

Verkehrs- und Parkraumkonzept Bereich Frankfurter Allee Nord



ERLÄUTERUNGSBERICHT

vom 27.02.2012

Erarbeitet durch:

STEINBRECHER u. PARTNER Ingenieurgesellschaft mbH

in Zusammenarbeit mit DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT mbH

IMPRESSUM

Auftraggeber

Bezirksamt Lichtenberg von Berlin
Fachbereich Stadtplanung
Alt-Friedrichsfelde 60
10315 Berlin

Auftragnehmer

STEINBRECHER u. PARTNER
Ingenieurgesellschaft mbH
Rungestraße 22-24
10179 Berlin
Fon 030 24049710
Fax 030 24049712
E-Mail berlin@ispnet.de (Zentrale)
Internet www.ispnet.de

in Zusammenarbeit mit

DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Beratende Ingenieure VBI für Verkehrs- und Straßenwesen
Niederlassung Berlin
Nordlichtstraße 17
13405 Berlin
und
Niederlassung Dresden
Kändlerstraße 1
01129 Dresden

Projektteam

Dipl.-Ing. Holger Lorenz (Projektverantwortlicher)
M.Sc. Dipl.-Ing. Jan Kaiser (Projektleitung)
Dipl.-Ing. Denise Bock
Dr.-Ing. Uwe Frost
Dipl.-Ing. Ilka Hunger
Dipl.-Ing. Heiko Jähmig

Erarbeitet durch:

STEINBRECHER u. PARTNER Ingenieurgesellschaft mbH
in Zusammenarbeit mit DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT mbH

Inhaltsverzeichnis

1.	Veranlassung	4
2.	Untersuchungsraum	5
3.	Vorgehensweise	9
4.	Bestandsanalyse.....	10
4.1	Stellplatzbedarfsermittlung	10
4.2	Erhebung der Stellplatzauslastung	11
4.3	Bewertung der örtlichen Verkehrsverhältnisse	16
4.4	Analyse ÖPNV.....	17
4.5	Analyse Rad- und Fußwegebeziehungen	18
4.6	Prognosedaten / Entwicklungen.....	20
5.	Konzeption	25
5.1	Zielplanung / Grundsätze	25
5.2	Instrumente.....	26
5.3	Szenarien.....	28
5.4	Folgewirkung Szenarien.....	29
5.5	Bewertung	31
6	Handlungsempfehlungen	33
6.1	Ruhender Verkehr	33
6.2	Fließender Verkehr	33
6.3	ÖPNV	33
6.4	Straßenräumliche Maßnahmen.....	34
6.5	Radverkehr	35
6.6	Fußgängerverkehr	36
6.7	Neue Parkieranlagen	38
7	Zusammenfassung	40
8	Anlagen	43

1. Veranlassung

Im Bereich Frankfurter Allee Nord (Plan 1) herrschen starke Verkehrsbelastungen vor. Neben dem wohngebietsinternen Verkehr belasten Gewerbeverkehr zum / vom Gewerbegebiet Herzbergstraße als auch Besucherverkehr zu großen Verwaltungs- und Krankenhausstandorten das Wohngebiet. Der Linienbusverkehr erfordert bestimmte Rahmenbedingungen im Straßenraum. Ein Großteil der Straßen hat groß dimensionierte Fahrbahnen, die meist beidseitiges Parken erlauben. Dies führt dazu, dass die Aufenthaltsqualität der Straßen sowohl gestalterisch als auch funktionell große Defizite aufweist, und dies nicht nur im Bereich der Frankfurter Allee, sondern auch in den Wohngebietsstraßen. Das Zufußgehen wird als unattraktiv erlebt. Die Verkehrsbelastungen schränken die Lebensqualität im Viertel ein. Große öffentliche Einrichtungen, die einen starken Parkdruck durch die Beschäftigten und Besucher (auch Kurzzeitparker) erzeugen, sind beispielsweise das Oskar-Ziethen-Krankenhaus, die Agentur für Arbeit und Verwaltungseinrichtungen, wie das Finanzamt und das Amtsgericht. Die vorbereitenden Untersuchungen aus dem Jahr 2009, die zur förmlichen Festlegung des Sanierungs- und Stadtumbaugebietes Frankfurter Allee Nord führten, haben bereits den Bedarf eines Verkehrskonzeptes festgestellt.

Das Verkehrs- und Parkraumkonzept soll Möglichkeiten aufzeigen, die vorherrschenden Parkraumprobleme zu lösen und gleichzeitig das Stadtquartier von überflüssigen Verkehren zu befreien. Ziel soll es sein, durch Maßnahmen den motorisierten Verkehr zu reduzieren und gleichzeitig durch Stärkung und Angebotserweiterung die Attraktivität für den Fußgänger- und Fahrradverkehr zu erhöhen.¹

Der Untersuchungsraum konzentriert sich auf das städtische Quartier nördlich der Frankfurter Allee in einer Tiefe von ca. 750 Metern. Der Untersuchungsraum ist in seiner räumlichen Abgrenzung entsprechend Plan 1 festgelegt. Es handelt sich primär um ein Parkraumkonzept mit den Zielstellungen

- einer Neuordnung von Parkplätzen und des Angebotes im öffentlichen Straßenraum,
- einer verbesserten, bedarfsorientierten Stellplatzkonzeption unter Berücksichtigung der Nachfrageschwerpunkte
- und einer Minimierung des Parksuchverkehrs.

Gleichzeitig sollen

- durch verkehrsorganisatorische und straßenräumliche Maßnahmen die Aufenthaltsqualität und Wohnqualität verbessert werden
- sowie Rad- und Fußwegebeziehungen eine Attraktivitätsverbesserung erfahren.

Bei der konzeptionellen Ausarbeitung sind vorhandene Untersuchungen und Bestandsdaten zu beachten bzw. zu nutzen. Insbesondere betrifft dies Maßnahmen zur Lärminderungsplanung und die Beachtung der dort ausgewiesenen Handlungsschwerpunkte im Untersuchungsraum. Der Auftraggeber hat die Gliederung der Leistungen wie folgt vorgeschlagen:

1. Bestandsanalyse einschließlich eigenständiger Erhebungen
2. Konzeptionelle Planung anhand von Szenarien
3. Abstimmung mit Fachbehörden und Öffentlichkeitsbeteiligung
4. Endgültiger Maßnahmenkatalog und Umsetzung

¹ Die Veranlassung ist der Aufgabenstellung des Bezirksamtes Lichtenberg, FB Stadtplanung vom 11.10.11 entnommen.

2. Untersuchungsraum

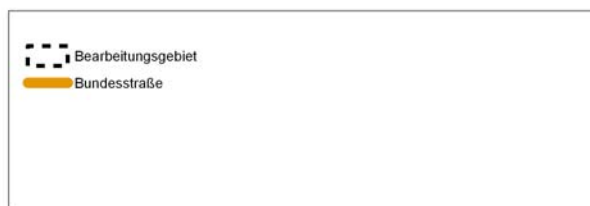
Lage im Stadtgebiet Berlin

Das Gebiet Frankfurter Allee Nord liegt im Westen des Berliner Bezirks Lichtenberg, ungefähr vier Kilometer östlich des Alexanderplatzes und in unmittelbarer Nähe zum Ortsteil Friedrichshain des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg.

Begrenzung und Größe

Der Untersuchungsraum „Frankfurter Allee Nord“ wird im Norden von der Rutnikstraße, der Blockmitte zwischen Bornitz- und Gotlindastraße sowie der Gotlindastraße im Osten von den ehemaligen Gleisen der Industriebahn, dem Zentralfriedhof und der Bahntrasse nördlich des Fernbahnhofs Berlin-Lichtenberg (Gudrunstraße) und im Süden von der Frankfurter Allee und Westen von der Möllendorfstraße begrenzt (Plan 1). Zwischen Frankfurter Allee und Gotlindastraße steigt das Gelände um ca. 13,00 m an².

Das Untersuchungsgebiet hat eine Größe von ca. 153 ha.



Verkehrs- und Parkraumkonzept Frankfurter Alle Nord
Plan 1: Übersicht Planungsgebiet Stand: 27.02.2012

Auftraggeber: Auftragnehmer:
 Bezirksamt Lichtenberg von Berlin Steinbrecher u. Partner
 Fachbereich Stadtplanung Ingenieurgesellschaft mbH
 Alt-Friedrichsfelde 60 Dr. Brenner
 10315 Berlin Ingenieurgesellschaft mbH

Plan 1: Übersicht Planungsgebiet

² SenStadt (2004): 01.08 Gelände Höhen (Ausgabe 2004). Digitaler Umweltatlas Berlin. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/i108.htm

Flächennutzung

Der Flächennutzungsplan³ (FNP) stellt für das Gebiet Frankfurter Allee Nord folgende Gebietstypen generalisiert dar (Abb. 1):

- Wohnbaufläche, W1, GFZ über 1,5 im Bereich südlich der Fanningerstraße / östlich der Magdalenenstraße
- Wohnbaufläche, W2, GFZ bis 1,5 im Bereich nördlich der Fanningerstraße und des Hoenerwegs
- Gemischte Baufläche, M1 an der Frankfurter Allee / Möllendorfstraße mit Einzelhandelskonzentration entlang der Frankfurter Allee bis zur Rathausstraße
- Gemischte Baufläche, M2 östlich an M1 angrenzend, zwischen Bleckmannweg und Frankfurter Allee sowie Ruschestraße (Symbol Post)
- Gemeinbedarfsflächen mit den Zweckbestimmungen „Verwaltung“ im Bereich Rusche-/ Normannenstraße und „Krankenhaus“ im Bereich Fanninger-/Hubertusstraße
- Gemeinbedarfsfläche mit hohem Grünanteil und der Zweckbestimmung „Krankenhaus“ im östlichen Bereich
- Grünflächen im Kontext mit Grünnetzungen mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“, „Kleingarten“ und „Friedhof“ im Bereich Gotlindestraße, „Sport“ im Bereich Rusche-/ Normannenstraße sowie „Friedhof“ nördlich des Bleckmannwegs.
- Schadstoffbelastete Böden im östlichen Bereich der Wohnbaufläche W2

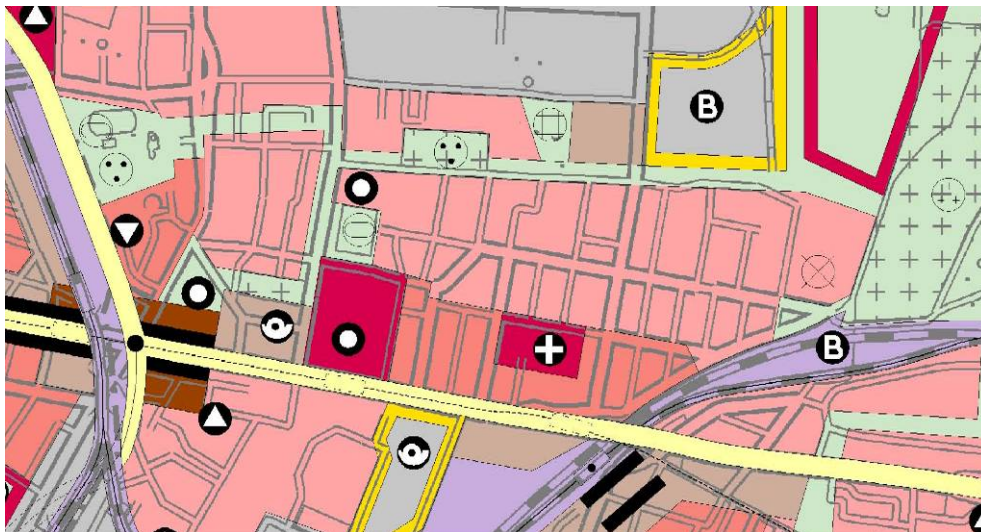


Abb. 1: FNP, Stand Neubekanntmachung 2009

Nutzungsstruktur

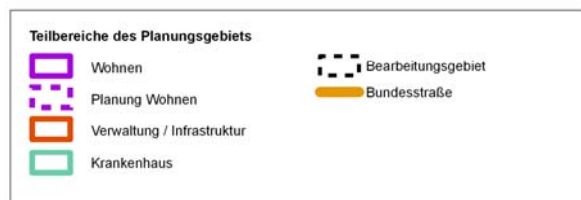
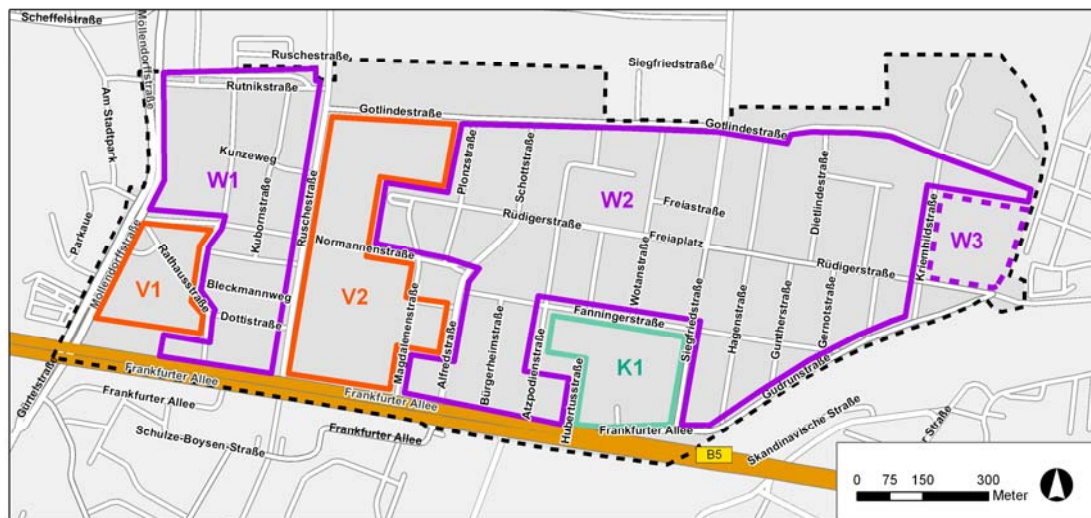
Das Gebiet weist ein sehr heterogenes Stadtbild auf, das von Bauten der Gründerzeit und Gebäuden bis zu den 1980er Jahren geprägt wird. Neben der überwiegenden Wohnnutzung befinden sich auch große Verwaltungseinrichtungen und stadtweite Infrastruktureinrichtungen im Gebiet. Eine Gebietsunterteilung in Teilbereiche mit homogener Nutzungsstruktur erscheint sinnvoll, da sich aus den unterschiedlichen Nutzungen ein verschiedener Stellplatzbedarf ergibt.

³ Stand: Neubekanntmachung 2009

Wohnen

Die unterschiedlichen Wohnquartiere sind im Plan 2 dargestellt. Ein Teilbereich Wohnen (W1) wird im Norden von der Rutnikstraße, im Osten von der Ruschestraße, im Süden von der Frankfurter Allee und im Westen von der Rathaus-, Rudolf-Reusch- und Normannenstraße begrenzt. Die Gebäude stammen aus der Gründerzeit, den 1930er und 1970er Jahren und bilden überwiegend geschlossene Raumkanten. Insgesamt wohnen ca. 3.000 Personen in diesem Teilbereich (vgl. Plan 3).

Der größere Teilbereich Wohnen (W2) wird im Norden von der Gotlindastraße, im Osten von der Kriemhild- und Gudrunstraße, im Süden von der Fanningerstraße bzw. Frankfurter Allee und im Westen von der Magdalenen- bzw. Alfred- und Plonzstraße begrenzt. Dieses relativ geschlossene Quartier weist einheitliche Raumkanten und Gebäudehöhen auf. Südlich der Fanningerstraße stammen die Wohnbauten aus der Gründerzeit und weisen in der Regel Vorderhäuser, Seitenflügel und vereinzelt Quergebäude auf. Die Gebäude nördlich der Fanningerstraße stammen aus den 1920er und 1930er Jahren. Zwischen Rüdiger- und Fanningerstraße befinden sich an der Siegfriedstraße Höfe mit Gewerbenutzungen im Blockinnenbereich. Der Bereich zwischen Hagen-, Gotlinda-, Kriemhild- und Rüdigerstraße unterscheidet sich durch seine offene und durchgrünte Bebauung mit viergeschossigen Wohnblöcken in Zeilenbauweise von der restlichen Bebauung des Teilbereichs. Insgesamt wohnen ca. 10.500 Personen in diesem Teilbereich (vgl. Plan 3). Zwischen Rüdiger- und Kriemhildstraße sowie dem Zentralfriedhof Friedrichsfelde ist ein weiterer Teilbereich Wohnen (W3) mit ca. 156 WE in Planung.



Plan 2: Teilbereiche im Untersuchungsgebiet

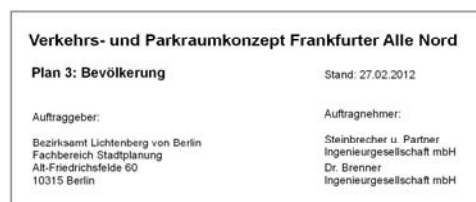
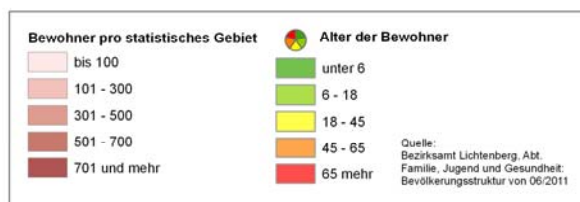
Verwaltung / Infrastruktur

Im Teilbereich Verwaltung (V1) zwischen Möllendorf-, Normannen-, Rudolf-Reusch- und Rathausstraße befindet sich das Rathaus, das Bürgeramt 2⁴ und die Polizeidirektion 6⁵. Der Block ist durch den Rathauspark durchgrünt.

Im Teilbereich Verwaltung / Infrastruktur (V2) zwischen der Gotlinde-, Plonz-, Alfred- bzw. Magdalenen- und Ruschestraße befinden sich im nördlichen Bereich die Agentur für Arbeit (AfA) und das Bundesverwaltungsamt. Südlich daran anschließend ist das Hans-Zoschke-Stadion zu finden. Das Areal des ehemaligen Ministeriums für Staatssicherheit (MfS) befindet sich zwischen der Normannenstraße und der Frankfurter Allee. Im Stadtraum wirkt dieses Areal aufgrund seiner nahezu geschlossenen Blockrandbebauung, der Gebäudekubaturen und der hohen Geschossigkeit gleichermaßen als Einheit und als Barriere.

Krankenhaus

Das Krankenhausareal (K1) befindet sich zwischen der Fanninger-, Siegfried-, Hubertus- bzw. Atzpodienstraße und der Frankfurter Allee.



Plan 3: Bevölkerung

⁴ Der Standort wird geschlossen. Das Gebäude wird abgerissen.

⁵ Der Standort wird geschlossen. Eine Folgenutzung für das Gebäude und das Grundstück ist noch nicht bekannt.

3. Vorgehensweise

Die Erarbeitung der Verkehrsstudie erfolgte in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber, dem Fachbereich Stadtplanung des Bezirksamtes Lichtenberg von Berlin.

Methodisches Vorgehen

- Begehung und Befahrung des Gebietes
- Untersuchung des Stellplatzangebotes
- Erhebung Stellplatzauslastung vom 10.11.2011
- Parkdauererfassung vom 16.11.2011
- Knotenpunktzählungen vom 29.11.2011 und 07.12.2011
- Vor-Ort-Termine mit dem Sana-Klinikum, der Bundesagentur für Arbeit
- Konsultation mit Stattdbau Berlin (Erarbeitung der vorbereitenden Untersuchungen gem. § 141 BauGB)
- Konsultation mit der Senatsumweltverwaltung, Verkehrslenkung Berlin und den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG)
- Abstimmungen mit dem Bezirksamt Lichtenberg (Stadtplanung, Tiefbau, Familie, Jugend und Gesundheit)

Plangrundlagen

Für die Erarbeitung des Konzeptes wurden vom Vermessungsamt des Bezirkes Lichtenberg folgende Plangrundlagen zur Verfügung gestellt:

- Bezirkskarte (TK 5) 1:5.000
- Radwegkarte Lichtenberg, Maßstab 1:15.000, Stand: 2006
- Radverkehrsanlagen, Lichtenberg, Maßstab 1:15000, Stand: 11/2010

Durch die Abteilung Familie, Jugend und Gesundheit des Bezirksamtes liegen für die Konzepterarbeitung Sozialstrukturdaten hinsichtlich der Bevölkerungsstruktur von 06/2011 vor.

Dem Konzept können Angaben zu der Verkehrsbelastung aus folgenden Datensätzen zugrunde gelegt werden:

- Verkehrsmengenkarte 2009, 11/2010, erstellt im Auftrag der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz
- Knotenpunktzählungen von 2008, Tiefbauamt Lichtenberg
- Knotenpunktzählungen von 2007-2011, Verkehrslenkung Berlin

Das zu erarbeitende Konzept berücksichtigt die im Untersuchungsgebiet vorhandenen städtebaulichen Vorhaben und Planungen, insbesondere im Bereich der Verkehrsplanung. Dazu zählen insbesondere:

- Lärmaktionsplan Konzeptgebiet Frankfurter Allee Nord, 05/2008
- Bericht über die Vorbereitenden Untersuchungen gem. § 141 BauGB, Frankfurter Allee Nord im Bezirk Lichtenberg von Berlin, 02/2010

Für die Verkehrsprognose wurde vom Senat Berlin ein Fensterausschnitt aus dem Verkehrsmodell Stadt Berlin (Prognose 2025) zu Verfügung gestellt.

4. Bestandsanalyse

4.1 Stellplatzbedarfsermittlung

Die Grundlage für die Bestandsanalyse bilden die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, die am 10.11.2011 erhoben wurden und im Plan 4 (Anlage) differenziert nach Straßenzügen dargestellt sind. Die Anzahl der öffentlichen Stellplätze im Untersuchungsgebiet beträgt ca. 5.427. Die Anzahl der privaten Stellplätze auf den Grundstücken größerer Einrichtungen beträgt:

- Oskar-Ziethen-Krankenhaus: 14 für Angestellte, 4 sog. Storchenparkplätze⁶, 8 Stellplätze in der Tiefgarage des Medizin-Zentrums an der Frankfurter Allee
- Arbeitsamt / Job Center: 150 Plätze für Angestellte
- Bundesverwaltungsamt: ca. 145 Plätze
- Ehemaliges MfS-Areal (BStU, Finanzamt, Stasi-Museum, Ärztehaus, Bank): ca. 370 Plätze
- Howoge Geschäftsstelle, Frankfurter Allee 147/149: 80 Stellplätze für Angestellte / Anmietung durch Mieter möglich

Im Untersuchungsgebiet gibt es derzeit ca. 9.150 Wohneinheiten, wovon mehr als die Hälfte 1- und 2-Zimmer Wohnungen sind⁷. Die Zahl der Einwohner im Untersuchungsraum beträgt insgesamt 14.554 Einwohner, wovon 12.886 Personen über 18 Jahre alt sind⁸.

Für die Ermittlung des Stellplatzbedarfes werden zwei Ansätze verwendet:

1. Ermittlung des Stellplatzbedarfes nach Einwohnern

Entsprechend der Mobilitätsdaten für Berlin und seiner Bezirke (Mobilität in Städten - SrV 2008) sind für Berlin 357 Pkw/1.000 EW anzusetzen⁹. Damit ergibt sich für das Untersuchungsgebiet bei 14.554 Einwohnern ein Stellplatzbedarf von 5.196 der unter den vorhandenen 5.427 liegt.

2. Ermittlung des Stellplatzbedarfes nach Wohneinheiten

Stellplatzbedarf bei 9.150 WE (1 Stellplatz / WE)	9.150 Stellplätze
Standort überdurchschnittlich gut mit ÖPNV erreichbar: - 30 %	- 2.745 Stellplätze
erforderliche Stellplätze	6.405 Stellplätze
Vorhandene Stellplätze	5.427 Stellplätze
Zusätzlicher Stellplatzbedarf	978 Stellplätze

In beiden Ansätzen bleibt unberücksichtigt, dass

- die räumliche Verteilung der Einwohner variiert
- die städtebauliche Figur inkl. Anwohnerstraßen variiert
- Einrichtungen der öffentlichen Daseinsvorsorge zusätzlichen Parkverkehr verursachen (Angestellte, Besucher)
- die Erfassung der privaten Stellplätze und der Bedarf aus Wirtschaftsverkehr fehlen

⁶ Spezielle Stellplätze für hochschwängere Frauen und Personen mit kleinen Kindern

⁷ Bericht über die Vorbereitenden Untersuchungen gem. § 141 BauGB, Frankfurter Allee Nord im Bezirk Lichtenberg von Berlin, 02/2010, Stadtbau Berlin GmbH, Seite 39

⁸ Bevölkerungsstruktur von 06/2011, Abt. Familie, Jugend und Gesundheit des Bezirksamtes Lichtenberg

⁹ Technische Universität Dresden, Sonderauswertung zur Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘, Städtevergleich, Dresden, im November 2009, aktualisiert im Dezember 2010, S. 35

Daraus abgeleitet ist festzustellen, dass der Parkdruck in Teilbereichen variieren kann. Die Stellplatzbedarfsermittlung und die Vor-Ort-Beobachtungen führen zu dem Schluss, dass die Anzahl der vorhandenen Stellplätze für das Gebiet insgesamt ausreicht, nicht aber in Teilbereichen. Daher sind die Teilbereiche mit besonderem Parkdruck zu identifizieren. Daran anschließend sollen Maßnahmen entwickelt werden.

4.2 Erhebung der Stellplatzauslastung

Stellplatzauslastung

Am Donnerstag, den 10.11.2011 wurde für das gesamte Untersuchungsgebiet eine Stellplatzauslastung vorgenommen. In drei Zeitintervallen

- morgens (5:30 – 7:30 Uhr)
- mittags (12:00 – 14:00 Uhr)
- abends (19:00 – 21:00 Uhr)

wurden, differenziert nach Straßenzügen im Untersuchungsgebiet, die belegten Stellplätze erfasst und in den Plänen 5 bis 7 dargestellt (Anlage). Für die Darstellung wurden vier Kategorien entsprechend dem Auslastungsgrad definiert. Die vierte Kategorie schließt die erfassten Falschparker mit ein und erreicht somit Werte von über 100 % Stellplatzauslastung.

Im Ergebnis der Bestandsanalyse wurden insgesamt neun Konfliktbereiche ermittelt, wovon zwei durch die zukünftige städtebauliche Entwicklung bedingt sind (Abb. 2).



Abb. 2: Konfliktbereiche im Untersuchungsgebiet

Konfliktpunkt 1

Im Umfeld des Rathauses Lichtenberg / Bürgeramtes werden die vorhandenen Stellplätze überwiegend durch die Beschäftigten und Besucher der öffentlichen Einrichtungen genutzt. Der Parkdruck besteht damit durch Kurz- und Langzeitparken.

Konfliktpunkt 2

Im Bereich der Wohnbebauung zwischen Rutnik- und Normannenstraße besteht ein erheblicher Parkdruck, der ausschließlich dem Anwohnerverkehr zuzuordnen ist. Besonders betroffen sind die Straßenzüge Rudolf-Reusch-Straße / Kubornstraße / Kunzeweg.

Konfliktpunkt 3

Im westlichen Abschluss der Rüdigerstraße, im Übergang zu der Glaschkestraße, stehen Anwohnerparken und Besucherparken im Konflikt. Das Besucherparken ist vermutlich auf das benachbarte Arbeitsamt und das Hans-Zoschke-Stadion zurückzuführen. Mit der Parkdauererfassung wurde der hohe Anteil an Kurzzeitparken nachgewiesen. Weiterhin besteht die Annahme, dass zusätzlich Anwohner und Beschäftigte der nahe gelegenen Behörden (Normannenstraße, Magdalenenstraße) die Stellplatzanlagen in der Glaschkestraße nutzen.

Konfliktpunkt 4

Im Bereich um den Roedeliusplatz werden die öffentlichen Stellplatzanlagen überwiegend von den umliegenden öffentlichen Einrichtungen genutzt. Die Hauptnutzungszeit betrifft Vormittag bis Nachmittag.

Konfliktpunkt 5

Im Bereich der Wohnbebauung zwischen Gotlindestraße, Rüdigerstraße, Wotanstraße und Hagenstraße besteht ein erheblicher Parkdruck, der dem Anwohnerverkehr zuzuordnen ist. Besonders betroffen sind die Straßenzüge Wotanstraße und Hagenstraße mit einer Stellplatzauslastung von über 100 % am frühen Morgen und am Abend.

Konfliktpunkt 6

Die für das Oskar-Ziethen-Krankenhaus¹⁰ notwendigen Stellplätze für Angestellte und Besucher beschränken sich auf 14 Stellplätze für Angestellte, vier sog. Storchenparkplätze und acht Stellplätze in der Tiefgarage des Medizin-Zentrums an der Frankfurter Allee. Der Parkdruck durch Angestellte und Besucher wird auf den öffentlichen Raum der umliegenden Straßen verlagert. Im öffentlichen Straßenland treten Konflikte zwischen Anwohnerparken der benachbarten Wohnnutzung und dem Anwohner- und Besucherverkehr auf. Mit der Parkdauererfassung wurde der hohe Anteil an Kurzzeitparken nachgewiesen.

Konfliktpunkt 7

Im Umfeld des S / U Bahnhofes Lichtenberg ist ein hoher Parkdruck durch Kurzzeitparken festzustellen. Das Kurzzeitparken kann zurückgeführt werden auf die Besucher des Medizin-Zentrums (Arztpraxen, Apotheke) und des Oskar-Ziethen-Krankenhauses sowie auf die Besucher der Ladengeschäfte im Umfeld des Bahnhofes. Mit der Parkdauererfassung wurde der hohe Anteil an Kurzzeitparken nachgewiesen.

Konfliktpunkt A

Im Umfeld des Arbeitsamtes / Job Centers¹¹ konnte im Rahmen der Untersuchungen kein erhöhter Parkdruck festgestellt werden. Die Stellplatzfläche (für ca. 70) nördlich der Gotlindestraße ist allerdings als „wildes Parken“ zu bezeichnen. Mit der Realisierung der Wohnbebauung nördlich der Gotlindestraße entfällt diese Option. Dadurch ist ein erhöhter Parkdruck zu erwarten.

Konfliktpunkt B

Die vorhandenen Einrichtungen (Finanzamt, BStU¹², Stasimuseum, Ärztehaus, Bank) auf dem ehemaligen MfS-Areal können den notwendigen Stellplatzbedarf nur teilweise im Blockinnenbereich aufnehmen. Der Parkdruck wird in den öffentlichen Raum (Normannenstraße, Magdalenenstraße, Glaschkestraße) verlagert. Die Anzahl der vorhandenen Stellplätze im Blockinnenbereich umfasst ca. 370 Stellplätze. Mit der Entwicklung des ehemaligen MfS-Arerals wird ein Mehrbedarf an Stellplätzen erwartet.

¹⁰ Bettenanzahl: 561, Anzahl Vollbeschäftigte: 742, Anzahl Teilzeitbeschäftigte: 255, Anteil Schichtbetrieb: 525, Anzahl Besucher: geschätzt ca. 350 / Tag (Quelle: Sana Kliniken Berlin-Brandenburg GmbH, c/o Sana Klinikum Lichtenberg, 02.12.2011)

¹¹ Anzahl Beschäftigte: ca. 800, Anzahl Besucher: ca. 10.000 / Monat, Besucherprognose: steigend, Besucherstellplätze auf eigenem Grundstück: 2 Behindertenstellplätze, Vorhandene Stellplätze für Angestellte: 150 (Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Agentur für Arbeit Berlin Mitte, Interner Service Berlin, 02.12.2011)

¹² Die Behörde des Bundesbeauftragten für die Unterlagen des Staatssicherheitsdienstes der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik

Parkdauererfassung

Für ausgewählte Straßenzüge wurde am Mittwoch, den 16.11.2011 eine feingliedrige Parkdauerermittlung an einem Normalwerktag (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) durchgeführt. Diese erfolgte durch Begehung im 30-Minuten-Raster im Zeitraum von 06.00 bis 18.00 Uhr. Hierfür wurden in Abstimmung mit dem Auftraggeber folgende fünf Teilräume ausgewählt, die etwa 10 % der Länge des öffentlichen Straßennetzes im Untersuchungsraum entsprechen (Abb. 3):

1. Rathausstraße (Einzugsbereich Rathaus und Bürgeramt)
2. Gotlindestraße tlw. (Einzugsbereich Arbeitsamt / Job Center)
3. Rüdigerstraße tlw. / Glaschkestraße (Einzugsbereich Zoschke-Stadion, Arbeitsamt)
4. Fanningerstraße tlw. (Einzugsbereich Oskar-Ziethen-Krankenhaus)
5. (Alte) Frankfurter Allee tlw. (Einzugsbereich S / U Bahnhof Lichtenberg, Medizinzentrum Oskar-Ziethen-Krankenhaus)

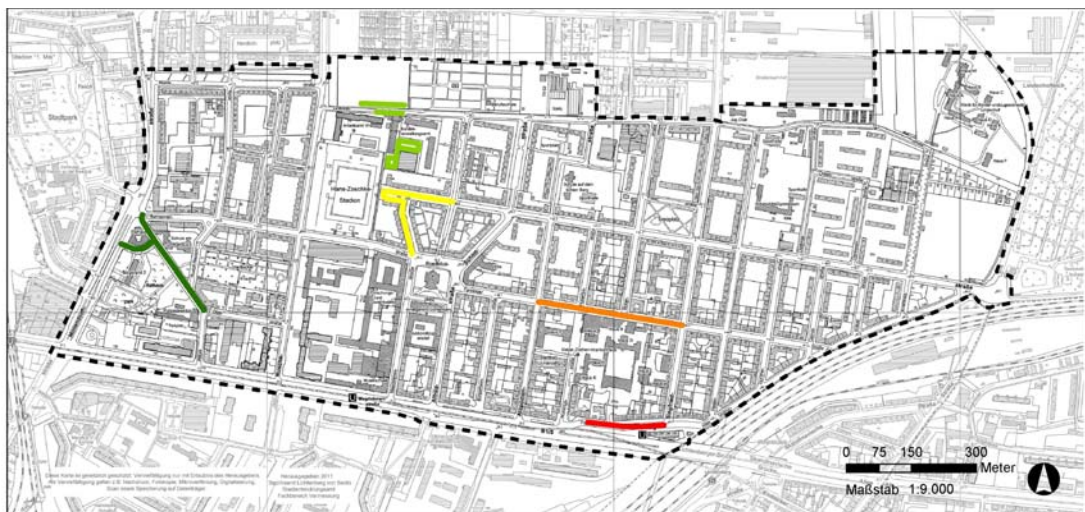


Abb. 3: Teilräume der Parkdauererfassung

Die Ergebnisse der Parkdauererfassung sind in der Tabelle 1 dargestellt:

Tabelle 1: Parkdauererfassung in fünf Teilbereichen

Gebiet/Straße	Straßen	vorhandene Stellplätze	mittlere Stellplatzauslastung 6-18 Uhr	Stellplatzwechsel	Parkdauer					
					< 0,5 h	1 h	2 h	4 h	8 h	> 8 h
Rathaus Bürgeramt	Rathausstraße	107	81%	264	22,0%	11,4%	18,6%	14,0%	15,9%	18,2%
Arbeitsamt	Gotlindestraße	180	53%	282	27,3%	13,5%	6,4%	7,4%	27,3%	18,1%
Sportplatz Arbeitsamt	Rüdigerstraße Glaschkestraße	127	78%	593	47,6%	10,8%	13,2%	13,3%	9,9%	5,2%
Oskar-Ziethen-Krankenhaus	Fanningerstraße	113	84%	477	32,1%	20,1%	20,1%	9,9%	10,1%	7,8%
S / U Lichtenberg	Frankfurter Allee	100	85%	363	42,1%	13,2%	12,1%	8,5%	11,0%	12,9%

Im Einzugsbereich des Rathauses ist das Parkverhalten überwiegend durch Kurz- und Langzeitparken geprägt, was einerseits auf das Besucherparken (Kurzzeitparken) und andererseits auf das Parken der Beschäftigten (Langzeitparken) zurückgeführt werden kann. Die Spitzenzeiten der Stellplatzauslastung lagen am Tag der Untersuchung zwischen 9:00-13:00 Uhr.



Abb. 4: Rathausstraße (Quelle: Google StreetView 2008)

Der Abschnitt um das Arbeitsamt / Job Center in der Gotlindestraße ist überwiegend durch Kurz- und Langzeitparken geprägt. Kennzeichnend für diesen Teilraum sind die Besucherströme der Arbeitsagentur und die Stellplatznachfrage durch die Angestellten des Verwaltungskomplexes. Am Tag der Untersuchung lagen die Spitzenzeiten der Stellplatzauslastung zwischen 9:00-14:00 Uhr.



Abb. 5: Gotlindestraße (Quelle: ISP 2012)

Im Bereich Rüdigerstraße / Glaschkestraße ist die Parkdauer gekennzeichnet durch einen hohen Anteil an Kurzzeitparken. Die Spitzenzeiten der Stellplatzauslastung lagen am Tag der Untersuchung zwischen 8:30-12:00 Uhr.



Abb. 6: Rüdigerstraße / Glaschkestraße (Quelle: Google StreetView 2008)

Im Einzugsbereich des Oskar-Ziethen-Krankenhauses entlang der Fanningerstraße ist das Parkverhalten überwiegend auf das Kurzzeitparken von Besuchern zurückzuführen (> 50 %). Langzeitparken bildet die Ausnahme. Die Spitzenzeiten der Stellplatzauslastung lagen am Tag der Untersuchung zwischen 6:00-15:00 Uhr.



Abb. 7: Fanningerstraße (Quelle: Google StreetView 2008)

Charakteristisch für das Parkverhalten im Einzugsbereich des S/U-Bahnhofes Lichtenberg im Abschnitt (Alte) Frankfurter Allee ist das Kurzzeitparken, was überwiegend auf das Besucherparken (Oskar-Ziethen-Krankenhaus, Medizinzentrum, Einzelhandel) zurückgeführt werden kann. Das Langzeitparken durch Pendler, die ab Lichtenberg den ÖPNV nutzen, ist hier nicht vorherrschend. Die Spitzenzeiten der Stellplatzauslastung lagen am Tag der Untersuchung zwischen 9:00-11:00 Uhr und 12:30-15:00 Uhr.



Abb. 8: (Alte) Frankfurter Allee (Quelle: Google StreetView 2008)

Nicht Berliner

Am Tag der Stellplatzerhebung (Do., 10.11.2011) wurden im Untersuchungsgebiet in der Mittags- und Abendzählung die Nicht-Berliner Kennzeichen erfasst. Die Quote lag bei 17 % am Mittag und 13 % am Abend. Das Ergebnis der Stichprobe lässt aufgrund von Firmenfahrzeugen, doppelten Wohnsitzen u. a. Gründen keine eindeutigen Rückschlüsse auf den Anteil Fremdverkehr und Pendlerverkehr zu. Ferner muss davon ausgegangen werden, dass Einwohner im Untersuchungsgebiet ihr Kfz im Berliner Umland melderechtlich registriert haben.

Das vorliegende Ergebnis vermittelt eine grobe Einschätzung zur Bedeutung des Fremdenverkehrs im Untersuchungsgebiet.

Tabelle 2: Parkdauererfassung in fünf Teilbereichen

Teilgebiet	Kfz-vorhanden	davon NB	NB in %	Kfz-vorhanden	davon NB	NB in %
Gotlindestr.	177	24	13,6 %	166	18	10,8 %
Magdalenenstr. Alfredstr. Bürgerheimstr. Atzpodienstr.	482	103	21,4 %	408	72	17,7 %
Hubertusstr. Fanningenstr. (Alte) Frankfurter Allee	555	30	5,4 %	488	20	4,1 %
Siegfriedstr. Hagenstr. Guntherstr.	362	79	21,8 %	375	72	19,2 %
Gudrunstr. Gernotstr. Volkerstr. Dankwartstr. Ortliebstr. Kriemhildstr.	420	60	14,3 %	581	78	13,4 %
Rüdigerstraße Wotanstraße	449	61	13,6 %	457	58	12,7 %
Ruschestr. Plonzstr. Schottstr. Freiaplatz Dietlindestr.	335	47	14,0 %	391	39	10,0 %
Normannenstr. Rathausstr. R.-Reusch-Str. Roedeliusplatz	469	105	22,4 %	348	66	19,0 %
Möllendorffstr. Rutnikstr. Kubornstr. Kunzeweg Dottistr.	269	61	22,7 %	361	43	12,0 %
Gesamt	3518	570	16,6 %	3575	466	13,2 %

4.3 Bewertung der örtlichen Verkehrsverhältnisse

Für die Ermittlung der Verkehrsbelastungen übergab das Land Berlin einen Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell der Stadt. Dieses Modell wurde im Bereich des Untersuchungsgebietes verfeinert (einfügen von Zellen und Straßen, insbesondere Wohn- und Anliegerstraßen), vergleiche Plan 8 und 9 (Anlage). Im Wohngebiet ist flächendeckend eine Geschwindigkeit von 30 km/h angesetzt, in Anliegerstraßen von 10 km/h, auf den Haupttrassen 50 km/h. Im Ist-Zustand sind auf den Haupttrassen die größten Verkehrsbelastungen festzustellen.

Die nachfolgenden Angaben hinsichtlich der Verkehrsbelastungen und Verkehrsströme im Untersuchungsgebiet sind der Lärminderungsplanung (2008) entnommen¹³.

Die Frankfurter Allee als Bundesstraße und Ost-West-Hauptradiale weist ein Verkehrsaufkommen von 64.000 Kfz/24h am S-Bahnhof Frankfurter Allee bis zu 78.000 Kfz/24h am Bahnhof Lichtenberg auf (Verkehrszählung 2005). Die Quartiersstraßen sind deutlich geringer belastet. Die Möllendorffstraße ist die einzige Verbindung mit Verkehrsbelastungen über 20.000 Kfz/24h, auf der Ruschestraße und der Siegfriedstraße liegen die Belastungen bei 10.000 - 15.000 Kfz/24h. Der Lkw-Anteil liegt im Konzeptgebiet zwischen 2,2 % (Atzpodiensstraße mit 168 Lkw/24h) und 3,4 % (Rüdigerstraße mit 306 - 358 Lkw/24h). Hinzu kommen insbesondere auf der Alfredstraße / Schottstraße / Atzpodiensstraße und Rüdigerstraße Busverkehre (254 - 273 Busse / 24h), mit deren Berücksichtigung der Schwerverkehrsanteil zu den Nachtstunden bis 13 % ansteigt (Rüdigerstraße). Am Tag erreicht er in dieser Straße Werte bis 8,8%. Die Frankfurter Allee weist einen Lkw-Anteil von 2,3 - 3,3% auf (bis 1990 Lkw/24h), zusätzlich verkehren Busse, mit denen der Schwerverkehrsanteil insgesamt auf bis zu 3,7% ansteigt (nachts). Zu den Tagesstunden erreicht er Werte bis 2,9%.

Die Verkehrsbelastungen im Gebiet resultieren zu etwa 40 % aus Eigenverkehren, d. h. aus Binnenverkehren sowie Quell- und Zielverkehren in das Gebiet und aus dem Gebiet. Etwa 60 % der gesamten Verkehrsbelastungen sind gebietsbezogenen Durchgangsverkehren zuzuordnen. Hierbei sind die das Gebiet tangierenden Verkehre auf der Frankfurter Allee nicht berücksichtigt. Der stärkste Gebiets-Durchgangsverkehr verläuft auf der Möllendorffstraße am westlichen Rand des Quartiers in nord-südlicher Richtung. Sein Anteil an der Gesamtverkehrsbelastung der Möllendorffstraße ist sehr hoch. Weitere Gebiets-Durchgangsverkehre sind in der Über-Eck-Relation Frankfurter Allee - Ruschestraße - Josef-Orlopp-Straße / Storkower Straße festzustellen. Auch der Ruschestraße weist einen hohen Anteil an Gebiets-Durchgangsverkehren auf. Auf den anderen Gebietsstraßen ist der Quell-, Ziel- und Binnenverkehr dominant. Die Verkehrsbelastungen auf der Frankfurter Allee resultieren zu einem überwiegenden Teil aus Verkehrsströmen aus dem östlichen Stadtgebiet mit Ziel innere Stadt.

Zur Darstellung der derzeitigen Verkehrsverhältnisse wurden an mehreren Knotenpunkten Zählungen durchgeführt (Stichproben 15 - 18 Uhr), (vgl. Plan 10 bis 13). Aufbauend auf den Zählergebnissen erfolgten die Hochrechnungen auf den durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) nach der HBS (vgl. Anlage 4.3). Die Pläne 14 und 15 zeigen die Ergebnisse werktags für Kfz und für den Schwerverkehr.

4.4 Analyse ÖPNV

Das Planungsgebiet wird vom öffentlichen Nahverkehr erschlossen. Mehrere Buslinien durchqueren das Gebiet zwischen Alfred- und Kriemhildstraße sowie Frankfurter Allee und Gotlindestraße. Die Straßenbahn erschließt das Gebiet über die Siegfried-, Fanninger- und Gudrunstraße, im westlichen Bereich tangiert eine weitere Straßenbahnlinie entlang der Möllendorffstraße das Planungsgebiet. Die U-Bahnlinie U5 verläuft entlang der Frankfurter Allee. Von drei U-Bahnhöfen (U Frankfurter Allee, U Magdalenenstraße, U Lichtenberg) wird das Gebiet von Süden erschlossen. Die Trasse der S-Bahn (S5, S7, S75) grenzt das Planungsgebiet im Südosten ab. Mit dem S-Bahnhof Lichtenberg besteht zudem Anschluss an den Regionalbahnverkehr (RB12). Der S-Bahnhof Frankfurter Allee (Ringbahn S41, S42) im Südwesten liegt in unmittelbarer Nähe des Gebietes.

¹³ Bericht zum Konzeptgebiet Frankfurter Allee Nord und zur Konzeptstrecke Frankfurter Allee Lärminderungsplanung für Berlin - Materialien zum Aktionsplan, Planungsgruppe Nord / CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft, 2008

Nachts ist das Gebiet an den Nachtbusverkehrs angeschlossen. Nachtbusse (N56, N94) decken Teilbereiche der Frankfurter Allee, Siegfriedstraße, Rüdiger- und Schottstraße sowie die Alfred-, und Atzpodienstraße ab. In den Nächten Freitag / Samstag und Samstag / Sonntag fährt die U5 durch, in den Nächten Sonntag / Montag bis Donnerstag / Freitag verkehrt statt der U5 ein Nachtbus entlang der U-Bahnlinie.

Die fußläufige Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen und damit die Abdeckung des Gebiets mit dem ÖPNV lässt sich durch das Definieren von Einzugsbereichen veranschaulichen. U- und S-Bahn haben eine häufigere Taktung, ein weiter reichendes Liniennetz und können eine größere Anzahl an Fahrgästen schneller befördern als Busse und Straßenbahnen. Zudem bieten die Bahnhöfe den Fahrgästen Witterungsschutz. Aus diesen Gründen wird der Einzugsbereich der S- und U-Bahnhaltestellen mit 500 Metern (entspricht ca. sechs Gehminuten) größer angesetzt als der Einzugsbereich der Bus- und Straßenbahnhaltestellen, welcher bei 300 Metern (entspricht ca. drei Gehminuten) liegt.

Die Darstellung der Einzugsbereiche der S-/U-Bahn und Bus-/Straßenbahn-Haltestellen in Plan 16 (Anlage) lässt erkennen, dass das Gebiet zum Großteil sehr gut durch den ÖPNV erschlossen wird. Der Einzugsbereich der U-Bahnlinie reicht von der Frankfurter Allee bis zur Rüdiger Straße, die Bus- und Straßenbahnlinien decken zusätzlich den nordwestlichen und den östlich der Plonzstraße gelegenen Bereich ab. Auffällig ist, dass das Arbeitsamt und das Bundesverwaltungsamt gar nicht, und das Hans-Zoschke-Stadion nur teilweise vom ÖPNV erreicht werden. Insbesondere die schlechte Erreichbarkeit des Arbeitsamtes stellt aufgrund des hohen Publikumsverkehrs (ca. 10.000 Besucher im Monat) einen Konflikt dar, dem mit der Installation einer neuen Buslinie entlang der Ruschestraße abgeholfen werden könnte. Das Hans-Zoschke-Stadion, bei Turnieren stark frequentiert, würde von einer besseren Anbindung an das Busliniennetz gleichfalls profitieren, ebenso wie der Wohnblock an der Ruschestraße / Rutnikstraße und der Wohnneubau an der Ruschestraße / Gotlindestraße.

4.5 Analyse Rad- und Fußwegebeziehungen

Das Gebiet Frankfurter Allee Nord verfügt über Radverkehrsanlagen, zum einen am Gebietsrand entlang der Frankfurter Allee und Möllendorffstraße, zum anderen im Gebietsinneren entlang der Ruschestraße zwischen Frankfurter Allee und Normannenstraße. Die Verlängerung der Radwege in der Ruschestraße von der Normannenstraße bis zur Bornitzstraße ist geplant. Weiterhin besteht eine Radverkehrsanlage in der Atzpodienstraße zwischen Rüdigerstraße und Fanningerstraße. Da das Gebiet über zahlreiche Straßen mit Tempo 30-Zonen verfügt, kann sich der Radfahrer in vielen Bereichen problemlos fortbewegen. Insbesondere der westliche Bereich zwischen Möllendorff- und Ruschstraße sowie der Bereich nördlich der Rüdigerstraße verfügen über radfahrtaugliche Nebenstraßen in Tempo 30-Zonen. Südlich der Rüdigerstraße ist der Großteil der Straßen aufgrund der Oberflächenbeschaffenheit für das Radfahren nicht geeignet, auch wenn es sich um Tempo 30-Zonen handelt.^{14,15} Die Erfassung der Radverkehrsinfrastruktur ist im Plan 17 dargestellt.

Radfahrtaugliche Nord-Süd-Verbindungen durch das Gebiet sind zurzeit über die Möllendorffstraße, die Rudolf-Reusch-Straße mit Verlängerung der Rathausstraße sowie über die Hagenstraße möglich. Radfahrtaugliche Ost-West-Verbindungen gibt es am Gebietsrand entlang der Frankfurter Allee im Süden sowie

¹⁴ Bezirksamt Lichtenberg von Berlin, Abteilung Stadtentwicklung, Bauen, Umwelt und Verkehr, Fachbereich Vermessung: Karte von Berlin Lichtenberg, Radverkehrsanlagen, Stand November 2010.

¹⁵ Bezirksamt Lichtenberg von Berlin, Abteilung Stadtentwicklung, Bauen, Umwelt und Verkehr, Fachbereich Vermessung: Radwegekarte Lichtenberg, Stand 2006.

der Rutnik- und Gotlindestraße im Norden. Eine radfahrtaugliche Ost-West-Verbindung durch die Gebietsmitte existiert nicht.

Die Qualität für Fußgänger im Untersuchungsgebiet wird beeinträchtigt durch:

- starke Verkehrsbelastungen (örtlicher Durchgangsverkehr),
- teils überdimensionierte Straßenräume ohne geeignete Querungshilfen und
- Einschränkungen der Aufenthaltsqualität in Straßenräumen (z. B. durch Gehwegparken) und auf Stadtplätzen (z. B. durch fehlende Ausstattungsmerkmale und Gestaltung).

Im Alltagsverkehr ist das gesamte Straßen- und Fußwegenetz von Relevanz, da sich die Quellen und Ziele des Fußgängerverkehrs flächendeckend über das gesamte Untersuchungsgebiet erstrecken. Besondere Hauptachsen für den Fußgängerverkehr bestehen in den Verflechtungen zwischen:

- Wohnstandorten
- Standorten der öffentlichen Daseinsvorsorge
- öffentlichen Verwaltungseinrichtungen
- Haltestellen des ÖPNV (insb. S- / U-Bahn und Straßenbahn)

Im Freizeitverkehr sind darüber hinaus die vorhandenen Grünanlagen und Stadtplätze/Straßenräume im Gebiet von Relevanz. Dazu zählen folgende Bereiche im Untersuchungsgebiet Frankfurter Allee Nord:

- Rathauspark
- Ehemaliger Friedhof an der Rudolf-Reusch-Straße
- Hans-Zoschke-Stadion
- Roedeliusplatz
- Freiaplatz
- Zentralfriedhof Friedrichsfelde einschließlich Vorplatz
- Alte Frankfurter Allee/Siegfriedstraße Süd

Außerhalb des Untersuchungsgebietes bilden insbesondere folgende Grünanlagen Ankerpunkte zu den Fußgängerverbindungen im Untersuchungsgebiet:

- Stadtpark Lichtenberg
- Landschaftspark Herzberge

Die in Plan 17 dargestellten Grün- und Wegeverbindungen¹⁶ durchqueren das Gebiet vornehmlich im westlichen Teil. Hier gibt es zusammenhängende Grün- und Wegeverbindungen, über die man vom Süden (Frankfurter Allee) in den Norden (Gotlindestraße), sowie vom Südwesten (Frankfurter Allee Ecke Möllendorffstraße) in das Zentrum des Gebiets (Roedeliusplatz) und weiter an den nördlichen Rand (Gotlindestraße) gelangt. Im nördlichen Bereich gibt es eine durchgehende Grün- und Wegeverbindung entlang der Gotlindestraße. Die Grün- und Wegeverbindungen im östlichen Bereich des Gebiets stellen kein zusammenhängendes Netz dar.

Durch die Vorbereitenden Untersuchungen¹⁷ wurde festgestellt, dass die vorhandenen Grünbereiche und öffentlichen Plätze unzureichend bis gar nicht miteinander vernetzt sind. Als Handlungsempfehlung wurden Grün- und Wegeverbindungen dargestellt, die zu qualifizieren sind. Zusätzlich wurden Querungshilfen im Straßenraum vorgeschlagen.

¹⁶ Stattpbau Berlin GmbH (2010): VU Frankfurter Allee Nord, Integriertes Entwicklungskonzept

¹⁷ Stattpbau Berlin GmbH (2010): a. a. O.

4.6 Prognosedaten / Entwicklungen

Im Untersuchungsgebiet werden gegenwärtig mehrere städtebauliche Umstrukturierungen vorbereitet oder bereits durchgeführt. Die vorbereitenden Untersuchungen aus dem Jahr 2009, die zur förmlichen Festlegung des Sanierungs- und Stadtumbaugebietes Frankfurter Allee Nord führten, formulieren zusätzliche Zielstellungen und Vorhaben für die zukünftige städtebauliche Entwicklung des Gebietes¹⁸.

4.6.1 Städtebauliche Vorhaben und Planungen

Die städtebaulichen Vorhaben und Planungen im Untersuchungsgebiet (vgl. Plan 18) umfassen:

Wohnungsbau

- Neubau von ca. 58 Stadthäusern und einem fünfgeschossigen Mehrfamilienhaus im Bereich Gotlindestraße / Ruschestraße
- Neubau von ca. 156 Einfamilienhäusern im Bereich Rüdigerstraße / Kriemhildstraße
- Neubau von 7 Mehrfamilienhäuser mit insgesamt 138 WE und eine Tiefgarage mit 107 Stellplätzen in der Rudolf-Reusch-Straße
- Umnutzung ehemaliges Fabrikgebäude im Bereich Rudolf-Reusch-Straße: 92 WE und eine Tiefgarage mit 75 Stellplätzen
- Im Bürogebäude Möllendorffstraße 7-9 sind 65 WE neu entstanden und teilweise schon vermietet.
- optional: Nachnutzung der Klinik für Kinder und Jugendmedizin Lindenhof als Wohnstandort

Öffentliche Infrastruktur

- Umzug der Klinik für Kinder und Jugendmedizin Lindenhof zum Standort Oskar-Ziethen-Krankenhaus
- Nachnutzung des Stadtbades Lichtenberg
- Aufgabe des Standortes der Polizeidirektion in der Rathausstraße

Umstrukturierung des ehemaligen MfS-Areals

- Blockbezogene Umstrukturierung / Umnutzung auf 7,3 ha
- Erarbeitung von Varianten¹⁹, siehe Plan 19 (Anlage): Blockkonzept (Entwurf), 12/2011
- Konzentration von Verwaltung und Hochschule am Standort als Option

Sonstiges

- Nachnutzung Stadtbad Lichtenberg

¹⁸ Stattbau Berlin GmbH (2010): a. a. O.

¹⁹ Stattbau Berlin GmbH (2010): a. a. O.

Verkehr

(Die Planungen verkehrlicher Vorhaben im Untersuchungsgebiet ist der Vorbereitenden Untersuchung entnommen.)²⁰

Umbau Verkehrsknoten Buchberger Straße/Frankfurter Allee

Für Umbau des Knotenpunkts Frankfurter Allee/ Buchberger Straße einschließlich der gegenüberliegenden Atzpodienstraße, um somit u.a. von der Buchberger Straße ein Abbiegen in Richtung Innenstadt zu ermöglichen, wurden Fördermittel im Bund-Länderprogramm Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GA) beantragt. Die Förderzusage für die Planung ist eingegangen, sie wird noch in 2009 fertiggestellt; unter der Voraussetzung, dass weitere Fördermittel bewilligt werden, wird von einer Umsetzung des Vorhabens für 2011 ausgegangen.

Radverkehrsanlage Ruschestraße

Im Januar 2009 wurde ein GA-Antrag zur Förderung der Umsetzung der Radverkehrsanlage in der Ruschestraße zwischen Normannen- und Bornitzstraße gestellt. Über den Antrag ist bislang nicht entschieden.

Radverkehrsprogramm Berlin

Im Rahmen des Radverkehrsprogramms für Berlin ist mittelfristig die Route Heringer-/Rutnik-/Rudolf-Reusch-/Rathausstraße/Frankfurter Allee als potenzielles Nebenroutennetz vorgesehen¹⁰.

ÖPNV

Die umfassendste geplante Maßnahme für den ÖPNV ist ein neues Erschließungskonzept für den Bereich Alte Frankfurter Allee/Siegfriedstraße. Ab 2012 soll hier eine neue gemeinsame Haltestelle für Straßenbahn und Bus mit Gehwegvorstreckungen und Haltekaps angelegt werden. Gleichzeitig sollen die Wendeschleife der Straßenbahn über die Fanninger- und Gudrunstraße stillgelegt und die Gleise rückgebaut werden. Das Planfeststellungsverfahren wird voraussichtlich 2010 eingeleitet werden.

In die Planung integriert sind die Anlage eines behindertengerechten Zugangs zum U-Bahnhof Lichtenberg, die Erneuerung der Vorhalle und die Anlage eines Aufzuges zwischen U-Bahn und Fernbahngleis. Im Herbst 2009 erfolgt die Einreichung der Plan- und Baugenehmigungen, die Ausführung soll Ende 2010 beginnen, die Inbetriebnahme Anfang 2012.

Die BVG plant außerdem den Rückbau des nördlichen U-Bahn-Ausgangs vor dem Haus Frankfurter Allee 237 und am U-Bhf. Magdalenenstraße die Anlage eines Aufzuges mit Zugang auf dem Mittelstreifen und eine Ampelanlage. Die Umsetzung wird für 2010/2011 erwartet.

Bei der Straßenbahn sind der Einbau der zweigleisigen Strecke in der Siegfriedstraße und die Erneuerung der Gleise südlich der Fanningerstraße vorgesehen. Aufgrund der geringen Nutzung entlang der Strecke Siegfriedstraße gibt es außerdem Überlegungen, die Linie 18 schon in Springpfuhl enden und nicht mehr bis zum S-/U-Bahnhof Lichtenberg fahren zu lassen.

Nach dem Umzug der Kinderklinik (voraussichtlich 2012) wird es vermutlich eine veränderte Buslinienführung geben. Die BVG beabsichtigt, die Erschließung des Wohngebietes und die Erreichbarkeit des Zentralfriedhofs sicherzustellen.

Ruhender Verkehr

Das OZK plant den Neubau einer Stellplatzanlage im Umfeld des Krankenhauses.

Für die wegfallende Parkspur auf der Ruschestraße ist als Ersatz ein öffentlicher Parkplatz auf dem Grundstück

²⁰ Stattbau Berlin GmbH (2010): a. a. O.

westlich des ehemaligen Friedhofs Plonitzstraße auf einer 20 m breiten Fläche parallel zur Ruschestraße geplant (ab 2011). Entwurfsplanung, Grundhafter Neubau der Ruschestraße von der Normannen- bis zur Bornitzstraße im Ortsteil Lichtenberg, 03/2010

4.6.2 Demografische Entwicklung

Die Zahl der Einwohner im Untersuchungsraum beträgt insgesamt 14.554 Einwohner, wovon 12.886 Personen über 18 Jahre alt sind²¹. Die in der aktuellen Bevölkerungsprognose für Berlin 2007 - 2030²² dargestellte Einwohnerzahl für den Bezirk Lichtenberg ergibt bis zum Jahr 2030 kaum eine Veränderung. Allerdings sind starke Veränderungen in der Altersstruktur feststellbar. Differenziert man die Bevölkerungsprognose nach Altersgruppen, so wird sich bis zum Jahr 2030 der Anteil der über 80-jährigen mehr als verdoppeln (133,4 %). Die Zahl der Personen im Alter zwischen 65 und 80 Jahren sowie der unter 18 Jährigen soll sich ebenfalls um insgesamt 28 % erhöhen. Der erwartete Bevölkerungszuwachs wird durch den deutlichen Rückgang der einkommensstärksten Bevölkerungsschicht im Alter von 18 bis unter 65 Jahren mit dem höchsten Motorisierungsgrad kompensiert. In absoluten Zahlen bedeutet dies für den Bezirk eine Fluktuation von ca. 19.800 Einwohnern.

Aufgrund einer Vielzahl komplexer stadtsoziologischer und ökonomischer Effekte und Abhängigkeiten ist die Projektion der Bevölkerungsprognose des Gesamtbezirks auf den Bereich des Untersuchungsgebiets nicht ohne weiteres möglich. Ohne eine tiefgreifende Untersuchung, welche die oben genannten Aspekte beleuchtet und analysiert, kann keine zuverlässige Aussage über die Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet getroffen werden. Allerdings lassen sich bereits gegenwärtig Tendenzen aufzeigen, die darauf hindeuten, dass die in der Landesprognose getroffenen Aussagen für den Bezirk Lichtenberg nicht für das Untersuchungsgebiet zutreffend sind. So ist gegenwärtig aufgrund der Gentrifizierung in den sanierten Stadtquartieren der zentralen Bezirke ein deutlicher Zuzug von Studenten und anderen einkommensschwachen Bevölkerungsschichten in das Untersuchungsgebiet zu verzeichnen. Langfristig muss auch im Untersuchungsgebiet nach erfolgter Sanierung mit gleichen Effekten gerechnet werden, in denen junge, einkommensstarke und gut motorisierte Bevölkerungsschichten die derzeitigen Bewohner des Gebietes verdrängen. Die im Untersuchungsgebiet geplanten städtebaulichen Vorhaben, wie der Wohnungsneubau, werden den Zuzugsprozess sozial stärkerer Schichten zusätzlich begünstigen. Insofern ist längerfristig mit keinem Rückgang der Bevölkerung und einem dadurch bedingten geringeren Anwohnerverkehr zu rechnen.

4.6.3 Gewerbliche Entwicklung

Die gewerblichen Entwicklungsschwerpunkte in dem Untersuchungsgebiet sind in Abstimmung mit der Bauleitplanung im Wesentlichen durch die im Zentren- und Einzelhandelskonzept (ZEK)²³ Berlin-Lichtenberg konkretisierten zentralen Versorgungsbereiche definiert.

Investitionsvorhaben für den Einzelhandel werden auf die ausgewiesenen Zentren gelenkt, um diese durch fördernde und unterstützende Maßnahmen zu stärken. Die gezielte Lenkung von Investitionen soll

²¹ Bevölkerungsstruktur von 06/2011, Abt. Familie, Jugend und Gesundheit des Bezirksamtes Lichtenberg

²² Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin: Bevölkerungsprognose für Berlin 2007-2030, Entwicklung der Bevölkerung in Berlin und den Bezirken, Berlin August 2009

²³ Bezirksamtes Lichtenberg von Berlin, Abteilung Stadtentwicklung, Amt für Planen und Vermessen, Fachbereich Stadtplanung: Aktualisierung des Zentren- und Einzelhandelskonzepts für den Bezirk Lichtenberg von Berlin, Endbericht, Berlin Juni 2011

Einfluss auf eine geordnete und gesunde wirtschaftliche Entwicklung im Einzugsgebiet nehmen und vor allem in den Einzugsgebieten der Nahversorgungszentren eine zu starke Verdichtung von Lebensmittelmärkten oder SB-Warenhäusern in der Fläche abwehren, die häufig zu Betriebsaufgaben, Leerständen und städtebaulichen Missständen führen.

Das Zentren- und Einzelhandelskonzept (ZEK) weist innerhalb des Untersuchungsgebiets die folgenden zwei Zentren aus:

- Hauptzentrum Frankfurter Allee,
- Nahversorgungszentrum Siegfriedstraße.

Das auf der Bezirksgrenze zwischen Lichtenberg und Friedrichshain-Kreuzberg liegende Hauptzentrum Frankfurter Allee (mit der Shoppingmall Ringcenter) erstreckt sich auf der Seite des Bezirks Lichtenberg großräumig um den Bereich der Möllendorffstraße nördlich der Frankfurter Allee (Abb. 9). Das Gebiet soll mit in seiner Funktion als Hauptzentrum mit seinem überregionalen Einzugsbereich erhalten und durch Aufwertungsmaßnahmen im Bereich Möllendorffstraße / Nebenstraße weiter gestärkt werden. Es wird vorgesehen, die derzeitige einzelhandelsrelevante Fläche von derzeit 24.000 m² bis zum Jahr 2020 auf bis zu 35.000 m² zu erweitern. Aufgrund dieser geplanten Erweiterung der Verkaufsfläche ist trotz der guten Erreichbarkeit durch den ÖPNV mit einem Anstieg des motorisierten Verkehrs zu rechnen.



Abb. 9, 10: Abgrenzung der zentralen Versorgungsbereiche Hauptzentrum Frankfurter Allee (links) und Nahversorgungszentrum Siegfriedstraße (rechts); Quelle: Bezirksamt Lichtenberg von Berlin (2011), a.a.O.

Die räumlichen Grenzen des Nahversorgungszentrums Siegfriedstraße verlaufen südlich des Krankenhauses entlang der Frankfurter Allee und erstrecken sich beidseitig der Siegfriedstraße nach Norden hin bis zur Rüdigerstraße (Abb. 10). Dieses Nahversorgungszentrum besteht in erster Linie aus historisch gewachsenen Ladenzeilen, dessen Einzugsbereich einen Radius von ca. 500 m aufweist und sich auf eine plausible fußläufige Erreichbarkeit konzentriert. Angesichts der dichten Bebauung im Bestand ist eine Expansion des Nahversorgungszentrums durch eine städtebauliche Nachverdichtung weder möglich, noch als Ziel im Zentren- und Einzelhandelskonzept definiert. Ein durch das Nahversorgungszentrum verursachtes höheres Verkehrsaufkommen ist nicht zu erwarten.

Als Fazit ist Folgendes festzuhalten:

- Nach Abschluss des Sanierungsverfahrens ist mit einem Zuzug einkommensstärkerer Schichten mit eigenem Pkw zu rechnen. Ein Rückgang des MIV innerhalb des Gebietes ist nicht zu erwarten.
- Städtebauliche Vorhaben innerhalb des Untersuchungsgebiets wie der geplante Wohnungsneubau, die geplante Umstrukturierung des ehemaligen MfS-Areals, Nachnutzungsabsichten des Stadtbades lassen ein höheres Verkehrsaufkommen erwarten.
- Die Stärkung des Hauptzentrums durch die Ausweitung der Einzelhandelsflächen bis zum Jahr 2020 wird das Verkehrsaufkommen und den Parkdruck im Umfeld der Möllendorfstraße erhöhen.
- Durch das Nahversorgungszentrum Siegfriedstraße sind hinsichtlich seiner Funktion und aufgrund des örtlich beschränkten Einzugsradius keine zusätzlichen Verkehre zu erwarten.

4.6.4 Visum-Modell

Das vorhandene VISUM-Modell wurde sowohl hinsichtlich der Verkehrszelleneinteilung wie auch hinsichtlich der Zellanbindungen deutlich verfeinert. So wesentliche Verkehrszellen wie das Oskar-Ziethen-Krankenhaus sind als eigenständige Verkehrszelle im Verkehrsmodell repräsentiert. Für die weiteren Betrachtungen, insbesondere für die Bewertung unterschiedlicher Maßnahmenzenarien, wurde mit dem verfeinerten und anhand der Verkehrszählungen neu kalibrierten Verkehrsmodell ein sogenannter Prognosenullfall erarbeitet. Hierbei erfolgte eine Hochrechnung der Fahrtenmatrix ausgewählter Verkehrsbezirke unter Berücksichtigung bereits bekannter maßgeblicher Gebietsveränderungen:

- Umzug des Kinderklinikums Lindenhof in das Areal des Oskar-Ziethen-Krankenhauses
- neues Umbaugebiet nördlich der Rüdigerstraße (Lichtenberg-Ost)
- Umbaugebiet Ruschestraße nördlich der Bundesagentur für Arbeit
- Umstrukturierung für ehemaliges MfS-Areal
- Wohngebiet Rudnikstraße.

Durch diese Gebietsverdichtungen ergibt sich ein erhöhtes Fahrtenaufkommen zu dem Prognosezeitpunkt. Der Prognosenullfall dient im Weiteren als Referenz für die Bewertung der vier ausgewählten Maßnahmenzenarien. Mit Hilfe des VISUM-Verkehrsmodells wurden außer den verkehrlichen Wirkungen, darstellbar als Tagesverkehrsbelastung im Querschnitt (DTV-Werte) wie auch veränderten Knotenpunktbelastungen, über einen integrierten Visum-Programmbaustein die Luftschadstoffemissionen und mit Hilfe des Programmsystems SoundPlan über die DTV-Belastungen die Verkehrslärmemissionen ermittelt und der Bewertungsmatrix zugeführt. Die Berechnungen zu den Verkehrslärmmissionen basieren auf dem vereinfachten Berechnungsverfahren „Lange, gerade Straße“ der Richtlinie für Lärmschutz an Straßen (RLS-90).

Außerdem ließen sich anhand des Verkehrsmodells für die ausgewählten Szenarien für ausgewählte Verkehrsbeziehungen die Reisezeiten ermitteln, die ebenfalls in die Bewertungsmatrix Eingang finden. Die Verkehrsbelastungen und auch die Netzorganisation (Stichwort Einbahnstraßen) spiegeln sich in den Reisezeiten wider.

Insgesamt lieferte das verfeinerte Verkehrsmodell für den Stadtbezirk Lichtenberg eine gute Grundlage für die vorliegende Untersuchung. Es wird an dieser Stelle darauf aufmerksam gemacht, dass mit diesem Modell auch für weitere Maßnahmen, so z. B. dem Luftreinhalteplan oder dem Lärmaktionsplan, ein wertvolles Planungsinstrument vorliegt und dieses für diese Aufgabenstellungen genutzt werden sollte.

5. Konzeption

Die Ergebnisse der Analyse und Auswertung von gebietsspezifischen Kennzahlen zum Verkehrsaufkommen und Parkraumbedarf weisen folgende Charakteristiken auf:

- Die Stellplatzbilanz ist auf das Gesamtgebiet bezogen als ausgeglichen zu bewerten
- An lokalen Aufkommensschwerpunkten besteht erhöhten Stellplatzbedarf, hier sind Probleme zu bestimmten Tageszeiten zu verzeichnen
- Die Fußwege sind teilweise schmal und in baulich schlechtem Zustand.
- Das Radwegenetz ist unvollständig, innerhalb der Tempo-30 Zone behindern Großpflaster und der Parkverkehr einen zügigen Radverkehr, an wichtigen Kreuzungen fehlen Querungshilfen
- Das städtebauliche Bild ist sowohl bei den maßgeblichen Gebietsstraßen wie auch in den Wohnstraßen durch (beidseitig) parkende Fahrzeuge geprägt.

5.1 Zielplanung / Grundsätze

Zur Schaffung einer verbesserten Wohn- und Verkehrssituation im Untersuchungsgebiet, unter Berücksichtigung des Rad- und Fußgängerverkehrs, werden folgende Leitziele formuliert:

- Verdrängung von nicht gebietszugehörigem Stadtverkehr (Durchgangsverkehr, Fremdparken)
- Verkehrsreduzierung bzw. Konzentration
- Schaffung einer ausreichenden Anzahl von Stellplätzen im Untersuchungsraum unter Berücksichtigung lokaler und zeitlicher Schwerpunkte, Reduzierung des Parksuchverkehrs
- Aufwertung der öffentlichen Stadträume und Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der fußläufigen Hauptachsen und wichtiger Radwegeverbindungen
- Förderung Anteil an Rad- und Fußgängerverkehr sowie die Benutzung des ÖPNV im Untersuchungsgebiet entsprechend dem Berlinitrend
- Bei Neubauvorhaben im Untersuchungsgebiet wird der Eigenbedarf an Kfz-Stellplätzen auf eigenen Grundstücken gewährleistet
- Berücksichtigung teilräumlicher Planungen wie z. B. ehemaliges MfS-Areal oder Erweiterung Oskar-Ziethen-Krankenhaus
- Aufgreifen konzeptioneller und planerische Verbesserungsvorschläge aus der Lärminderungsplanung
- Anregungen und Argumente für die Aufstellung einer Stellplatzsatzung für den Bezirk Lichtenberg
- Differenzierung der Verkehrs- und Parkraumkonzeption nach Teilräumen und ggf. in Zeitphasen
- Abhandlung möglicher Maßnahmen in so genannten Szenarien
- Bewertung der Szenarien nach den verkehrlichen Auswirkungen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer, den Auswirkungen auf den ruhenden Verkehr und Umwelteffekten
- Ausformulierung konkreter Handlungsempfehlungen zur Umsetzung durch die Bezirksverwaltung Lichtenberg

5.2 Instrumente

In einer der Projektberatungen wurden zunächst die grundsätzlichen Instrumente zur Beeinflussung des Verkehrsgeschehens und der Organisation des Ruhenden Verkehrs erörtert. Insgesamt wurden sechs Instrumente in Betracht gezogen.

5.2.1 Parkraumbewirtschaftung

Die Möglichkeit einer zeitlichen Restriktion des Parkvorgangs schafft eine höhere Flexibilität hinsichtlich der Abdeckung tageszeitlicher Schwankungen. Wie aus der Analyse hervorgeht, ist an einzelnen Schwerpunkten, wie z. B. der Agentur für Arbeit (Gotlindestraße) und am Oskar-Ziethen-Krankenhaus in der Fanningerstraße am Tage ein erhöhter Parkdruck zu verzeichnen. An diesen sowie weiteren Stellen im Untersuchungsgebiet bietet sich eine zeitliche Nutzungsbegrenzung der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum an. Für die Bewirtschaftung bieten sich zwei Möglichkeiten an:

- a) kostenlose Nutzung, Regelung per Parkscheibe
- b) Nutzung gegen Parkgebühren, Ausgabe per Parkscheinautomat.

Durch eine zeitliche Gültigkeit, z. B. von 09.00 – 20.00 Uhr, wäre eine Parkplatznutzung durch die Bewohner in den Nachtstunden gewährleistet.

5.2.2 Bau neuer Stellplätze

Im Gebiet ist in einzelnen Bereichen die Schaffung neuer Pkw-Stellplätze denkbar. Es handelt sich hierbei um folgende Möglichkeiten:

- Areal Gotlindestraße/Ecke Hagenstraße (derzeit Kfz-Handel)
- Umgestaltung Roedeliusplatz
- Fanningerstraße 39/41, wo Vorstellungen zur Errichtung eines Parkplatzes/ Parkhauses seitens der Krankenhausverwaltung existieren
- Parkplatz auf Grundstück der Agentur für Arbeit (Rückbau Trafogebäude)
- Parkplätze Ruschestraße (nördlich Gotlindestraße, laut Umbauplanung)

5.2.3 Anwohnerparken

Durch die Ausgabe von Anwohnerparkscheinen könnte die Anzahl der Parkplatznutzungen auf die Mieter und Bewohner des Gebietes konzentriert und Fremdnutzungen zurück gedrängt werden. Die Ausgabe von Anwohnerparkscheinen (einschließlich Besucherausweisen) erfordert einen verwaltungstechnischen Aufwand, der aber laut ersten Abstimmungen denkbar ist. In den Beratungen wurde festgelegt, dass die Errichtung einer Anwohnerzone flächendeckend zu diskutieren ist. Eine Teilzonierung wurde aus verschiedenen Gründen ausgeschlossen.

5.2.4 Jobticket

Die Ausgabe weiterer Jobtickets, wie sie bereits für Stadtbedienstete möglich sind, würde den Anreiz zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erhöhen. Diesbezügliche Potenziale werden insbesondere für die Krankenhausverwaltung und die Bundesagentur für Arbeit als maßgebliche Arbeitgeber im Untersuchungsgebiet gesehen.

5.2.5 Veränderungen im Straßenraum/Verkehrsführung

Bereits in der Lärminderungsplanung sind konkrete Maßnahmen zur Änderung der straßenräumlichen Einteilung einschließlich der Schaffung neuer Rad- und Fußwegeverbindungen unterbreitet. Dieses Instrument findet auch bei der vorliegenden Konzeption Anwendung. Die Umgestaltung des Straßenraums kann der Schaffung von mehr Parkraum, der Verbesserung von Fuß- und Radwegen oder einer Aufwertung des Stadtgrüns dienen. Die Kombination von Maßnahmen ist möglich. Räumliche Schwerpunkte der Straßenraumumstrukturierung sind der Roedeliusplatz (Abb. 11) und das Umfeld des Bahnhofs Lichtenbergs (Abb. 12). Durch den geplanten Umbau der Straßenbahnendhaltestelle in Kombination mit dem Wegfall der Straßenbahnwendeschleife ergeben sich baulich-räumliche und gestalterische Potenziale für die Straßenzüge Siegfriedstraße (Abb. 13), Gudrunstraße und Fanningerstraße-Ost (Abb. 14).

Die Veränderung der Straßenraumverhältnisse wirken sich unmittelbar auf das Verkehrsgeschehen aus. Gestalterische Maßnahmen können auch durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen, z. B. Ausweisung Tempolimit 30 km/h, weiter untersetzt werden. In der vorliegenden Untersuchung werden die verkehrlichen Auswirkungen solcher Maßnahmen mit Hilfe des VISUM-Verkehrsmodells überprüft.



Abb. 11: Roedeliusplatz (Quelle: ISP 2012)



Abb. 12: Bahnhofsumfeld Lichtenberg (Quelle: ISP 2012)



Abb. 13: Siegfriedstraße (Quelle: ISP 2012)



Abb. 14: Fanningerstraße-Ost (Quelle: ISP 2012)

5.2.6 Verbesserung ÖPNV-Erschließung

Aus der Analyse hat sich gezeigt, dass im Bereich der Bundesagentur für Arbeit Lücken in der ÖPNV-Erschließung bestehen. Die Ausgabe von Jobtickets wäre bei der Bundesagentur für Arbeit nur sinnvoll, wenn in diesem Bereich eine verbesserte ÖPNV-Erschließung erzielt werden kann. Hierzu müsste das Stadtbussystem bzw. die Stadtbusführung im Bezirk Lichtenberg eine Ergänzung erfahren. Diesbezügliche Überlegungen sind Bestandteil der weiteren Ausführungen (siehe Szenarien).

5.3 Szenarien

Mit den vorgenannten Instrumenten lassen sich in Kombination oder als Einzelvorhaben mehrere Szenarien entwickeln und bewerten. Laut Aufgabenstellung galt es zunächst sechs wirkungsvolle Szenarien zu definieren, diese mit dem Auftraggeber abzustimmen und davon vier der weiteren Untersuchung im VISUM-Verkehrsmodell und der Wirkungsbewertung zu unterziehen.

Aus den vorgenannten Planungsinstrumenten wurden insgesamt sechs Szenarien definiert. Diese lassen sich wie folgt kurz beschreiben:

Szenario 1 Maßnahmen im Straßenraum (Anlage 5.3)

behandelt mögliche Maßnahmen im Straßenraum (vgl. Tabelle 3, Kapitel 6.4). Dies betrifft in erster Linie die Veränderungen im Straßenquerschnitt zugunsten von Fußgängern und ggf. weiteren Parkständen. Die Folge ist eine Reduzierung des verfügbaren Fahrbahnraums für den Kfz-Verkehr. Die gewonnenen Räume können auch für die Platzierung von Stadtgrün oder für Radverkehrsanlagen genutzt werden. Für die Bewertung der Verkehrsqualität des Kfz-Verkehrs spielt die Nutzung der Straßenseitenräume keine Rolle, Einfluss hat die Straßenbreite bzw. der Verkehrsraum auf den Verkehrsablauf. Einzelprozesse, wie Behinderungen durch ein- und ausparkende Fahrzeuge üben zweifellos Einfluss auf das lokale Verkehrsgeschehen aus, können aber in dieser Detailliertheit nicht im verwendeten Verkehrsmodell nachgebildet werden.

Szenario 2 Änderung der Verkehrsorganisation (Anlage 5.3)

greift in die Verkehrsorganisation ein und erweitert das bestehende Einbahnstraßensystem um einen Abschnitt in der Fanningerstraße zwischen Schottstraße und Siegfriedstraße (Einbahnrichtung nach Osten) sowie um einen Einbahnabschnitt in der Rüdigerstraße im Abschnitt zwischen Siegfriedstraße und Schottstraße. Im Abschnitt Rüdigerstraße wird die Einbahnrichtung nach Westen definiert. Mit Hilfe des Verkehrsmodells lassen sich die verkehrlichen Auswirkungen anhand der Querschnittbelastungen und Differenzplots quantifizieren.

Szenario 3 Anwohnerparken und Bewirtschaftung (Anlage 5.3)

Das Szenario 3 behandelt das Instrument Anwohnerparken und kombiniert dies mit einer partiellen Stellplatzbewirtschaftung. Mit der Ausgabe von Anwohnerparkausweisen soll gebietsfremdes Parken eliminiert werden. Die Schaffung von Kurzzeitparkzonen an Aufkommensschwerpunkten trägt zur Reduzierung des Parksuchverkehrs bei.

Szenario 4 Jobticket und neue Stadtbuslinie (Anlage 5.3)

behandelt die Option einer Erweiterung des Systems Jobticket, die im Bereich der Bundesagentur für Arbeit nur sinnvoll ist, wenn dort die ÖPNV-Erschließung verbessert wird. Insofern wird hier die Errichtung einer neuen Haltestelle im Zuge des Stadtbussystems vorgeschlagen. Im Gebiet befinden sich neben dem Rathaus, der Bundesagentur für Arbeit und dem Krankenhaus weitere Institutionen, wie das Amtsgericht, das Finanzamt und zukünftige Nutzungen, die für ein Jobticket in Frage kommen. Für die Angestellten

der Stadtverwaltung und der Bundesagentur für Arbeit wird bereits schon heute ein Jobticket angeboten.

Szenario 5 Erweiterung Tempo 30

Das Szenario 5 behandelt die Erweiterung der Tempo-30-Ausweisung. Aus der Lärm-minderungsplanung werden Maßnahmenvorschläge aufgegriffen, die auf eine nächtliche Tempo-30-Begrenzung im Streckenzug Alfredstraße-Schottstraße-Rüdigerstraße-Siegfriedstraße und in der Atzpodienstraße vorsieht. Im Bereich Siegfriedstraße-Gudrunstraße-Fanningerstraße wird in der Lärm-minderungsplanung die Prüfung zur Errichtung einer 30er-Zone unterbreitet. Dieser Vorschlag wird im Szenario 5 aufgegriffen.

Szenario 6 Kombination obiger Maßnahmen

Das Szenario 6 unterstellt die Implementierung aller ins Auge gefassten Maßnahmen. Das Szenario 6 dient somit einer Abschätzung der maximal erzielbaren Wirkungen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Bezirk Lichtenberg. Die Vor- und Nachteile aus Sicht der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer werden geprüft.

Aus den sechs Szenarien hat der Auftraggeber vier Szenarien zur vertieften Behandlung der Vor- und Nachteile und einer Wirkungsanalyse ausgewählt. Es handelt sich um folgende vier Szenarien:

- Szenario 1: Maßnahmen im Straßenraum
- Szenario 2: Verkehrsorganisation
- Szenario 3. Anwohnerparken und Bewirtschaftung
- Szenario 4: Job-Ticket und neue Stadtbuslinie

Die vier Szenarien sind einer komplexen Bewertung unterzogen worden, an deren Ende ein normiertes, numerisches Bewertungsergebnis steht. Im Vergleich zum Prognosenullfall kann das Verbesserungspotential jedes Szenarios quantifiziert und eine relative Gewichtung der Szenarien untereinander erfolgen. Mit Festlegung einer Vorzugslösung können im Anschluss erforderliche Maßnahmen zur Verbesserung des Parkraum- und Verkehrsmanagements in Bezirk Lichtenberg ergriffen werden.

5.4 Folgewirkung Szenarien

5.4.1 Verkehrliche Auswirkungen

Die einzelnen Szenarien wurden anhand des Visum - Verkehrsmodells geprüft. Dazu fanden die in der Anlage 5.3 dargestellten Annahmen für den Nullfall und die einzelnen Szenarien Berücksichtigung. Das Verkehrsmodell für den Nullfall wird in Plan 20 dargestellt.

Szenario 1 – Maßnahmen im Straßenraum bewirken geringfügige Veränderungen in den Verkehrsmengen (vgl. Plan 21a sowie Plan 21b Differenzdarstellung Szenario 1 minus Nullfall; Anlage). Dies ist durch geringfügig veränderte verkehrliche Rahmenbedingungen infolge von Querungshilfen, Einengungen an lokalen Stellen und weiteren verkehrsberuhigenden Maßnahmen gegeben.

Szenario 2 – Änderungen in der Verkehrsorganisation mit einer Einbahnstraßenregelung im Bereich der Fanninger- und Rüdigerstraße bedingen eine Verkehrskonzentration in der Schottstraße sowie eine Zu-

nahme in der Gotlindestraße (vgl. Plan 22a sowie Plan 22b Differenzdarstellung Szenario 2 minus Nullfall; Anlage).

Szenario 3 – Anwohnerparken und Bewirtschaftung bewirkt durch die Ausweisung einer flächendeckenden Anwohnerparkregelung eine generelle Verkehrsabnahme (ca. 26 %). Gleichzeitig treten Erhöhungseffekte durch die erhebliche Ausweitung von Kurzparkzonen auf, die ebenfalls im VISUM-Verkehrsmodell berücksichtigt sind. Insgesamt ist im Szenario 3 flächendeckend eine innergebietliche Verkehrsabnahme von ca. 20 % zu verzeichnen (vgl. Plan 23a sowie Plan 23b Differenzdarstellung Szenario 3 minus Nullfall; Anlage).

Szenario 4 – Jobticket mit Einrichtung einer neuen Bushaltestelle führt zu geringen Verkehrsentlastungen im gesamten Untersuchungsgebiet (vgl. Plan 24a sowie Plan 24b Differenzdarstellung Szenario 4 minus Nullfall; Anlage).

5.4.2 Auswirkungen für Fußgänger- und Radverkehr

Von den vier Szenarien bedingt insbesondere Szenario 1 eine deutliche Verbesserung für den Fußgänger- und Radverkehr. In Form von Querungshilfen sollen die Kreuzungsmöglichkeiten an neuralgischen Fußgänger-/Radfahrachsen spürbar verbessert werden. Dies führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit. Die straßenräumlichen Maßnahmen tragen zu einer Entschleunigung des motorisierten Verkehrs bei, wodurch die Qualität für den nicht motorisierten Verkehr weiter verbessert wird. Szenario 2 beinhaltet durch Einführung der Einbahnregelung die Option in der Fanningerstraße wie auch in der Rüdigerstraße eingesparten Verkehrsraum zugunsten des Fußgänger- und Radverkehrs umzuwidmen. Insofern ergeben sich bei Szenario 2 an diesen Strecken deutliche Vorteile für den Fußgänger- bzw. Radverkehr. Szenario 3 bewirkt durch die allgemeine Verkehrsabnahme geringfügige Verbesserungen für den Radverkehr. Szenario 4 – Jobticket hat keine Auswirkungen auf die Qualität des Fußgänger- und Radverkehrs.

5.4.3 Städtebauliche Aspekte

Die in Szenario 1 aufgeführten straßenräumlichen Maßnahmen führen zu einer Aufwertung der urbanen Freiräume und zu einer Verbesserung der Stadtgestalt im Untersuchungsgebiet insgesamt. Durch die Stärkung des nicht motorisierten Verkehrs können Straßen und Plätze zukünftig stärker als Begegnungsräume und vitale Ader im Quartier entwickelt werden. In Verbindung mit der städtebaulichen Entwicklung an Standorten, wie ehemaliges MfS-Areal, Rudolf-Reusch-Straße, Gotlindestraße und Kriemhildstraße können positive Effekte auf das zukünftige Mobilitätsverhalten der Bewohner wirken. Insgesamt kann das Gebiet Frankfurter Allee Nord als Wohn- Arbeits- und Freizeitquartier gesichert und gestärkt werden. Größere bauliche Umstrukturierungen betreffen das ehemalige MfS-Areal sowie die Stadträume „Alte Frankfurter Allee“ und „Roedeliusplatz“. Durch die Einführung der Einbahnstraßenregelung in Szenario 2 werden nur geringe städtebauliche Auswirkungen vorausgeschätzt. Im Einzelfall kann durch Einbahnstraßen ein Verkehrszuwachs ausgehen, wodurch auch die Lärm- und Luftschadstoffemissionen zunehmen. Durch die erwartete Verkehrsabnahme in Szenario 3 kann der Umweltverbund gestärkt werden. Durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung kann eine Zunahme des nicht motorisierten Verkehrs erwartet werden. Die Ausweitung des Jobtickets in Verbindung mit einer neuen Stadtbuslinie (Szenario 4) kann den Umweltverbund stärken. In Verbindung mit der städtebaulichen Entwicklung am Standort Rutschestraße/Gotlindestraße kann das Mobilitätsverhalten zugunsten des nicht motorisierten Verkehrs ausgerichtet werden.

5.5 Bewertung

Bewertungsverfahren

Das gewählte Verfahren zur Bewertung der vier Szenarien soll die Wirkungen von Maßnahmen, von Strategien bzw. von Szenarien in bestimmten Bereichen (Verkehr, Parken, Umwelt) beschreiben und als Entscheidungsgrundlage für die Wahl der Vorzugsvariante dienen.

Die Wirkungsermittlung beruht auf vergleichende Rechnungen, bei denen eine Strategie (Szenario) dem Bezugsfall (Ist-Zustand bzw. Strategie) gegenübergestellt wird. Das Bewertungsverfahren umfasst Indikatoren zur Beschreibung bzw. Berechnung der Wirkungen von Maßnahmen. Die Werte der Indikatoren werden mit Hilfe von Prognosen und Modellrechnungen ermittelt. So können Aussagen über die Zielerreichung einer Planung bzw. Strategie bezogen auf das gewählte Zielsystem getroffen werden. Insgesamt wurden für das Verkehrs- und Parkraumkonzept Frankfurter Allee Nord drei Wirkungsbereiche mit fünf Zielen und zwölf Teilzielen gewählt. Eine Beschreibung des Zielsystems bzw. der Ziele, der Teilziele und der Indikatoren ist den Anlagen 5.5.1 und 5.5.2 zu entnehmen.

Es gibt zwei wesentliche Ausprägungen von Indikatoren (quantifizierbare und qualitative Indikatoren) zur Beschreibung des Zielzustandes. Im Rahmen dieser Untersuchung wurden ausschließlich quantifizierbare Indikatoren verwendet. Dies sind Indikatoren, für die physische Größen angegeben werden können. Durch die Differenzbildung zwischen den Indikatorergebnissen des Planfalls (Szenario) und denen des Bezugsfalls (Bestand) können quantifizierbare Indikatoren direkt in das Bewertungsverfahren eingehen. Hierbei werden die Berechnungsergebnisse über eine lineare Funktion in Nutzenpunkte (von -100 bis +100 Nutzenpunkte) transformiert bzw. umgerechnet (vgl. Anlage 5.5.3).

Da die Anzahl der Teilziele und der Indikatoren in jedem Wirkungsbereich verschieden sind, wurden die Nutzenpunkte der Indikatoren mit einem Faktor (äußere Gewichtung I) multipliziert, der das Verhältnis der mittleren Anzahl der Teilziele pro Wirkungsbereich zur tatsächlichen Anzahl der Teilziele im jeweiligen Wirkungsbereich darstellt und das Gesamtergebnis im Wirkungsbereich nivelliert (vgl. Anlage 5.5.4). Somit wird eine Ausgewogenheit zwischen den Wirkungsbereichen trotz der stark abweichenden Anzahl von Zielbereichen und Indikatoren in den unterschiedlichen Wirkungsbereichen erreicht.

Über die innere Gewichtung wird auf der Ebene der Teilziele eine Gleichgewichtung aller Teilindikatoren bzw. eine abweichende Gewichtung eines Teilindikators ausgedrückt. Bei der hier durchgeführten Bewertung wird zunächst von einer inneren Gleichgewichtung aller Teilindikatoren ausgegangen. D. h., dass bei einem Teilziel, das durch zwei Indikatoren abgebildet wird, diese beiden Indikatoren jeweils mit dem Faktor 0,5 gewichtet wurden (vgl. Anlage 5.5.5).

Ein weiterer Gewichtungsfaktor (äußere Gewichtung II) bietet die Möglichkeit, die jeweiligen Wirkungsbereiche überproportional zu berücksichtigen und spezielle Fallstudien bzw. Sensitivitätsanalysen durchzuführen (vgl. Anlage 5.5.5). Im Rahmen dieser Untersuchung wurde zunächst von einer Gleichgewichtung aller Wirkungsbereiche ausgegangen.

Bewertungsergebnisse

Die Anlagen 5.5.1 und 5.5.2 stellen für die einzelnen Szenarien die Ergebnisse der quantitativen Indikatoren dar. Die Anlagen 5.5.6 und 5.5.7 zeigen im Detail eine tabellarische Ergebnisdarstellung aller ermittelten Nutzwertpunkte sowie die Summation der Nutzwertpunkte über alle Wirkungsbereiche. Der hier aufgezeigte Fall berücksichtigt (über den Faktor der äußeren Gewichtung II) eine Gleichgewichtung aller drei Wirkungsbereiche (Verkehr, Parken und Umwelt). Im Ergebnis der Nutzwertanalyse wird deutlich, dass mit dem Szenario 3 (Rang 1) und dem Szenario 4 (Rang 2) die beste Zielerreichung gegeben ist. Der Rang 3 wird vom Szenario 2 belegt. Das Szenario 1 besetzt mit 72 Nutzenpunkten den letzten Rang 4.

Szenario 1

Bei einer genaueren Betrachtung des Bewertungsergebnisses zeigt sich, dass das letztplatzierte Szenario 1 im Wirkungsbereich Verkehr den größten Nutzen gegenüber allen anderen Szenarien verzeichnen kann. Dies erfolgt insbesondere durch den höheren Anteil geeigneter Radverkehrsanlagen und aufgrund der Anzahl an Überquerungshilfen. Das schlechte Gesamtergebnis des Szenarios 1 resultiert letztendlich aus der gegenüber dem Bestand kaum veränderten Situation im Wirkungsbereich Parken sowie aus dem negativen Nutzenpunktwert im Teilziel Lärm.

Szenario 2

Das Szenario 2 kann einen Nutzen aufgrund der Reduzierung der Reisezeiten im ÖV (Indikator 1.1.2.1) erzielen. Dieser Punktgewinn wird durch die höheren Reisezeitwerte im MIV (Indikator 1.2.1.1) sowie der höchsten CO-Luftschadstoffbelastung kompensiert.

Szenario 3

Das erstplatzierte Szenario 3 erzielt mit insgesamt 472 Nutzenpunkten den größten Nutzen bei den Indikatoren der Verkehrsqualität (Indikator 1.2.3.1) sowie in den Bereichen Parken (Indikator 2.1.1.1 und 2.1.2.1) und Umwelt.

Szenario 4

Das zweitplatzierte Szenario 4 erzielt gegenüber allen anderen Szenarien den größten Nutzen in der Stärkung des Umweltverbund aufgrund der vollflächigen Einzugsfläche der Bushaltestellen und höheren Anzahl an Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen Verkehrsarten des ÖPNV innerhalb des Untersuchungsgebiets.

Vorzugslösung

Als Vorzugslösung ist Szenario 3 in Kombination mit Szenario 1 aufzugreifen. Szenario 3 bewahrt die gewünschte Ordnung des ruhenden Verkehrs und lässt eine allgemeine Verkehrsberuhigung durch Verdrängung von gebietsfremden Verkehr erwarten. Szenario 1 beinhaltet die Maßnahmen die zur Verbesserung für den Fußgänger- und Radverkehr führen. Wichtig ist weiter eine konsequente Einführung von Kurzparkzonen an den Aufkommensschwerpunkten. Die Bewirtschaftung dieser Stellplätze ist im Weiteren zu erörtern. Die Ausweitung des Jobtickets in Verbindung mit der Einführung einer neuen Stadtbuslinie ist im Zuge weiterer Planungen mit den Verkehrsbetrieben und den öffentlichen Einrichtungen zu erörtern. Die Einrichtung von Einbahnstraßen bedarf einer zusätzlichen Überprüfung hinsichtlich der Folgewirkungen, wie z. B. Verkehrszuwachs, Zunahme der Emissionen, etc. (vgl. Bewertungsmatrix).

6 Handlungsempfehlungen

Im Ergebnis der vorliegenden Verkehrs- und Parkraumuntersuchung für den Bezirk Lichtenberg im Untersuchungsgebiet Frankfurter Allee Nord lassen sich folgende Handlungsempfehlungen ableiten, die im Plan 25 zusammengefasst werden.

6.1 Ruhender Verkehr

- Einführung einer Anwohnerparkregelung für den Untersuchungsbereich Frankfurter Allee Nord
- Neuorganisation öffentlicher Stellplätze an den genannten Aufkommensschwerpunkten und Bewirtschaftung dieser Stellplätze in Form von Parkentgelt und/oder zeitlicher Begrenzung
- Einbezug zentraler Einrichtungen (Oskar-Ziethen-Krankenhaus, Agentur für Arbeit, Stasi-Museum) in das Parkraummanagement, Forderung des Nachweises ausreichender Stellplätze durch vorgenannte Institutionen
- Genehmigung von neuen Wohnbaugebieten nur unter der Maßgabe, dass ein ausreichender Stellplatznachweis auf eigenem Grundstück erfolgt
- Beauftragung einer Ausführungsplanung zur Einführung Anwohnerparken einschließlich vorbereitender Leistungen seitens der Stadtverwaltung

6.2 Fließender Verkehr

Anhand der Zählungen und des Verkehrsmodells liegt eine Gesamtverkehrsschau vor. Eine Zäsur stellt die Frankfurter Allee sowie die westliche Tangentiale Möllendorffstraße dar. Zur Vermeidung unnötiger Umwege durch Wohnstraßen wird die Einführung eines Leitsystems für das Oskar-Ziethen-Krankenhaus empfohlen. Die in 2011 eingeführte Erweiterung der Tempo-30 Zonen kann zu einer Verringerung des Durchgangsverkehrs beitragen. Auf die straßenräumlichen Maßnahmen (Kapitel 6.4) wird verwiesen.

6.3 ÖPNV

Die derzeitige Erschließung durch den ÖPNV im Untersuchungsgebiet ist als sehr gut zu bezeichnen. Als einziger Teilbereich mit einer unzureichenden ÖPNV-Versorgung ist der Bereich Agentur für Arbeit in der Gotlindestraße/Ecke Ruschestraße zu erwähnen. Hier wird eine Netzergänzung mit einer Stadtbuslinie empfohlen. Entsprechende Gespräche sind mit den Berliner Verkehrsbetrieben aufzunehmen.

6.4 Straßenräumliche Maßnahmen

Die in Szenario 1 vorgestellten straßenräumlichen Maßnahmen können den Umweltverbund fördern, die Aufenthaltsqualität und das Stadtbild im Untersuchungsraum verbessern. Sie werden in Tabelle 3 zusammengefasst.

Tabelle 3: Straßenräumliche Maßnahmen

Vertiefungsbereich	Maßnahmen im Straßenraum
Rutnikstraße	Neuordnung Verkehrsflächen/Stellplatzanlagen, Aufwertung Promenade/Grünstreifen
Ruschestraße zwischen Normannenstraße und Bornitzstraße	Grundhafter Neubau, Wegfall Parkspur, Anlage von Radverkehrsanlagen, tlw. Ersatz Stellplätze auf öffentlichem Parkplatz Ruschestraße/Gotlindestraße
Roedeliusplatz	Verringerung Fahrbahnbreiten, Neuordnung Verkehrsflächen/Stellplatzanlagen, Aufwertung Platzbereich, Anlegen von Radverkehrsanlagen, Einrichtung Gehwegvorstreckungen
Fanningerstraße zwischen Alfredstraße und Atzpodienstraße	Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit für den Radverkehr
Atzpodienstraße zwischen Fanningerstraße und Frankfurter Allee	Anlegen eines Radfahrstreifens, Einrichtung Haltestellenkap und Gehwegvorstreckungen
Rüdigerstraße zwischen Schottstraße und Gudrunstraße	Einrichtung Gehwegvorstreckungen, Aufwertung Straßenraum
Hagenstraße zwischen Gotlindestraße und Rüdigerstraße	Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit für den Radverkehr, Aufhebung Einbahnstraßenregelung für Radverkehr prüfen
Kriemhildstraße zwischen Rüdigerstraße und Gudrunstraße	Geplante Routenführung Bus 256 erfordert Änderung der Parkordnung (Abgang der Stellplätze Kriemhildstraße West und Änderung von Längs- in Querparken Kriemhildstraße Ost); alternativ: Einbahnstraße in Fahrt Richtung Süden und Beibehaltung der bestehenden Parkordnung
Fanningerstraße zwischen Siegfriedstraße und Gernotstraße	Durch Wegfall Wendeschleife Straßenbahn, Änderung von Längs- auf Querparken Südseite, Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit für Radverkehr, Einrichtung RVA prüfen, Einrichtung Gehwegvorstreckungen
Alte Frankfurter Allee/ Siegfriedstraße	Neuordnung Verkehrsflächen/Stellplatzanlagen, Aufwertung Bahnhofsvorplatz, Begegnungszone
Alte Frankfurter Allee zwischen Siegfriedstraße und Hagenstraße	Straßenumbau durch Neustrukturierung der Haltestelle für Straßenbahn und Bus

6.5 Radverkehr

Ausgehend von der Bestandsanalyse der Radverkehrsinfrastruktur wurde ein Zielroutennetz entwickelt. Das insgesamt 9.422 m umfassende Streckennetz besteht aus Haupt- und Nebenrouten, wodurch die wesentlichen Quellen und Ziele für den Radfahrer im Alltags- und Freizeitverkehr erfasst werden (vgl. Plan 26). Folgende Handlungsempfehlungen können hinsichtlich einer Qualifizierung der Radverkehrsinfrastruktur formuliert werden:

Abschnitt	Abschnittslänge (ca.)	Maßnahme
Ruschestraße zwischen Normanstraße und Rutnikstraße	350 m	Anlegen von Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen oder Schutzstreifen)
Roedeliusplatz	115 m	Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit, Strukturierung der Radverkehrsführung
Fanningerstraße zwischen Alfredstraße und Atzpodienstraße	200 m	Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit
Atzpodienstraße zwischen Fanningerstraße und Frankfurter Allee	280 m	Anlegen von Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen oder Schutzstreifen)
Hagenstraße zwischen Gotlindestraße und Rüdigerstraße	280 m	Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit
Fanningerstraße zwischen Siegfriedstraße und Gudrunstraße	340 m	Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit
Kriemhildstraße zwischen Rüdigerstraße und Gudrunstraße	90 m	Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit



Verkehrs- und Parkraumkonzept Frankfurter Alle Nord

Plan 26: Zielroutennetz Radverkehr Stand: 27.02.2012

Auftraggeber: Auftragnehmer:
 Bezirksamt Lichtenberg von Berlin Steinbrecher u. Partner
 Fachbereich Stadtplanung Ingenieurgesellschaft mbH
 Alt-Friedrichsfelde 60 Dr. Brenner
 10315 Berlin Ingenieurgesellschaft mbH

Plan 26: Zielroutennetz Radverkehr

Zusätzlich werden Querungshilfen für den Radverkehr an ausgewählten Knotenpunkten empfohlen (vgl. Plan 26). Neben den vorhandenen Radverkehrsanlagen sowie den für den Radverkehr geeigneten Straßen und Wegen gehören auch Fahrradabstellanlagen zu einer Radverkehrsinfrastruktur. Das Fahrradparken, insbesondere das Kurzzeitparken im öffentlichen Straßenland, im Umfeld öffentlicher und gewerblicher Einrichtungen, und das Langzeitparken im Umfeld von Haltestellen des ÖPNV, erfordern ausreichende Stellplatzanlagen. Das Verhältnis von Angebot und Nachfrage ist durch weitere Planungskonzepte zu analysieren. An ausgewählten Standorten könnten zukünftig bestehende Parkstände des Kfz-Verkehrs für Fahrradabstellanlagen umfunktioniert werden, wie es in anderen Berliner Bezirken bereits erfolgt ist (Abb. 15).



Abb. 15: Fahrradabstellanlagen im Straßenraum, Berlin-Lottumstraße

6.6 Fußgängerverkehr

Im Ergebnis des Verkehrs- und Parkraumkonzeptes können folgende Handlungsempfehlungen für den im Gebiet übergeordneten Fußgängerverkehr gegeben werden, die auch die Belange des Parkverkehrs und des Radverkehrs berücksichtigen.

Teilbereich	Funktion	Maßnahme
ehemaliges MfS-Areal	Verbindung U-Magdalenenstraße mit Verwaltungsstandorten Normannenstraße und Gotlindestraße sowie Stasi-Museum	Qualifizierung der Fußgängerverbindung
Ehemaliger Friedhof an der Rudolf-Reusch-Straße	Grüne Verbindungssachse zwischen Rathauspark und Verwaltungsstandort Normannenstraße/Ruschestraße	Querungshilfen Rathausstraße, Rudolf-Reusch-Straße, Ruschestraße
Rutnikstraße	Verbindungssachse zwischen Stadtpark Lichtenberg und Wohnquartier / öffentlicher Raum mit Aufenthaltsqualität	Aufwertung der Grünfläche/ Entwicklung einer Promenade
Hans-Zoschke-Stadion	Kaltluftentstehungsgebiet, grüne Achsen zwischen Stadion und Bebauung	Aufwertung der Randbereiche, Zugangsbereiche

Teilbereich	Funktion	Maßnahme
Roedeliusplatz	Knotenpunkt Fußgängerströme, Begegnungsraum, Aufenthaltsqualität	Umstrukturierung der Verkehrsflächen nördlich des Roedeliusplatzes, Aufwertung der Platzsituation, Pflege der Grünanlage
Frei platz	Knotenpunkt Fußgängerströme, Begegnungsraum, Aufenthaltsqualität, Umsteigepunkt ÖPNV	Akzentuierung der Zugangsbereiche
Zentralfriedhof Friedrichsfelde einschließlich Vorplatz	Ruhe- und Begegnungsraum, Kaltluftentstehungsgebiet	Gestaltung des Vorplatzes, Aufwertung und Pflege der Grünanlage
Alte Frankfurter Allee/ Siegfriedstraße Süd	Knotenpunkt Fußgängerströme, Begegnungsraum, Aufenthaltsqualität, Marktplatz, Umsteigepunkt ÖPNV	Umstrukturierung und Gestaltung des Straßenraumes, Schaffen einer Platzsituation, Verbesserung der Aufenthaltsqualität

Ergänzt werden die Handlungsempfehlungen durch kleinteilige Maßnahmeempfehlungen im Straßenraum, wie z. B. Gehwegvorstreckungen im Bereich von Kitas und Schulen sowie Grün- und Wegeverbindungen durch den Blockinnenbereich (vgl. Plan 27). Durch Querungshilfen für den Fußgängerverkehr, wie z. B. Gehwegvorstreckungen, werden folgende Ziele erreicht:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Barrierefreiheit
- Entschleunigung des motorisierten Verkehrs



● empfohlene Querungshilfen Fußgängerverkehr
— Qualifizierung Fußgänger Verbindung
- - - Aufwertung urbane Freiräume
— Umstrukturierung Straßenraum

Quellen:
 Statlbau (2010): VU Frankfurter Allee Nord, Integriertes Entwicklungskonzept
 eigene Erhebung

Verkehrs- und Parkraumkonzept Frankfurter Allee Nord

Plan 27: Handlungsempfehlungen Fußgängerverkehr Stand: 27.02.2012

Auftraggeber: Auftragnehmer:
 Bezirksamt Lichtenberg von Berlin Steinbrecher u. Partner
 Fachbereich Stadtplanung Ingenieurgesellschaft mbH
 Alt-Friedrichsfelde 60 Dr. Brenner
 10315 Berlin Ingenieurgesellschaft mbH

Plan 27: Handlungsempfehlungen Fußgängerverkehr

6.7 Neue Parkieranlagen

Die Analyse zur Stellplatzauslastung und Parkdauer ergab, dass im Umfeld größerer öffentlicher Einrichtungen der Stellplatzbedarf für die dort arbeitenden Angestellten hoch ist (vgl. Kapitel 5.1 und Plan 28; Anlage). Im Untersuchungsgebiet konnten Flächen lokalisiert werden, die in den genannten Konfliktbereichen dem hohen Parkdruck entgegenwirken können. Da diese Flächen nicht im öffentlichen Straßenraum, sondern private Flächen betreffen, werden sie an dieser Stelle nur ansatzweise erörtert.

Potenzialfläche Ruschestraße / Gotlindestraße (vgl. Konfliktpunkt 2)

Im Bereich der Agentur für Arbeit besteht ein Stellplatzbedarf für Angestellte und Besucher, der sich im Zuge der städtebaulichen Entwicklung nördlich der Gotlindestraße verschärfen wird. Es wird empfohlen, die Einrichtung von zusätzlichen Stellplätzen auf einer an die Bundesagentur angrenzenden Brachfläche zu prüfen. Auf einer Fläche von ca. 1.500 m² könnten theoretisch 100 neue Stellplätze inklusive Zufahrten und Wendebereiche entstehen.

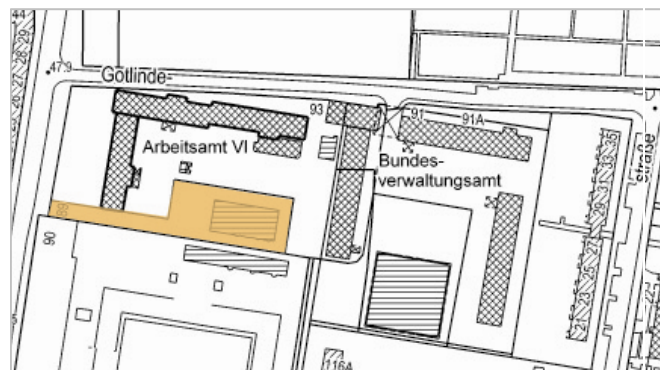


Abb. 16: Potenzialfläche Ruschestraße 89

Potenzialfläche Fanningerstraße (vgl. Konfliktpunkt 5)

In der Fanningerstraße besteht aufgrund des Oskar-Ziethen-Krankenhauses erheblicher Parkdruck durch Angestellte und Besucher. Mit dem Zuzug des Kinderklinikums Lindenhof wird sich die Situation verschärfen. Auf einem krankenhauseigenen Grundstück in der Fanningerstraße 39/41 ist die Einrichtung von zusätzlichen Stellplätzen geplant. Bei einer Grundstücksgröße von ca. 1.400 m² könnten theoretisch 93 neue Stellplätze inklusive Zufahrten und Wendebereiche entstehen. Als problematisch ist in diesem Bereich die von der Stellplatzfläche ausgehende und auf die benachbarte Wohnbebauung einwirkende Lärm- und Luftschadstoffemission zu bewerten. Empfohlen wird daher die Prüfung zur Errichtung eines mehrgeschossigen vollautomatisierten Parkhauses, wodurch auch wesentlich mehr Kfz am Standort untergebracht werden könnten.



Abb. 17: Potenzialfläche Fanningerstraße 39/41



Abb. 18: Potenzialfläche Fanningerstraße 39/41

Potenzialfläche Siegfriedstraße / Gotlindestraße / Hagenstraße (vgl. Konfliktpunkt 6)

Im direkten Umfeld der Potenzialfläche wohnen derzeit ca. 1.076 Einwohner. Die vorhandenen Stellplätze für Kfz verteilen sich vorrangig auf die Straßenzüge Siegfriedstraße und Hagenstraße. In der Gotlindestraße sind nur wenige Stellplätze vorhanden. Die Ermittlung der Stellplatzauslastung ergab für den Teilbereich eine hohe Auslastung. Zur Spitzenzeit in den Abendstunden wird der Parkdruck besonders deutlich. Entsprechend der Mobilitätsdaten für Berlin und seine Bezirke (Mobilität in Städten - SrV 2008) sind für Berlin 357 Pkw/1.000 EW anzusetzen²⁴. Damit ergibt sich für den zu untersuchenden Teilbereich bei 1.076 Einwohnern ein Stellplatzbedarf von 384. Die Summe der vorhandenen Stellplätze im direkten Umfeld der Wohnanlagen liegt unter diesem Wert, woraus sich ein Stellplatzbedarf ableitet. Bei einer Aufgabe der gegenwärtigen Nutzung und Abbruch der eingeschossigen Baracke könnten auf dem Grundstück mit einer Fläche von ca. 1.900 qm theoretisch 126 neue Stellplätze inklusive Zufahrten und Wendebereiche entstehen.

In Hinblick auf einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden wird auf die Mehrfachnutzung von Stellplatzflächen von Lebensmitteldiscountern verwiesen. Im direkten Umfeld befinden sich zwei Lebensmittelmärkte. Zu prüfen ist die Mehrfachnutzung der Stellplätze außerhalb der Öffnungszeiten für den Anwohnerverkehr.

Die untersuchte Fläche Gotlindestraße 39 bietet weiterhin Potenzial für die Entwicklung einer Grün- und Erlebnisfläche für die Anwohner und somit zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Kombinationen aus Stellplätzen mit hohem Grünanteil und Spielplatz sind ebenso vorstellbar.



Abb. 19: Potenzialfläche Gotlindestraße 39



Abb. 20: Stellplatzanlage Lebensmittelmarkt

²⁴ Technische Universität Dresden, Sonderauswertung zur Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘, Städtevergleich, Dresden, im November 2009, aktualisiert im Dezember 2010, S. 35

7 Zusammenfassung

Leistungen

Das vorliegende Verkehrs- und Parkraumkonzept für den Stadtbezirk Lichtenberg wurde binnen 2½ Monaten erarbeitet. Als wesentliche eigene Bestandteile dieser Arbeit zählen umfängliche Knotenpunktzahlungen im Gebiet sowie die Erarbeitung eines VISUM-Verkehrsmodells auf der Basis eines Fensterausschnittes des Verkehrsmodells Berlin. Anhand der umfänglichen Verkehrserhebungen konnte eine Verfeinerung und Kalibrierung des Verkehrsmodells Lichtenberg vorgenommen werden. Es liegt somit für zukünftige Aufgaben ein eigenes, detailliertes Verkehrsmodell für den Stadtbezirk Lichtenberg vor.

Der Bearbeitungsprozess wurde von einem Arbeitskreis mit Vertretern aus den verschiedenen Fachbereichen des Bezirksamtes begleitet. Insgesamt fanden drei Arbeitskreissitzungen statt. Zur Beurteilung unterschiedlicher - im Arbeitskreis abgestimmter - Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Parkraumneuordnung im Untersuchungsgebiet wurden mehrere Szenarien entwickelt und in einem komplexen Bewertungsverfahren hinsichtlich ihrer Wirkungen analysiert. Mit Hilfe der Szenarien und der abgestimmten Fachmeinungen mündet schließlich die Arbeit in Handlungsempfehlungen. Im Abgleich mit wichtigen Rahmenplanungen, insbesondere dem Luftreinhalteplan und der Lärmaktionsplanung, fanden bereits formulierte Empfehlungen Berücksichtigung.

Analyse

Im Untersuchungsraum nördlich der Frankfurter Allee sind rund 5.400 öffentliche Stellplätze ausgewiesen. Nur ein geringer Anteil ($n = 21$) am Rathaus sowie am Oskar-Ziethen-Krankenhaus sind bewirtschaftet bzw. zeitlich beschränkt. Aus der Analyse der Parkplatzbelegung und Parkdauer konnten acht Konfliktbereiche, wie z. B. rund um das Krankenhaus oder die Rathausstraße identifiziert werden. Innerhalb des Gebietes gibt es lokale Brennpunkte, wo eine erhöhte Parkplatznachfrage und ein mangelndes Angebot vorherrschen. Flächendeckend kann beurteilt werden, dass das Parkplatzangebot insgesamt ausreichend erscheint mit Ausnahme der lokalen Schwerpunkte.

Nullfall

Auf Basis des VISUM-Verkehrsmodells wurden zeitnahe Gebietsentwicklungen in einem sogenannten Nullfall definiert. Es handelt sich hierbei insbesondere um den Umzug der Kinderklinik in das Areal des Oskar-Ziethen-Krankenhauses, die Umbauplanung des ehemaligen MfS-Areals sowie Wohnbauverdichtungen, wie z. B. an der Gotlindestraße nördlich der Agentur für Arbeit. Der sogenannte Nullfall dient im Weiteren für die Beurteilung von Maßnahmen, die in Form von Szenarien behandelt sind.

Szenarien

Im Arbeitskreis wurden insgesamt sechs Maßnahmenbündel bzw. -szenarien vereinbart, von den vier ausgewählt und einer detaillierten Bewertung unterzogen wurden. Die vier behandelten Szenarien sind: Szenario 1 - Maßnahmen im Straßenraum – hier handelt es sich um flächendeckende Maßnahmen im Straßenraum, die zu Teilen bereits in anderen Fachplanungen empfohlen sind oder im Arbeitskreis als wünschenswert erachtet wurden. Zu nennen sind hier Maßnahmen wie die Errichtung von Querungshilfen, Neuordnung des ruhenden Verkehrs oder die Anlage von Radverkehrswegen.

Szenario 2 - Verkehrsorganisation – mit diesem Szenario sollte exemplarisch eine Änderung der Verkehrsorganisation behandelt werden. Geprüft wurde die Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung für die Fanningstraße im Bereich des Krankenhauses sowie der Einbahnstraßenlösung für die Rüdigerstraße im Abschnitt Siegfriedstraße bis Schottstraße. Es sollte gezeigt werden, inwieweit sich hierdurch Verkehrsverlagerungen, aber auch unerwünschte Nebeneffekte, wie z. B. verlängerte Wegebeziehungen, ergeben.

Szenario 3 - Anwohnerparken und Bewirtschaftung – dieser Baustein behandelt die Einführung einer Anwohnerparkregelung im Gesamtbezirk Nord und gleichzeitig die Ausweisung von bewirtschafteten Stellplätzen an den Nachfrageschwerpunkten, z. B. Oskar-Ziethen-Krankenhaus. Diese Maßnahme dient primär einer Verhinderung von ortsfremdem Verkehr durch Ausweisung ausreichender öffentlicher Stellplätze an den Schwerpunkten einer Minimierung des Parksuchverkehrs.

Szenario 4 - Jobticket und neue Buslinie - behandelt die Wirkung einer erweiterten Einführung des Jobtickets wie es bereits heute für Angestellte des Rathauses gilt. Dies könnte insbesondere bei Großeinrichtungen, wie der Agentur für Arbeit (über 800 Angestellte) zu einer stärkeren Nutzung des ÖPNV führen. Gleichzeitig wurde in diesem Szenario zur Erreichung einer flächendeckenden ÖPNV-Erschließung die Errichtung einer neuen Buslinie entlang der Ruschestraße mit Haltestelle Agentur für Arbeit untersucht.

Szenarienbewertung

In einer komplexen Szenarienbewertung erfolgte eine Wirkungsanalyse mit einem breit gefächerten Zielkatalog, der u. a. Aspekte wie Stärkung des Umweltverbundes, Verbesserung der Erschließungsqualität, Optimierung des Parkplatzangebotes, Reduzierung des Parksuchverkehrs und/oder Minimierung von Durchgangsverkehr beinhaltet bzw. bewertet. Im Ergebnis erreichen die vier Szenarien folgende Punktwerte:

Szenario 1 (Maßnahmen im Straßenraum)	72 Punkte
Szenario 2 (Verkehrsorganisation)	145 Punkte
Szenario 3 (Anwohnerparken und Bewirtschaftung)	472 Punkte
Szenario 4 (Jobticket und neue Buslinie)	191 Punkte
Nullfall (Bezugsfall)	

Die im Vergleich zum Nullfall höchste Punktzahl erreicht Szenario 3. Es wird darauf hingewiesen, dass die Wirkungsbereiche Verkehr, Parken und Umwelt in der Szenarienbewertung zu gleichen Teilen gewichtet wurden. Bei einer Verschiebung der Priorität einzelner Wirkungsbereiche, z. B. zugunsten der Umweltaspekte, verschieben sich die Punktwerte der Szenarien durch eine mehrfache Gewichtung, wodurch veränderte Vorzugslösungen entstehen können.

Im Ergebnis des vorliegenden Konzeptes wurden konkrete Handlungsempfehlungen für den Untersuchungsraum formuliert. Schwerpunkte sind die Einführung von Anwohnerparkausweisen, die Ausweisung von Kurzparkzonen und bauliche Veränderungen im Straßenraum. Es wird hierzu auf die Ausführungen des Kapitels 6 verwiesen.

Ausblick

Das Thema Parkraummanagement als Teilgebiet der strategischen Verkehrsplanung wird zunehmend zu einem Aufgabenfeld der Stadtentwicklung. Der öffentliche Straßenraum als Baustein des urbanen Frei- raums ist zukünftig stärker als struktureller, funktionaler und ästhetischer Baustein der Quartiersentwicklung zu begreifen. Hauptverkehrsstraßen sind auch Wohn- und Geschäftsstraßen, woraus sich ein ent-

sprechender Nutzungs- und Gestaltungsanspruch ableiten lässt.

Das in dieser Studie untersuchte innerstädtische Quartier bietet vielseitige Potenziale, um den Durchgangsverkehr zu reduzieren, die innergebietlichen Quell- und Zielfahrten zu minimieren und den Parkdruck zu dezimieren. Durch die hervorragende Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr, gekoppelt mit Maßnahmen zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs, kann der Umweltverbund weiter gestärkt werden. Insbesondere der Fremverkehr, maßgeblich bestimmt durch Angestellte und Besucher der großen öffentlichen Einrichtungen im Gebiet, bietet dafür Ansatzpunkte eines neuen Mobilitätsverhaltens.

Durch die Einführung von Anwohnerparkzonen soll der Parksuchverkehr der Bewohner reduziert und vereinfacht werden. Die Ausweisung von Kurzzeitparken verdeutlicht, dass die individuelle Benutzung des Kfz zunehmend zu einem kostbaren Gut in zentralen innerstädtischen Lagen wird. Die Flächennutzung durch Kfz-Stellplätze wird zukünftig in Konkurrenz treten mit dem Erfordernis von Stellplätzen für Carsharing, Ladestationen für Batterie betriebene Kraftfahrzeuge und Fahrradparken.

Die Förderung der Nahmobilität durch eine Verbesserung der Infrastruktur für den Fußgängerverkehr (Wegeverbindungen, Querungshilfen, Ruheinseln) und den Radverkehr (Radverkehrsanlagen, Querungshilfen, Fahrradabstellanlagen, Fahrradleihstationen) leisten einen entscheidenden Beitrag zur „klimarechte Stadtentwicklung“. Dazu zählt auch der sparsame Umgang mit Grund und Boden. Ein Beispiel ist die Mehrfachnutzung vorhandener Stellplätze, wie z. B. von Lebensmittelmärkten außerhalb der Öffnungszeiten für den benachbarten Anwohnerverkehr. In Betracht zu ziehen sind auch technische Lösungen, wie z. B. automatisierte Quartiersparkhäuser, die sich sowohl gestalterisch als auch hinsichtlich der Emissionen in die Umgebung einfügen.

Die Maßnahmen zur Umsetzung des Verkehrs- und Parkraumkonzeptes sind durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten. Dabei sollten auch private Akteure, z. B. die Wohnungswirtschaft, stärker in den Prozess – von der Konzeption bis zur Umsetzung – eingebunden werden.

8 Anlagen

Plan- und Abbildungsverzeichnis

Ergebnisse Knotenpunktzählungen

Kontakt / Ansprechpartner

Auftraggeber

Bezirksamt Lichtenberg von Berlin
Fachbereich Stadtplanung
Alt-Friedrichsfelde 60
10315 Berlin

Ansprechpartner:

Werner Schmitz
Stapl F
Koordinierung stadtplanerischer Förderungsobjekte
Tel.: (030) 90296 – 6469
werner.schmitz@lichtenberg.berlin.de

Auftragnehmer

STEINBRECHER u. PARTNER
Ingenieurgesellschaft mbH
Rungestraße 22-24
10179 Berlin
www.ispnet.de

Ansprechpartner:

Jan Kaiser
Tel: 030 240 49 710
j.kaiser@ispnet.de

in Zusammenarbeit mit

DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Beratende Ingenieure VBI für Verkehrs- und Straßenwesen
Niederlassung Berlin
Nordlichtstraße 17
13405 Berlin
und
Niederlassung Dresden
Kändlerstraße 1
01129 Dresden
<http://www.brenner-ingenieure.de>

Dr.-Ing. Uwe Frost
Tel: 0351 853 4911
u.frost.dresden@brenner-ingenieure.de