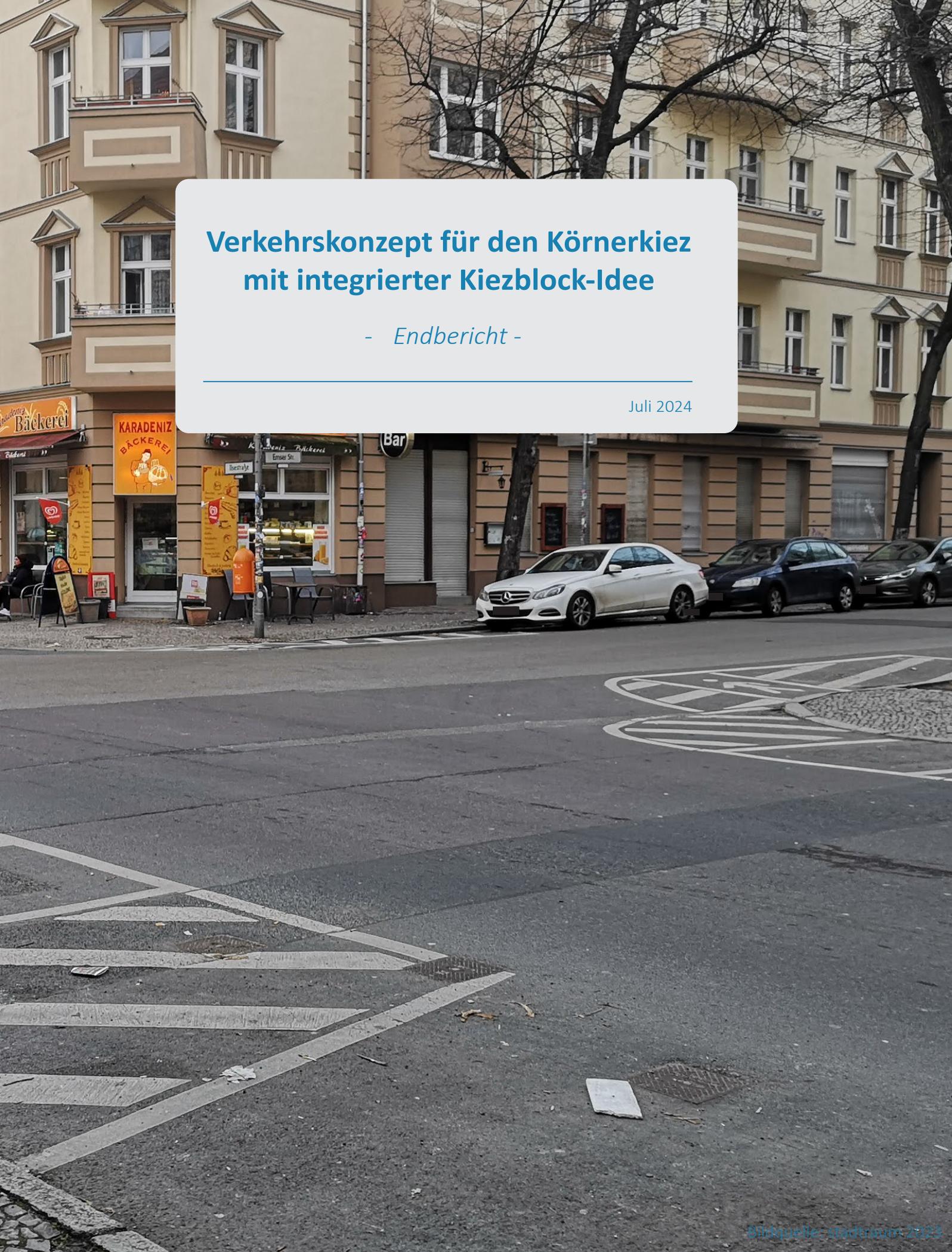


Verkehrskonzept für den Körnerkiez mit integrierter Kiezblock-Idee

- Endbericht -

Juli 2024



Bildquelle: stadtraum 2023

Angebots-Nr.: 1 5100 2305 0036

Ausschreibender: **Bezirksamt Neukölln von Berlin**
Karl-Marx-Straße 83
12040 Berlin

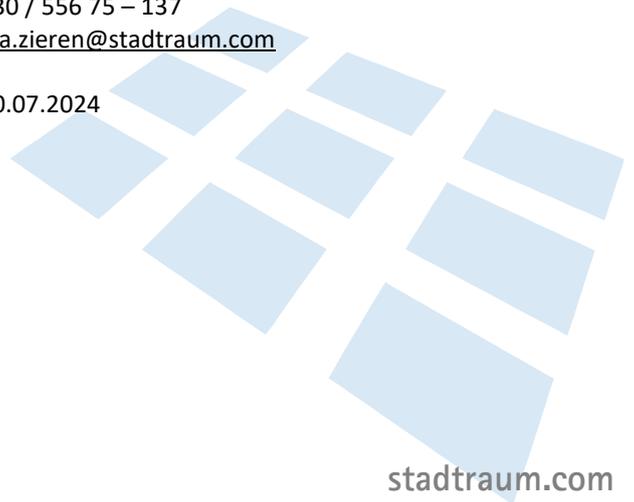
Anbieter: **stadtraum**
Gesellschaft für Raumplanung,
Städtebau & Verkehrstechnik mbH
Rotherstraße 22
10245 Berlin

Nachauftragnehmer: **Fair Spaces GmbH**
Rollbergstraße 28A
12053 Berlin

Projektleitung: Pia Zieren

Telefon: 030 / 556 75 – 137
E-Mail: pia.zieren@stadtraum.com

30.07.2024



Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Aufgabenstellung	4
1.1	Aufgabenstellung und Projektziele	4
1.2	Kiezblock	5
2	Bestandsanalyse	6
2.1	Das Plangebiet „Körnerkiez“	6
2.2	Öffentlicher Personennahverkehr	7
2.3	Straßennetz	8
2.4	Abbiegebeziehungen, Sackgassen und verkehrsberuhigter Bereich	8
2.5	Ruhender Verkehr	9
2.6	Radverkehr	10
2.7	Fahrbahnbeläge	11
2.8	Fußverkehr	12
2.9	Sensible Ziele und Vor-Ort-Beobachtungen zur Bewertung der Gefahrenlage	16
3	Verkehrserhebung	19
3.1	Verkehrsmengen	19
3.2	Durchgangsverkehr (Kordonenerhebung)	21
4	Öffentlichkeitsbeteiligung	24
4.1	Übersicht Beteiligungsformate	24
4.2	1. Beteiligungsveranstaltung – Informationsveranstaltung	26
4.3	2. Beteiligungsveranstaltung – Maßnahmenentwicklung	26
4.4	3. Beteiligungsveranstaltung – Abschlussveranstaltung	27
5	Ergebnisse aus Beteiligungsformaten	28
6	Ergebnisse der Bestandanalyse, Verkehrserhebung und Öffentlichkeitsbeteiligung	32
7	Handlungsempfehlungen	33
8	Verkehrskonzept	36
8.1	Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Radverkehr	36
8.1.1	1. Umsetzungsstufe	37
8.1.2	2. Umsetzungsstufe - Nachjustierung	41
8.2	Betrachtung der verbleibenden Durchgangsverkehrs-Routen	42
8.3	Fußverkehr und öffentlicher Raum	45
8.4	Ruhender Verkehr	47
9	Übersicht Maßnahmen	48
10	Fazit und Ausblick	49
	Anlage	50
	Literatur	50

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bestandsplan Körnerkiez.....	6
Abbildung 2: ÖPNV-Anbindung mit Erschließungsradien.....	7
Abbildung 3: übergeordnete Straßen.....	8
Abbildung 4: bestehende Abbiegegebote.....	9
Abbildung 5: bestehende Parkraumbewirtschaftung.....	10
Abbildung 6: Radvorrang- und Ergänzungsnetz.....	11
Abbildung 7: Fahrbahnbeläge.....	12
Abbildung 8: Fußverkehrsbeziehungen und Unfälle mit Fußverkehr.....	13
Abbildung 9: Jonasstraße/Ilsestraße.....	14
Abbildung 10: Jonasstraße/Selkestraße.....	14
Abbildung 11: Nogatstraße/Altenbraker Straße.....	15
Abbildung 12: Thomasstraße/Selkestraße.....	15
Abbildung 13: Sensible Ziele im Kiez.....	16
Abbildung 14: Verkehrsbeobachtung vor der Jena-Plan-Schule.....	18
Abbildung 15: Verkehrsbeobachtung vor der Konrad-Agahd-Schule.....	19
Abbildung 16: Verkehrsmengen Kfz.....	20
Abbildung 17: Verkehrsmengen Schwerverkehr.....	21
Abbildung 18: Durchgangsverkehr anteilig.....	22
Abbildung 19: Durchgangsverkehr Routen.....	23
Abbildung 20: Gruppe Kiezspaziergang.....	25
Abbildung 21: Workshop an Thementischen.....	27
Abbildung 22: Präsentation der ersten Ansätze.....	27
Abbildung 23: Auswertung der Ideensammlung per Karte;.....	28
Abbildung 24: Auswertung der Frage "Was hindert Sie im Fußverkehr im Alltag?".....	29
Abbildung 25: Auswertung der Frage "Was hindert Sie an der (häufigeren) Nutzung des Fahrrads im Alltag?".....	30
Abbildung 26: Diagonalsperre Weserstraße /Wechselstraße.....	35
Abbildung 27: Umsetzungsstufe 1 Verkehrskonzept.....	37
Abbildung 28: Mögliche Haupttrouten der Feuerwehr.....	39
Abbildung 29: Alternative Umsetzungsstufe 1.....	40
Abbildung 30: Umsetzungsstufe 2 Verkehrskonzept.....	41
Abbildung 31: mögliche verbleibende Durchfahrtsrouten bei Stufe 1.....	42
Abbildung 32: mögliche verbleibende Durchfahrtsrouten bei Stufe 2-Nachjustierung.....	44
Abbildung 33: Übersicht Maßnahmen zum Fußverkehr.....	45
Abbildung 34: Bereich Teileinziehung Ilsestraße.....	46
Abbildung 35: Konzeptansätze Ruhender Verkehr.....	47
Abbildung 36: Aufwand und Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen.....	48

Abkürzungsverzeichnis

FGÜ	Fußgängerüberweg
LSA	Lichtsignalanlage („Ampel“)
MIV	motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr

1 Anlass und Aufgabenstellung

Im Auftrag des Bezirkes Neukölln in Berlin wurde mit dem Ziel der flächenhaften Verkehrsberuhigung ein Verkehrskonzept für den Körnerkiez erstellt. Im Folgenden werden die Hintergründe des „Verkehrskonzeptes für den Körnerkiez“ erläutert. Es werden zunächst die Aufgabenstellung und die Projektziele dargestellt. Im Verkehrskonzept wurde der Konzeptansatz eines Kiezblockes integriert, welcher daher ebenfalls erläutert wird.

1.1 Aufgabenstellung und Projektziele

Im Körnerkiez 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. Zur Attraktivierung eines Kiezes ist es entscheidend, dass wohnungsnaher Orte für Begegnungen, Spiel und Erholung geschaffen werden.

In Neukölln werden derzeit mehrere Kiezblockprojekte, wie z. B. der Kiezblock Schillerkiez und der Kiezblock Rixdorf bearbeitet. Mit der Beauftragung des Verkehrskonzeptes wird außerdem dem Einwohner*innenantrag „Körnerkiez Neukölln – für Menschen statt Durchgangsverkehr“, der am 28. Juni 2023 in der Bezirksverordnetenversammlung übergeben wurde, Rechnung getragen.

Ziel des Verkehrskonzeptes ist es, ein Leitbild für den „Körnerkiez“ zu entwerfen und einen Maßnahmenkatalog zu erarbeiten. Der Katalog soll verkehrsberuhigende und verkehrslenkende Maßnahmen enthalten, die aufeinander abgestimmt sind und alle Verkehrsarten berücksichtigen. 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. Während der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes wurden die Anwohnenden sowie die ansässigen Akteure umfangreich beteiligt.

Die Zielsetzungen, die mit dem Verkehrskonzept erreicht werden sollen, umfassen:

- die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zugunsten einer Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, insbesondere auch der Aufenthalts- und Freiraumqualität
- die Reduzierung von Durchgangsverkehr, Netzunterbrechung
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs, Regelung des Parksuchverkehrs
- die Minderung der Geschwindigkeit
- die Förderung des Radverkehrs, z. B. durch Fahrbahnerneuerung
- die Erhöhung der Sicherheit im Fußverkehr, Querungshilfen, Wege zu den Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)-Zugangspunkten
- klimaanpassende Maßnahmen z. B. Regenwassermanagement, Versickerungs-/ Retentionsflächen, Mikroklima/Verschattung
- Reduzierung von Gefahrenquellen zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden
- Verbesserung der Schulwegsicherheit
- Lösen von Konflikten im Zusammenhang mit der Hertabrücke

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.

Das Hauptziel des Konzepts von Kiezblocks ist es, den Kfz-Durchgangsverkehr in Wohnvierteln zu beschränken, um die Verkehrssicherheit sowie die Lebensqualität und den Aufenthaltsstandard im Kiez zu erhöhen.

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 zu Gunsten des Umweltverbundes 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, mit Spiel- und Sitzelementen versehen und begrünt bzw. mit farbigen Akzenten markiert. [vgl. 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]

2 Bestandsanalyse

Der Erarbeitung eines 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 Erschließung des Kiezes durch die unterschiedlichen Verkehrsmittel, die derzeitige Verkehrsbelastung der Straßen sowie eine Auswertung der Unfallstatistik. Darüber hinaus wurden Vor-Ort-Beobachtungen zum Schulbeginn mit Fokus auf das Umfeld der verschiedenen Bildungseinrichtungen durchgeführt, um sich einen Eindruck der Verkehrssituation, Gefahrensituation und der Infrastruktur für den Fußverkehr zu machen.

2.1 Das Plangebiet „Körnerkiez“



Abbildung 1: Bestandsplan Körnerkiez (Eigene Darstellung)

Das Plangebiet (s. Abbildung 1) umfasst den rund 38 ha großen Körnerkiez im nördlichen Teil des Bezirks Neukölln innerhalb des Ortsteils Neukölln. Das Gebiet wird im Westen von der Hermannstraße und im Osten von der Karl-Marx-Straße begrenzt. Die südliche Gebietsgrenze bildet die Siegfriedstraße, entlang welcher der Berliner S-Bahn-Ring verläuft. Die nördliche Grenze verläuft entlang der Thomasstraße, an der sich neben dem St. Thomas-Friedhof auch die Thomashöhe befindet, die einen wichtigen Freiraum für das Gebiet darstellt. Im Herzen des Gebiets liegt der Körnerpark, die

größte und namensgebende Grünanlage des Kiezes. Südlich davon, in der Schierker Straße von der Ilsestraße bis zum Schierker Platz, bilden eine Spiel- und Sportfläche sowie ein verkehrsberuhigter Bereich einen qualitätsvollen Aufenthaltsbereich im öffentlichen Straßenraum. Auf dem Baufeld westlich des Körnerparks befinden sich die Jena-Plan-Schule und die Konrad-Agahd-Grundschule. Gegenüber der Schulen wird auf der Grünanlage ein neuer Schulhof errichtet. Die Fertigstellung ist für 2024 geplant. Zusätzlich dazu befindet sich im Südosten des Gebiets in der Emser Straße die Albrecht-Dürer-Oberschule. Angrenzend an diese in der Kirchhofstraße ist die Feuerwache der Berliner Feuerwehr sowie der Freiwilligen Feuerwehr Neukölln ansässig.

2.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Das Gebiet ist insgesamt gut durch den ÖPNV erschlossen und fast vollständig von den 400-Meter-Einzugsradien der U- und S-Bahnhöfe abgedeckt, insbesondere an den Außengrenzen (s. Abbildung 2). Entlang der südlichen Grenze verläuft der S-Bahn-Ring mit den S- und U-Bahnhöfen Hermannstraße im Südwesten und Neukölln im Südosten. Nordwestlich des Gebiets befindet sich der U-Bahnhof Leinestraße und nordöstlich, etwas weiter entfernt, der U-Bahnhof Karl-Marx-Straße. Die Straßenzüge inmitten des Gebiets westlich des Körnerparks liegen zwar außerhalb der Einzugsradien der Bahnhöfe, werden jedoch durch die Bushaltestelle in der Emser Straße mit der Linie 377, die im 20-Minuten-Takt verkehrt, erschlossen.



Abbildung 2: ÖPNV-Anbindung mit Erschließungsradien(Eigene Darstellung)

2.3 Straßennetz

Der Körnerkiez wird im Osten von der Karl-Marx-Straße und im Westen von der Hermannstraße begrenzt (s. Abbildung 3). Beide Straßen sind Teil des übergeordneten Straßennetzes und als übergeordnete Straßenverbindung (Stufe 2) klassifiziert. Im Osten, nahe dem Bahnhof Neukölln, zweigt die Saalestraße von der Karl-Marx-Straße ab, welche als Ergänzungsstraße (Stufe 4) klassifiziert ist. Innerhalb des Körnerkieses gibt es keine Straßen des übergeordneten Straßennetzes, wodurch die Straßen dort als Wohnstraßen eingestuft werden können.

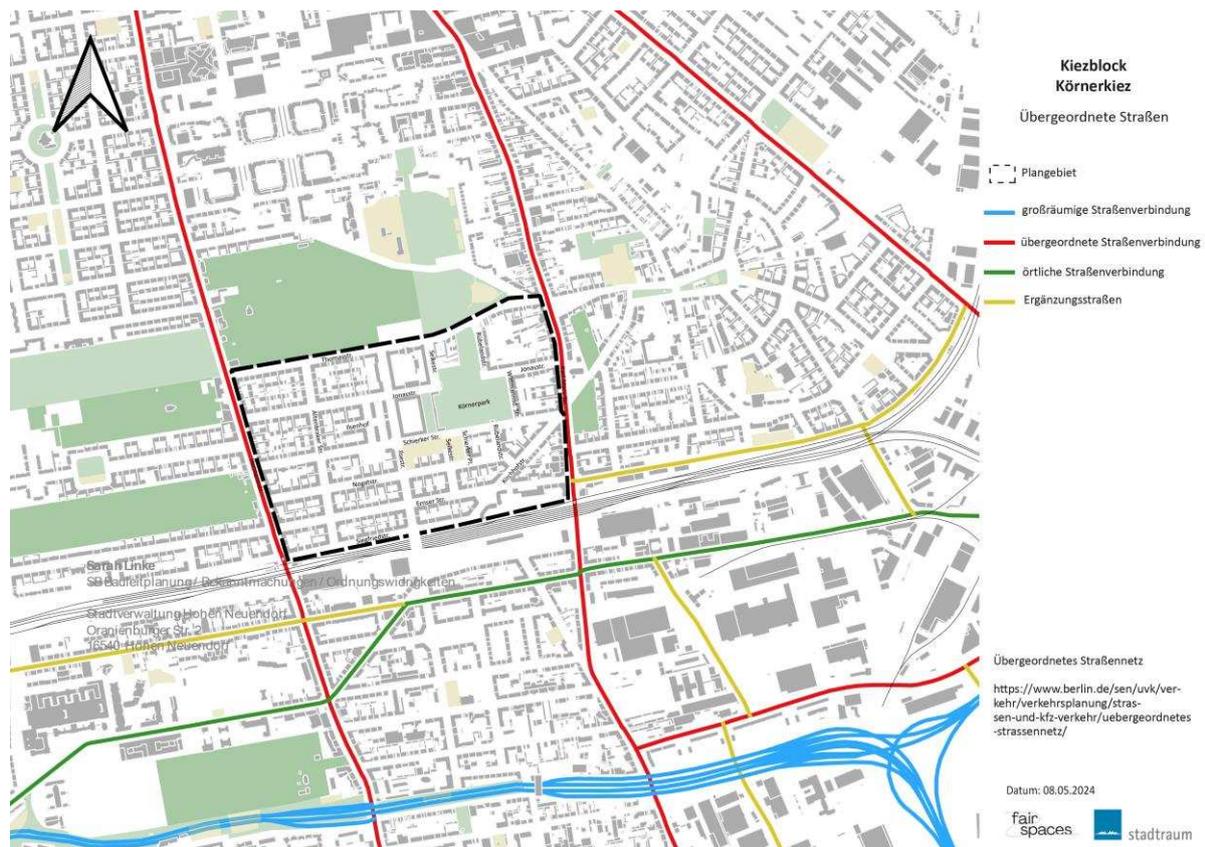


Abbildung 3: übergeordnete Straßen (Eigene Darstellung)

2.4 Abbiegebeziehungen, Sackgassen und verkehrsberuhigter Bereich

Die Abbiegebeziehungen (s. Abbildung 4) beeinflussen die Routenwahl durch den Kiez und sind bei den verkehrlichen Maßnahmen zu berücksichtigen (vgl. Verkehrskonzept). Im Gebiet gibt es drei Abschnitte mit Einbahnstraßenregelung:

- Emser Straße zwischen Kirchhofstraße und Karl-Marx-Straße
- Siegfriedstraße zwischen Altenbraker Straße und Hermannstraße
- Siegfriedstraße zwischen Kirchhofstraße und der Ilsestraße

Alle Einbahnstraßen sind in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass an manchen Knotenpunkten in der Hermannstraße sowie in der Karl-Marx-Straße die Ein- und Abbiegemöglichkeiten eingeschränkt sind, was die Ein- und Ausfahrt in den Kiez beeinflusst. Außerdem sind die Knotenpunkte Schierker Straße, Nogatstraße und Siegfriedstraße entlang

der Hermannstraße sowie die Knotenpunkte Jonasstraße und Schierker Straße entlang der Karl-Marx-Straße nicht mit vollsignalisierten Lichtsignalanlagen (LSA, „Ampeln“) ausgestattet. Dort ist das Queren für den Fußverkehr erschwert und beim Ein- und Abbiegen von Kfz und Rad muss auf geeignete Lücken im Verkehrsfluss gewartet werden.

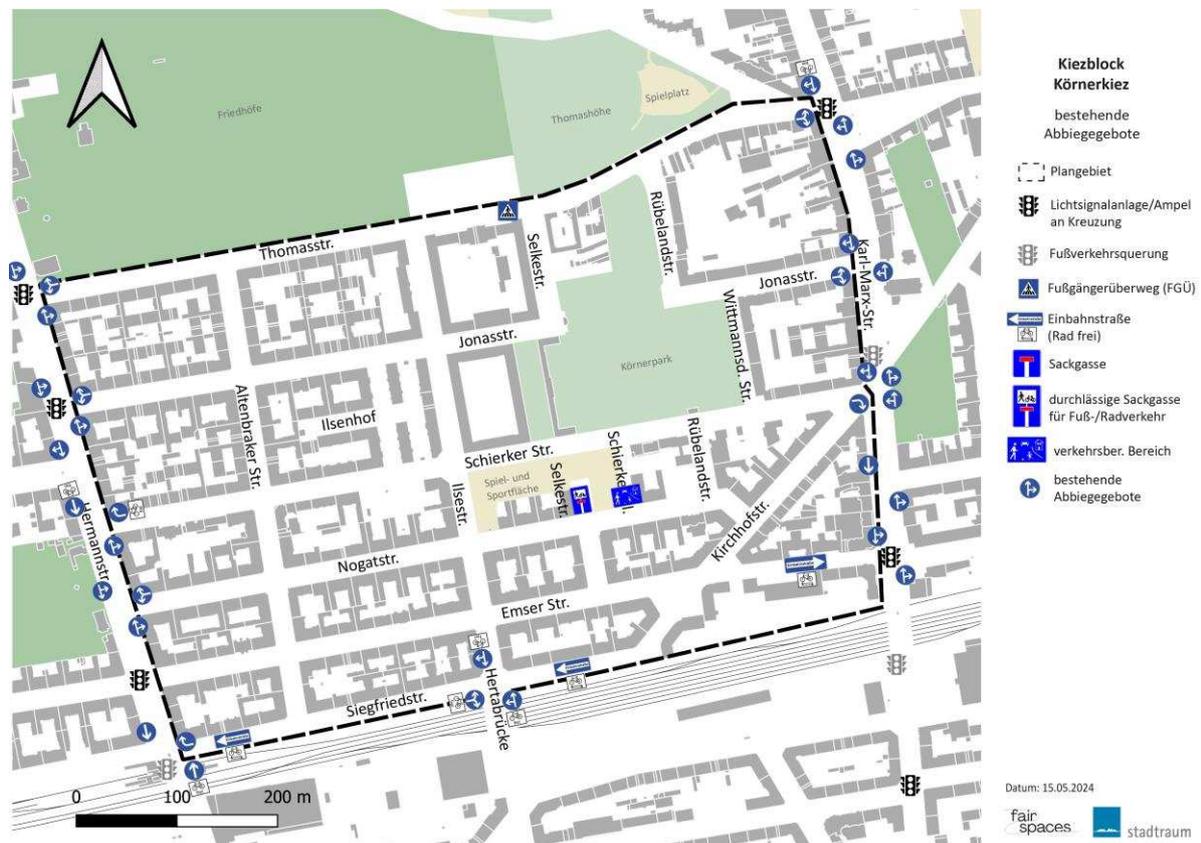


Abbildung 4: bestehende Abbiegegebote (Eigene Darstellung)

2.5 Ruhender Verkehr

Für den Körnerkiez besteht keine Parkraumbewirtschaftung und es liegen keine konkreten Planungen zur Einrichtung dieser vor. Die Stadt Berlin verfolgt langfristig das Ziel der Umsetzung einer flächen-deckenden Parkraumbewirtschaftung innerhalb des Stadtrings. Im Körnerkiez befinden sich keine explizit ausgewiesene Lieferzonen, sondern lediglich Bereiche mit einem in der Regel zeitlich befristetem eingeschränktem Halteverbot. Aktuell kommt es punktuell in einigen Straßenzügen im Kiez zu Liefer-, Lade- und Haltevorgänge (in zweiter Reihe). Da Gewerbe und Gastronomien im Gebiet nur eine sekundäre Rolle spielen, kann nur von einer bedingten Belastung gesprochen werden.

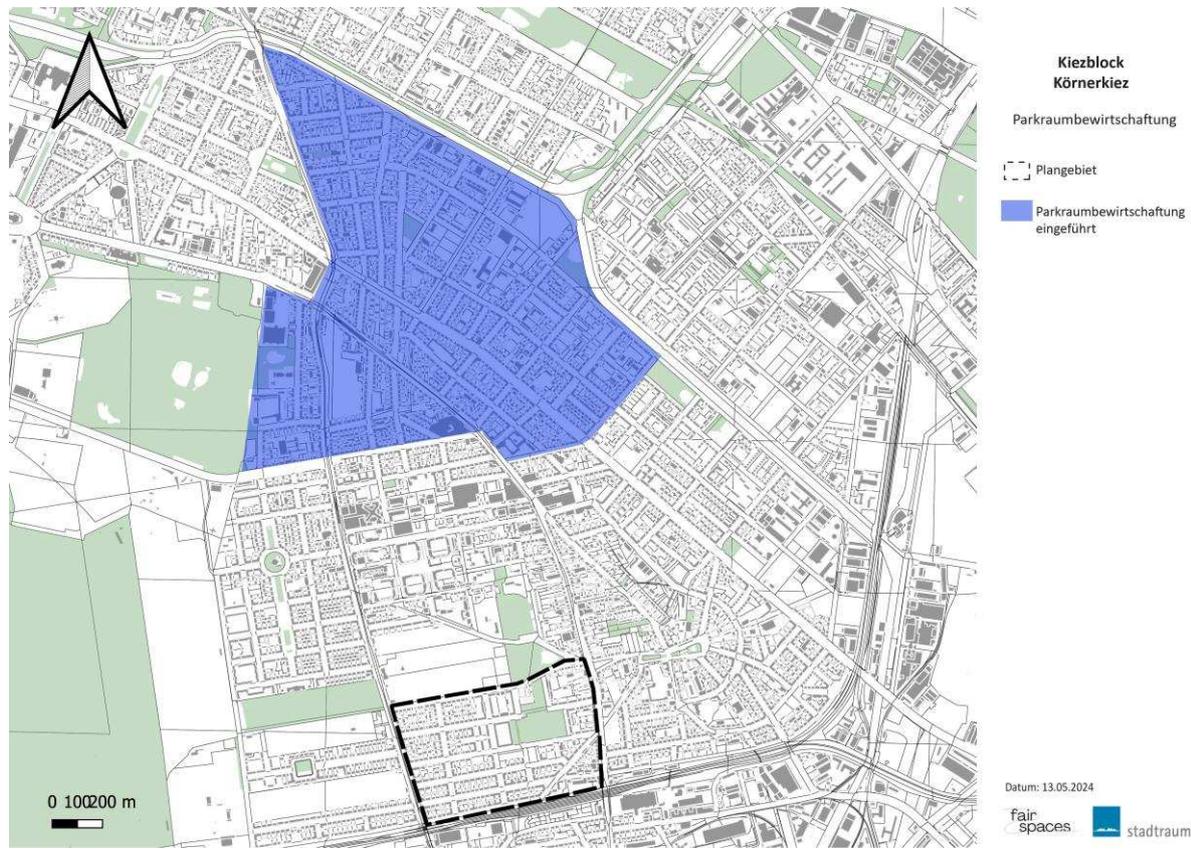


Abbildung 5: bestehende Parkraumbewirtschaftung (Eigene Darstellung)

2.6 Radverkehr

Durch den Senat wurde ein Radverkehrsplan für die Stadt Berlin erstellt, in dem Straßenzüge zur Führung für den Radverkehr vorgesehen sind. Das Netz besteht aus Radvorrangnetz und Ergänzungnetz. Auch im Untersuchungsraum sind mehrere Straßen als Teil dieses Netzes vorgesehen (s. Abbildung 6). Ziel ist es, die vorgesehenen Routen stetig für den Radverkehr zu qualifizieren.

Die Hermannstraße und die Karl-Marx-Straße rahmen den Körnerkiez ein und sind beide als Radergänzungsnetz vorgesehen. Die östliche Thomasstraße sowie die Ilsestraße, die als zentrale Achsen durch den Kiez verlaufen, sind Teil einer Nord-Süd-Verbindung im Radvorrangnetz und knüpfen sowohl an die Hertabrücke als auch an den nördlich gelegenen Mittelweg und an die Karl-Marx-Straße an. Für die Ilsestraße im Abschnitt zwischen der Thomasstraße und der Emser Straße wurde die Errichtung einer Fahrradstraße bereits beschlossen, die Umsetzung ist für das 3. Quartal 2024 geplant [vgl. Bezirksamt Neukölln 2024]. Die durch das Gebiet verlaufende Emser Straße sowie die westliche Thomasstraße bilden Teil des Ergänzungnetzes.



Abbildung 6: Radvorrang- und Ergänzungsnetz (Eigene Darstellung)

2.7 Fahrbahnbeläge

Der überwiegende Teil der Straßen im Kiez verfügt über Großpflaster (s. Abbildung 7). Die Ilsestraße, als zukünftige Fahrradstraße, ist bereits jetzt auf der gesamten Länge asphaltiert. Die Fahrbahn der Emser Straße, welche Teil des Rad-Ergänzungsnetzes ist, ist bis auf den Abschnitt zwischen der Ilsestraße bis kurz vor der Kirchhofstraße ebenfalls asphaltiert. Auch die Siegfriedstraße, die Kirchhofstraße und die Thomasstraße verfügen auf gesamter Länge über Asphalt als Fahrbahnbelag und werden aufgrund dessen vermehrt vom Radverkehr genutzt. Die Thomasstraße ist Teil des Radvorrangnetzes und verfügt hinsichtlich des Fahrbahnbelags bereits über eine gute Voraussetzung zur Führung des Radverkehr.



Abbildung 7: Fahrbahnbeläge (Eigene Darstellung)

2.8 Fußverkehr

In vielen Straßenzügen im Kiez fehlt es aktuell an ausreichenden Infrastrukturen für den Fußverkehr. Die Gehwege sind teilweise in einem schlechten Zustand und verfügen an vielen Stellen über Borde, die nicht abgesenkt sind. Dies stellt Barrieren für zu Fuß Gehende und mobilitätseingeschränkte Personen dar. In den Kreuzungsbereichen, die vielfach unübersichtlich gestaltet sind, mangelt es außerdem an Maßnahmen zur Verbesserung der Sicht und des Querens. Da überwiegend beidseitig geparkt wird, ist das Queren außerhalb der Knotenpunktbereiche erschwert. Bei Beobachtungen konnte festgestellt werden, dass auf der Fahrbahn markierte Querungshilfen im Kreuzungsbereich oftmals von Kfz zugeparkt werden, wodurch Gefahrenstellen für den Fußverkehr entstehen und Schlepplinien ggf. eingeschränkt werden. Im Zuge der Umsetzung der Fahrradstraße Ilsestraße ist ein Fußgängerüberweg (FGÜ) am Knotenpunkt Emser Straße/Ilsestraße geplant.

Die Abbildung 8 zeigt wichtige Fußverkehrsrouten und sensible Ziele im Gebiet. Dargestellt sind außerdem Unfälle mit Personenschaden mit Fußverkehrsbeteiligung im Zeitraum von 2020 bis 2022. Dabei ist zu erkennen, dass sich die Unfälle auf wichtigen Routen für den Schulverkehr und insgesamt für den Fußverkehr befinden.

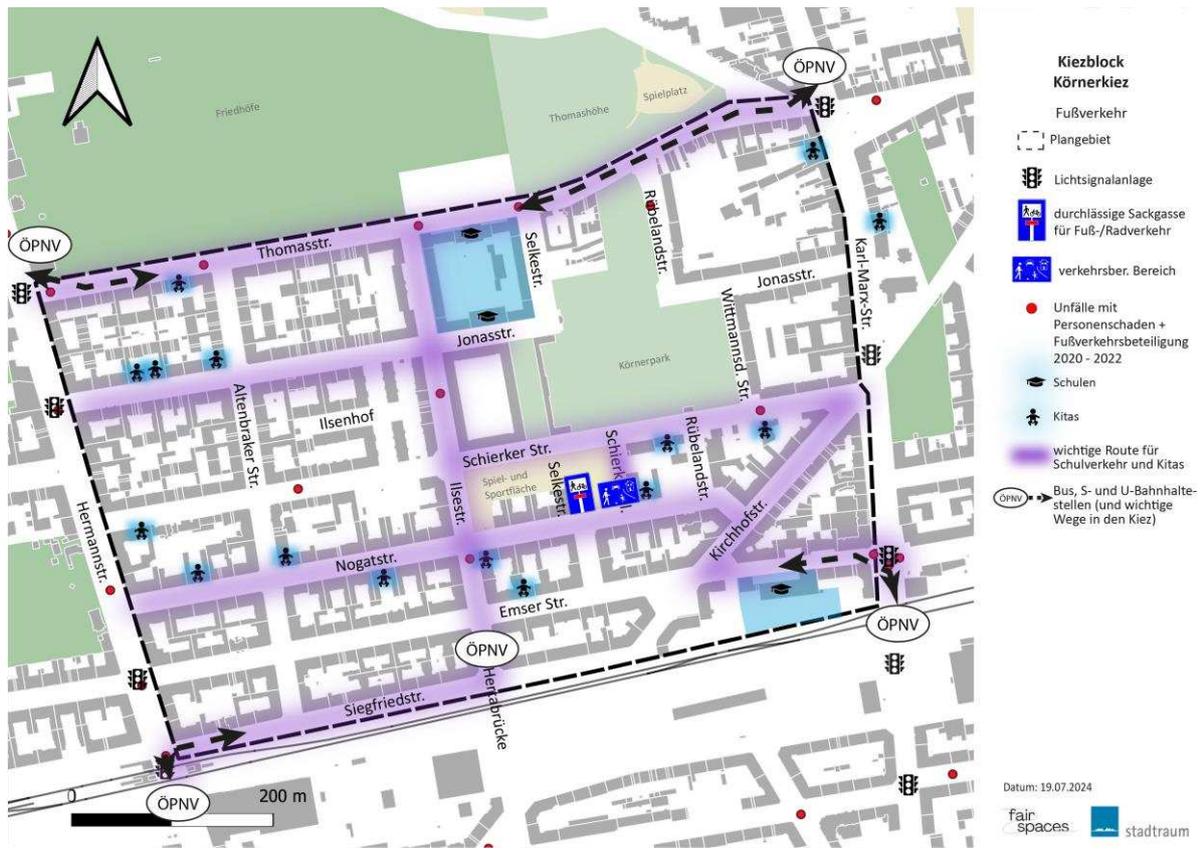


Abbildung 8: Fußverkehrsbeziehungen und Unfälle mit Fußverkehr (Eigene Darstellung)

Die folgenden Erkenntnisse zum Fußverkehr sind aus den Verkehrsbeobachtungen hervorgegangen:

Knotenpunkt Jonasstraße/Ilsestraße

- Schlechte Sichtbeziehungen im gesamten Kreuzungsbereich
- Vorhandene Bordabsenkungen und markierte Querungshilfen
- Vier von sechs markierten Querungshilfen von Kfz zugeparkt
- Fehlende Querungshilfe auf der Westseite der Jonasstraße
- Hohe Verkehrsbelastung (inklusive Lieferverkehr) und viel Fußverkehr (Eltern mit Kindern)



Abbildung 9: Jonasstraße/Ilsestraße (stadtraum)



Abbildung 10: Jonasstraße/Selkestraße (stadtraum)

Knotenpunkt Jonasstraße/Selkestraße

- Gute Sichtbeziehungen im gesamten Kreuzungsbereich
- Zuparken der markierten Querungshilfen ist aufgrund von Pollern nicht möglich
- Fehlende Bordabsenkungen
- Viel Fußverkehr (Eltern mit Kindern) mit Querungen vom Körnerpark in die Selkestraße

Knotenpunkt Thomasstraße/Altenbraker Straße

- Bordabsenkungen vorhanden
- Nur eine Querungshilfe in der Altenbraker Straße
- Keine Querungsmöglichkeit auf der Nordseite der Thomasstraße
- Teilweise schlechter Zustand der Gehwege

Knotenpunkt Ilsestraße/Thomasstraße

- Vorhandene Bordabsenkungen und eine markierte Querungshilfe in der Ilsestraße
- Fahrbahneinengung durch Poller und Fahrbahnmarkierungen

Knotenpunkt Thomasstraße/Selkestraße

- Fußgängerüberweg („Zebrastrreifen“) auf der Westseite der Thomasstraße mit Bodenleitsystem
- Vorhandene Bordabsenkungen

Knotenpunkte Ilsestraße/Nogatstraße

- Vorhandene Bordabsenkungen aber fehlende Gehwegvorstreckungen
- Großer, unübersichtlicher Kreuzungsbereich

Knotenpunkt Ilsestraße/Emser Straße

- Vorhandene Bordabsenkungen und markierte Querungshilfen im Norden und Westen
- Fehlende Gehwegvorstreckungen im restlichen Kreuzungsbereich
- Großer, unübersichtlicher Kreuzungsbereich
- Teilweise sehr hohes Verkehrsaufkommen, welches über die Hertabrücke ein-/ausfährt

Selkestraße und Schierker Platz

- Fehlende Bordabsenkungen
- Zugeparkte Knotenpunktbereiche
- Kinder halten sich im Bereich auf, da sie den angrenzenden Spielplatz aufsuchen

Kirsten-Heisig-Platz

- Im Rahmen weiterer Beobachtungen wurde festgestellt, dass Schüler*innen der Oberschule in der Pause den Platz aufsuchen
- Schüler*innen und begleitete Kitakinder nutzen die Emser Straße von S+U Neukölln, um den Kiez zu erreichen



Abbildung 11: Nogatstraße/Altenbraker Straße (stadtraum)



Abbildung 12: Thomasstraße/Selkestraße (stadtraum)

2.9 Sensible Ziele und Vor-Ort-Beobachtungen zur Bewertung der Gefahrenlage

Im Rahmen der Grundlagenermittlung wurden die sogenannten Sensiblen Ziele (s. Abbildung 13) im Körnerkiez aufgenommen und kartiert. Im Gebiet befinden sich Schulstandorte und eine Vielzahl an Kitas. Die Jena-Plan-Schule (ehemals Peter-Petersen-Schule) verfügt über zwei Zugänge in der Jonasstraße und die Konrad-Agahd-Grundschule hat den Eingang in der Thomasstraße. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite ist ein neuer Schulhof geplant, welcher sich aktuell (Stand Juli 2024) in Fertigstellung befindet. In der Emser Straße nahe der Karl-Marx-Straße befindet sich die Albrecht-Dürer-Oberschule. Im gesamten Gebiet sind verschiedene Kita-Standorte vertreten, eine Konzentration liegt jedoch im Bereich der Nogatstraße, in der westlichen Jonasstraße sowie im östlichen Teilabschnitt der Schierker Straße. Aus den Unfalldaten zwischen 2020 und 2022 wird deutlich, dass ein Schwerpunkt der Unfälle mit Personenschaden an den Knotenpunkten Ilsestraße/Siegfriedstraße, Ilsestraße/Schierker Straße und Ilsestraße/Thomasstraße besteht. Es sind Unfälle mit einer Beteiligung von Pkw, Kraftrad, Fahrrad und Fußverkehr zusammenfassend dargestellt

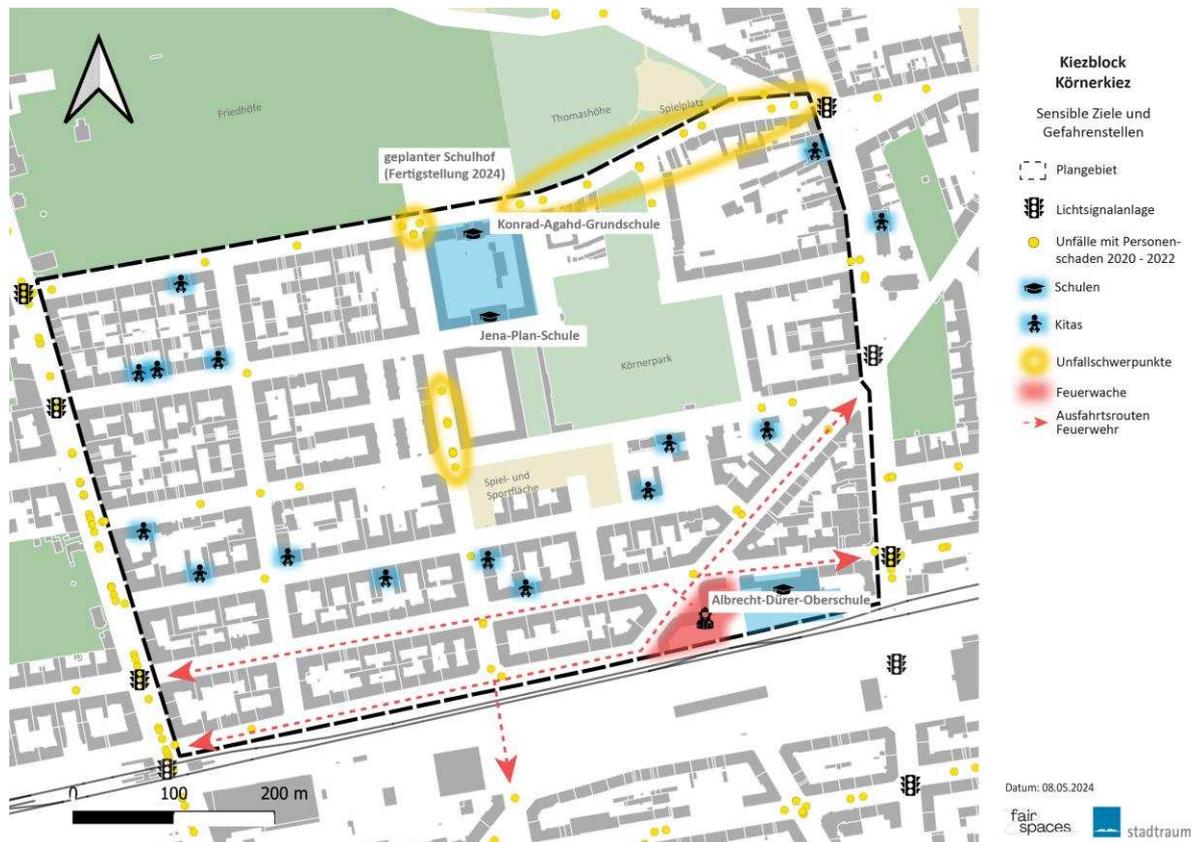


Abbildung 13: Sensible Ziele im Kiez (Eigene Darstellung)

Belange der Feuerwehr

Ebenfalls als sensibles Ziel, das es bei der Planung zu berücksichtigen gibt, wurde die Feuerwache am Knotenpunkt Emser Straße/Kirchhofstraße aufgenommen. Die Ausfahrtsrouten der Feuerwehr führen über die Emser Straße und die Siegfriedstraße in den Westen zur Hermannstraße (s. Abbildung 13). In den Osten zur Karl-Marx-Straße verlaufen die Ausfahrtsrouten über die Emser Straße und die Kirchhofstraße. Eine weitere Route führt über die Siegfriedstraße und die Hertabrücke in den Süden in Richtung des angrenzenden Kranoldkiez.

Verkehrsbeobachtung vor der Jena-Plan-Schule

Am 30.01.2024 wurde durch stadtraum eine Verkehrsbeobachtung im Körnerkiez durchgeführt. Die Beobachtung fand von 07:30 Uhr bis 08:20 Uhr im Bereich der Jonasstraße zwischen Ilsestraße und Selkestraße, insbesondere vor den Eingängen der Jena-Plan-Schule, statt. Die Schule verfügt über zwei Eingänge in der Jonasstraße (Hausnummern 15 und 16). Der Gehweg vor der Schule ist teilweise durch Pflanzentröge und abgestellte Fahrräder verstellt, jedoch gibt es grundsätzlich ausreichend Platz. Die Jonasstraße verfügt über 2-Richtungsverkehr und eine beidseitige Längsparkordnung, der Fahrbahnbelag ist Asphalt. Vor der Schule befindet sich in der Längsparkspur ein ausgewiesenes Parkverbot (Mo-Fr 7-9 Uhr, 14-16 Uhr) für etwa zwei bis drei Pkw.

Der größte Teil der Kinder erreichte die Schule zu Fuß, allein oder mit Begleitung. Einige Kinder kamen selbstständig mit dem Fahrrad und fanden vor der Schule keine freie Abstellmöglichkeit, weshalb die Fahrräder ungesichert auf dem Gehsteig abgestellt wurden. Die allgemeine verkehrliche Situation ist als ruhig zu bezeichnen, wobei sich die Ankünfte ab 08:05 Uhr erhöhten und zwischen 08:10 Uhr bis circa 08:15 Uhr den Höhepunkt erreichten. Die Elterntaxis verursachten eine chaotische Situation: Parken in zweiter Spur und auf dem Gehweg im Bereich der Einfahrt gegenüber der Schule, obwohl die Haltemöglichkeit vor der Schule teilweise frei war. Insgesamt wurden 20 „Elterntaxis“, 10 Kinder selbstständig mit dem Fahrrad, drei Kinder auf dem Fahrrad der Eltern und über 80 Kinder zu Fuß mit und ohne Begleitung (07:30 bis 08:10 Uhr) beobachtet. Die Gesamtzahl der Schüler*innen der Jena-Plan-Schule beträgt 298 Kinder.

Im Kreuzungsbereich Jonasstraße/Ilsestraße herrschen schlechte Sichtverhältnisse. Vier von sechs markierten Vorziehungen waren zugestellt. Es gibt ein starkes Verkehrsaufkommen, inklusive Lieferverkehr. Im Kreuzungsbereich Jonasstraße/Selkestraße gibt es gute Sichtverhältnisse. Das Zuparken der markierten Vorziehungen ist aufgrund von Pollern nicht möglich. Es wurden viele Eltern mit Kindern beobachtet, die ein anderes Ziel als die Jena-Plan-Schule haben.



Abbildung 14: Verkehrsbeobachtung vor der Jena-Plan-Schule (stadtraum)

Verkehrsbeobachtung vor der Konrad-Agahd-Schule

Neben der Jena-Plan-Schule wurde am 30.01.2024 im Zeitraum von 07:30 Uhr bis 08:15 Uhr ebenfalls die verkehrliche Situation in der Thomasstraße zwischen Ilsestraße und Selkestraße, insbesondere vor dem Eingang der Konrad-Agahd-Schule beobachtet. Zum Beobachtungszeitpunkt befand sich im Bereich der Schule eine Baustelle. Bis 07:40 Uhr hielten auf der Fahrbahn Baufahrzeuge, welche den Schuleingang versperrten und die Sichtbeziehungen stark einschränkten.

Die meisten Kinder wurden zu Fuß zur Schule gebracht. Wenige Kinder wurden mit dem Fahrrad begleitet und einige ältere Kinder kamen selbstständig zur Schule. Elterntaxis parkten aufgrund der Baustellen möglicherweise abseits. Um 07:30 Uhr hielt ein Elterntaxi in zweiter Reihe. Das Baufahrzeug fuhr um 07:40 Uhr weg. Zwischen 07:45 Uhr und 07:50 Uhr kamen fünf Elterntaxis in die Hol- und Bringzone. Ab 07:50 Uhr wurden weniger Kinder zur Schule gebracht. Um 07:56 Uhr trafen zwei weitere Elterntaxis ein. Um 08:00 Uhr hielt ein großer Reisebus auf der Fahrbahn und versperrte die Sicht, um eine Gruppe von Kindern abzuholen. Nach 08:00 Uhr gab es keinen Schüler*innenverkehr mehr. Um 08:10 Uhr wurde eine kleine Kindergruppe von einem Van des Erlebniszirkus abgeholt.

Abseits des Schuleingangs konnte festgestellt werden, dass am Knotenpunkt Thomasstraße/Ilsestraße nur eine einseitig markierte Gehwegvorstreckung auf der Westseite vorhanden ist. Am Knotenpunkt Thomasstraße/Selkestraße hingegen ist ein Fußgängerüberweg in der Thomasstraße vorhanden.



Abbildung 15: Verkehrsbeobachtung vor der Konrad-Agahd-Schule (stadtraum)

3 Verkehrserhebung

3.1 Verkehrsmengen

Vom 16. bis 18. Oktober 2023 erfolgte im Körnerkiez eine Verkehrserhebung. An insgesamt acht Knotenpunkten wurde eine kameragestützte Verkehrsstromzählung durchgeführt und das Verkehrsaufkommen für die Spitzenstunden ausgewertet. Als Spitzenstunden wurde in den Morgenstunden der Zeitraum zwischen 07:00 Uhr und 08:00 Uhr identifiziert, in den Nachmittagsstunden der Zeitraum zwischen 16:00 Uhr und 17:00 Uhr. Anhand der Verkehrserhebung sollte geprüft werden, ob ein erhöhtes Verkehrsaufkommen im Kiez vorliegt. Die Erhebung wurde verkehrsmittelscharf (Kfz, Rad, Schwerverkehr etc.) ausgewertet. Die Ergebnisse der Verkehrserhebung für die Querschnitte zur Früh- und Spätspitze sind der Abbildung 16 (Kfz) und Abbildung 17 (Schwerverkehr) zu entnehmen.

Aus den Erhebungen wurde deutlich, dass im gesamten Wohngebiet ein hohes Verkehrsaufkommen des Kfz-Verkehrs in mehreren Querschnitten 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. Dieser Wert wird in der westlichen Thomasstraße, in der Kirchhofstraße sowie in der westlichen Emser Straße sowohl in der Frühspitze als auch in der Spätspitze überschritten. Ein Grenzwert für die maximale Verkehrsbelastung in Wohngebieten wäre gemäß RAS 06 bei 400 Kfz pro Stunde erreicht. Der Wert wird an mehreren Stellen im untersuchten Gebiet überschritten. In der Thomasstraße am Knotenpunkt Karl-Marx-Straße wurde während der Spätspitze eine Querschnittsbelastung von 419 Kfz pro Stunde ermittelt. In der Ilsestraße betrug die Querschnittsbelastung in der Frühspitze 504 Kfz pro Stunde und im Querschnitt auf der Hertabrücke zu beiden Spitzenstunden über 600 Kfz pro Stunde.

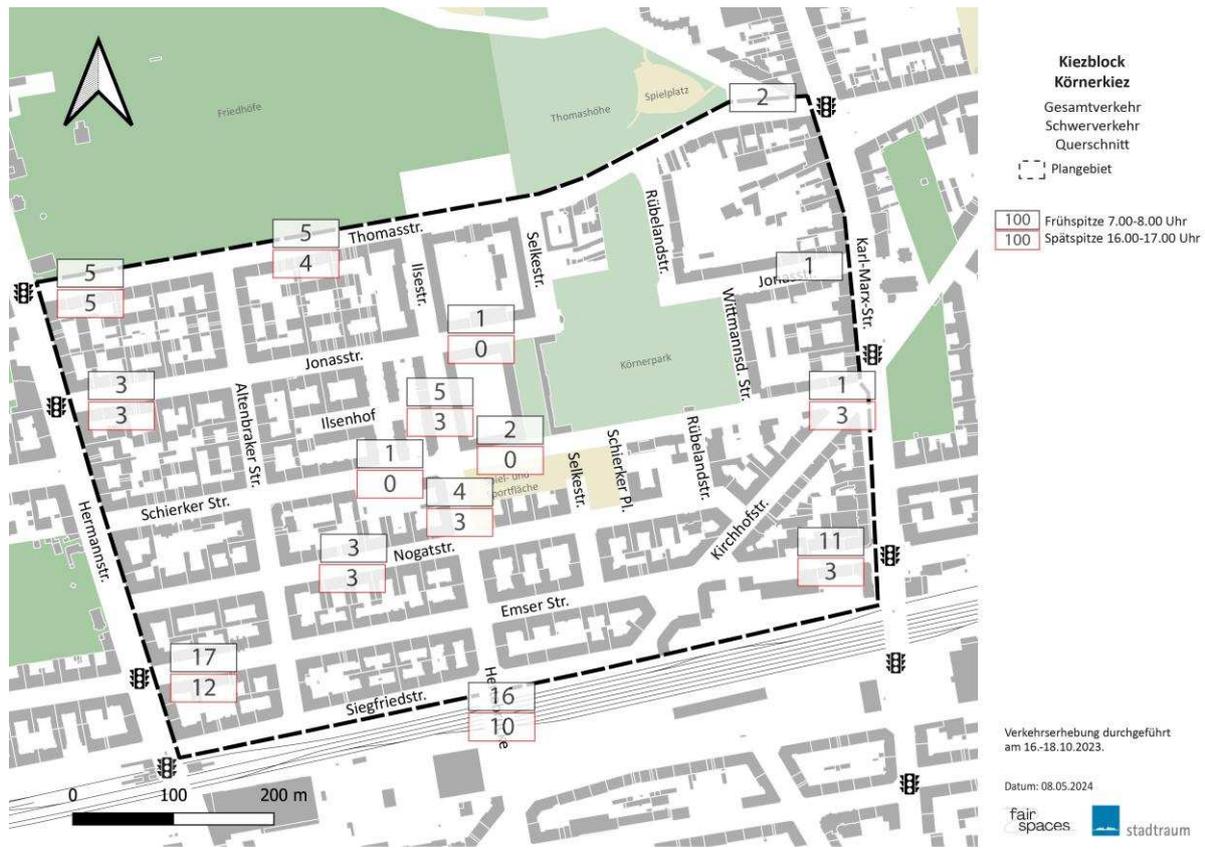


Abbildung 17: Verkehrsmengen Schwerverkehr (Eigene Darstellung)

Weitere Ergebnisse der Knotenpunkterhebung sind der Anlage 1 zu entnehmen.

3.2 Durchgangsverkehr (Kordonerhebung)

Neben der Verkehrsstromzählung wurde im Körnerkiez eine Kordonerhebung durchgeführt. Mit diesem Verfahren konnte der Durchgangsverkehr im Gebiet ermittelt werden. Die Erhebung fand am 17. Oktober 2023 zwischen 15:45 und 17:15 Uhr statt und wurde durch zuvor eingewiesenes Personal durchgeführt. An insgesamt zwölf Zählpunkten wurden die in das Gebiet ein- und ausfahrenden Kfz anonymisiert erfasst (s. Abbildung 18). Die anonymisierten Kennzeichen der ein- und ausfahrenden Kfz wurden untereinander abgeglichen, wodurch festgestellt werden konnte, welche Kfz innerhalb eines Zeitraums von sieben Minuten den Kiez nach Einfahrt wieder verlassen haben. Bei einem Grenzwert von sieben Minuten ist davon auszugehen, dass keine Erledigungen im Kiez erfolgen und kein Anliegen besteht, welches die Einfahrt in den Kiez begründet. Die erhobenen Werte zeigen, dass der Durchgangsverkehrsanteil im Kiez mit durchschnittlich 55 Prozent äußerst hoch ist.

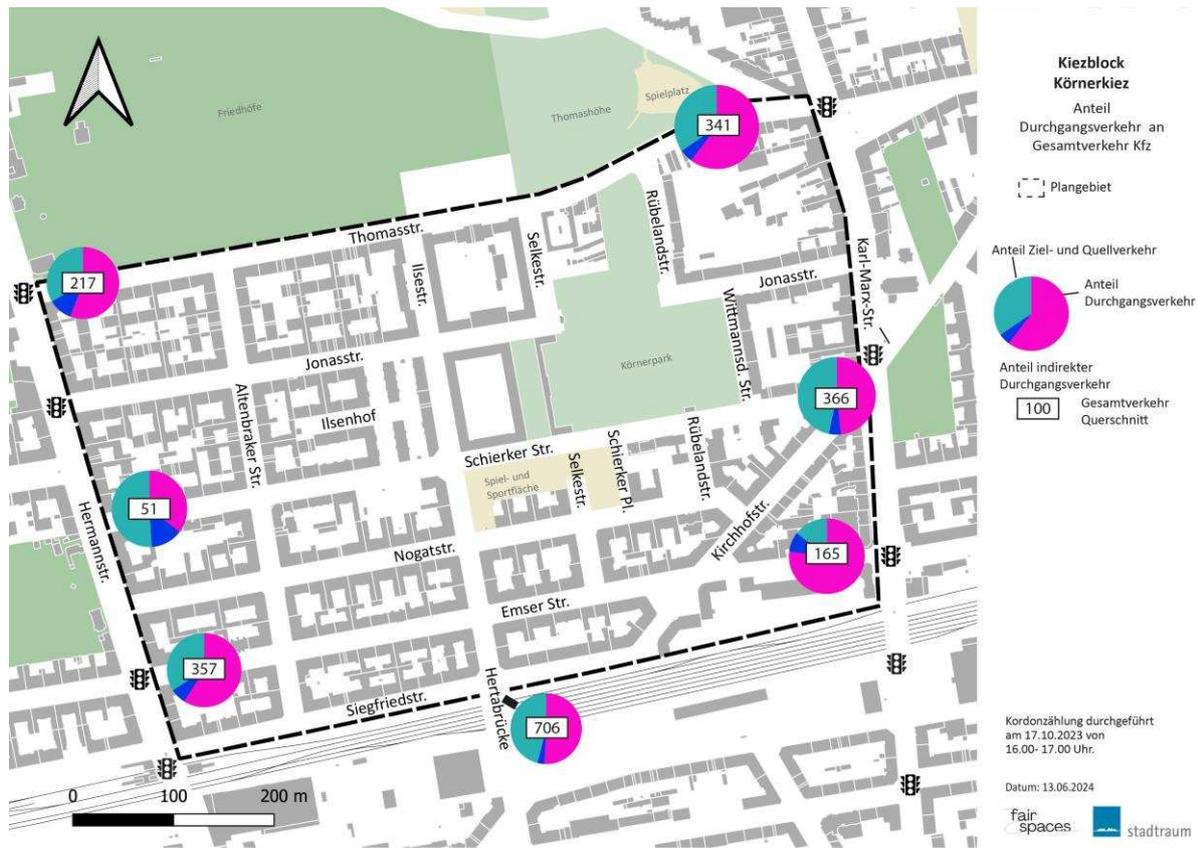


Abbildung 18: Durchgangsverkehr anteilig (Kordonenerhebung, Eigene Darstellung)

Durch die Auswertung der Kordonenerhebung ist deutlich geworden, dass für den Durchgangsverkehr die Route von Norden kommend in Richtung Süden ausfahrend die bedeutendste Rolle spielt (s. Abbildung 19). 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.

Bei der stärksten Wegebeziehung handelt es sich um die Route von der Hermannstraße in Richtung Süden über die Ilsestraße zur Hertabrücke. In Richtung Norden wurde als stärkster Durchgangsverkehrsstrom die Ausfahrt am Knotenpunkt Karl-Marx-Straße/Thomasstraße identifiziert. Zur Durchfahung des Kiezes konnte außerdem die Emser Straße identifiziert werden. Von der Hermannstraße kommend konnte eine Durchfahung in Richtung Ost über die Emserstraße bis zu Karl-Marx-Straße erfasst werden. Von dem Kfz-Verkehr, der über die Hertabrücke in den Kiez einfährt, konnte außerdem eine relevante Verkehrsgröße erfasst werden, die am Knotenpunkt Hermannstraße/Emser Str. ausfährt. Um die Lichtsignalanlagen in der Hermannstraße zu umfahren, wird die Altenbraker Straße genutzt (Einfahrt Thomasstraße/Ausfahrt Emser Straße). Es konnten weitere Kraftfahrzeuge identifiziert werden, welche vor allem von Osten (Karl-Marx-Straße) in Richtung Westen (Hermannstraße) den Kiez durchfahren. Die Einfahrt erfolgt über die Thomasstraße und am Knotenpunkt Schierkerstraße, eine genaue Durchfahrtsroute konnte nicht identifiziert werden.

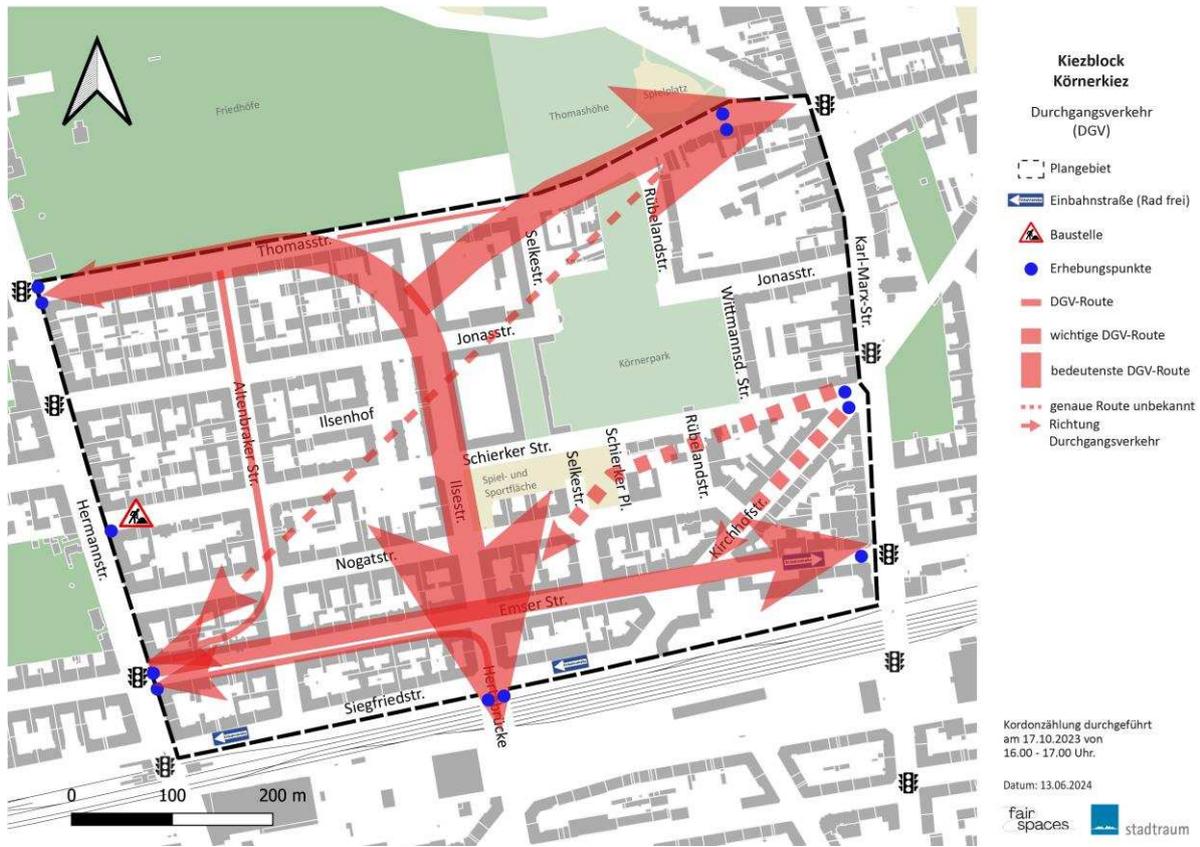


Abbildung 19: Durchgangsverkehr Routen (Kordonerhebung, Eigene Darstellung)

Weitere Ergebnisse der Kordonerhebung sind der Anlage 2 zu entnehmen.

4 Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Folgenden erfolgt eine Übersicht der durchgeführten Beteiligungsformate. Eine detaillierte Dokumentation aller Veranstaltungen ist der Anlage 8 zu entnehmen.

4.1 Übersicht Beteiligungsformate

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes Körnerkiez wurde ein übergreifendes Beteiligungskonzept durch fair spaces erarbeitet. Dieses Beteiligungskonzept wurde mit dem Straßen- und Grünflächenamt Neukölln, dem Mitmachladen Neukölln und dem Projekt „Leicht gemacht“ der Bürgerstiftung Neukölln abgestimmt. Das Beteiligungskonzept teilt sich in drei öffentliche Beteiligungsveranstaltungen sowie in sieben weitere Beteiligungsformate:

- Januar bis Februar 2024: Interviews mit lokalen Akteur*innen
- Februar bis März 2024: aufsuchende Beteiligung
- Februar bis Mai 2024: Online Plattform mein.berlin
- 20. Februar 2024: 1. Beteiligungsveranstaltung – Informationsveranstaltung
- 20. Februar bis 11. März 2024: Online-Umfrage und Ideensammlung mit Karte
- 12. und 20. März 2024: Jugendbeteiligung mit kindergerechten Karten
- 16. März 2024: öffentlicher Kiezspaziergang
- 20. März 2024: öffentlicher Bodenplan
- 23. April 2024: 2. Beteiligungsveranstaltung – Maßnahmenentwicklung
- 21. Mai 2024: 3. Beteiligungsveranstaltung – Abschlussveranstaltung

Interviews mit lokalen Akteur*innen (auch: Akteursinterviews)

Durch den Projektpartner fair spaces wurden sechs qualitative Interviews mit verschiedenen Akteur*innen aus dem Körnerkiez geführt, um die Herausforderungen und Besonderheiten des Kiezes zu erfahren. Qualitative Interviews bestehen u.a. aus offenen Fragestellungen, wodurch den interviewten Personen viel Raum für eigene Darstellungen geboten wird. Bei den Akteursgruppen handelte es sich um Vertreter*innen der Kiezblockinitiative, des Nachbarschaftsheims aber auch der Feuerwehr sowie der im Gebiet ansässigen Albrecht-Dürer-Oberschule. Die circa einstündigen Interviews wurden abschließend als Ergebnisprotokoll zusammengefasst und ausgewertet. Dabei konnten neben lokalen Gegebenheiten auch weitere wichtige Aspekte identifiziert werden. Es wurden Aussagen zum Verkehrsaufkommen, Mobilitätsangebot, zur Verkehrssicherheit und zu Konfliktstellen gemacht. Außerdem wurde die Aufenthaltsqualität von Freiräumen bewertet und die Wünsche der Anwohnenden ermittelt. Relevante Informationen für das Verkehrskonzept waren auch Einschätzungen der Feuerwehr zu Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sowie Aussagen zu deren Routen und Erreichbarkeit.

Umfrage zur Mobilität (Online-Befragung und aufsuchende Beteiligung)

Ab dem 20. Februar 2024 standen über die Projektseite mein.berlin.de eine Online-Umfrage sowie eine Ideensammlung mit Karte bis zum 01. März 2024 (drei Wochen) zur Verfügung. Bei der Ideensammlung konnte die Karte des Körnerkiezes mit virtuellen Stecknadeln versehen sowie mit Kommentaren und Einträgen ergänzt werden. Dabei wurden 307 Einträge und 408 Kommentare von 148

Nutzer*innen erstellt. Die Einträge gliedern sich in 210 Vorschläge, 77 Konfliktstellen und 20 Augenmerke. Bei der Online-Umfrage (<https://mein.berlin.de/projekte/module/umfrage-166/>) wurden 15 Fragen zum Verkehrsverhalten und der Problemwahrnehmung gestellt. An der Umfrage nahmen 216 Personen online teil. Im Februar und März 2024 fanden zusätzlich an zwei Tagen aufsuchende Beteiligungen statt. Dabei wurden aktiv 51 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 267 Teilnehmende).

Kiezspaziergang

Der zweistündige Kiezspaziergang am 16. März 2024 lud die interessierte Bevölkerung, Bewohner*innen und Kinder ein, Hotspots im Kiez gemeinsam zu besuchen. Folgende Örtlichkeiten konnten durch die Online-Beteiligung als räumliche Schwerpunkte identifiziert werden: Selkestraße/Schierker Platz, Rübelandstraße, Emser Straße/Kirchhofstraße, Emser Straße/Ilsestraße, Altenbraker Straße/Schierker Straße, Ilsestraße/Schierker Straße, Ilsestraße/Jonasstraße, Thomasstraße und Jonasstraße/Selkestraße. Geleitet durch das Planungsbüro fair spaces wurden diese vor Ort tiefer diskutiert. Außerdem konnten die Beteiligten Wünsche und Hinweise äußern, aus direkter Sicht und als gemeinsame Gruppendiskussion. Neben dem Bezirksstadtrat Jochen Biedermann, Projektbeteiligten aus dem Straßen- und Grünflächenamt sowie aus dem Stadtentwicklungsamt nahmen circa 40 Personen teil, darunter etwa zehn Kinder.



Abbildung 20: Gruppe Kiezspaziergang (fair spaces)

Kinder- und Jugendbeteiligung und öffentlicher Bodenplan

Als weiteres Beteiligungsinstrument kam ein 3 m x 4 m großer Bodenplan zum Einsatz, welcher ein Luftbild des Körnerkieses abbildet. Dieser wurde im Rahmen der Kinder- und Jugendbeteiligung am 12. März 2024 beim Kindertreff Nachbi im Nachbarschaftshaus sowie am 20. März 2024 in der Albrecht-Dürer-Oberschule ausgelegt. Bei den Treffen waren circa zwölf Kinder und etwa 30 Schüler*innen anwesend. Mit dem Bodenplan und kindergerechten Karten konnten auf kreative Weise die Wünsche und Hinweise der Kinder und Jugendlichen ermittelt werden. Ein weiterer Termin, bei dem der Bodenplan zum Einsatz kam, war das Plancafé am 20. März 2024. Der Bestandsplan wurde dabei öffentlich am Schierker Platz ausgelegt. Etwa 35 Personen nahmen an Gesprächen und Diskussionen teil, um Schwerpunkte im Kiez zu identifizieren. Der Bodenplan wurde mit Post-Its versehen, die Anmerkungen zu Verkehrsproblemen und -wünschen enthielten. Gemeinsam wurden auf dem Bodenplan Einrichtungen, wichtige Wege, Gefahrenpunkte und Wünsche markiert und diskutiert. Durch die Sichtbarkeit im Kiez wurde auch hier die breite Bevölkerung angesprochen.

Die Informationen, Einladungen und Ergebnisse der Beteiligung wurden auf der Projektseite zum Verkehrskonzept von [mein.berlin](https://mein.berlin.de/projekte/verkehrskonzept-kornerkiez) veröffentlicht: <https://mein.berlin.de/projekte/verkehrskonzept-kornerkiez>. Zudem wurden mithilfe der Pressestelle des Bezirks Neukölln für die Bewerbung der Veranstaltungen Flyer sowie Plakate gestaltet und verteilt.

4.2 1. Beteiligungsveranstaltung – Informationsveranstaltung

Die erste Beteiligungsveranstaltung am 20. Februar 2024 diente als Auftakt- und Informationsveranstaltung. Dabei wurde in das Projekt eingeführt und die grundlegende Idee vorgestellt. Außerdem wurden die Ergebnisse der Verkehrserhebung sowie der anstehende Beteiligungsprozess aufgezeigt. Im Anschluss gab es die Möglichkeit Rückfragen zu stellen, wodurch es zu ersten Diskussionen und Anregungen bezüglich des Verkehrskonzeptes und den Beteiligungsformaten kam. Während der Veranstaltung hing eine Karte des Körnerkieses aus, wobei erste Ideen und Hinweise durch Post-Its gesammelt wurden. Neben den Vortragenden und Projektbeteiligten nahmen etwa 80 Personen an der Veranstaltung teil.

4.3 2. Beteiligungsveranstaltung – Maßnahmenentwicklung

Bei der zweiten Beteiligungsveranstaltung am 23. April 2024 wurden erste Ergebnisse aufgezeigt und neue Maßnahmenvorschläge entwickelt. Neben den Ergebnissen der Grundlagenermittlung wurden erste Ansätze des Verkehrskonzeptes sowie ein erster Maßnahmenkatalog vorgestellt. Außerdem wurden ein vorzeitiges Stimmungsbild der Beteiligung sowie der weitere Beteiligungsprozess aufgezeigt. Anschließend gab es Thementische zu den Themen Radverkehr, Fußverkehr und motorisierter Verkehr, an welchen gemeinsam mit den Besuchenden die bisherigen Maßnahmen diskutiert und neue Vorschläge gesammelt wurden. Jeder der Tische war mit den jeweiligen Maßnahmenkarten im Kiez und Klebezetteln ausgestattet. An dieser Veranstaltung nahmen neben den Vortragenden und Projektbeteiligten etwa 90 Personen teil.



Abbildung 21: Workshop an Thementischen (fair spaces)



Abbildung 22: Präsentation der ersten Ansätze (fair spaces)

4.4 3. Beteiligungsveranstaltung – Abschlussveranstaltung

Die dritte Beteiligungsveranstaltung am 21.05.2024 diente als Abschlussveranstaltung und Präsentation der Projektergebnisse. Es wurden die Ergebnisse der Beteiligung und das abgestimmte Verkehrskonzept vorgestellt. Das abgestimmte Konzept wurde mit allen Maßnahmen und den aufeinander aufbauenden Varianten erläutert. Danach gab es eine abschließende Frage- und Antwortrunde zu dem Konzept. An dieser Veranstaltung nahmen neben den Vortragenden und Projektbeteiligten circa 50 Anwohnende teil.

5 Ergebnisse aus Beteiligungsformaten

Bei der Umfrage zur Mobilität (insgesamt n=267, bestehend aus einer Online-Umfrage mit n=216 Teilnehmenden und einer Befragung vor Ort mit n=51 Teilnehmenden) gaben 79 % der Befragten an, dass Verkehrsberuhigung für sie sehr wichtig sei. Zusätzlich fühlten sich 70 % der Befragten im Straßenverkehr unsicher oder sehr unsicher. Diese Ergebnisse unterstreichen die Bedeutung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit. Durch die Eintragungen von Ideen und Hinweisen in der digitalen Karte auf mein.berlin wurden die Schwerpunkte auf den Hauptachsen und insbesondere an Querungsstellen deutlich, wie in Abbildung 23 zu erkennen ist.



Abbildung 23: Auswertung der Ideensammlung per Karte; 307 Eintragungen insgesamt (Darstellung: senf.app)

Fußverkehr und Barrierefreiheit

Durch die Ideensammlung mit Karte als auch durch den Kiezspaziergang wurden die Themen Verkehrssicherheit und mangelhafte Fußwege betont. Durch zu hohe Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs sowie durch das hohe Verkehrsaufkommen, ist die Verkehrssicherheit insbesondere bei Querungen an Kreuzungen und beim Längsqueren gefährdet. Die Fußwege werden aufgrund hoher Bordsteinkanten, enger Breiten und Schlaglöchern bzw. dem allgemeinen Zustand als mangelhaft angesehen. Dies spiegeln auch die Ergebnisse der Umfrage zur Mobilität wider. Als Hindernisse im Fußverkehr wurden am häufigsten eine mangelhafte Infrastruktur (z. B. zu schmale Gehwege) mit 66 %, Gefahren auf Grund des Verkehrs mit 65 % und fehlende Barrierefreiheit (z. B. abgesenkte Bordsteine) mit 56 % genannt (s. Abbildung 24).

Was hindert Sie im Fußverkehr im Alltag?

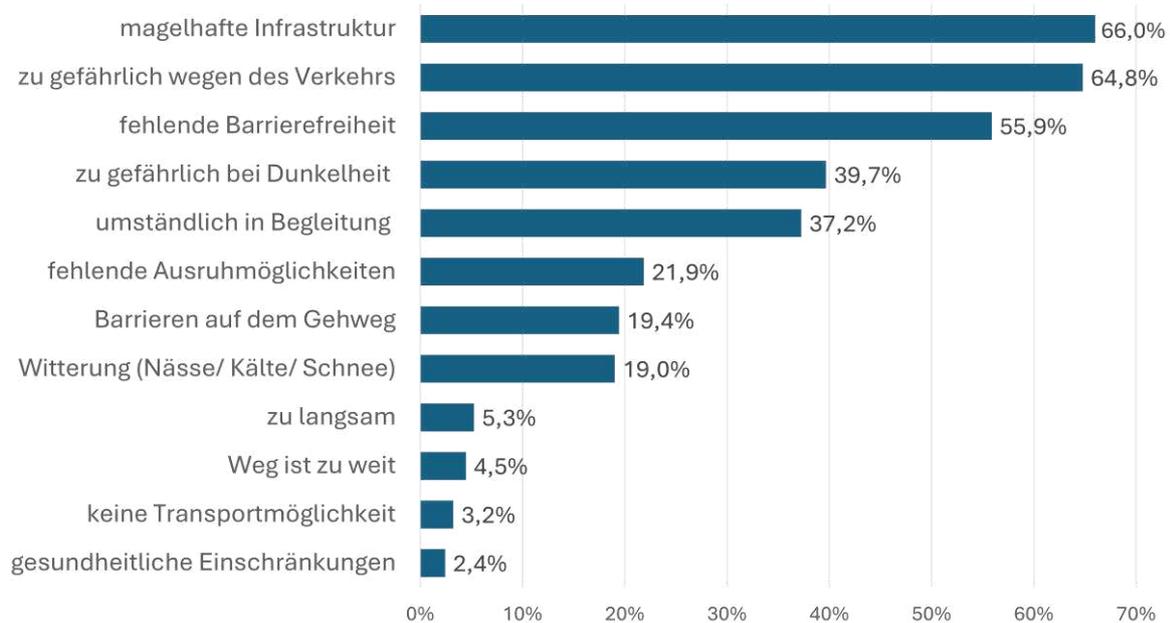


Abbildung 24: Auswertung der Frage "Was hindert Sie im Fußverkehr im Alltag?" ; n=247; Mehrfachauswahl möglich (Eigene Darstellung)

Die Interviews, der Bodenplan und die Online-Umfrage zeigen Herausforderungen im Zusammenhang mit zugeparkten oder nicht abgesenkten Querungsstellen auf. Diese Herausforderungen betreffen insbesondere die Schulwegsicherheit zur Jena-Plan-Schule, zur Konrad-Agahd-Grundschule sowie die Wege zu den Hortstandorten. Gleichzeitig ist die Barrierefreiheit stark eingeschränkt. Die Ilsestraße, die Schierker Straße und die Jonasstraße wurden besonders häufig genannt, aber alle Kreuzungen und ihre Querungen im Gebiet wurden berücksichtigt. Wichtige Themen waren zudem:

- eine Fußgänger*innenzone in der Schierker Straße zwischen Ilsestraße und Rübelandstraße
- Fußwege entlang der Thomasstraße (Müll, fehlende Beleuchtung, Querung für neuen Schulhof)
- Teil der Jonasstraße beim Körnerpark als Spielstraße und Aufenthaltsort

Radverkehr

Beim Thema Radverkehr wurden insbesondere Fahrradstraßen (Thomasstraße, Ilsestraße) sowie Fahrradständer vorgeschlagen, während sich auf der Problemseite über gefährliche Querungen und riskante Fahrmanöver von Autofahrenden beschwert wurde. Dazu zeigte die Umfrage zur Mobilität, dass 86 % mit der Fahrradinfrastruktur unzufrieden sind (davon 42 % sehr unzufrieden). Dabei gaben 27 % der Radfahrenden an, dass sie auf dem Gehweg fahren. Zur unzureichenden Fahrradinfrastruktur wurden Hindernisse, wie mangelnde fahrradtaugliche Wege (86 %), mangelnde Verkehrssicherheit durch den Verkehr (75 %) und fehlende Abstellmöglichkeiten (49 %) genannt (s. Abbildung 25).

Räumlich wurden die Wünsche nach einer komfortablen Führung für den Radverkehr im gesamten Straßennetz, außer den bereits asphaltierten Straßen, genannt. Eine Sonderposition nahm in der Dis-

kussion die zukünftige Fahrradstraße Ilsestraße ein, deren fortschreitende Planungen durch den Bezirk erst im Rahmen des Prozesses mit den Anwohnenden kommuniziert wurde. Eine Häufung der Wünsche ist dabei vor allem auf der Thomasstraße, der Siegfriedstraße und der Ilsestraße zu sehen.

"Was hindert Sie an der (häufigeren) Nutzung des Fahrrads im Alltag?"

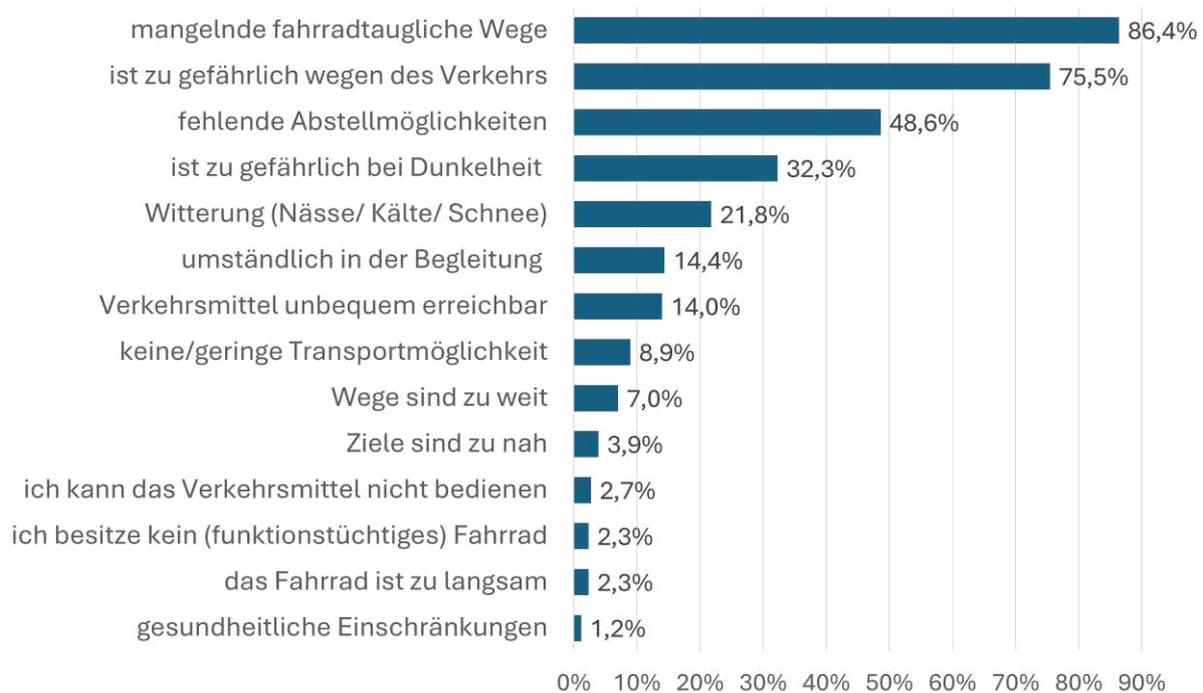


Abbildung 25: Auswertung der Frage "Was hindert Sie an der (häufigeren) Nutzung des Fahrrads im Alltag?"; n=190; Mehrfachauswahl möglich (Eigene Darstellung)

Motorisierter Individualverkehr

In der Umfrage zur Mobilität empfanden 71 % die Lärmbelastung als störend und sehr störend. Als Probleme werden die stark frequentierten und überlasteten Straßen wegen des Durchgangsverkehrs ausgemacht, insbesondere die Hertabrücke, Ilsestraße, Thomasstraße und Altenbraker Straße. Die starken Geschwindigkeitsüberschreitungen einiger Autofahrenden auf den langen Durchgangsstraßen führt zu Beschwerden hinsichtlich Lärmbelästigung, Luftverschmutzung und gefährlichen Situationen für andere Verkehrsteilnehmende. Zudem werden Kreuzungen und Querungen oft als zugeparkt wahrgenommen, und Lkws bleiben in den Kurven stecken.

Als Ideen, um diese Probleme zu reduzieren, wurden Modale Filter, Diagonalsperren und Einbahnstraßen digital am meisten diskutiert. Zudem wurden Zebrastreifen (Fußgängerüberwege) an verschiedenen Querungsstellen (mehrfache Nennung in Kommentaren zur Umfrage, Kartensammlung, Bodenplan, Akteursinterviews) vorgeschlagen. Als modale Filter wurde digital, im Kiezspaziergang und auf den ersten beiden Öffentlichkeitsveranstaltungen insbesondere eine Sperrung der Hertabrücke für den Autoverkehr von Anwohnenden in die Diskussion eingebracht.

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 Temposchwellen, Aufpflasterungen, andere geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen.

Des Weiteren wurde in den Beteiligungsformaten das Zweite-Reihe-Parken von Lieferdiensten als Gefahrenlage beim Queren und als Stauauslöser in der Durchfahrt thematisiert. Daher wurden vereinzelt (z. B. für die Altenbraker Straße, Emser Straße, Nogatstraße) Lieferzonen gefordert.

Besondere Bedeutung kam dem Interview mit der Feuerwehr hinzu, da die Rettungswege der im Planungsgebiet liegenden Wache als Basis für die weitere Entwicklung im Bereich der MIV-Wege genommen wurden.

ÖPNV

Aus der Online-Umfrage und der aufsuchenden Beteiligung geht hervor, dass 83 % der Anwohnenden mit dem ÖPNV-Angebot zufrieden oder sehr zufrieden sind. Während des Kiezspaziergangs sowie in der 2. Öffentlichkeitsveranstaltung wurde die Bedeutung der Buslinie 377 für den Kiez diskutiert. Anwohnende berichteten einerseits über wenige Fahrgäste und gleichzeitig über große Probleme wegen zugeparkten Bushaltestellen und Schwierigkeiten der Busse in der Kurve. Andererseits wurde der generelle Wunsch geäußert, für mobilitätseingeschränkte Menschen weiterhin eine nah erreichbare Busverbindung aufrecht zu erhalten.

Stadtgrün und Aufenthalt

Die Aufenthaltsqualität hinsichtlich Stadtgrün wird aufgrund des Körnerparks und der angrenzenden Thomashöhe positiv bewertet. Die Ergebnisse der Umfrage zur Mobilität zeigt: 65 % der Teilnehmenden sind (sehr) zufrieden. Gleichzeitig wurde insbesondere in der Jugendbeteiligung der Körnerpark aufgrund von Drogenproblemen auch als Angstraum genannt. Insgesamt wird mehr Entsiegelung und Fläche für Stadtgrün gewünscht. Als Orte mit besonderem Potential für mehr Stadtgrün, Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsqualität werden insbesondere die Siegfriedstraße und die Hertabrücke genannt. Der im Park (zwischen Rübelpark und Körnerpark) gelegene Teil der Jonasstraße wird bereits als Aufenthaltsfläche gesehen, sollte jedoch gezielt aufgewertet werden (z. B. Bouleplatz).

In die Diskussion wurde bereits in der 2. Öffentlichkeitsveranstaltung ein Maßnahmenvorschlag eingebracht, der eine Teileinziehung der Schierker Straße sowie der Ilsestraße vorsieht, um die Aufenthaltsqualität entlang der dortigen Spielplatz- und Grünstrukturen deutlich zu erhöhen. Der Vorschlag wurde im Rahmen der Beteiligungsveranstaltung sehr positiv von den Teilnehmenden erörtert und bewertet.

6 Ergebnisse der Bestandanalyse, Verkehrserhebung und Öffentlichkeitsbeteiligung

Aus der Grundlagenermittlung können die folgenden Erkenntnisse und Ziele zusammengefasst werden, die bei dem Konzept und Maßnahmenentwicklung zu berücksichtigen sind:

- Schulwegsicherheit verbessern
- Durchgangsverkehr reduzieren, aber Kirchhofstraße nicht überlasten
- Querungstellen sicher gestalten
- Bedingungen für den Fußverkehr verbessern (Barrierefreiheit und Sicherheit)
- Infrastruktur für den Radverkehr schaffen und dadurch Konflikte mit Fußverkehr vermindern
- Aufenthaltsqualität durch Verkehrsreduzierung und Teileinziehung erhöhen (z. B. Schierker Straße; Siegfriedstraße)
- Parkraum für Autos neu sortieren (Lieferverkehre, Suchverkehre, zugeparkte Kreuzungen)
- Haltestelle Emser Str. (Linie 377) wird wenig genutzt, aber hat auch eine Erschließungsfunktion für den Kiez. Eine Verlagerung kann diskutiert werden, um größere Spielräume im Konzept zu schaffen
- Rettungswege (Feuerwehrwache) sind zu gewährleisten (s. Abbildung 13: Sensible Ziele im Kiez)

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 wurde ein FAQ mit kurzen Stellungnahmen erstellt (s. Anlage 4).

7 Handlungsempfehlungen

In diesem Kapitel werden auf Grundlage der Bestandsanalyse Handlungsempfehlungen für die Entwicklung des Körnerkiez zu einem Kiezblock gegeben. Zunächst werden hierfür verschiedene Maßnahmenkategorien erläutert. Danach werden korrespondierende Planungen aufgezeigt, die in der weiteren Planung berücksichtigt werden müssen.

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 von querenden zu Fuß Gehenden oder zur Verkürzung der Querungslänge einhergehen. 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 öffentlichen 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 Nutzerkreise 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 sein müssen. Angesichts des gebietsfremden Durchgangsverkehrs und den dargelegten Konflikten insbesondere mit schutzbedürftigen zu Fuß Gehenden 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 26: Diagonalsperre Weserstraße /Weichselstraße
(Frieder Salm)

- **Beschränkungen durch Schulstraßen:** Die Umsetzung von Schulstraßen in Berlin befindet sich noch in einem frühen Stadium, es gibt jedoch bereits einige umgesetzte Schulstraßen und sich in der Planung befindliche Vorhaben. Im Bezirk Mitte von Berlin wurde eine Schulstraße in der Singerstraße umgesetzt. Im Ostkreuz-Kiez ist geplant, vor vier Grundschulen Schulstraßen zur Erhöhung der Sicherheit der Kinder einzurichten. Schulstraßen beinhalten oft verkehrsberuhigende Elemente und werden in Form von Fußgängerzonen mit Pollern eingerichtet.

8 Verkehrskonzept

Auf Grundlage der Bestandsanalyse, der Verkehrserhebungen und der Ergebnisse der Beteiligungsformate im Rahmen der Konzepterstellung wurde ein Verkehrskonzept für den Körnerkiez erstellt. Die Maßnahmen berücksichtigen die Unterbindung des Durchgangsverkehrs durch lenkende Maßnahmen (Einbahnstraßen) und weitgehende Beschränkungen (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 und die Einrichtung einer Fahrradstraße vor. Um die Situation für den Fußverkehr im Kiez außerdem zu verbessern, wurden besonders relevante Kreuzungsbereiche und Querungsstellen für eine potenzielle Umgestaltung identifiziert. Es wird ein besonderer Augenmerk auf den Schulverkehr gelegt, indem Schulstraßen im Konzept berücksichtigt werden. Den aus der Grundlagenermittlung hervorgehenden Defiziten für den Fußverkehr kann so entgegengewirkt werden. Durch straßenrechtliche Teileinziehungen können langfristig neue Aufenthaltsflächen im Kiez entstehen.

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. Es wird in ein Grundkonzept (1. Umsetzungsstufe) und eine Nachjustierungsstufe unterschieden. Anschließend wird eine Einschätzung zur möglichen Verkehrsverlagerung durchgeführt. Die Maßnahmen zum Fußverkehr werden separat erläutert.

8.1.1 1. Umsetzungsstufe

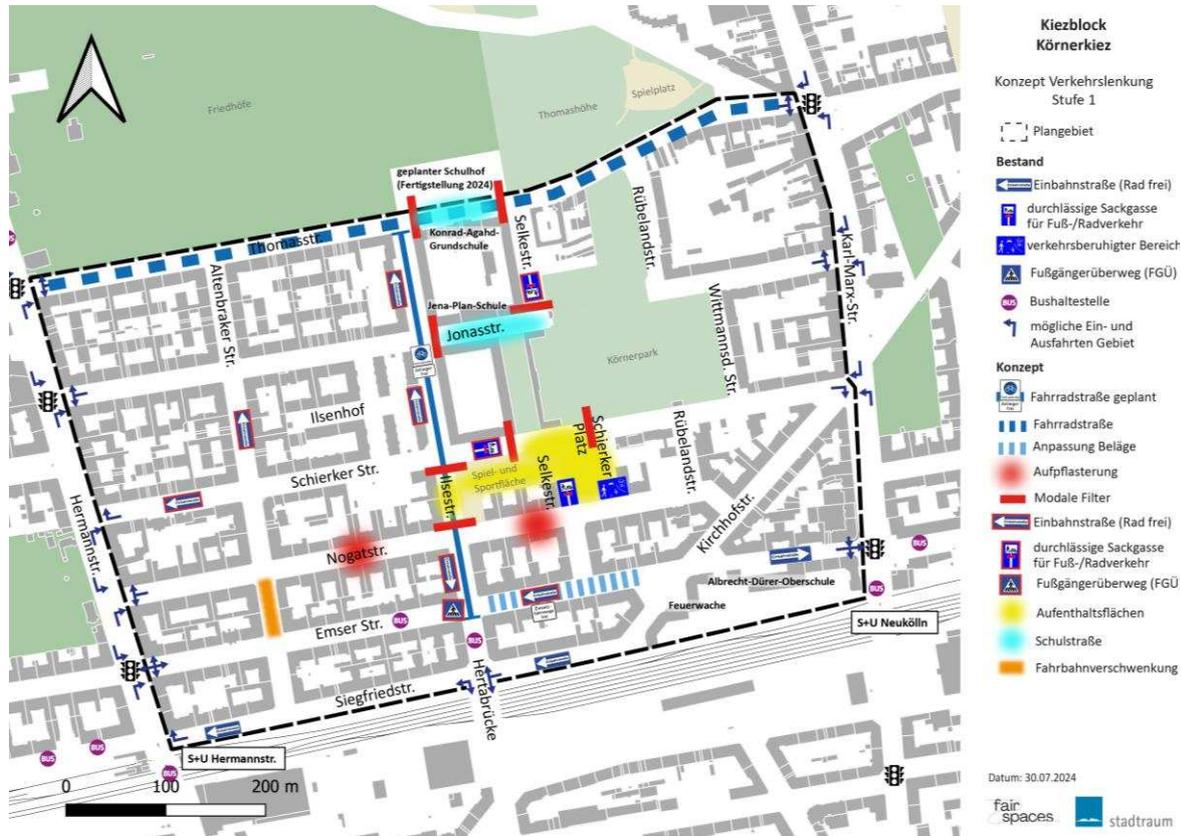


Abbildung 27: Umsetzungsstufe 1 Verkehrskonzept (Eigene Darstellung)

Der erste Umsetzungs-schritt (s. Abbildung 27) sieht vor, dass zur Unterbindung des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs sowohl in der Ilsestraße, welche als potentielle Hauptdurchgangsrouten identifiziert werden konnte, als auch in der Altenbraker Straße Maßnahmen getroffen werden. Die bereits geplante Fahrradstraße in der Ilsestraße bis zum Abschnitt Emser Straße wird im Konzept aufgenommen und durch eine straßenrechtliche Teileinziehung im Abschnitt zwischen der Schierker Straße und der Nogatstraße ergänzt. Durch die Modalen Filter kann die zukünftige Fahrradstraße Ilsestraße, welche insgesamt nur für Anlieger freigegeben ist, von illegalen Durchgangsverkehren geschützt werden. Der gewonnene Straßenraum, welcher unmittelbar an den Spielplatz an der Schierker Straße angrenzt, kann unter Berücksichtigung der Fahrradstraße langfristig neu bespielt werden. In Frage kommt beispielsweise die Entsiegelung der Seitenräumen unter Berücksichtigung der Unterbringung der weiteren Radinfrastrukturen (Fahrradbügel, Reparaturstation). Als weitere verkehrslenkende Maßnahme sind auseinanderlaufende Einbahnstraßen von dem Knotenpunkt Schierker Straße in Richtung Norden und vom Knotenpunkt Nogatstraße in Richtung Süden vorgesehen. Die Fahrradstraße Ilsestraße wird so weiter von Beeinträchtigungen durch den Kfz-Verkehr entlastet.

Zur weiteren Unterbindung des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs ist eine Einbahnstraße in Richtung Norden in der Altenbraker Straße vorgesehen. Die derzeit, vor allem in Richtung Süden, erfassten Durchgangsverkehre können so unterbunden werden. Als weitere ergänzende Maßnahme ist die Anpassung der Stellplätze im Abschnitt zwischen der Schierker Straße und der Nogatstraße in Form einer Verschwenkung vorgesehen. Durch die dadurch entstehenden Straßenverengungen kann die

Durchführung des Straßenabschnitts für den Durchgangsverkehr unattraktiv gemacht werden und der Kfz-Verkehr auf die Hermannstraße geleitet werden.

Um den Ost-West-Durchgangsverkehr in beide Richtungen zu unterbinden und die Schulwegsicherheit vor der Konrad-Aghad-Grundschule zu erhöhen, soll vor dieser eine Schulstraße entstehen. Der Schulhof, welcher sich ab Oktober 2024 auf der gegenüberliegenden Straßenseite befinden wird, wird aktuell fertiggestellt. Damit die Schüler*innen die Thomasstraße zum Schulhof sicher queren können, sorgt eine Schulstraße dafür, dass der Straßenabschnitt für den Kfz-Verkehr nicht mehr befahren werden kann. Die Schulstraßen sind als Fußgängerzonen mit einer Abgrenzung durch modale Filter zu gestalten.

Die Schulstraße vor der Jena-Plan-Schule ist notwendig, um zu verhindern, dass der Verkehr über die Jonasstraße geleitet wird und so die Schulwegsicherheit vor dieser Schule erheblich reduziert wird. Sowohl die Schulstraße in der Thomasstraße als auch die Schulstraße in der Jonasstraße sind mit „Rad frei“ zu kennzeichnen. Durch die Schulstraße in der Jonasstraße entsteht eine Sackgasse in der Selkestraße. An dieser Stelle ist ein Wendehammer zu berücksichtigen und die Abwicklung von möglichen Schulverkehren („Elterntaxis“) und sonstige Andienung der Schule sicherzustellen. Durch die Einrichtung des Wendehammers müssen außerdem die Gehwege verschmälert werden. Da es sich aktuell um sehr großzügige Gehwegbreiten handelt, bleiben Gehwege mit einer Breite von 3 m auf der Westseite und 4 m auf der Ostseite bestehen.

Das Konzept sieht eine Einbahnstraße in Richtung Westen in der Schierker Straße im Abschnitt zwischen Altenbraker Straße und Hermannstraße vor. Als weitere Maßnahme zur Unterbindung des West-Ost-Durchgangsverkehrs in der Schierker Straße ist eine straßenrechtliche Teileinziehung zwischen Schierker Platz und Körnerpark vorgesehen. Wie auch in der Ilsestraße verfolgt die Maßnahme das Ziel, nicht nur den Durchgangsverkehr zu unterbinden, sondern darüber hinaus Raum für Platzgestaltungen zu bieten.

Als weitere Maßnahme zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs auf der West-Ost-Achse ist ein Abschnitt der Emser Straße zur Ausweisung als Einbahnstraße vorgesehen. Die Aus- und Rückfahrtroute der Feuerwehr, welche sich im Quartier befindet, wurde bei der Umsetzung einer Einbahnstraße berücksichtigt. Die Richtung der Einbahnstraße entspricht der Ausfahrtrichtung der Feuerwehr, die Gegenrichtung ist „für Einsatzfahrzeuge“ und „Rad“ freigegeben. Durch die im Konzept berücksichtigten Maßnahmen kann es zu einer Mehrbelastung der Nogatstraße kommen, welche durch ergänzende Maßnahmen unterbunden werden soll. Da sich für die Feuerwehr unter Berücksichtigung des Konzeptes noch weitere Ein- und Ausfahrtrouten ergeben (s. Abbildung 28), wurden keine Bedenken zur Umsetzung der Maßnahmen in der Nogatstraße geäußert. Um Geschwindigkeitsüberschreitungen und Abkürzungen für den Kfz-Verkehr möglichst unattraktiv zu machen, sind weitere Aufpflasterungen in der Nogatstraße im Konzept berücksichtigt, da der Kfz-Verkehr durch diese abbremsen muss. Als weitere Maßnahme ist die Einrichtung von Fahrbahnverschwenkungen und eine Neuordnung der Stellplätze als Mittel der Fahrbahnverengung zu prüfen. Die Maßnahmen sollten möglichst an den Einfahrten umgesetzt werden, damit die Einfahrt in den Kiez möglichst unattraktiv wird.

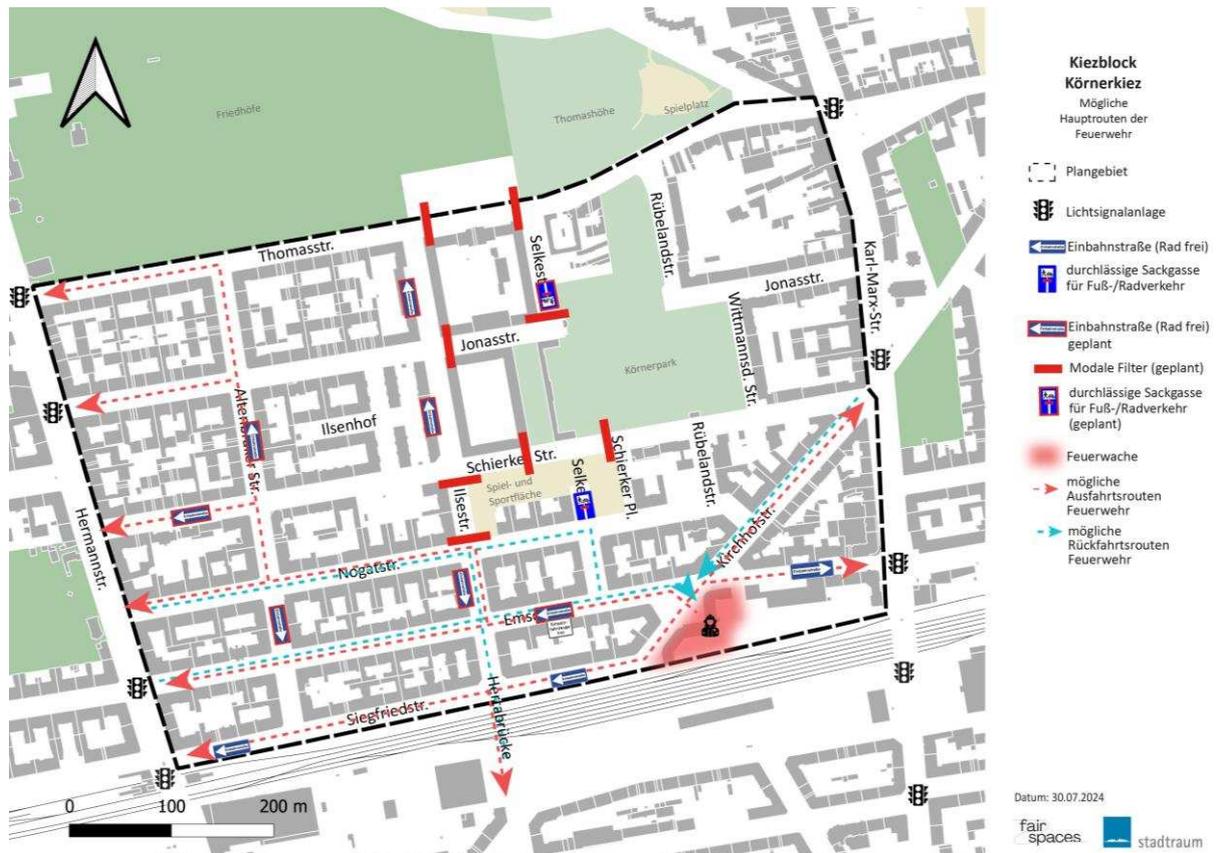


Abbildung 28: Mögliche Haupttrouten der Feuerwehr (Eigene Darstellung)

Radverkehr

Die erste Maßnahmenstufe berücksichtigt die Verbesserung der Radinfrastrukturen im Kiez. Zusätzlich zu der bereits durch den Bezirk vorgesehenen Fahrradstraße entlang der Ilsestraße [Bezirk Neukölln 2024] sieht das Konzept die Erneuerung des Kopfsteinpflasters in der Emser Straße im Abschnitt westlich des Kirsten-Heisig-Platzes vor. Die Emser Straße ist dadurch für den Radverkehr als West-Ost-Verbindung besser befahrbar. Als zusätzliche West-Ost-Achse des Radverkehrs wurde im Norden des Kiezes die Thomasstraße identifiziert. Die Straße weist bereits jetzt Voraussetzungen für die Einrichtung einer Fahrradstraße auf. Die vorgesehene Fahrradstraße verläuft durch die vor der Konrad-Aghad-Grundschule vorgesehene Schulstraße. Die als Fußgängerzone einzurichtende Schulstraße ist für den Radverkehr freizugeben. Im Zuge der geplanten Fahrradstraße (Ilsestraße) beziehungsweise der Einrichtung der Fahrradstraße Thomasstraße sollte die Ausstattung der Straßenzüge mit zusätzlichen Fahrradbügeln geprüft werden.

Es ist zu prüfen, ob auf der Hertabrücke Radverkehrsanlagen (z. B. geschützte Radfahrstreifen) und ein Anschluss an den Kranoldkiez erfolgen kann. Die Hertabrücke ist im Radnetz als Radvorrangroute ausgewiesen und weist derzeit keine Radverkehrsanlage aus.

Alternative Modale Filter zwischen Körnerpark und Thomashöhe

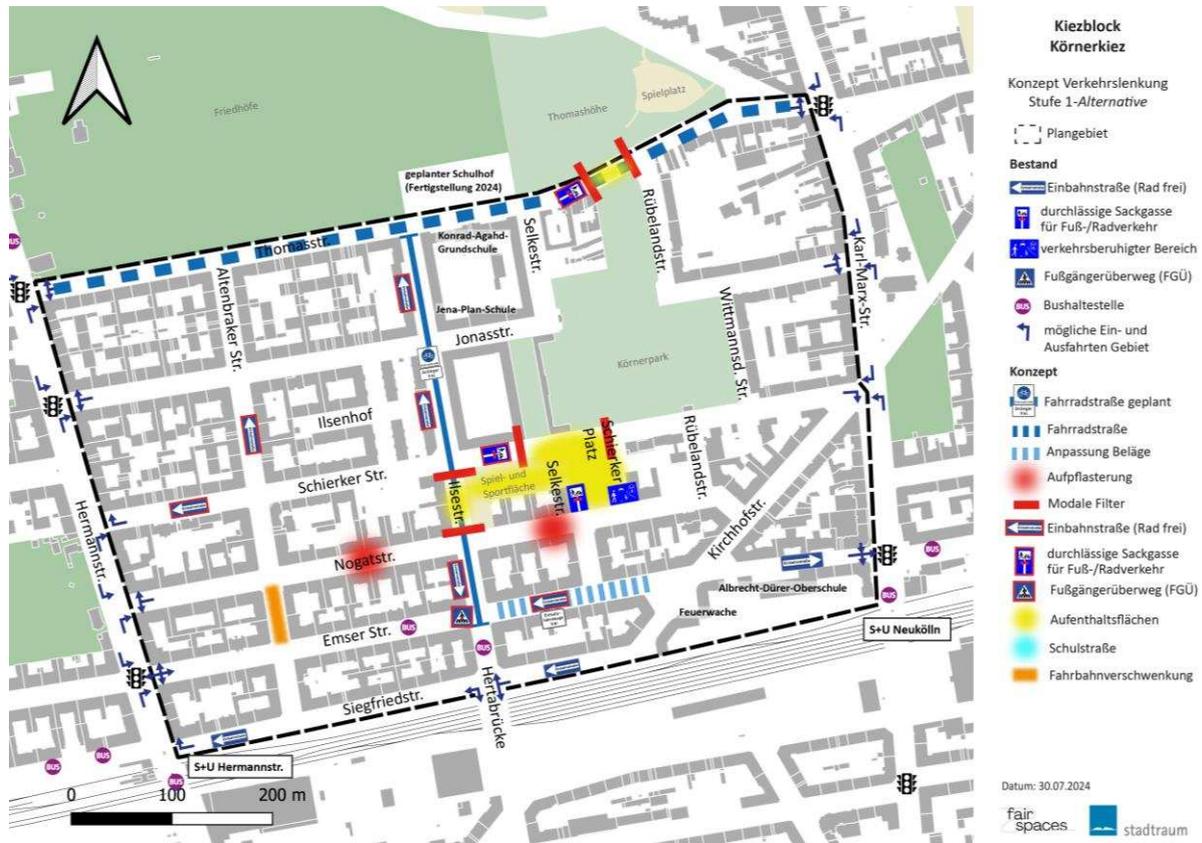


Abbildung 29: Alternative Umsetzungsstufe 1 (Eigene Darstellung)

Als Alternative zur Schulstraße vor der Konrad-Aghad-Schule wurde eine Sperrung durch modale Filter zwischen der Thomashöhe und dem Körnerpark betrachtet (s. Abbildung 29). Die Beteiligungsfor-mate haben verdeutlicht, dass der Übergang zwischen Thomashöhe mit Hilfe einer straßenrechtli-chen Teileinziehung als attraktive Maßnahmen zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs und zur Schaffung neuer Aufenthaltsqualitäten gesehen wird. Sowohl die Einrichtung einer Schulstraße vor der Konrad-Aghad-Schule als auch eine straßenrechtliche Teileinziehung mit Modalen Filtern zwi-schen Thomashöhe und Körnerpark schaffen eine Entlastung der Thomasstraße, indem diese für den Durchgangsverkehr nicht durchfahrbar ist. Eine straßenrechtliche Teileinziehung in Form einer Schul-straße vor der Jonasstraße ist in dieser Variante voraussichtlich nicht notwendig, da mit keiner Ver-lagerung der Schulverkehrs zu rechnen ist. Gegebenenfalls ist bei einer späteren Evaluierung die Ein-richtung einer Schulstraße in der Jonasstraße zu prüfen, sofern weitere Maßnahmen zur Schulwegsicherheit getroffen werden sollen.

Eine Schulstraße bietet den Vorteil der Unterstützung der Schulwegsicherheit und wird aus diesem Grund als bevorzugte Variante vorgeschlagen. Es ist von einer schnelleren und unkomplizierteren Umsetzung aufgrund der Förderung von Schulstraßen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit aus-zugehen.

Für die Stufe 1 wird aus diesem Grund die Variante mit Schulstraßen in der Thomasstraße und in der Jonasstraße empfohlen (s. Abbildung 27).

8.1.2 2. Umsetzungsstufe - Nachjustierung

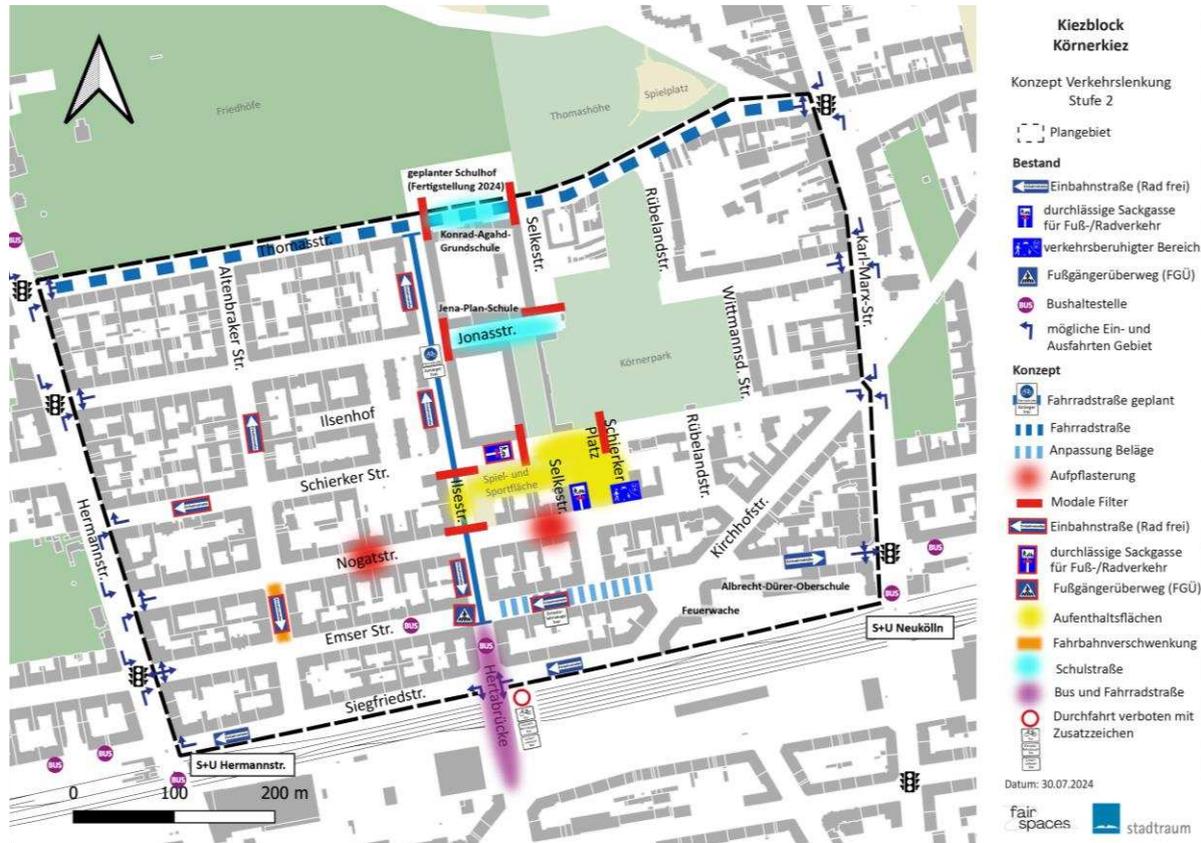


Abbildung 30: Umsetzungsstufe 2 Verkehrskonzept (Eigene Darstellung)

Im Rahmen der zweiten Umsetzungsstufe sind ergänzende Maßnahmen für den Kiez vorgesehen (s. Abbildung 30).

Es sollte als mögliche Nachjustierung geprüft werden, ob in der Altenbraker Straße eine Einbahnstraße in Richtung Süden ergänzend zu der bereits in Stufe 1 berücksichtigten Fahrbahnverschwenkung als verstärkende Maßnahme umzusetzen ist.

Des Weiteren ist zu prüfen, ob die Unterbindung des Durchgangsverkehrs auf der Nord-Süd-Achse durch die bereits im Grundkonzept getroffenen Maßnahmen ausreichend erfolgen konnte. Als Maßnahme zur Nachjustierung ist die Sperrung („Durchfahrt verboten“ Z 250) der Hertabrücke für den Kfz-Verkehr zu prüfen. Die Durchfahrt für den Linienverkehr und für Einsatzfahrzeuge soll weiterhin freigegeben sein. Die Sperrung der Hertabrücke für den MIV zielt darauf ab, den Durchgangsverkehr von und nach Süden vollständig zu unterbinden. In dem Abschnitt zwischen Emser Straße und Hertabrücke ist nach Absprache mit der BVG außerdem eine geeignete Radverkehrsführung vorzusehen.

8.2 Betrachtung der verbleibenden Durchgangsverkehrs-Routen

Das vorgestellte Konzept zielt auf die Unterbindung des Durchgangsverkehrs im Kiez ab. Aufgrund der Randbedingungen (z. B. Anforderungen der Rettungsstelle) und den Abwägungen zwischen Verkehrsberuhigung und Erreichbarkeit wurde aber nicht alle möglichen Routen des Durchgangsverkehrs zu 100 % unterbunden. Um sicherzustellen, dass es zu keinen störenden Verkehrsverlagerungen kommt, wurde geprüft, welche Wege für den Ziel- und Quellverkehr weiterhin genutzt werden können. Durch die qualitative Betrachtung der Wegebeziehungen im Kiez unter Berücksichtigung der Umsetzung der Maßnahmen kann eine grobe Einschätzung zu möglichen Verkehrsverlagerungen erfolgen, beziehungsweise dargestellt werden, wie diese im Konzept berücksichtigt wurden.

Die nachfolgende Grafik stellt dar, welche Routen durch den Kiez für eine Durchfahrt weiterhin möglich wären.

Stufe 1

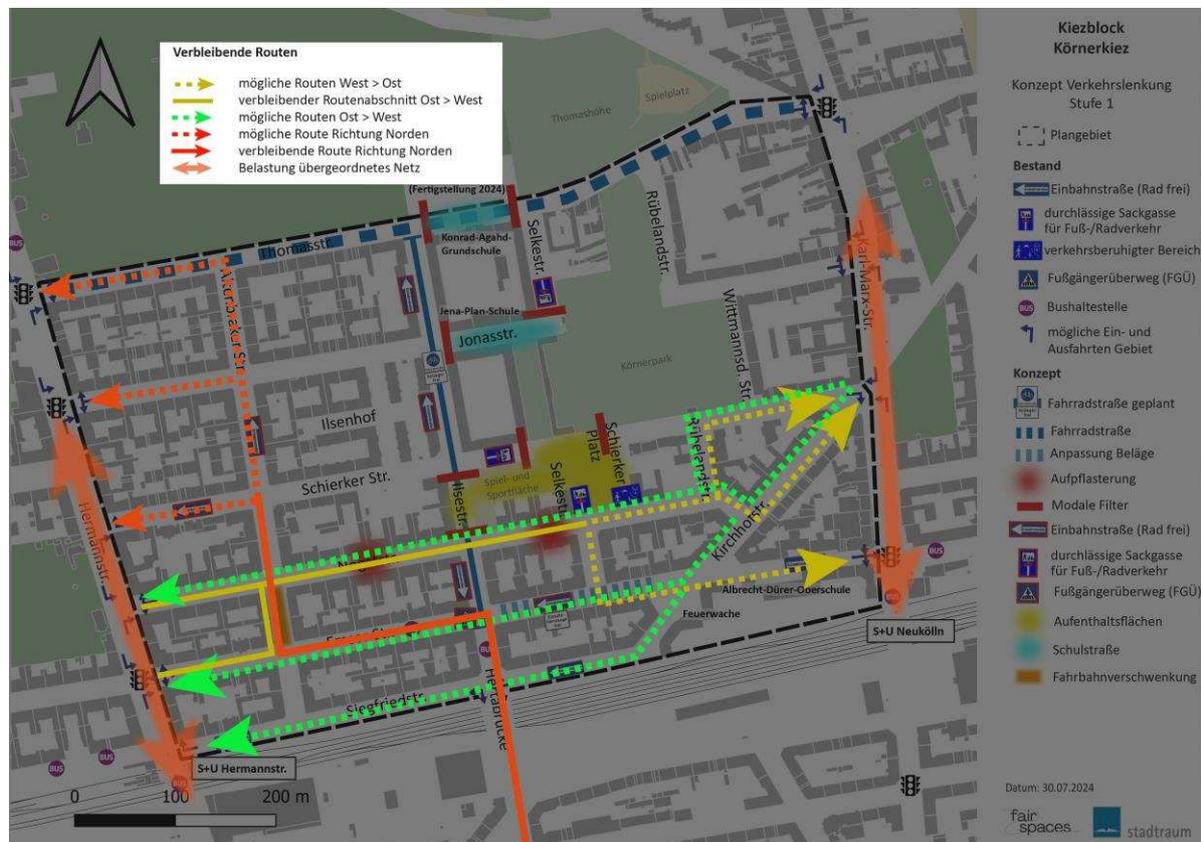


Abbildung 31: mögliche verbleibende Durchfahrtsrouten bei Stufe 1 (Eigene Darstellung)

Unter Berücksichtigung der Umsetzung der Konzeptstufe 1 (s. Abbildung 27) wird deutlich, dass weitere Durchfahrtsrouten im Gebiet verbleiben, diese jedoch als verträglich bewertet werden können. Aufgrund der ergänzenden verkehrsberuhigenden Maßnahmen wie Engstellen und Aufpflasterungen etc. wird davon ausgegangen, dass sich der bisherige Durchgangsverkehr überwiegend Routen außerhalb des Kiezes sucht oder „verpufft“ (Modal-Shift, die Wahl eines umweltfreundlicheren Verkehrsmittels).

West-Ost-Routen

Die Prüfung der verbleibenden Routen verdeutlicht, dass sich mögliche Verkehre von West nach Ost beziehungsweise von Ost nach West auf die verschiedenen Straßenzüge verteilen. Sofern Fahrzeuge das Gebiet weiterhin von der Hermannstraße aus in Richtung Osten (Karl-Marx-Str.) durchfahren, ist eine Einfahrt über die Nogatstraße und die Emser Straße möglich. Als Maßnahme zur Vermeidung von möglichen Geschwindigkeitsüberschreitungen in der Nogatstraße und um Routen außerhalb des Kiezes attraktiver zu machen sind zwei Aufpflasterungen in Form von Kissens vorgesehen. Für die Ausfahrt aus dem Kiez verteilen sich die möglichen Verkehre und fließen über die östliche Schierker Straße, die Kirchhofstraße und die Emser Straße ab.

Ost-West-Routen

Für eine mögliche Durchfahung in Richtung Westen ergeben sich Routen über die Nogatstraße, die Emser Straße und die Siegfriedstraße. Die Einfahrt in den Kiez kann weiterhin nur am Knotenpunkt Karl-Marx-Str./Schierker Str. erfolgen. Auch in diese Fahrtrichtung ist zu erwarten, dass sich der mögliche Kfz-Verkehr auf die genannten Straßenzüge verteilt und zu keiner spürbaren Mehrbelastung führt.

Süd-Nord-Routen

In der Konzeptstufe 1 ist keine Sperrung („Durchfahrt verboten“) der Hertabrücke für den regulären Kfz-Verkehr vorgesehen. Sofern weiterhin Verkehr von Süden kommend den Kiez durchfahren sollte, würde dieser über die Emser Straße auf die Altenbraker Straße fahren. Um das Durchfahren dieser Straßen möglichst unattraktiv zu gestalten, ist eine Verkehrsberuhigung durch eine Verschönerung (Neuordnung der Stellplätze) vorgesehen. Eine Ausfahrt aus dem Gebiet ist in Richtung Westen in die Hermannstraße möglich. Der Verkehr fließt dabei über die Altenbraker Straße. In Frage kommen hierbei die Thomasstraße, die Jonasstraße und die Schierker Straße. Der Kfz-Verkehr würden sich also auch bei dieser Strömungsrichtung verteilen.

Es ist insgesamt davon auszugehen, dass es durch die verkehrslenkenden Maßnahmen zu keiner unverhältnismäßigen Mehrbelastung von einzelnen Straßenzügen im Kiez kommen wird. Es wird davon ausgegangen, dass sich die verschiedenen Maßnahmen zu einem Modal-Shift (Wahl eines anderen Verkehrsmittels) und einer neuen Routenwahl außerhalb des Kiezes führen und das Verkehrsaufkommen im Kiez insgesamt gesenkt wird. Sofern es zu einer Mehrbelastung einzelner Straßenzüge kommen sollte, ist eine Nachjustierung (Stufe 2) zu prüfen.

Stufe 2 – Nachjustierung

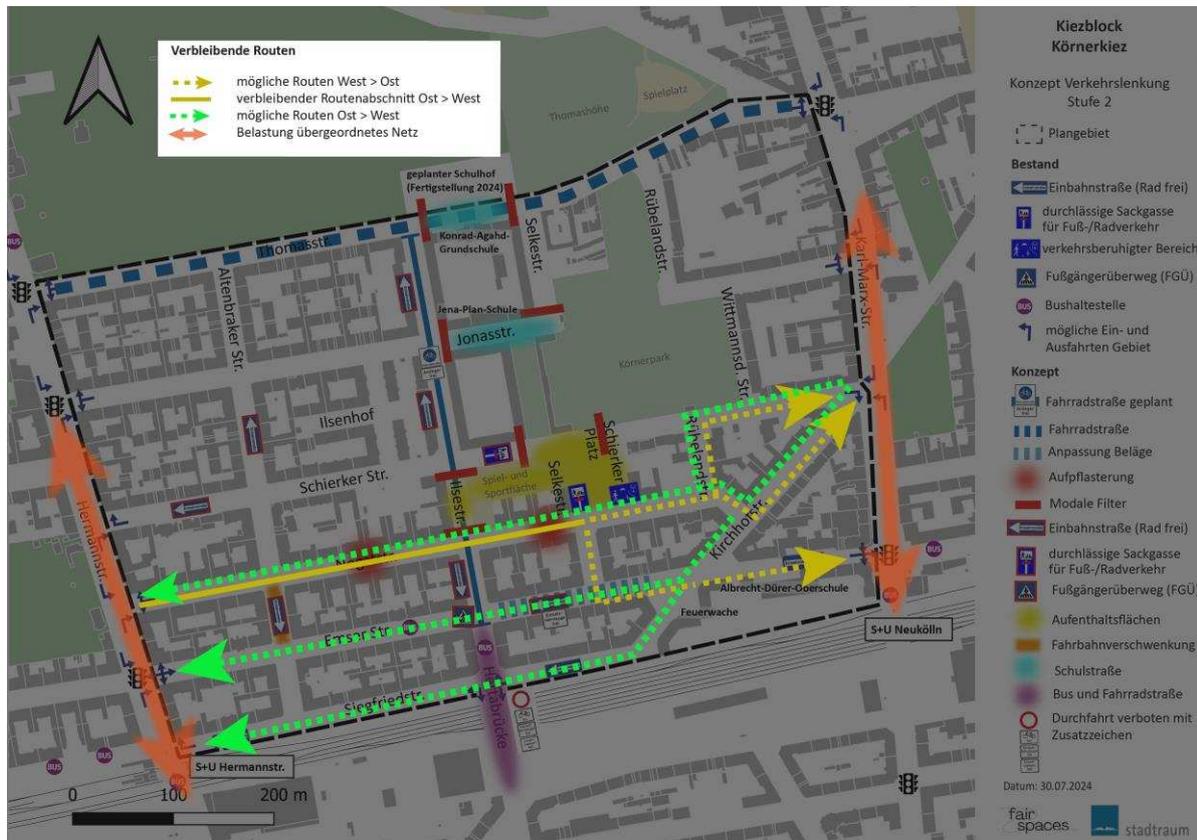


Abbildung 32: mögliche verbleibende Durchfahrtsrouten bei Stufe 2-Nachjustierung (Eigene Darstellung)

Die Stufe 2 (Nachjustierung Abbildung 29) sieht eine Sperrung der Hertabrücke für den regulären Kfz-Verkehr und eine Einbahnstraße in Richtung Süden in einem Abschnitt der Altenbraker Straße (s. Kapitel 8.1.2) vor. Die zuvor beschriebenen, möglichen Süd-Nord-Ströme können so gänzlich im Kiez unterbunden werden. Durchgangsverkehr zwischen Osten und Westen sind weiterhin möglich und betreffen vor allem die Nogatstraße. Diese sollte im Hinblick auf weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen wie Verschwenkungen besondere Berücksichtigung finden.

Übergeordnetes Straßennetz

Das Kiezblockkonzept verfolgt das Ziel, den Körnerkiez von den negativen Auswirkungen des Durchgangsverkehrs zu befreien. Da viele der Fahrten des Kfz-Verkehrs bei erfolgreicher Konzeptumsetzung auf die übergeordneten Straßen Hermannstraße und Karl-Marx-Straße geleitet werden, ist anzumerken, dass von einer zusätzlichen Belastung dieser Straßen auszugehen ist.

Die Straßen Karl-Marx-Straße und Hermannstraße sind derzeit bereits stark belastet. Aufgrund der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen hat sich die Situation in den letzten Jahren zugespitzt. Um insbesondere den Busverkehr nicht zu stark zu beeinträchtigen, sollten entsprechende beschleunigende Maßnahmen (ÖPNV-Bevorrechtigung etc.) beim Senat angeregt werden.

8.3 Fußverkehr und öffentlicher Raum

Ein zentrales Handlungsfeld im Bereich der Nahmobilität ist die Stärkung des Fußverkehrs. Im Körnerkiez wurden mehrere Gefahrenstellen identifiziert, an denen eine Steigerung der Verkehrssicherheit für zu Fuß gehende notwendig ist. Besonderer Fokus lag dabei auf der Schulwegesicherheit, den Gefahrenstellen sowie sicheren Querungsmöglichkeiten im Allgemeinen.

Die durchgeführten Beteiligungsformate haben die besondere Handlungsnotwendigkeit in der Thomasstraße, der Jonasstraße, der Altenbraker Straße, der Ilsestraße und an weiteren einzelnen Knotenpunkten gezeigt (s. Kapitel 4).

Die nachfolgende Abbildung 33 zeigt eine Übersichtskarte mit der Art und Verortung der jeweiligen Maßnahmen für den Fußverkehr.

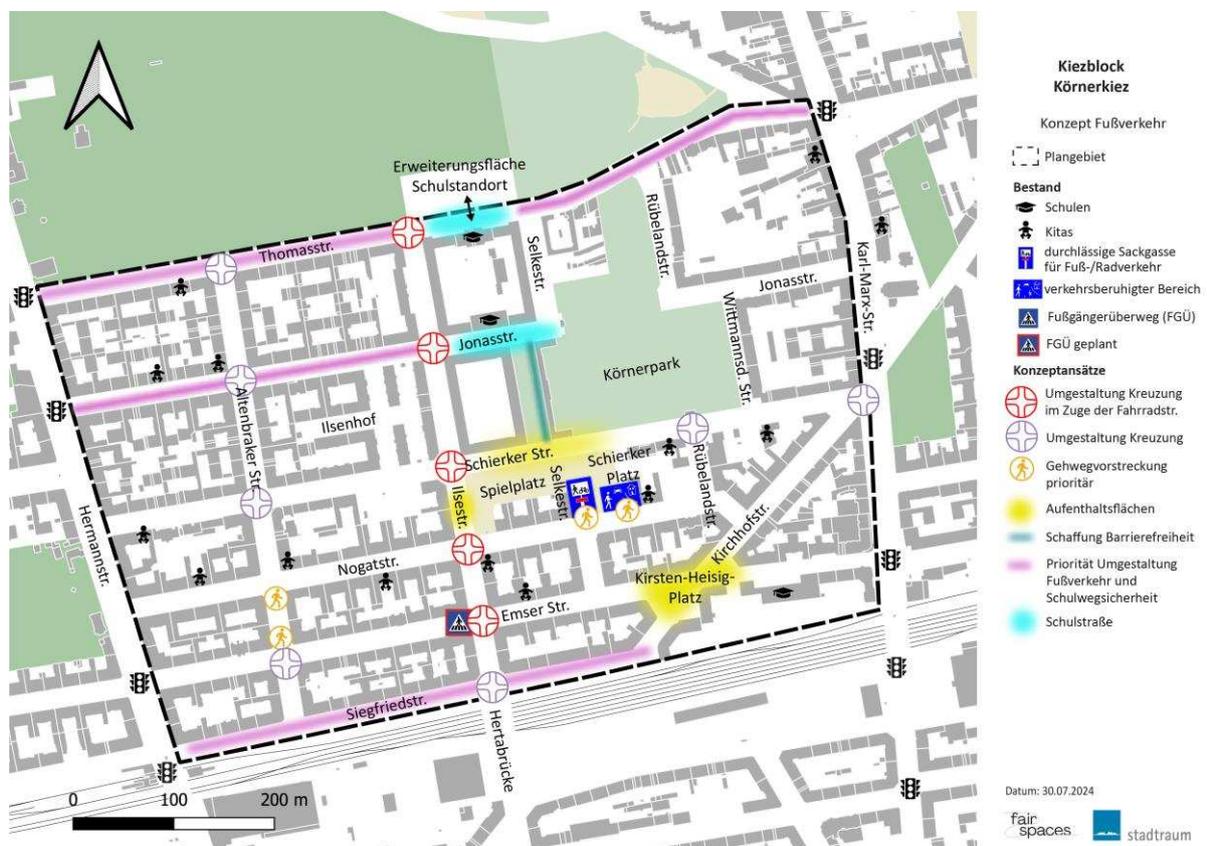


Abbildung 33: Übersicht Maßnahmen zum Fußverkehr (Eigene Darstellung)

Im vorliegenden Konzept wurden lediglich die wichtigsten Kreuzungs- und Querungsbereiche mit besonders hohem Handlungsbedarf aufgenommen. Der Zustand der Gehwege sollte langfristig flächendeckend geprüft werden und Ausbesserungsmaßnahmen stetig erfolgen.

Entlang der Ilsestraße ist im Zuge der geplanten Fahrradstraße bereits der Umbau der Knotenpunkte vorgesehen (s. Abbildung 33). Südlich des Schierker Platzes sind prioritär bauliche Gehwegvorstreckungen umzusetzen, welche im ersten Schritt das illegale Parken im Knotenpunktbereich unterbinden sollen. Weitere Gehwegvorstreckungen sind in der Altenbraker Straße geplant. Diese dienen

nicht nur der besseren Querbarkeit für den Fußverkehr, sondern wirken auch als bauliche Verschwengung des Straßenzugs.

Die Thomasstraße sollte prioritär betrachtet werden, da es sich um eine wichtige Schulwegebeziehung handelt. Eine Neuordnung des Parkens ist im westlichen Teil zu berücksichtigen und die Beleuchtung im gesamten Straßenabschnitt zu prüfen. Zwischen der Konrad-Aghad-Grundschule und der Erweiterungsfläche des Schulstandorts (Schulhof) wird die Querbarkeit und der Schulverkehr insgesamt durch eine Schulstraße verbessert. Auch in der Jonasstraße ist der Schulweg in seiner Qualität zu prüfen. Eine Schulstraße ist vor der Jena-Plan-Schule vorgesehen.

In der Siegfriedstraße ist eine Verbreiterung der Gehwege im Norden zu prüfen, da der Straßenzug das Potenzial als Flaniermeile bietet, was durch Anregungen aus der Beteiligung bestätigt werden konnte. Die straßenrechtlichen Teileinziehungen in der Schierker Straße und der Ilsestraße dienen als potenzielle, neue Aufenthaltsflächen. Die Qualität des Kirsten-Heisig-Platz als Aufenthaltsort ist zu evaluieren.

Durch die verkehrsberuhigenden Maßnahmen und straßenrechtlichen Teileinziehungen im Gebiet ergeben sich neue Verbindungsrouten für den Fußverkehr von Norden kommend über den Gehweg am Körnerpark verlaufend bis zur Ilsestraße. Um die Route für alle Verkehrsteilnehmenden nutzbar zu machen, ist eine Barrierefreiheit des Gehwegs herzustellen.



Abbildung 34: Bereich Teileinziehung Ilsestraße (stadtraum)

8.4 Ruhender Verkehr

Im Rahmen des Konzeptes wurden Bereiche für die Andienung, Schulverkehre und Flächen für das Umstrukturieren des ruhenden Verkehrs identifiziert (s. Abbildung 35). In der Thomasstraße sollte eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs zugunsten der Schulwegsicherheit geprüft werden. In der Altenbraker Straße dient eine Neuordnung der Stellplätze der Verschwenkung der Fahrbahn (s. Kapitel 8.1.1). Die Siegfriedstraße kann durch eine Umstrukturierung und eine Verbreiterung des Gehwegs im Norden für den Fußverkehr attraktiver gemacht werden. Die Taxistände am Knotenpunkt zur Hermannstraße sind zu berücksichtigen. Neue Bereiche zur Andienung sind in einem Abschnitt der Altenbraker Straße, der Nogatstraße und in der gesamten Emser Straße zu prüfen. In der Emser Straße befindet sich vergleichsweise eine gehäufte Anzahl an Gewerbe. Zur Andienung des Seniorenheims ist eine Liefer- und Ladezone in der Schierker Straße zu prüfen. Es ist zu prüfen, ob Haltebereiche in der Thomasstraße eingerichtet werden sollten.

Es ist zu prüfen, ob Haltebereiche in der Thomasstraße eingerichtet werden sollten.

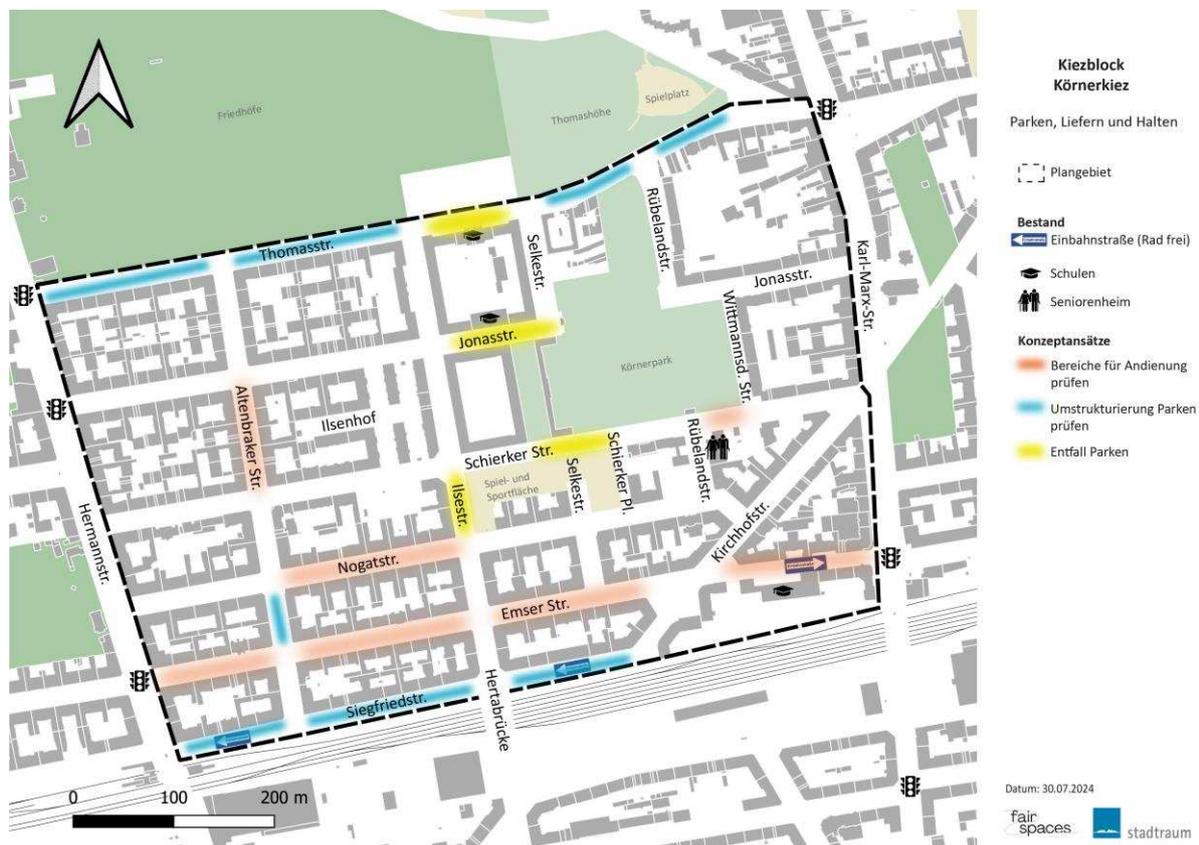


Abbildung 35: Konzeptansätze Ruhender Verkehr (Eigene Darstellung)

9 Übersicht Maßnahmen

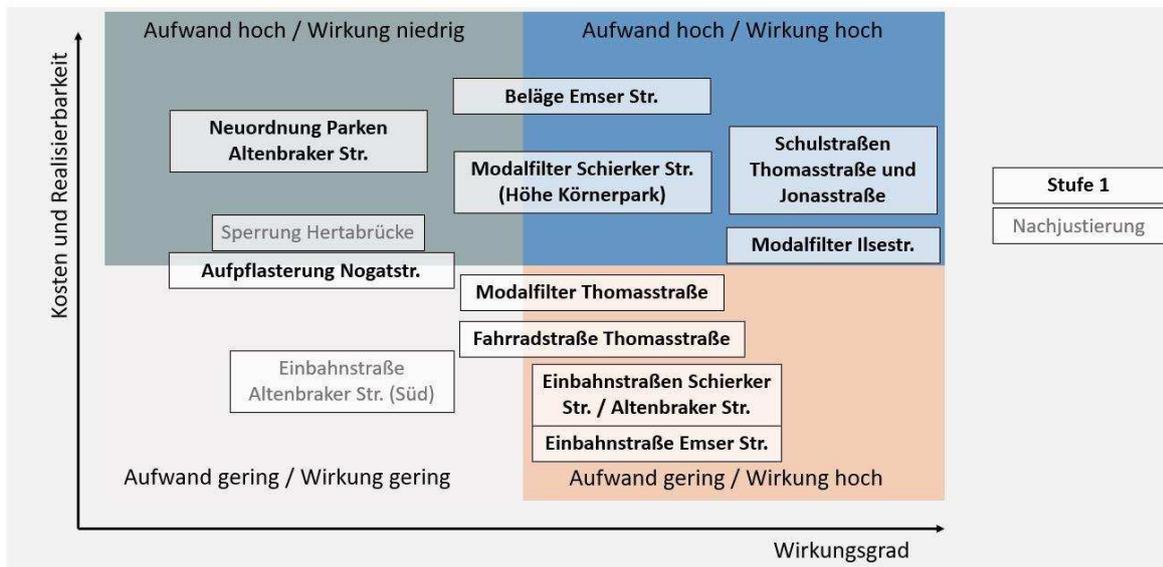


Abbildung 36: Aufwand und Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen (Eigene Darstellung)

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 Anlage 5 zu entnehmen.

Eine für die Umsetzung attraktive Maßnahme zeichnet sich durch einen geringen Aufwand und gleichzeitig hoher Wirkung aus.

Die Erneuerung der Beläge für den Radverkehr in der Emser Straße schafft eine attraktive Route für den Radverkehr, es ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Erneuerung der Beläge mit hohen Kosten verbunden ist. Die Umsetzung von straßenrechtlichen Teileinziehungen zum Beispiel zur Einrichtung von Modalen Filtern, Fahrradstraßen oder Schulstraßen ist grundsätzlich weniger aufwändig, günstiger und erzielt eine hohe Wirkung. In der Ilsestraße, der Thomasstraße, der Schierker Straße und ggf. in der Jonasstraße können aktuelle Durchfahrtsrouten durch die Maßnahmen unterbunden werden. In der Jonasstraße ist die Einrichtung der Schulstraßen als aufwendiger zu bewerten, da ein Wendehammer in der Selkestraße zu berücksichtigen ist. Für die Ilsestraße und für die Schierker Straße sind Maßnahmen zu entwickeln, welche dem gewonnenen Raum Aufenthaltsqualität geben. Es entstehen dadurch zusätzliche Kosten. Eine Maßnahme mit einem mittleren Aufwand und einer mittleren Wirkung ist die Einrichtung der Fahrradstraße in der Thomasstraße. In der Umsetzung weniger aufwendig sind außerdem die Aufpflasterungen in der Nogatstraße durch Kissen. Die Wirkung der Maßnahmen ist zu überprüfen. Die Einrichtung von Einbahnstraße in der Schierker Straße, der Altenbraker Straße und der Emser Straße sind als weniger aufwändig und wirksam einzuschätzen.

Die Maßnahmen der Nachjustierung sind bei Umsetzung der bereits beschriebenen Maßnahmen als nicht zwangsläufig notwendig einzuschätzen und eine Überprüfung der Maßnahmen der Stufe 1 sollte vorangehen. Da die Notwendigkeit der Maßnahmen zu überprüfen ist, sind diese zunächst als

weniger wirksam beziehungsweise relevant einzustufen. Die Einrichtung einer Sperrung der Hertabrücke („Durchfahrt verboten“) und die Einbahnstraße in der Altenbraker Str. im südlichen Teil hätten einen geringen Aufwand.

Eine Übersicht aller Maßnahmen inklusive einer Priorisierung, Kostenschätzung und korrespondierenden Maßnahmen ist der Anlage 5 (Maßnahmenkatalog) zu entnehmen.

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 reduziert werden, sondern der Straßenraum neugestaltet werden. Das Konzept zeigt Maßnahmen, welche die Durchfahrung des Kiezes weiterhin möglich macht, die Abwicklung des Verkehrs jedoch verträglich gestaltet. Es konnten Lösungen gefunden werden, welche einen Kompromiss aus den verschiedenen Belangen ergeben. Dazu gehören die Anforderungen der im Gebiet ansässigen Akteure wie die Feuerwehr und die Belange der Anwohnenden, welche über den gesamten Projektzeitraum eingebunden wurden. Berücksichtigt wurde außerdem, dass es nicht zu einer kritischen Verkehrsverlagerung durch die Maßnahmen kommt.

In den nächsten Schritten sind sowohl Abstimmungen mit der Senatsverwaltung als auch mit der BVG zu empfehlen. Es ist von einer Mehrbelastung der übergeordneten Straßen auszugehen, sodass die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte zu überprüfen ist. Im Fall einer Nachjustierung ist zu prüfen, ob die Linienführung der Buslinie 377 geändert werden sollte.

Für die Maßnahmen des Fußverkehrs (Gehwegvorstreckungen und Umbau der Knotenpunkte) ist als weiterer Schritt ein differenziertes Konzept zu erarbeiten, das weitere Empfehlungen für eine Umsetzung in einzelnen Stufen enthält.

Im Anschluss an die Umsetzung der Maßnahmen ist zu empfehlen, dass die Maßnahmen in ihrer Wirksamkeit erneut evaluiert werden. Sofern es beispielsweise zu einer erhöhten Verkehrsbelastung in der Nogatstraße kommt, sind ergänzende Maßnahmen wie Fahrbahnverschwenkungen und eine Neuordnung der Stellplätze zu prüfen.

Anlage

- Anlage 1_Knotenpunktzählungen
- Anlage 2_Kordonenerhebung
- Anlage 3_Verkehrsaufkommensberechnung
- Anlage 4_FAQ_mein.berlin_Körnerkiez
- Anlage 5_Maßnahmenkatalog
- Anlage 6_Pläne (Grundlagenermittlung und Konzept)
- Anlage 7_Präsentationen
- Anlage 8_Dokumentationen Beteiligungsveranstaltungen

Literatur

Changing Cities e.V. o.J. KIEZBLOCKS. Konzept. URL: <https://www.kiezblocks.de/konzept/> Letzter Zugriff 22.07.2024

Bezirk Neukölln 2024. Ausbau der Ilsestraße als Fahrradstraße zwischen Thomasstraße und Emser Straße

Kartengrundlagen

Fis-Broker (Geoportal Berlin). URL: <https://www.berlin.de/sen/sbw/stadtdaten/geoportal/geoportal-daten-und-dienste/> Letzter Zugriff 22.07.2024

OpenStreetMap (OSM). URL: <http://www.openstreetmap.org/> Letzter Zugriff 22.07.2024

Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Netzpläne und Linien. URL: <https://www.bvg.de/de/verbindungen/netzplaene-und-linien>