind jedoch weitere Abstimmungen notwendig.

Die entwickelten Maßnahmen beziehen sich auf jene, welche im Rahmen des Bund-Länder-Städtebaufördergebietes "Lebendiges Quartier Schillerpromenade" umgesetzt werden können. An die Senatsverwaltung (SenMVKU) sollten darüber hinaus auch Beobachtungen herangetragen werden, welche sich in deren Zuständigkeit befinden, jedoch Konsequenzen für die Qualität im Kiez haben. Dazu gehört, als Beispiel, eine Maßnahme, welche bei der oberen Straßenverkehrsbehörde angeregt werden sollte: eine Vollsignalisierung des Knotenpunktes Hermannstraße / Selchower Straße, da der Umstieg vom Bus in Richtung Süden zum U-Bahnhof Boddinstraße, der häufig diagonal über den Knotenpunkt erfolgt, für den Fußverkehr ein Gefahrenpotenzial aufweist.

Im Anschluss an die Umsetzung der Maßnahmen ist zu empfehlen, dass die Maßnahmen in ihrer Wirksamkeit erneut evaluiert werden. Sofern es beispielweise zu weiteren Geschwindigkeitsüberschreitungen in der Mahlower Straße kommen sollte, sind ergänzende Aufpflasterungen zu prüfen.



---

## Anlage

Anhang 1\_ Knotenpunktzählungen

Anhang 2\_ Kordonenerhebung

Anhang 3\_ Verkehrsaufkommensberechnung

Anhang 4\_FAQ\_mein.berlin\_Schillerkiez

Anhang 5\_ Maßnahmenkatalog

## Literatur

**Changing Cities e.V. o.J.** KIEZBLOCKS. Konzept. URL: <https://www.kiezblocks.de/konzept/> Letzter Zugriff 27.03.2022

**Zimmermann, Lars 2019.** SUPERBLOCKS. By Cities for Future. URL: <https://www.superblocks.org/> Letzter Zugriff 31.03.2022