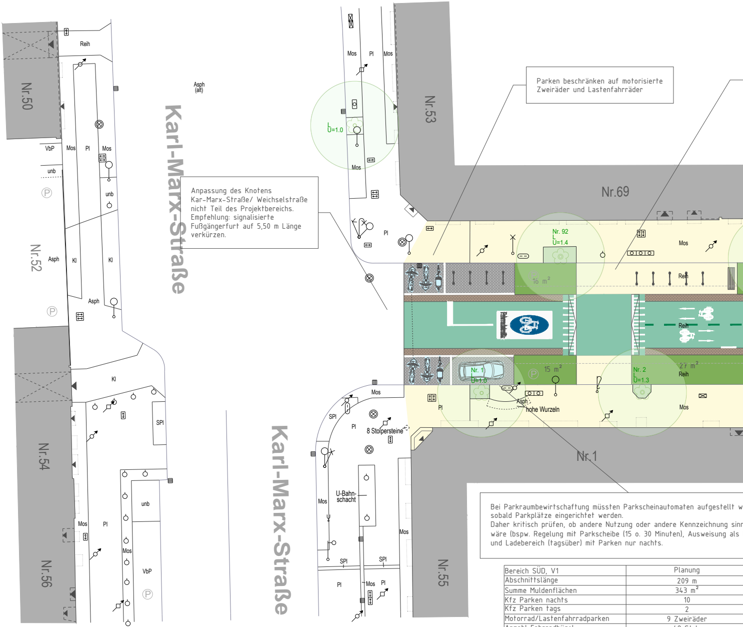

Nr.50
Reih
Asph (alt)
Karl-Marx-Straße
VbP
Mos
Pl
Mos
unb
unb
Nr.52
Asph
Kl
Kl
Asph
Kl
Nr.54
SPl
Mos
Pl
Mos
unb
VbP
Nr.56
Karl-Marx-Straße
Mos
Pl
Mos
Nr.53
U=1.0
Mos
Pl
Nr.69
Nr. 92
U=1.4
Mos
16 m²
Reih
Reih
Nr. 1
U=1.0
15 m²
Nr. 2
U=1.3
27 m²
Reih
Mos
Pl
Asph
hohe Wurzeln
Mos
SPl
Pl
8 Stolpersteine
Nr.1
Mos
U-Bahn-schacht
Mos
SPl
SPl
Pl
Mos
Pl
Nr.55

Anpassung des Knotens
Kar-Marx-Straße/ Weichselstraße
nicht Teil des Projektbereichs.
Empfehlung: signalisierte
Fußgängerfurt auf 5,50 m Länge
verkürzen.

Parken beschränken auf motorisierte
Zweiräder und Lastenfahrräder

Bei Parkraumbewirtschaftung müssten Parkscheinautomaten aufgestellt w
sobald Parkplätze eingerichtet werden.
Daher kritisch prüfen, ob andere Nutzung oder andere Kennzeichnung sinn
wäre (bspw. Regelung mit Parkscheibe (15 o. 30 Minuten), Ausweisung als
und Ladebereich (tagsüber) mit Parken nur nachts.

Bereich SÜD, V1	Planung
Abschnittslänge	209 m
Summe Muldenflächen	343 m²
Kfz Parken nachts	10
Kfz Parken tags	2
Motorrad/Lastenfahrradparken	9 Zweiräder
Anzahl Fahrradbügel	42 Stck.
Anzahl Sitzbänke	9
Lieferzonen	4 (jeweils 14 m Länge)
Baum Neupflanzungen	3
Asphalteinbau notwendig	805 m²

Bereich SÜD

Fahrradstraße

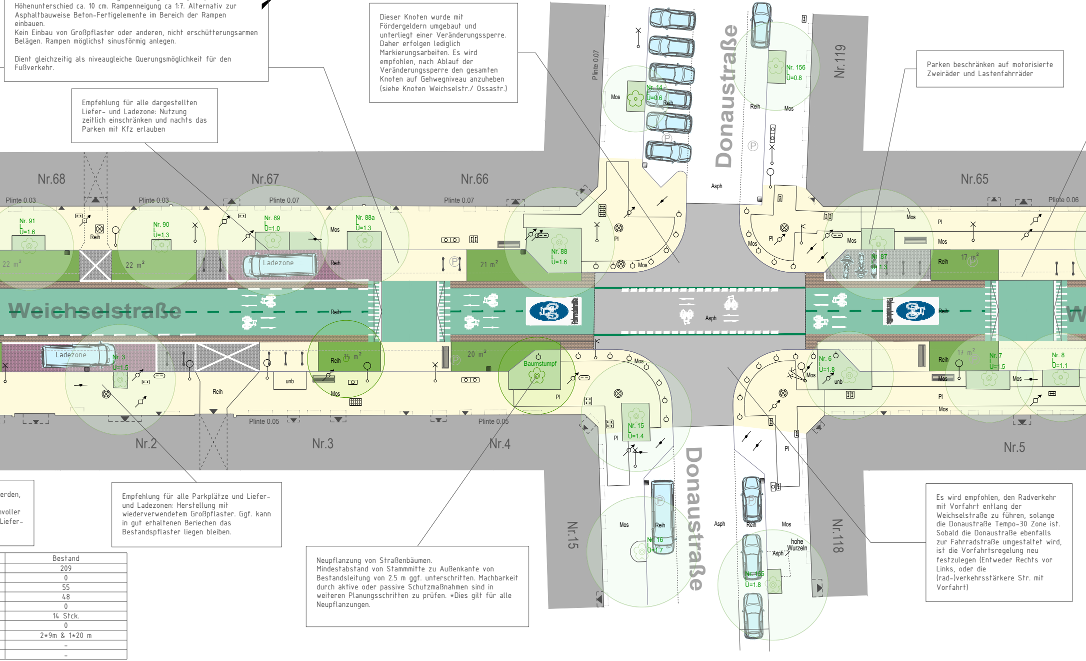
Einbau einer Fahrbahnanhebung mit fahrradfreundlichen Rampen, um zu verhindern, dass die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 30,0 Km/h überschritten wird. Herstellung vollständig aus Asphalt, Höhenunterschied ca. 10 cm. Rampenneigung ca 1:7. Alternativ zur Asphaltbauweise Beton-Fertigelemente im Bereich der Rampen einbauen.
Kein Einbau von Großpflaster oder anderen, nicht erschütterungsarmen Belägen. Rampen möglichst sinusförmig anlegen.

Dient gleichzeitig als niveaugleiche Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr.

Empfehlung für alle dargestellten Liefer- und Ladezone: Nutzung zeitlich einschränken und nachts das Parken mit Kfz erlauben

Dieser Knoten wurde mit Fördergeldern umgebaut und unterliegt einer Veränderungssperre. Daher erfolgen lediglich Markierungsarbeiten. Es wird empfohlen, nach Ablauf der Veränderungssperre den gesamten Knoten auf Gehwegniveau anzuheben (siehe Knoten Weichselstr./ Ossastr.)

Parken beschränken auf motorisierte Zweiräder und Lastenfahrräder


Weichselstraße
Donaustraße
Donaustraße
Nr.68
Nr.67
Nr.66
Nr.65
Nr.119
Nr.2
Nr.3
Nr.4
Nr.5
Nr.15
Nr.118
Plinte 0.03
Plinte 0.03
Plinte 0.07
Plinte 0.07
Plinte 0.07
Plinte 0.06
Plinte 0.05
Plinte 0.05
Nr. 91 L Ü=1.6
Nr. 90 L Ü=1.3
Nr. 89 L Ü=1.0
Nr. 88a L Ü=1.3
Nr. 88 L Ü=1.6
Nr. 14 L Ü=0.6
Nr. 156 L Ü=0.8
Nr. 87 L Ü=1.3
Nr. 3 L Ü=1.5
Nr. 15 L Ü=1.4
Nr. 16 L Ü=1.7
Nr. 155 L Ü=1.8
Nr. 6 L Ü=1.8
Nr. 7 L Ü=1.5
Nr. 8 L Ü=1.1
22 m²
22 m²
21 m²
17 m²
15 m²
20 m²
Ladezone
Ladezone
Baumstumpf
hohe Wurzeln
Asph
Reih
Mos
Pl
unb

Empfehlung für alle Parkplätze und Liefer- und Ladezonen: Herstellung mit wiederverwendetem Großpflaster. Ggf. kann in gut erhaltenen Berichen das Bestandspflaster liegen bleiben.

Neupflanzung von Straßenbäumen.
Mindestabstand von Stammmitte zu Außenkante von Bestandsleitung von 2.5 m ggf. unterschritten. Machbarkeit durch aktive oder passive Schutzmaßnahmen sind in weiteren Planungsschritten zu prüfen. *Dies gilt für alle Neupflanzungen.

Es wird empfohlen, den Radverkehr mit Vorfahrt entlang der Weichselstraße zu führen, solange die Donaustraße Tempo-30 Zone ist. Sobald die Donaustraße ebenfalls zur Fahrradstraße umgestaltet wird, ist die Vorfahrtsregelung neu festzulegen (Entweder Rechts vor Links, oder die (rad-)verkehrsstärkere Str. mit Vorfahrt)

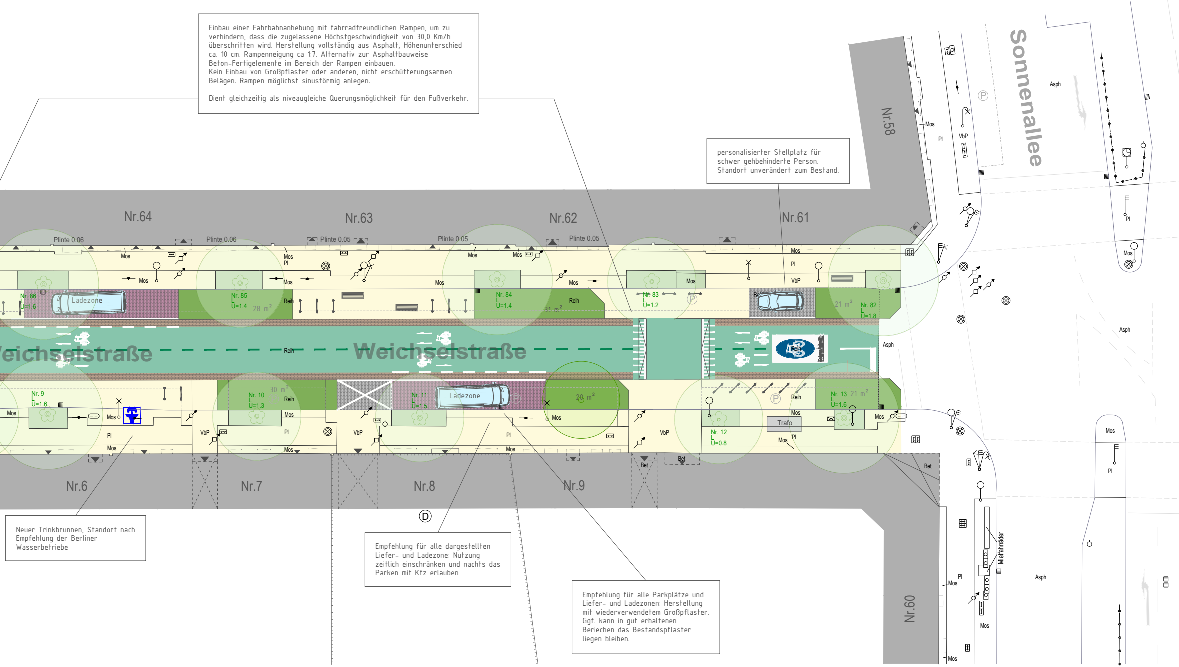
erden,

voller
Liefer-

	Bestand
	209
	0
	55
	48
	0
	14 Stck.
	0
	2*9m & 1*20 m
	-
	-

Bereich SÜD

Fahrradstraße


Sonnenallee
Weichselstraße
Nr.64
Nr.63
Nr.62
Nr.61
Nr.58
Nr.6
Nr.7
Nr.8
Nr.9
Nr.60
Plinte 0.06
Plinte 0.05
Ladezone
Trafo
Mietfahrräder
Nr. 86
Nr. 85
Nr. 84
Nr. 83
Nr. 82
Nr. 9
Nr. 10
Nr. 11
Nr. 12
Nr. 13
28 m²
31 m²
21 m²
30 m²
20 m²
Asph
Mos
Pl
VbP
Reih
Bet
D

Einbau einer Fahrbahnanhebung mit fahrradfreundlichen Rampen, um zu verhindern, dass die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 30,0 Km/h überschritten wird. Herstellung vollständig aus Asphalt, Höhenunterschied ca. 10 cm. Rampenneigung ca 1:7. Alternativ zur Asphaltbauweise Beton-Fertigelemente im Bereich der Rampen einbauen.
Kein Einbau von Großpflaster oder anderen, nicht erschütterungsarmen Belägen. Rampen möglichst sinusförmig anlegen.

Dient gleichzeitig als niveaugleiche Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr.

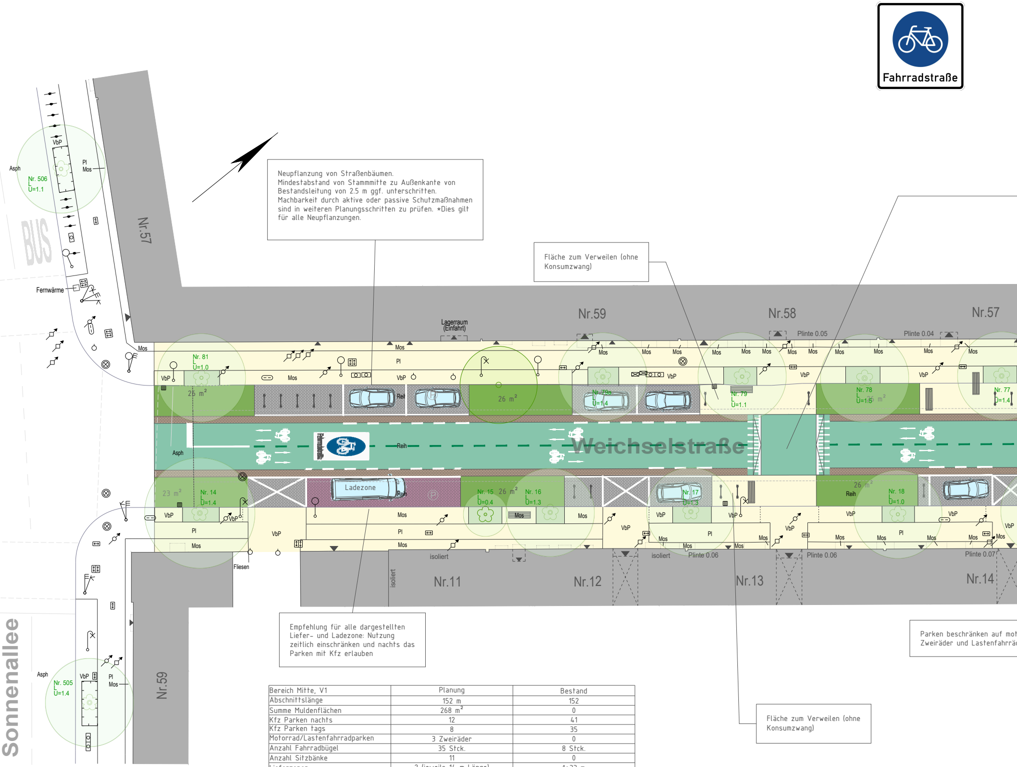
personalisierter Stellplatz für schwer gehbehinderte Person. Standort unverändert zum Bestand.

Neuer Trinkbrunnen, Standort nach Empfehlung der Berliner Wasserbetriebe

Empfehlung für alle dargestellten Liefer- und Ladezone: Nutzung zeitlich einschränken und nachts das Parken mit Kfz erlauben

Empfehlung für alle Parkplätze und Liefer- und Ladezonen: Herstellung mit wiederverwendetem Großpflaster. Ggf. kann in gut erhaltenen Beriechen das Bestandspflaster liegen bleiben.

Bereich SÜD


Fahrradstraße
Nr.57
Nr.59
Nr.58
Nr.57
Nr.11
Nr.12
Nr.13
Nr.14
Nr.59
Weichselstraße
Sonnenallee
BUS
Fernwärme
Asph
VbP
Pl
Mos
Nr. 506
Ü=1.1
Nr. 505
Ü=1.4
Lagerraum
(Einfahrt)
Plinte 0.05
Plinte 0.04
Plinte 0.06
Plinte 0.06
Plinte 0.07
Nr. 81
Ü=1.0
25 m²
26 m²
23 m²
26 m²
Nr. 79a
Ü=1.4
Nr. 79
Ü=1.1
Nr. 78
Ü=1.5
Nr. 77
Ü=1.4
Nr. 14
Ü=1.4
Nr. 15
Ü=0.4
Nr. 16
Ü=1.3
Nr. 17
Ü=1.3
Nr. 18
Ü=1.0
Reih
Ladezone
isoliert
Fliesen

Neupflanzung von Straßenbäumen.
Mindestabstand von Stammmitte zu Außenkante von Bestandsleitung von 2.5 m ggf. unterschritten.
Machbarkeit durch aktive oder passive Schutzmaßnahmen sind in weiteren Planungsschritten zu prüfen. *Dies gilt für alle Neupflanzungen.

Fläche zum Verweilen (ohne Konsumzwang)

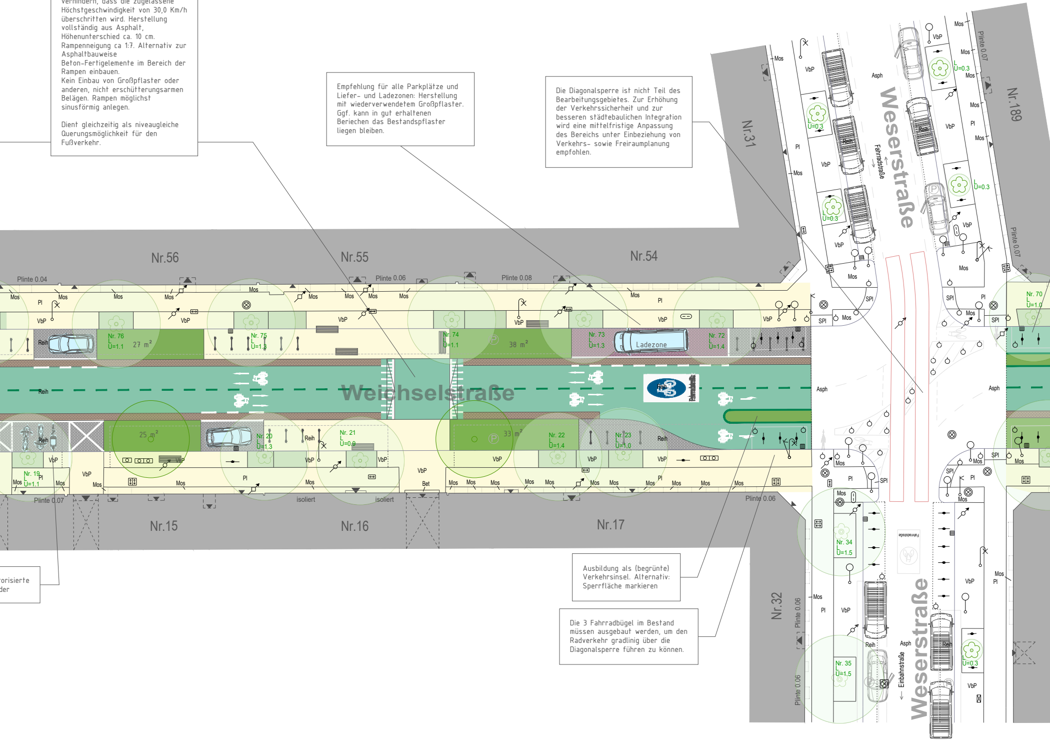
Empfehlung für alle dargestellten Liefer- und Ladezone: Nutzung zeitlich einschränken und nachts das Parken mit Kfz erlauben

Parken beschränken auf mot
Zweiräder und Lastenfahrrä

Fläche zum Verweilen (ohne Konsumzwang)

Bereich Mitte, V1	Planung	Bestand
Abschnittslänge	152 m	152
Summe Muldenflächen	268 m²	0
Kfz Parken nachts	12	41
Kfz Parken tags	8	35
Motorrad/Lastenfahrradparken	3 Zweiräder	0
Anzahl Fahrradbügel	35 Stck.	8 Stck.
Anzahl Sitzbänke	11	0
Lieferzonen	2 (jeweils 14 m Länge)	1*33 m
Baum Neupflanzungen	3	-
Asphalteinbau notwendig	691 m²	-

Bereich Mitte


Weichselstraße
Weserstraße
Weserstraße
Fahrradstraße
Einbahnstraße
Nr.56
Nr.55
Nr.54
Nr.31
Nr.189
Nr.15
Nr.16
Nr.17
Nr.32
Plinte 0.04
Plinte 0.06
Plinte 0.08
Plinte 0.07
Plinte 0.06
Plinte 0.07
Plinte 0.07
Plinte 0.06
Plinte 0.06
Ladezone
27 m²
38 m²
25 m²
33 m²
Nr. 76 Ü=1.1
Nr. 75 Ü=1.3
Nr. 74 Ü=1.1
Nr. 73 Ü=1.3
Nr. 72 Ü=1.4
Nr. 70 Ü=1.0
Nr. 19 Ü=1.1
Nr. 20 Ü=1.3
Nr. 21 Ü=0.9
Nr. 22 Ü=1.4
Nr. 23 Ü=1.0
Nr. 34 Ü=1.5
Nr. 35 Ü=1.5
Ü=0.3
isoliert
isoliert
Mos
Pl
VbP
Reih
Asph
SPl
Bet

Einbau einer Fahrbahnanhebung mit fahrradfreundlichen Rampen, um zu verhindern, dass die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 30,0 Km/h überschritten wird. Herstellung vollständig aus Asphalt, Höhenunterschied ca. 10 cm. Rampenneigung ca 1:7. Alternativ zur Asphaltbauweise Beton-Fertigelemente im Bereich der Rampen einbauen. Kein Einbau von Großpflaster oder anderen, nicht erschütterungsarmen Belägen. Rampen möglichst sinusförmig anlegen.

Dient gleichzeitig als niveaugleiche Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr.

Empfehlung für alle Parkplätze und Liefer- und Ladezonen: Herstellung mit wiederverwendetem Großpflaster. Ggf. kann in gut erhaltenen Beriechen das Bestandspflaster liegen bleiben.

Die Diagonalsperre ist nicht Teil des Bearbeitungsgebietes. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur besseren städtebaulichen Integration wird eine mittelfristige Anpassung des Bereichs unter Einbeziehung von Verkehrs- sowie Freiraumplanung empfohlen.

Ausbildung als (begrünte) Verkehrsinsel. Alternativ: Sperrfläche markieren

Die 3 Fahrradbügel im Bestand müssen ausgebaut werden, um den Radverkehr gradlinig über die Diagonalsperre führen zu können.

orisierte
der

Bereich Mitte

Fahrradstraße

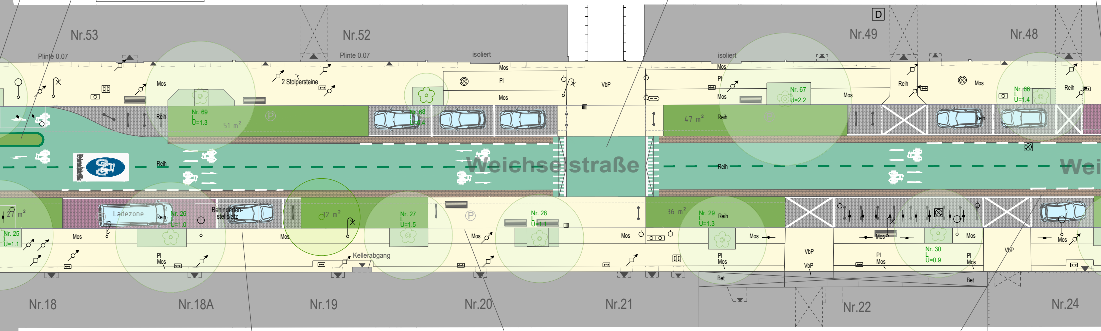
Einbau einer Fahrbahnanhebung mit fahrradfreundlichen Rampen, um zu verhindern, dass die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 30,0 Km/h überschritten wird. Herstellung vollständig aus Asphalt, Höhenunterschied ca. 10 cm. Rampenneigung ca 1:7. Alternativ zur Asphaltbauweise Beton-Fertigelemente im Bereich der Rampen einbauen. Kein Einbau von Großpflaster oder anderen, nicht erschütterungsarmen Belägen. Rampen möglichst sinusförmig anlegen.

Dient gleichzeitig als niveaugleiche Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr.

Die 4 Fahrradbügel im Bestand müssen ausgebaut werden, um den Radverkehr gradlinig über die Diagonalsperre führen zu können.

Ausbildung als (begrünte) Verkehrsinsel. Alternativ: Sperrfläche markieren

Empfehlung für alle Parkplätze und Liefer- und Ladezonen: Herstellung mit wiederverwendetem Großpflaster. Ggf. kann in gut erhaltenen Beriechen das Bestandspflaster liegen bleiben.


51
50
Nr.53
Nr.52
Nr.49
Nr.48
Plinte 0.07
Plinte 0.07
isoliert
isoliert
D
2 Stolpersteine
Mos
Pl
VbP
Reih
Nr. 69
L
U=1.3
51 m²
Nr. 68
U=1.4
Nr. 67
L
U=2.2
47 m²
Nr. 66
L
U=1.4
Weichselstraße
Wei
27 m²
Nr. 25
L
U=1.1
Ladezone
Nr. 26
U=1.0
Behinderten-
stellplatz
32 m²
Nr. 27
L
U=1.5
Nr. 28
L
U=1.1
36 m²
Nr. 29
L
U=1.3
Nr. 30
L
U=0.9
Kellerabgang
Bet
Nr.18
Nr.18A
Nr.19
Nr.20
Nr.21
Nr.22
Nr.24

personalisierter Stellplatz für schwer gehbehinderte Person. Standort (nahezu) unverändert zum Bestand.

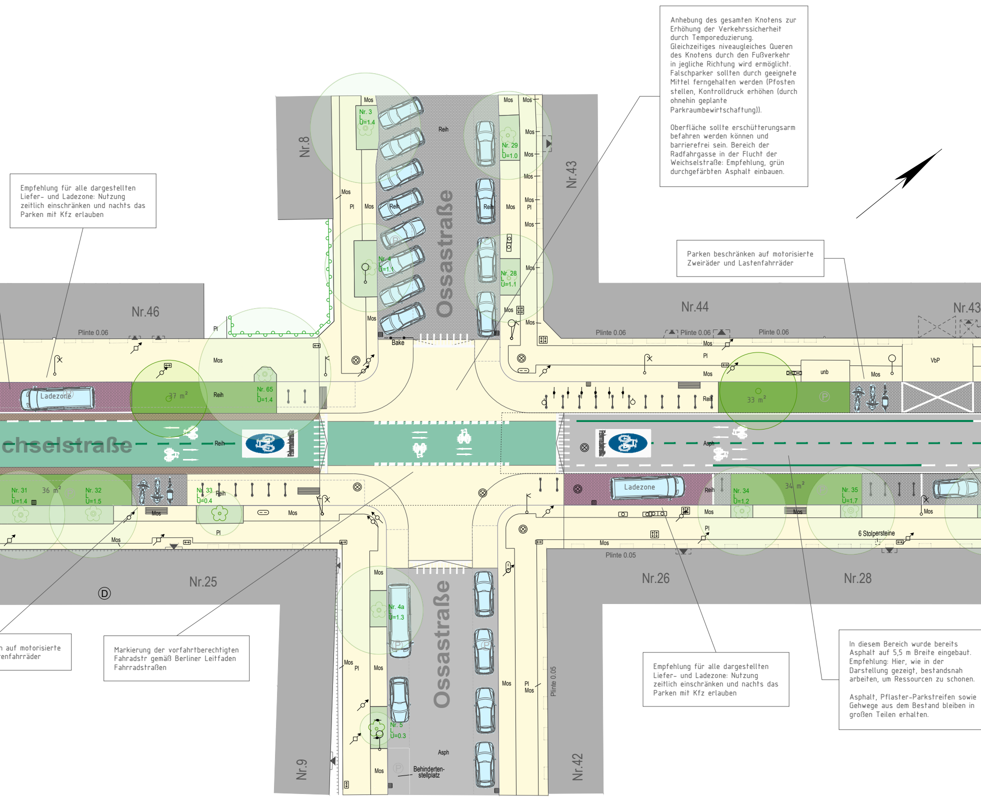
Fläche zum Verweilen (ohne Konsumzwang)

Empfehlung: Sicherheitstrennstreifen durch (wiederverwendetes) Großpflaster herstellen. Dadurch hält sich der Radverkehr intuitiv auf dem erschütterungsärmeren Teil der Straße auf und fährt außerhalb der Gefahrenzone von sich öffnenden Autotüren.

Parken beschränker
Zweiräder und Last

Bereich Nord, V1	Planung	Bestand
Abschnittslänge	255 m	255 m
Summe Muldenflächen	476 m²	0
Kfz Parken nachts	20	67
Kfz Parken tags	12	
Motorrad/Lastenfahrradparken	6 Zweiräder	4 Zweiräder
Anzahl Fahrradbügel	55 Stck.	28 Stck.
Anzahl Sitzbänke	18 Stck.	0
Lieferzonen	4 (jeweils 14 m Länge)	
Baum Neupflanzungen	4	-
Asphalteinbau notwendig	696 m²	-

Bereich Nord


Nr.8
Nr.43
Nr.46
Nr.44
Nr.43
Nr.25
Nr.26
Nr.28
Nr.9
Nr.42
Ossastraße
Ossastraße
chselstraße
Ladezone
Ladezone
Plinte 0.06
Plinte 0.06
Plinte 0.06
Plinte 0.06
Plinte 0.05
Plinte 0.05
Nr. 3 L Ü=1.4
Nr. 29 L Ü=1.0
Nr. 28 L Ü=1.1
Nr. 4 L Ü=1.1
Nr. 65 L Ü=1.4
37 m²
33 m²
Nr. 31 L Ü=1.4
36 m²
Nr. 32 L Ü=1.5
Nr. 33 L Ü=0.4
Nr. 34 L Ü=1.2
34 m²
Nr. 35 L Ü=1.7
Nr. 4a L Ü=1.3
Nr. 5 L Ü=0.3
Reih
Mos
Pl
Asph
unb
VbP
Bake
6 Stolpersteine
Behinderten-stellplatz
D

Anhebung des gesamten Knotens zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Temporeduzierung. Gleichzeitiges niveaugleiches Queren des Knotens durch den Fußverkehr in jegliche Richtung wird ermöglicht. Falschparker sollten durch geeignete Mittel ferngehalten werden (Pfosten stellen, Kontrolldruck erhöhen (durch ohnehin geplante Parkraumbewirtschaftung)).

Oberfläche sollte erschütterungsarm befahren werden können und barrierefrei sein. Bereich der Radfahrgasse in der Flucht der Weichselstraße: Empfehlung, grün durchgefärbten Asphalt einbauen.

Empfehlung für alle dargestellten Liefer- und Ladezone: Nutzung zeitlich einschränken und nachts das Parken mit Kfz erlauben

Parken beschränken auf motorisierte Zweiräder und Lastenfahrräder

n auf motorisierte
enfahrräder

Markierung der vorfahrtberechtigten Fahradstr gemäß Berliner Leitfaden Fahrradstraßen

Empfehlung für alle dargestellten Liefer- und Ladezone: Nutzung zeitlich einschränken und nachts das Parken mit Kfz erlauben

In diesem Bereich wurde bereits Asphalt auf 5,5 m Breite eingebaut. Empfehlung: Hier, wie in der Darstellung gezeigt, bestandsnah arbeiten, um Ressourcen zu schonen.

Asphalt, Pflaster-Parkstreifen sowie Gehwege aus dem Bestand bleiben in großen Teilen erhalten.

Bereich Nord

Fahrradstraße

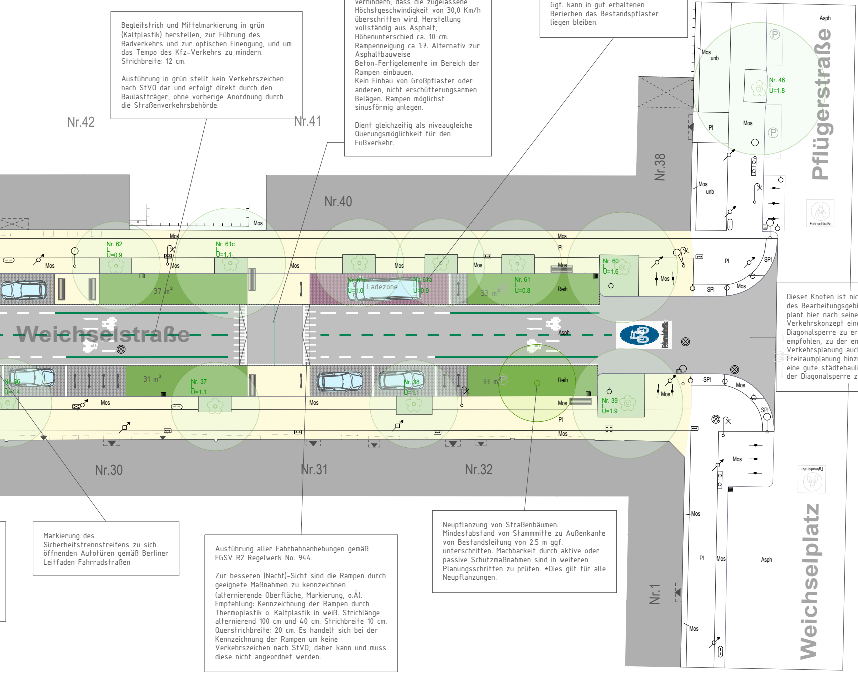
Begleitstrich und Mittelmarkierung in grün (Kaltplastik) herstellen, zur Führung des Radverkehrs und zur optischen Einengung, und um das Tempo des Kfz-Verkehrs zu mindern. Strichbreite: 12 cm.

Ausführung in grün stellt kein Verkehrszeichen nach StVO dar und erfolgt direkt durch den Baulastträger, ohne vorherige Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde.

Einbau einer Fahrbahnanhebung mit fahrradfreundlichen Rampen, um zu verhindern, dass die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 30,0 Km/h überschritten wird. Herstellung vollständig aus Asphalt, Höhenunterschied ca. 10 cm. Rampenneigung ca 1:7. Alternativ zur Asphaltbauweise Beton-Fertigelemente im Bereich der Rampen einbauen. Kein Einbau von Großpflaster oder anderen, nicht erschütterungsarmen Belägen. Rampen möglichst sinusförmig anlegen.

Dient gleichzeitig als niveaugleiche Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr.

Empfehlung für alle Parkplätze und Liefer- und Ladezonen: Herstellung mit wiederverwendetem Großpflaster. Ggf. kann in gut erhaltenen Berichen das Bestandspflaster liegen bleiben.


Nr.42
Nr.41
Nr.40
Nr.38
Pflügerstraße
Asph
Mos
unb
Pl
Nr. 46
L
Ü=1.8
Nr. 62
L
Ü=0.9
Nr. 61c
L
Ü=1.1
Nr. 61b
L
Ü=1.0
Ladezone
Nr. 61a
L
Ü=0.9
Nr. 61
L
Ü=0.8
Nr. 60
L
Ü=1.6
37 m²
33 m²
Reih
SPl
Weichselstraße
Asph
Fahrradstraße
Nr. 36
L
Ü=1.4
31 m²
Nr. 37
L
Ü=1.1
Nr. 38
L
Ü=1.1
33 m²
Nr. 39
L
Ü=1.9
Nr.30
Nr.31
Nr.32
Nr.1
Weichselplatz

Dieser Knoten ist nicht mehr Teil des Bearbeitungsgebietes. Der Bezirk plant hier nach seinem Verkehrskonzept eine weitere Diagonalsperre zu errichten. Es wird empfohlen, zu der entsprechenden Verkehrsplanung auch die Freiraumplanung hinzuzuziehen, um eine gute städtebauliche Integration der Diagonalsperre zu erzielen.

Markierung des Sicherheitstrennstreifens zu sich öffnenden Autotüren gemäß Berliner Leitfaden Fahrradstraßen

Ausführung aller Fahrbahnanhebungen gemäß FGSV R2 Regelwerk No. 944.

Zur besseren (Nacht)-Sicht sind die Rampen durch geeignete Maßnahmen zu kennzeichnen (alternierende Oberfläche, Markierung, o.Ä). Empfehlung: Kennzeichnung der Rampen durch Thermoplastik o. Kaltplastik in weiß. Strichlänge alternierend 100 cm und 40 cm. Strichbreite 10 cm. Querstrichbreite: 20 cm. Es handelt sich bei der Kennzeichnung der Rampen um keine Verkehrszeichen nach StVO, daher kann und muss diese nicht angeordnet werden.

Neupflanzung von Straßenbäumen. Mindestabstand von Stammmitte zu Außenkante von Bestandsleitung von 2.5 m ggf. unterschritten. Machbarkeit durch aktive oder passive Schutzmaßnahmen sind in weiteren Planungsschritten zu prüfen. *Dies gilt für alle Neupflanzungen.

Bereich Nord