

III Verkehr und Straßenraum

Im Gebiet FAN wurden seit 2014 im Straßenraum zahlreiche bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit umgesetzt. Dabei lag der Fokus auf der Nutzung des Straßenraums durch nichtmotorisierten Verkehr. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation und der Straßenraumgestaltung im Gebiet FAN in den kommenden Jahren sind insbesondere an folgenden räumlichen Schwerpunkten erforderlich:

Campus für Demokratie und Umgebung

Um den Campus für Demokratie auf dem ehemaligen MFS Areal entwickeln zu können, ist eine Neuordnung und Neugestaltung der Erschließung und Durchwegung des Blockinnenbereichs notwendig. Im Einzelnen sollten dazu folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Herstellung eines Mindestangebots an öffentlichen Straßen zur Sicherung einer dauerhaften geordneten Erschließung
- weitgehende Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs aus dem Block
- keine Wiedernutzung früherer Stellplatzanlagen im Hofbereich der Häuser 15/16, stattdessen - wie im Hofbereich zur Magdalenenstraße - Entsiegelungsmaßnahmen
- Anordnung von Abstellmöglichkeiten von Reisebussen außerhalb des Campus
- Prüfung einer Sperrung der Normannenstraße für den Durchgangsverkehr, Einrichtung von erweiterten Gehwegflächen vor der HOWOGE-Arena „Hans-Zoschke“ und einem möglichen Museums- und Kulturkomplex in Haus 18, Zufahrt nur für Busverkehr und Sonderverkehr.

Um den Wegfall von Stellplätzen im Blockinnenbereich teilweise zu kompensieren und um auf das, durch die geplante Wiedernutzung von zurzeit leerstehenden Gebäuden sowie den Ligabetrieb in der HOWOGE-Arena „Hans-Zoschke“ zu erwartende weitere Verkehrsaufkommen zu reagieren, sollte das für die Ruschestraße erarbeitete Stellplatzkonzept umgesetzt werden.

Da darüber hinaus keine weiteren Flächen für Stellplätze zur Verfügung stehen, bedarf es anderer Lösungen, die vorrangig auf den Umweltverbund und die heute bereits gute Erschließung mit dem ÖPNV setzen.

Ein wichtiges Element ist in diesem Sinne die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur durch die Errichtung von sicheren und überdachten Abstellanlagen sowie einer Fortführung des Radstreifens auf der Fahrbahn der Ruschestraße zwischen Normannenstraße und Bornitzstraße als Lückenschluss im Radwegenetz.



Gotlindestraße und Anbindung Lindenhof

Die Verkehrsführung in der Gotlindestraße ist durch die Parksituation, den schmalen Straßenquerschnitt und die erneuerungsbedürftige Fahrbahn stark eingeschränkt. Durch die neuen Anlaufstellen im Bereich der sozialen Infrastruktur sowie den Lindenhof, aber auch fehlende Abbiegemöglichkeiten, kommt es zu vermehrtem Verkehr.

Hierfür ist ein Gesamtkonzept zu entwickeln, das auch die Funktion der Gotlindestraße als „Grünes Band“ berücksichtigt und im Rahmen einer grundhaften Erneuerung umzusetzen. Das Verkehrskonzept soll Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsführung ggf. durch Anpassung der Querschnitte sowie zur Verkehrsberuhigung vorsehen. Hierbei ist besonders der nicht motorisierte Verkehr zu berücksichtigen.

Zur besseren Anbindung des Lindenhofs sollten wieder eine Buslinie etabliert und alternative Mobilitätsangebote, wie Car- und Bikesharing, geprüft werden.

Alte Frankfurter Allee mit Hubertusbad, Siegfriedstraße, Gudrunstraße

In der Alten Frankfurter Allee treffen auf engem Raum Fuß- und Radverkehr mit Pkw und Kleinbussen

zusammen. Ein Konzept zur temporären Umgestaltung dieses Bereichs sollte Vorschläge für eine Entschärfung dieser Situation machen.

In der südlichen Siegfriedstraße ist die Verkehrsführung aufgrund der dort fahrenden Straßenbahn und des beidseitigen ruhenden Verkehrs oft eingeschränkt. Hinzu kommt das Fehlen einer sicheren Verkehrsführung für Radfahrende sowie das Kopfsteinpflaster im Kreuzungsbereich. Auch fehlt dort eine abgesicherte Quermöglichkeit für Fußgänger*innen. Bereits im Vorgriff auf den geplanten Umbau durch die BVG sollte eine (Zwischen-) Lösung zur Verbesserung der Sicherheit für den Rad- und Fußverkehr gesucht werden.

Mit der BVG soll geprüft werden, ob es im Bereich der Alten Frankfurter Allee einen geeigneten Standort für einen Mobilitätshub mit den entsprechenden Sharing-Angeboten gibt, der den geplanten Hub am Vorplatz östlich des Bahnhofs Lichtenberg ergänzen könnte.

Im Rahmen eines Konzepts zur Umgestaltung der Gudrunstraße sollte die Anlage eines Radwegs sowie die Neuordnung der Verkehrsflächen und insbesondere der Flächen für den ruhenden Verkehr vorgesehen werden.



Kartengrundlage: Geoportal Berlin / ALKIS Berlin | 2017
Bearbeitung: STATBAU GmbH | 2019



Kartengrundlage: Geoportal Berlin / ALKIS Berlin | 2017
Bearbeitung: STATBAU GmbH | 2019

Frankfurter Allee

Für den Abschnitt der Frankfurter Allee soll ein einheitliches Verkehrs- und Gestaltungskonzept für den gesamten Straßenquerschnitt, inklusive nördliche und südliche Gehwege, entwickelt werden. Hierbei sollten die Radwege in den Bereich der Fahrbahnen verlegt und eine dem Berliner Mobilitätsgesetz entsprechende Breite und Gestaltung erhalten. Fahrspuren sollten entsprechend verschmälert und die Kreuzungsbereiche angepasst werden.

Gebietsübergreifende Maßnahmen

Zur Förderung des Radverkehrs sollten vor allem die Kreuzungsbereiche so ausgestaltet werden, dass eine sichere Verkehrsführung bei Abbiegesituationen der Radfahrenden gewährleistet ist. Die Beschilderung der Radverkehrsanlagen, insbesondere die Nebenroutenbeschilderung, sollte noch ausgebaut werden. Bei allen Baumaßnahmen sollte auf eine Verbesserung der Barrierefreiheit geachtet werden. Auch sollten, wo möglich, Bänke für Ruhepausen aufgestellt werden.

Eine Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung wurde letztmalig 2016 erstellt. Wenn sich im Rahmen einer Aktualisierung ergeben sollte, dass sich die Situation im Gebiet FAN seither verändert hat und eine Parkraumbewirtschaftung zu einer Verbesserung der Verkehrssituation beitragen könnte, sollten entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden.

