



ÄNDERUNG DER VERKEHRSORGANISATION LASKERKIEZ

Öffentlichkeitsbeteiligung

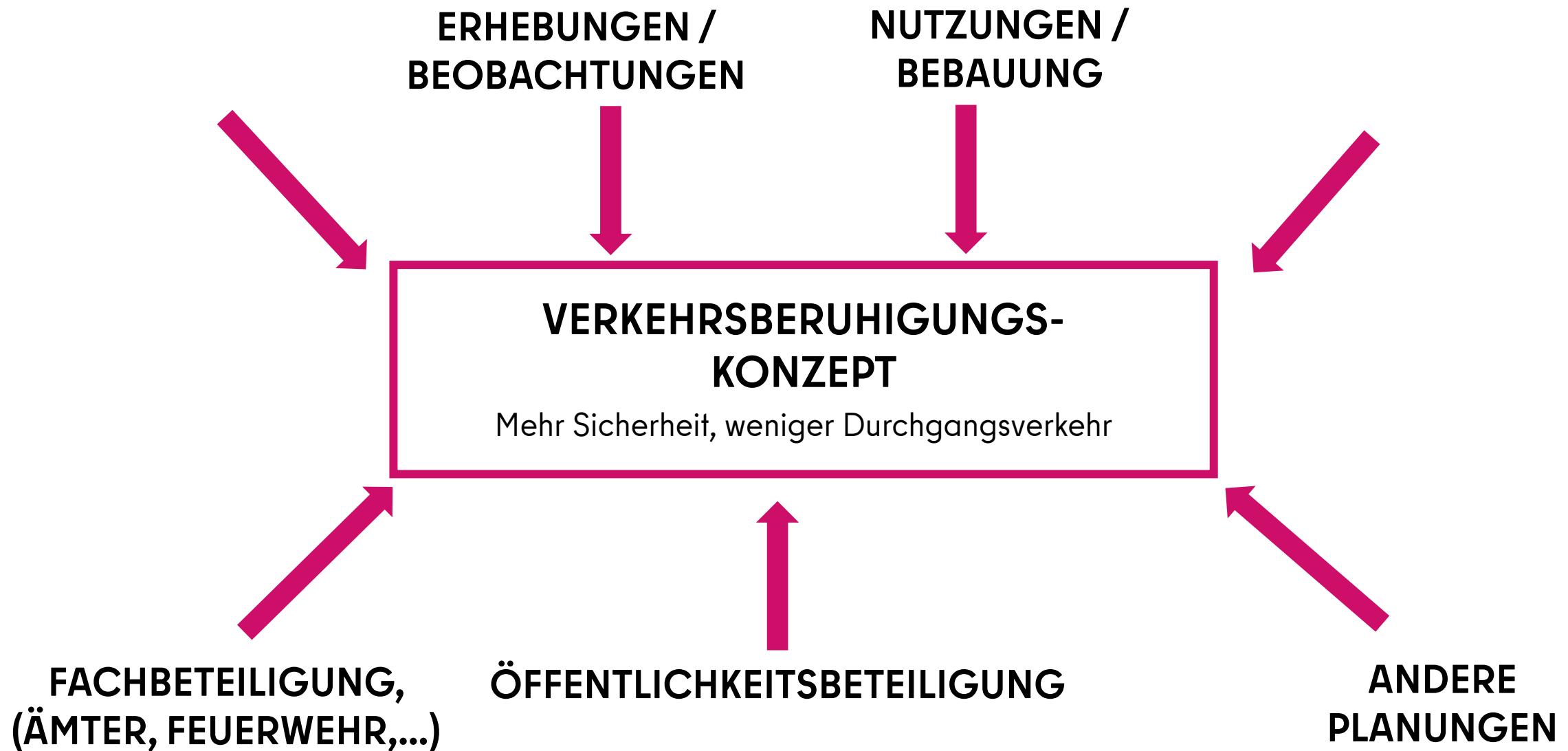


Hintergrund

- Beschwerdelage im Laskerkiez aufgrund von Durchgangsverkehr und überhöhten Geschwindigkeiten, zuletzt deutliche Zunahme
- Ursächlich: Erhöhung der Verkehrsmengen durch Eröffnung 16. BA der A100, angespannte Verkehrslage u.a. durch geringe Leistungsfähigkeit der Elsenbrücke
- Unfall mit Schulkind an LSA Corinth/Persius durch linksabbiegendes Kfz
- Buslinie 347 verläuft durch Persius-Corinth-Modersohnstraße
- Hoher DV in Richtung Elsenbrücke/A100, aber auch „über Eck“
- Aktuell nicht repräsentativer Verkehrszustand, da neben Elsenbrücke mehrere Baustellen am Markgrafendamm, Corinthstraße am Markgrafendamm gesperrt (vrstl. bis Ende Januar 2026)

Vorgaben und Grundlagen

- Beschlüsse BA und BVV
 - Einwohner*innenantrag DS/0831/VI, „**Für einen verkehrsberuhigten Modersohn-Kiez und der Forderung, die Verkehrssicherheit zu verbessern, Fuß- und Radverkehr zu stärken, das Zusammenwachsen von Rudolf- und Laskerkiez zu ermöglichen und die Lebens- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen**“, beschlossen durch BVV am 13.12.2023
- Gesetze, Ziele und Vorgaben des Landes Berlin:
 - Berliner Mobilitätsgesetz, insb. §56 MobG zu Gefährdungslagen durch gebietsfremden Kfz-Verkehr und den geeigneten Maßnahmentypen dazu
 - Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr
 - Radverkehrsplan
 - Fußverkehrsplan
 - Nahverkehrsplan
 - Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030



Laskerkiez: Verkehrsberuhigung im Nebennetz

Ziele

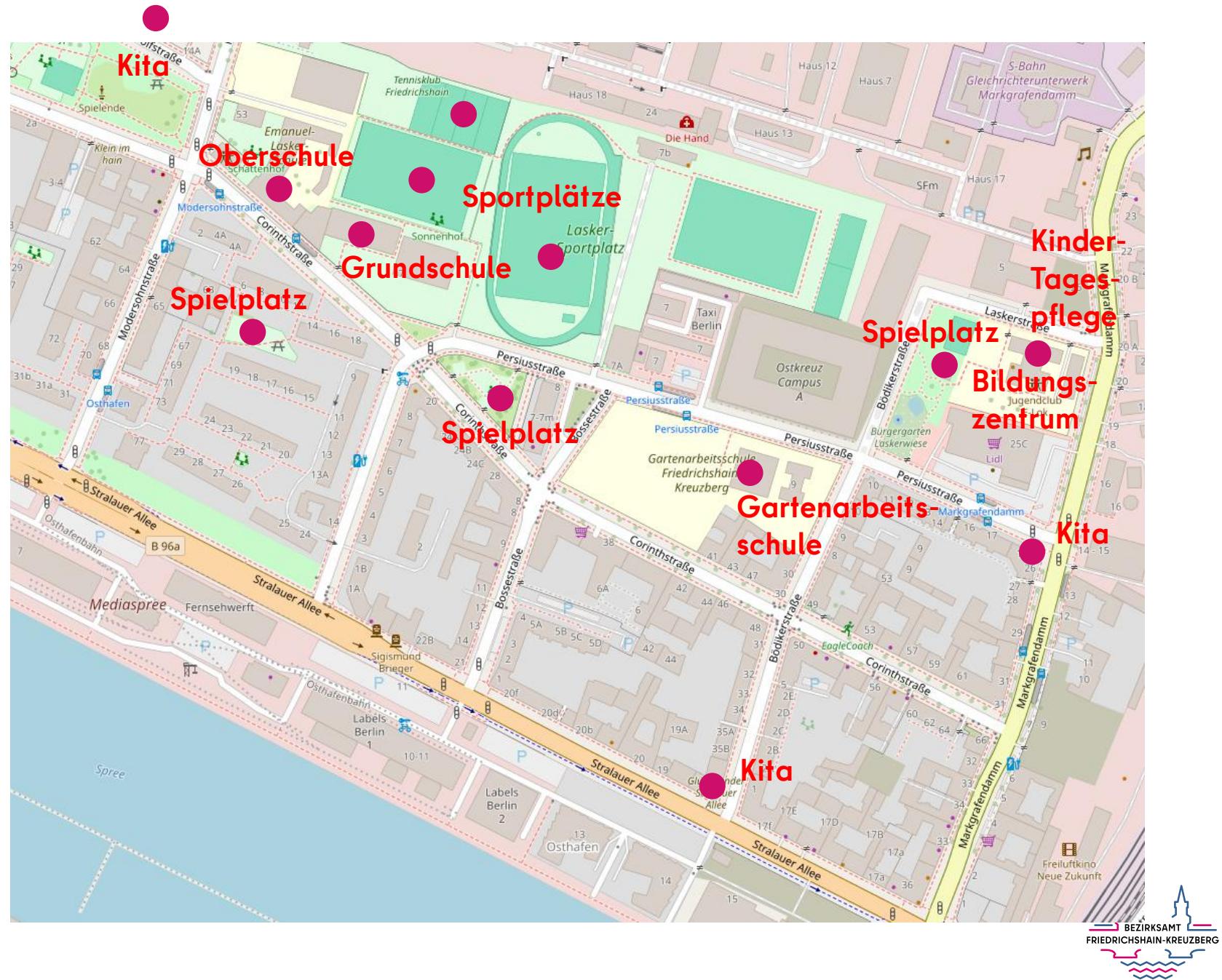
- Verringerung des Durchgangsverkehr zur Steigerung der Verkehrssicherheit im gesamten Kiez
- Bessere Querbarkeit der Straßen, auch durch Kinder
- Verbesserung des Verkehrsverhaltens / Rückgang der Aggressivität auf Ausweichrouten durch Stau auf den Hauptverkehrsstraßen
- Verkehrsberuhigung entsprechend Beschlusslage des Bezirks
- Busverkehr: Gewährleistung der Befahrbarkeit der Persiusstraße und westlicher Corinthstraße
- Randbedingung: Erschließung aller Grundstücke für den Kfz-Verkehr bleibt gewährleistet; keine Fußgängerzonen oder ähnliches

Übergeordnetes Straßennetz & Radvorrangnetz



Bildungseinrichtungen

Ziele von vulnerablen Gruppen





Google Maps



Persiusstraße weist Merkmale auf, die nicht Klassifizierung als Nebenstraße passen. Markierte Leitlinie, Fahrgassenbreite ca. 7 m, tlw. Tempo 50, hohe Verkehrsmengen, zu wenige Querungsstellen, keine Radverkehrsanlage

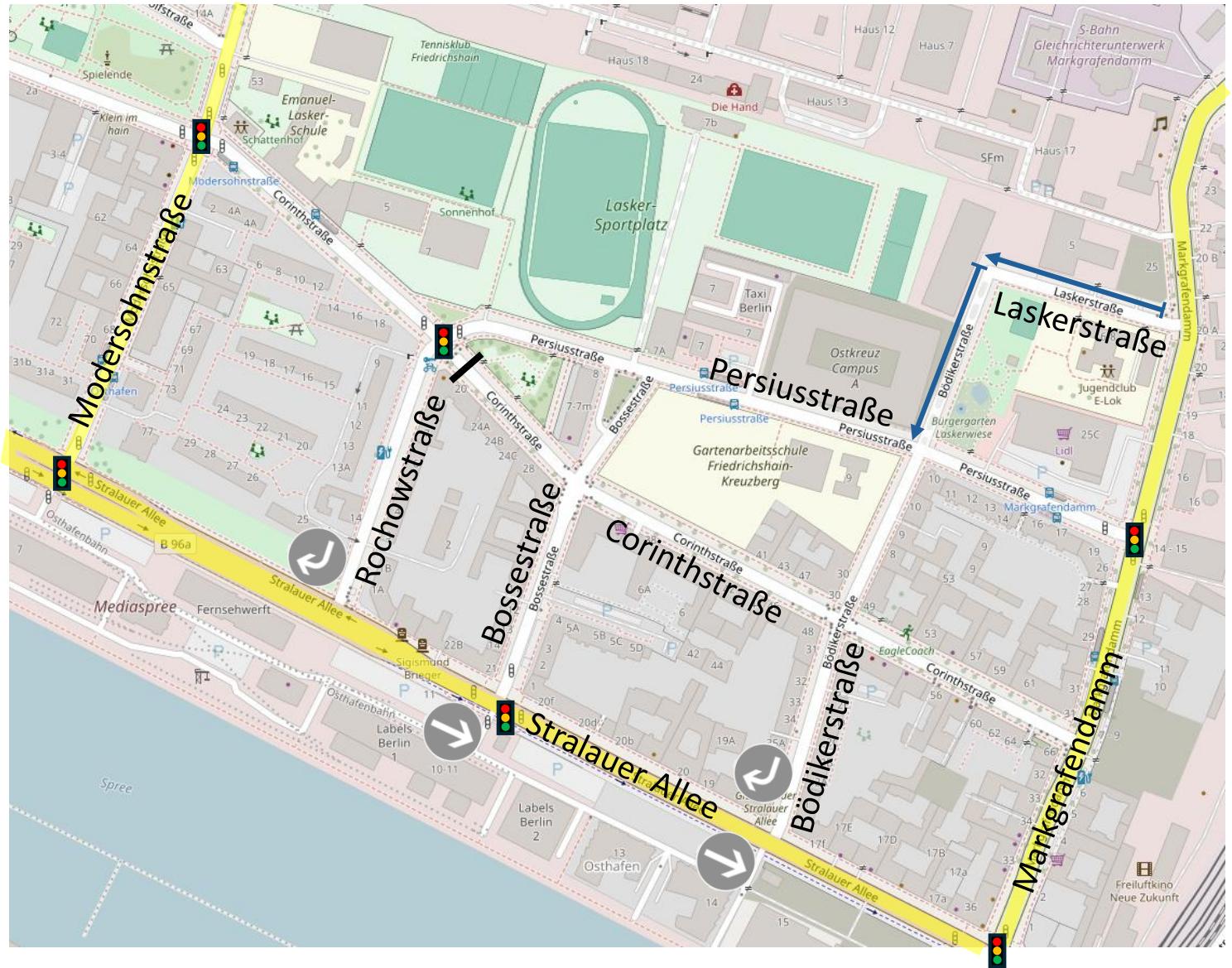


Defizitanalyse - Maßnahmenansätze

- Durchgangsverkehrs Routen → Verkehrsorganisationskonzept in zwei Varianten, siehe folgende Folien
- Besonderheit der Persiusstraße (Gestaltungsdefizite, gleichzeitig Busverkehr) → Busschleuse
- Abschnitt mit Tempo 50 → Anordnung von Tempo 30
- Schlechte Querbarkeit der Persiusstraße im mittleren Abschnitt → neue Mittelinsel

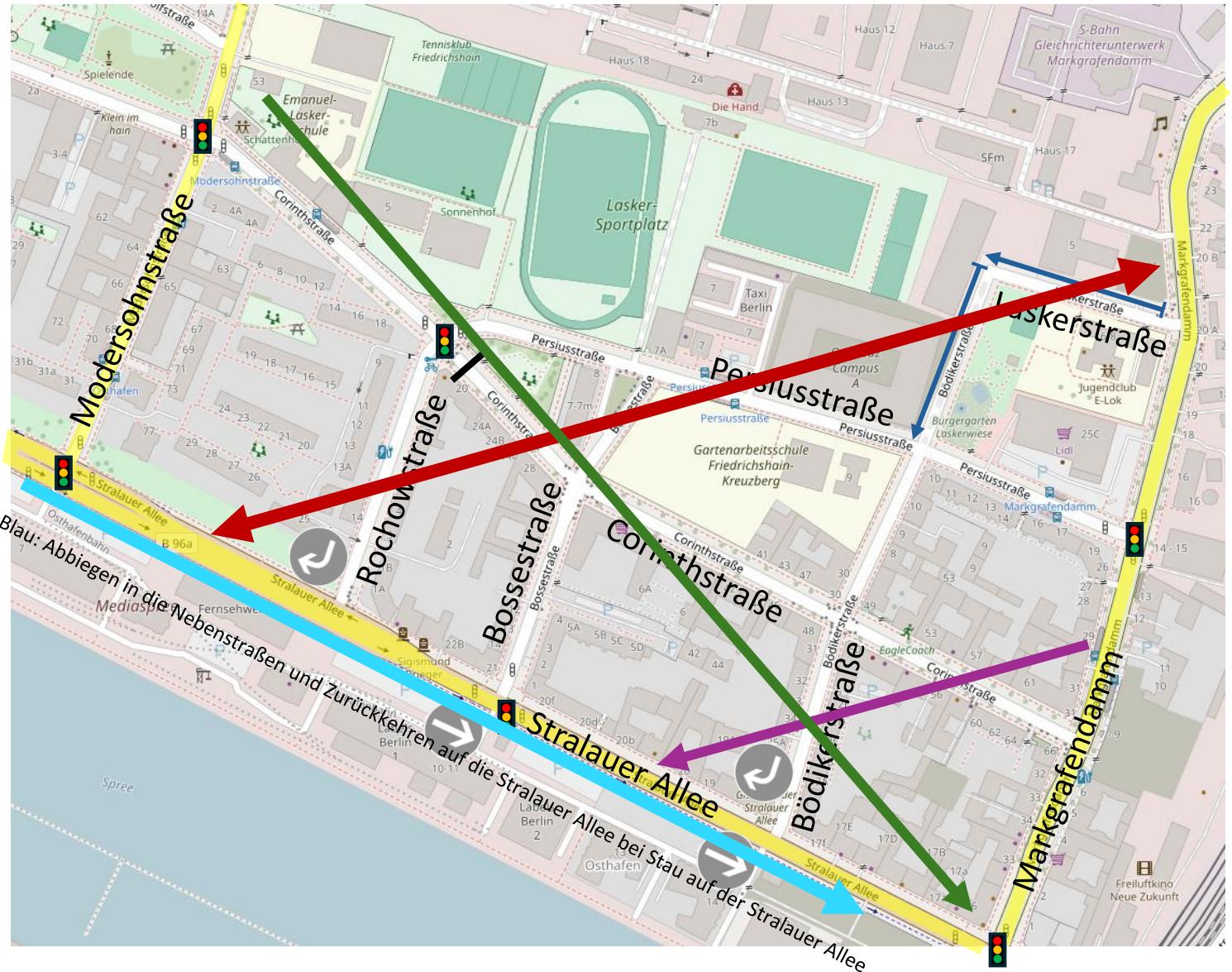
Verkehrsorganisation Bestand

- Bestand
- ← Einbahnstraße
- Sperre
- LSA (Ampel)
- ↓ Abbiegegebot



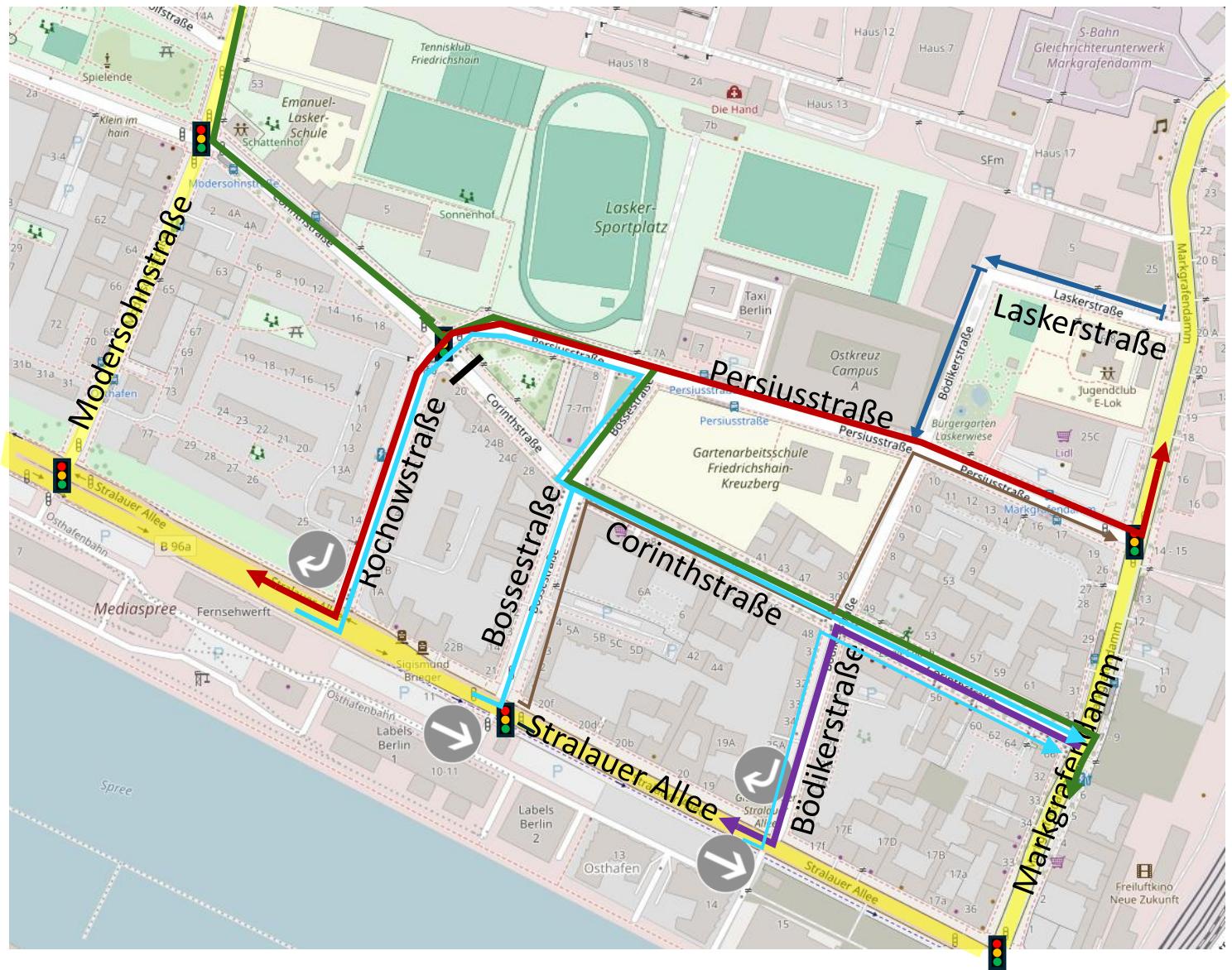
Routen des Durchgangsverkehrs (grob)

- Bestand
 - Einbahnstraße
- Sperre
- LSA (Ampel)
- Abbiegegebot



Routen des Durchgangsverkehrs (im Straßennetz)

- Bestand**
 - ↔ Einbahnstraße
 - Sperre
 - 🚦 LSA (Ampel)
 - ➡ Abbiegegebot



Prüfschema

für Verkehrsorganisations-Varianten

- Durchfahrtsrouten (DfR) unterbunden?
 - Regelwidrige DfR unterbunden?
 - Wie attraktiv sind diese?
- Sind Einbahnstraßen ausreichend lang (> 50-100 m)?
- Erschließung/Anfahrbarkeit
 - Bleiben alle Grünstücke erschlossen?
 - Sind der Großteil der Grundstücke aus mehreren Richtungen anfahrbar?
 - Kann in mehrere Richtungen abgeflossen werden?
- Entstehen Sackgassen (auch durch Einbahnstraßen)?
- Werden Rettungsdienste erheblich eingeschränkt?
- LSA Anpassung notwendig?
- Anlieferung Netto?

Erklärung

Es sollen möglichst alle **Durchfahrtsrouten** durch den Kiez unterbunden werden, um den Durchgangsverkehr zu reduzieren und die Ziele der Verkehrsberuhigung zu erreichen.

Es sollen möglichst keine Durchfahrtsrouten verbleiben, bei denen „nur“ Verkehrszeichen missachtet werden müssen, denn hier ist der Befolgsungsgrad besonders gering (Bsp. Anliegerregelungen).

Wenn solche verbleiben, sollen sie möglichst unattraktiv sein.

(Bewertungsbeispiel: Sehr attraktiv: Regelwidriges Rechtsabbiegen von Hauptstraße; wenig attraktiv: Regelwidriges Linksabbiegen von Hauptstraße und Fahren entgegen einer Einbahnstraße)

Wenn **Einbahnstraßen** zur Regelung des Verkehrsflusses vorgesehen werden, sollen diese mindestens 50 m lang sein, bestenfalls mindestens 100 m lang, weil sonst die Regeleinhaltung bzgl. Fahren in die Gegenrichtung geringer ist.

Damit die **Erschließung** gewährleistet wird, müssen alle Grundstücke weiterhin mit Kfz erreichbar bleiben. Möglichst alle Grundstücke sollen aus mehreren Richtungen anfahrbar sein, um lange Umwege zu vermeiden. Ebenso soll der Kiez auch in mehrere Richtungen verlassen werden können. Diese Aspekte sind insbesondere im Zusammenhang mit den verschiedenen Abbiege- und Verbote entlang der Stralauer Allee zu beachten. Dadurch ist von Osten auf der Stralauer Allee kommend ein Einfahren in den südöstlichen Teil des Kiezes (Bossestraße, Bödikerstraße) nicht erlaubt.

Es sollen durch die verschiedenen Maßnahmen möglichst keine **Sackgassen** entstehen, um einen geordneten Verkehrsablauf sicherzustellen.

Rettungsdienste sollen nicht durch mehrere bauliche Sperren eingeschränkt werden, da sonst längere Umwege und Zeitverluste entstehen.

Eine Anpassung von **Lichtsignalanlagen** (Ampeln) soll vermieden werden, da durch den hohen Aufwand eine kurzfristige Umsetzung nicht möglich wäre.

Die **Anlieferung** der Netto-Filiale über die Bossestraße mit Lkw soll nicht behindert werden.

Verkehrsorganisation Vorzugsvariante 1a

- Durchfahrtsrouten (DfR) unterbunden?
 - Regelwidrige DfR unterbunden?
 - Wie attraktiv sind diese?
 - Sind Einbahnstraßen ausreichend lang (> 50- 100 m)?
 - Erschließung/Anfahrbarkeit
 - Bleiben alle Grünstücke erschlossen?
 - Sind der Großteil der Grundstücke aus mehreren Richtung anfahrbar?
 - Kann in mehrere Richtungen abgeflossen werden?
 - Entstehen Sackgassen (auch durch Einbahnstraßen)?
 - Werden Rettungsdienste erheblich eingeschränkt?
 - LSA Anpassung notwendig?
 - Anlieferung Netto?

Planung Einbahnstraße

— Sperre

Limien-
verkehr
frei

→ Abbiegebeziehung

Fahrbahnschwelle

Bestand Einbahnstraße

— Sperre

 LSA (A)

Abhisagach

 [Abbiegegebo](#)

Westliche Busschleuse, Modalfilter Bossestraße, Einbahnstraße Bödikerstraße



Verkehrsorganisation Vorzugsvariante 1a

- Durchfahrtsrouten (DfR) unterbunden?
 - Regelwidrige DfR unterbunden?
 - Wie attraktiv sind diese?
- Sind Einbahnstraßen ausreichend lang (> 50- 100 m)?
 - Ja
- Erschließung/Anfahrbarkeit
 - Bleiben alle Grünstücke erschlossen?
 - Sind der Großteil der Grundstücke aus mehreren Richtung anfahrbar?
 - Kann in mehrere Richtungen abgeflossen werden?
- Entstehen Sackgassen (auch durch Einbahnstraßen)?
 - Ja, 4
- Werden Rettungsdienste erheblich eingeschränkt?
- LSA Anpassung notwendig?
- Anlieferung Netto?

Ja
Nein
Sehr

Ja

Ja

Ja

Ja, 4

Nein
Nein
Nein
Gut

Planung Einbahnstraße



Bestand Einbahnstraße



Sperre



Busschleuse



Abbiegebeziehung



Fahrbahnschwelle
Verbleibende Durchfahrtsrouten
bei Missachtung von Abbiegegeboten und
Anlieger-Regelungen



LSA (Ampel)



Abbiegegebot

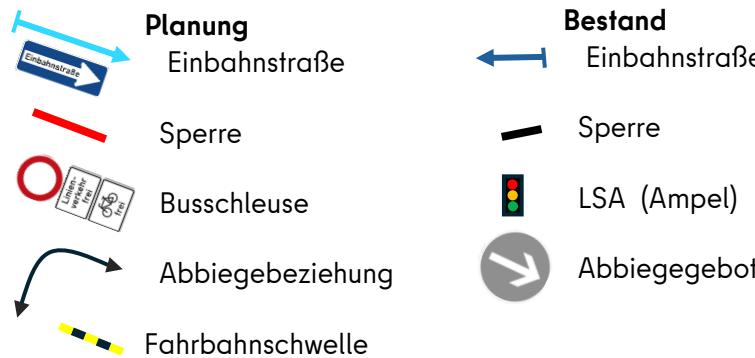


Verbleibende Durchfahrtsrouten
bei Missachtung von Abbiegegeboten und
Anlieger-Regelungen

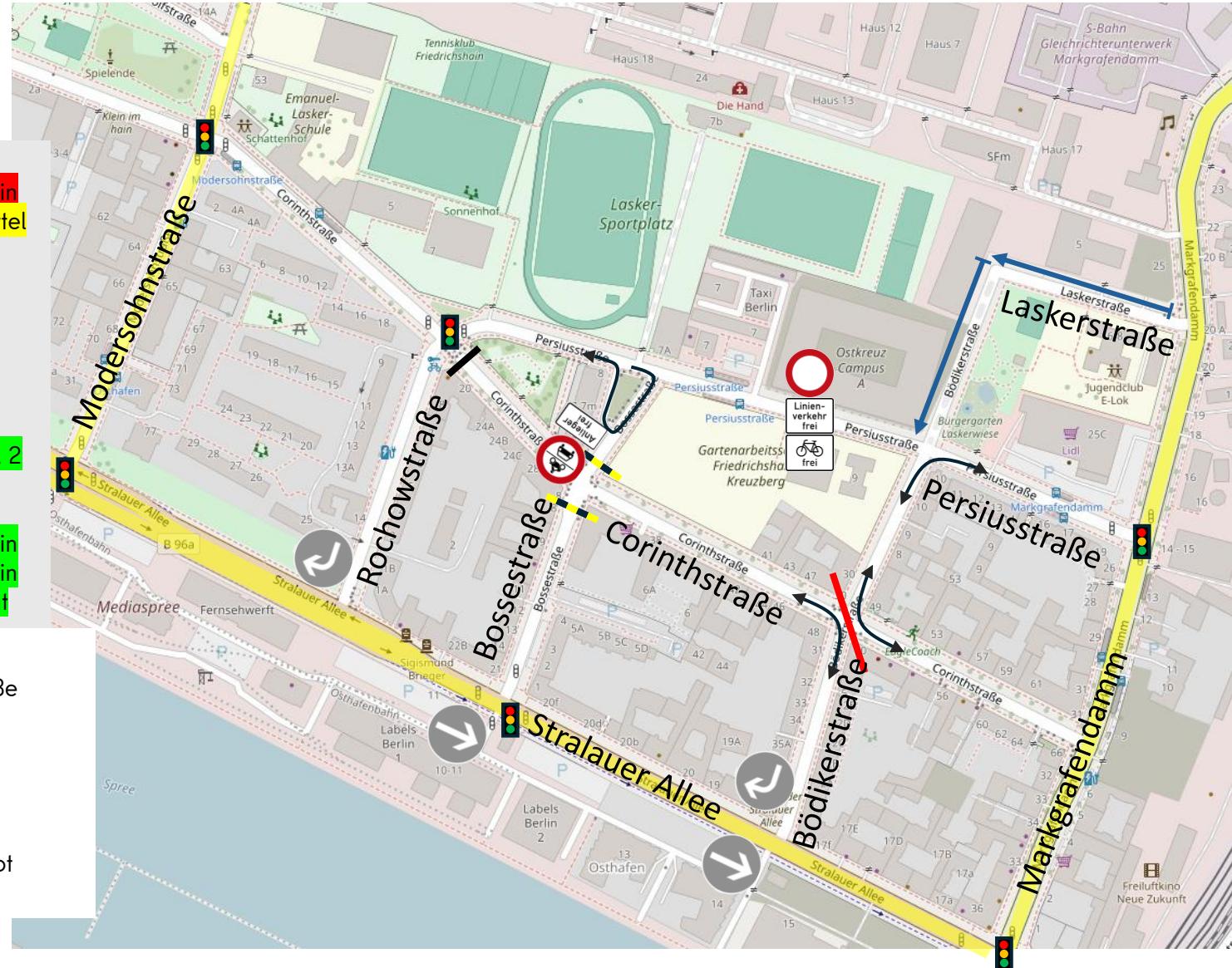


Verkehrsorganisation Vorzugsvariante 1b

- Durchfahrtsrouten (DfR) unterbunden?
 - Regelwidrige DfR unterbunden?
 - Wie attraktiv sind diese?
- Sind Einbahnstraßen ausreichend lang (> 50- 100 m)?
 - Ja
 - Nein
 - Mittel
- Erschließung/Anfahrbarkeit
 - Bleiben alle Grünstücke erschlossen?
 - Sind der Großteil der Grundstücke aus mehreren Richtung anfahrbar?
 - Kann in mehrere Richtungen abgeflossen werden?
- Entstehen Sackgassen (auch durch Einbahnstraßen)?
 - Ja
 - 2
- Werden Rettungsdienste erheblich eingeschränkt?
 - Ja
 - Nein
 - Nein
 - Gut
- LSA Anpassung notwendig?
 - Nein
- Anlieferung Netto?
 - Nein

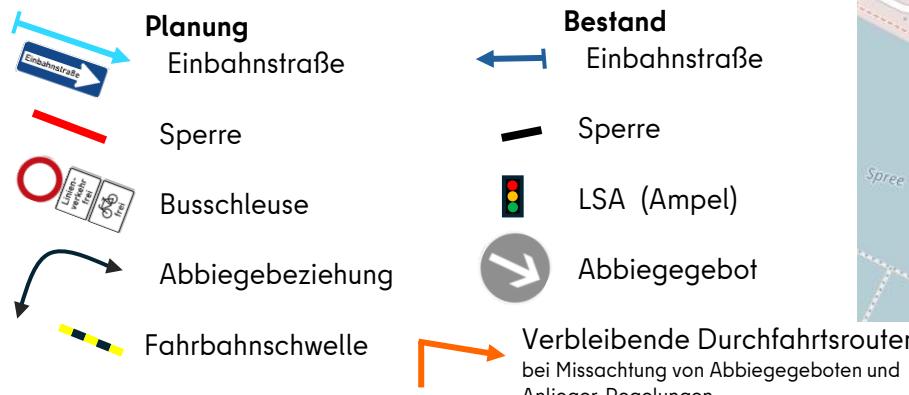


Östliche Busschleuse, Diagonalsperre Corinth-/Bödikerstraße

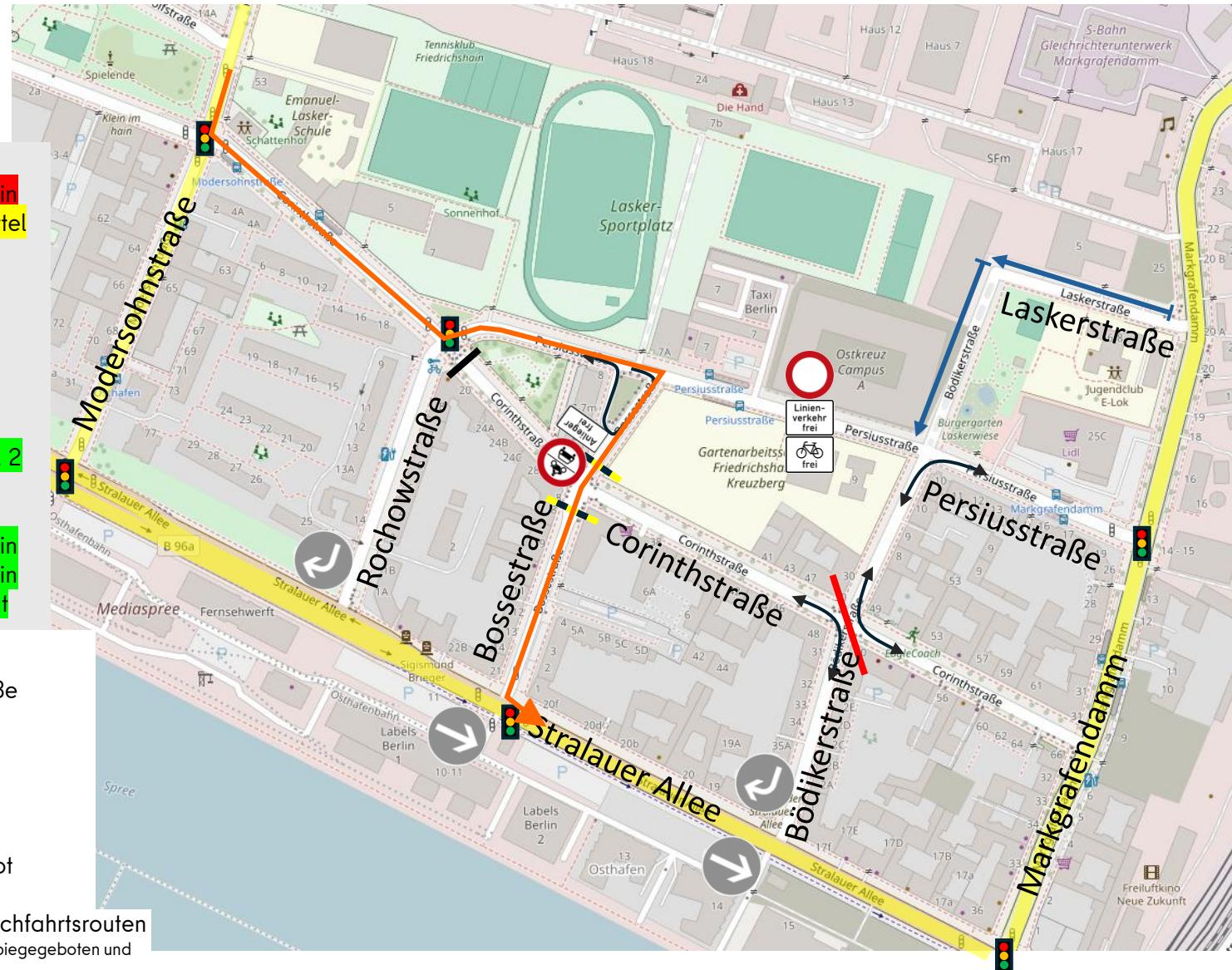


Verkehrsorganisation Vorzugsvariante 1b

- Durchfahrtsrouten (DfR) unterbunden?
 - Regelwidrige DfR unterbunden?
 - Wie attraktiv sind diese?
- Sind Einbahnstraßen ausreichend lang (> 50- 100 m)?
 - Ja
 - Nein
 - Mittel
- Erschließung/Anfahrbarkeit
 - Bleiben alle Grünstücke erschlossen?
 - Sind der Großteil der Grundstücke aus mehreren Richtung anfahrbar?
 - Kann in mehrere Richtungen abgeflossen werden?
- Entstehen Sackgassen (auch durch Einbahnstraßen)?
 - Ja
 - 2
- Werden Rettungsdienste erheblich eingeschränkt?
 - Ja
 - Nein
 - Nein
 - Gut
- LSA Anpassung notwendig?
 - Nein
- Anlieferung Netto?
 - Nein



Östliche Busschleuse, Diagonalsperre Corinth-/Bödikerstraße



Maßnahme: „Busschleuse“ Persiusstraße

Durchfahrtsverbot für Kfz; Busse, Fahrräder und Rettungsfahrzeuge dürfen passieren

- zwei Standortvarianten, siehe folgende Folien
- Einstufige Durchfahrt, ca. 3,5m
- Z 250 Durchfahrt verboten, ZZ Linienbus und Rad frei
- für Rettungsdienste befahrbar
- Beidseitige Radstreifen Z 237
- an vorgelagerten Knoten: Vorankündigung oder Abbiegegebote um Wendesituationen zu verringern
- Wirkungsabschätzung: Eingewöhnungsphase mit mäßigem Befolgsgrad, danach steigend, inkl. Anfrage zu gelegentliche Polizeikontrollen
- Bei mäßigem Fehlverhalten keine Behinderung des Busverkehrs zu erwarten
- Maßnahme grundsätzlich reversibel
- Unterstützung der optischen Wirkung durch Mittelinseln
- Länge der Busschleuse: Abwägung zwischen baulichem Aufwand & Wirkung
- Abstimmungstermin mit BVG im Dezember 2025 erfolgt: Generelle Zustimmung

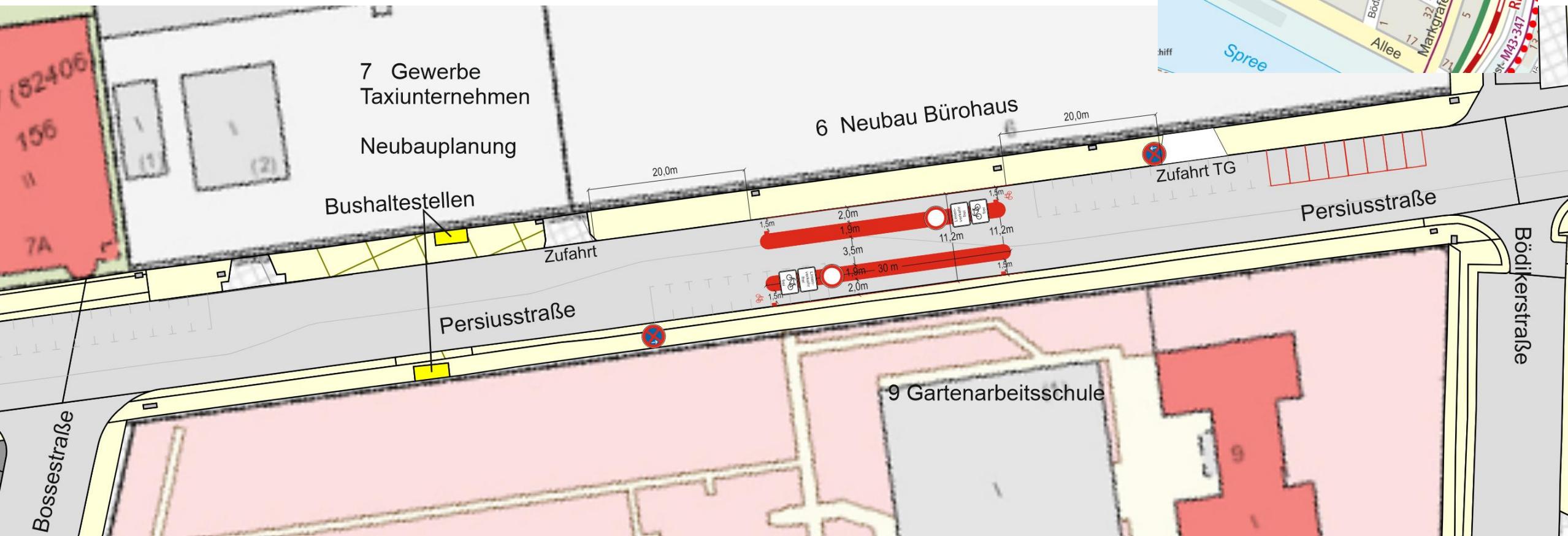
Skizze Busschleuse westlicher Standort

grundsätzliche Zustimmung der BVG, mit kleineren Anpassungs- und Prüfbedarf



Skizze Busschleuse östlicher Standort

grund-sätzliche Zustimmung der
BVG, mit kleineren Anpassungs-
und Prüfbedarfen





Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!

