

Verkehrsberuhigungskonzept für Charlottenburg-Nord

Anne-Susan Freimuth, M. Sc.

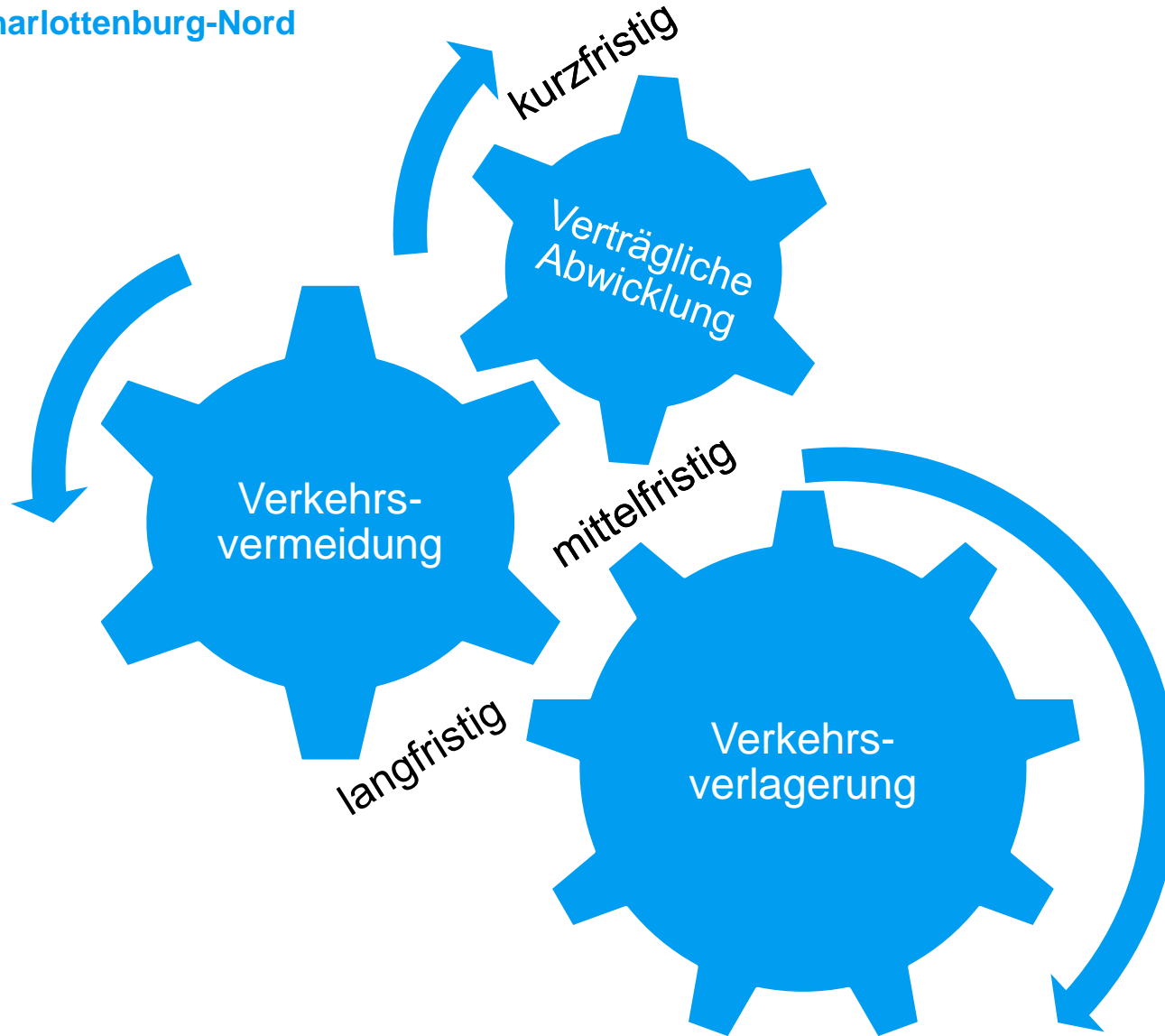
Daniel Windmüller, M. Sc.

Klara Lappalainen, B. Sc.

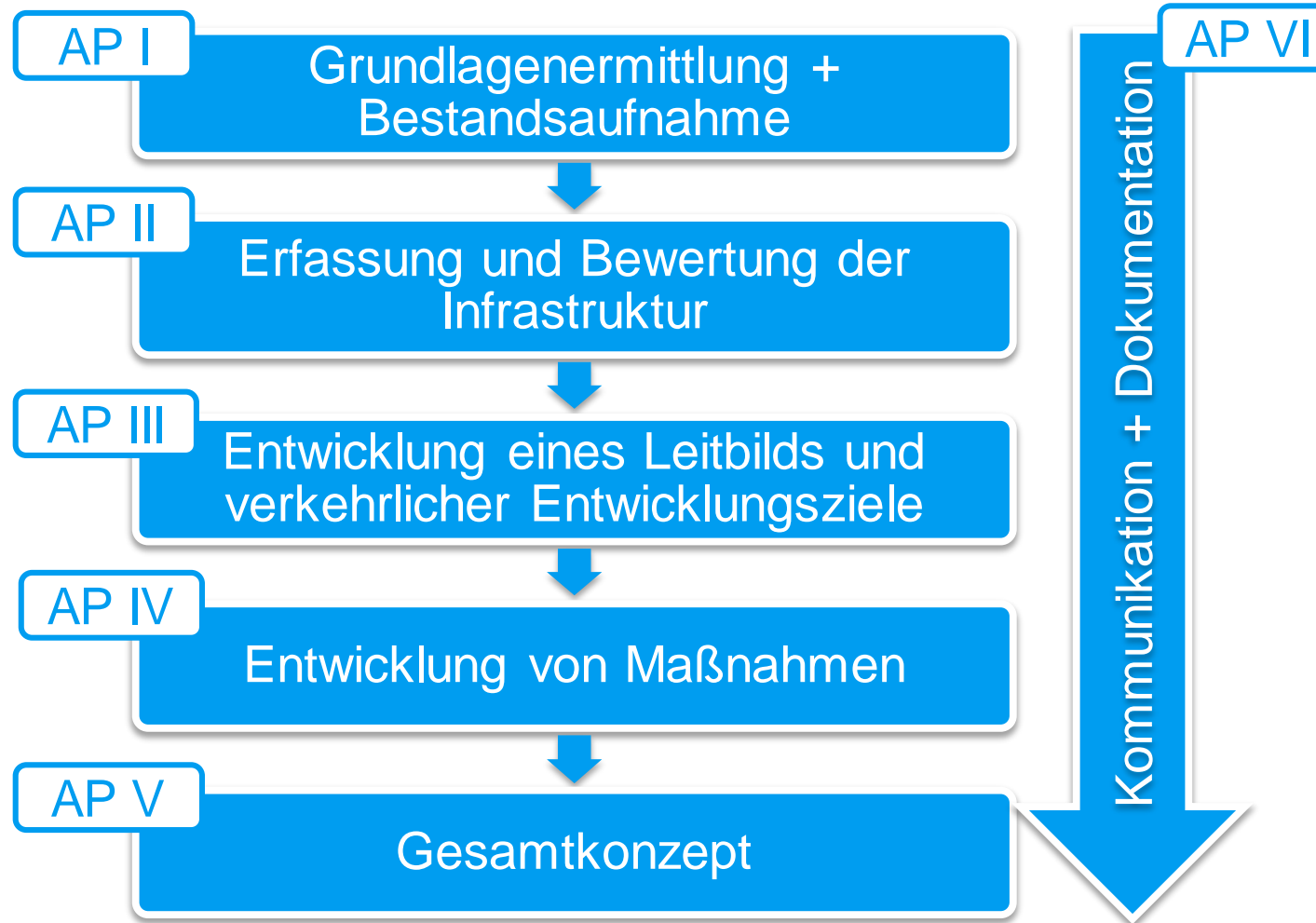
Themen

- Einführung
- Arbeitsprogramm
- Einblick in die Bestandsanalyse
- Leitlinien der Maßnahmenkonzeption
- Maßnahmenansätze

Verkehrsberuhigung

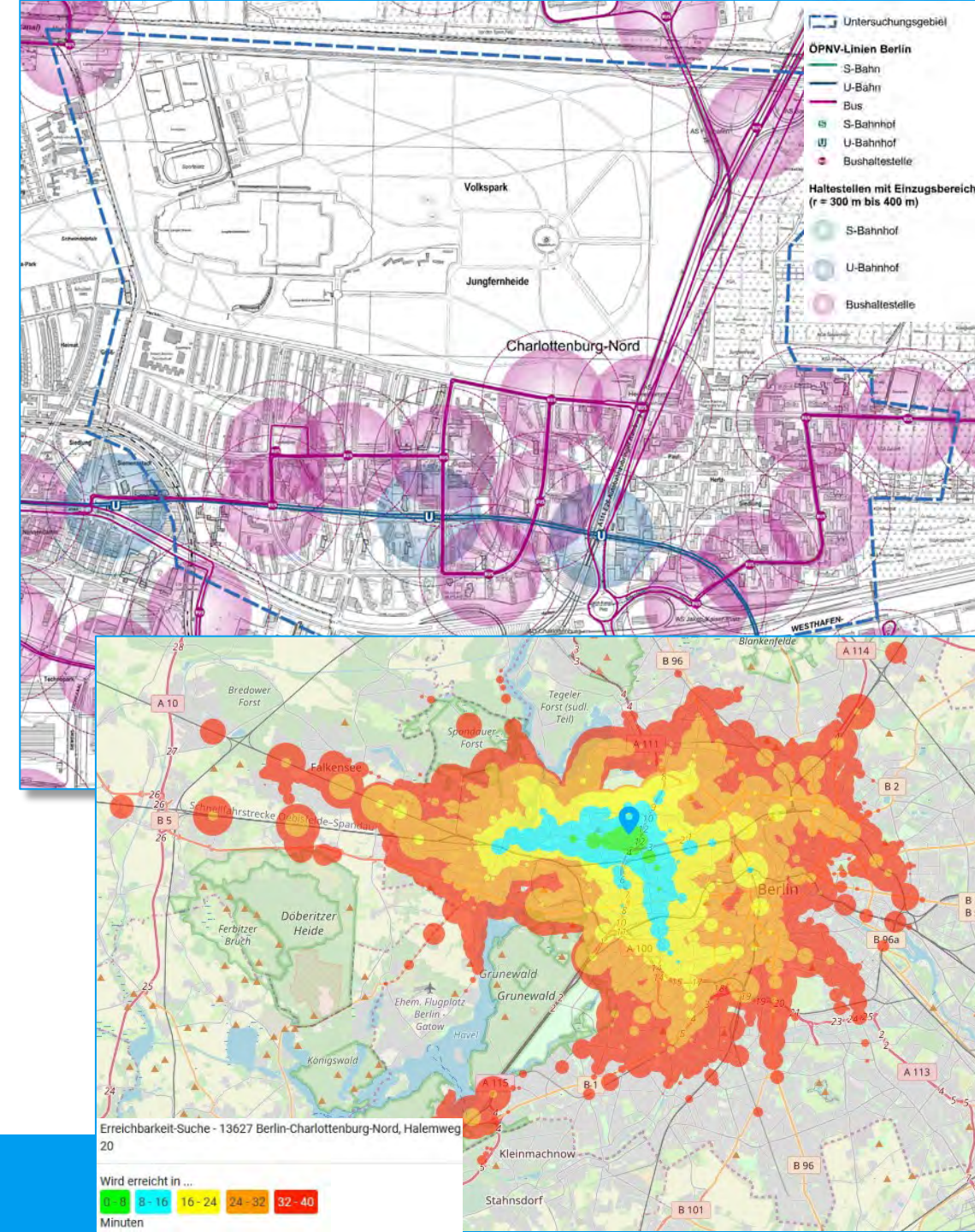


Arbeitsprogramm



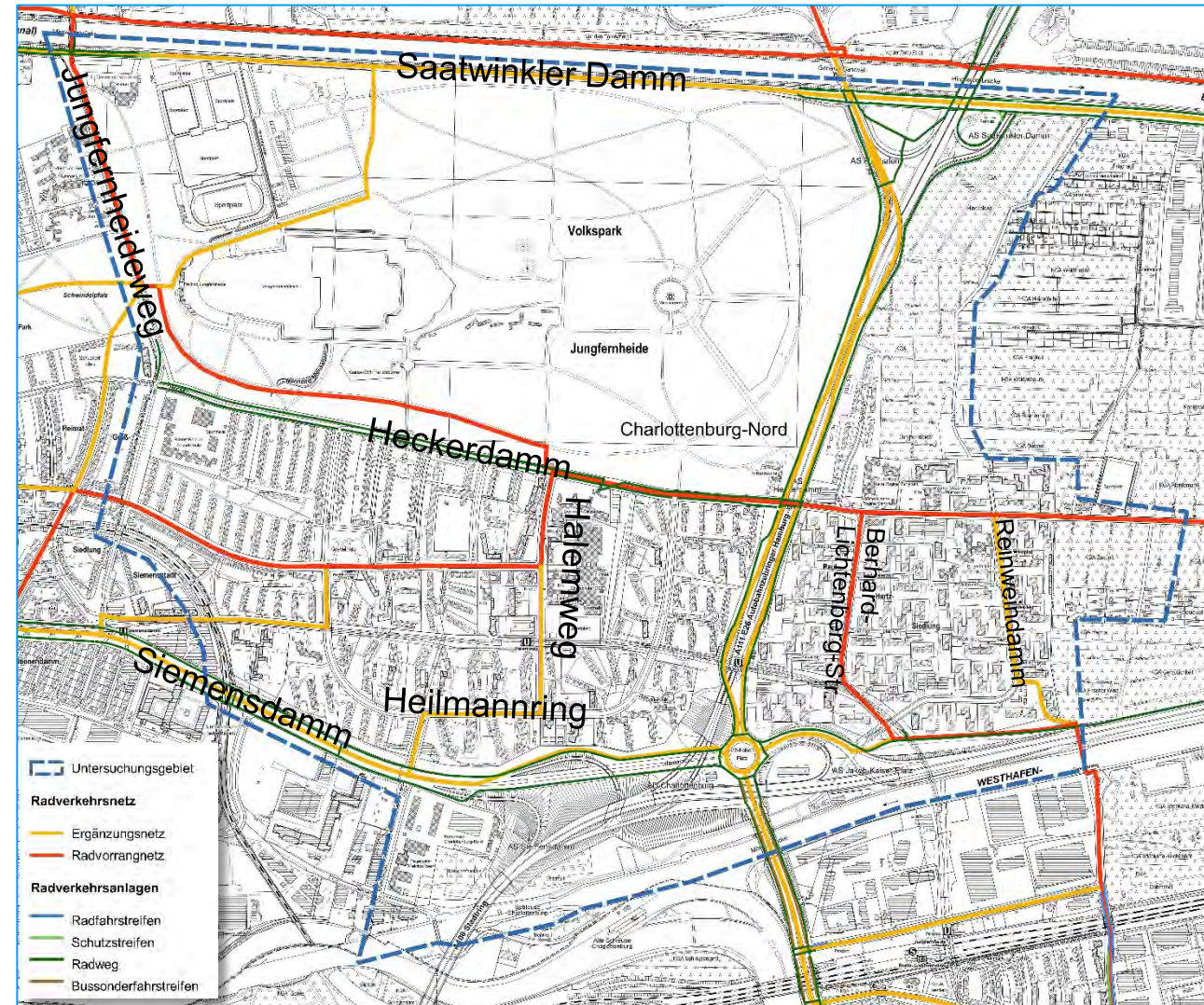
Bestandanalyse – ÖPNV

- **Qualitäten:**
 - gute Erreichbarkeit des Stadtgebiets aus dem Quartier
 - 2 bzw. 3 relevante U-Bahnhöfe
- **Potentiale:**
 - keine flächendeckende Erschließung nach Berliner Vorgaben
 - 20-min Takt der Busse
 - keine oberirdische Verbindung der Ausgänge U Jakob-Kaiser-Platz



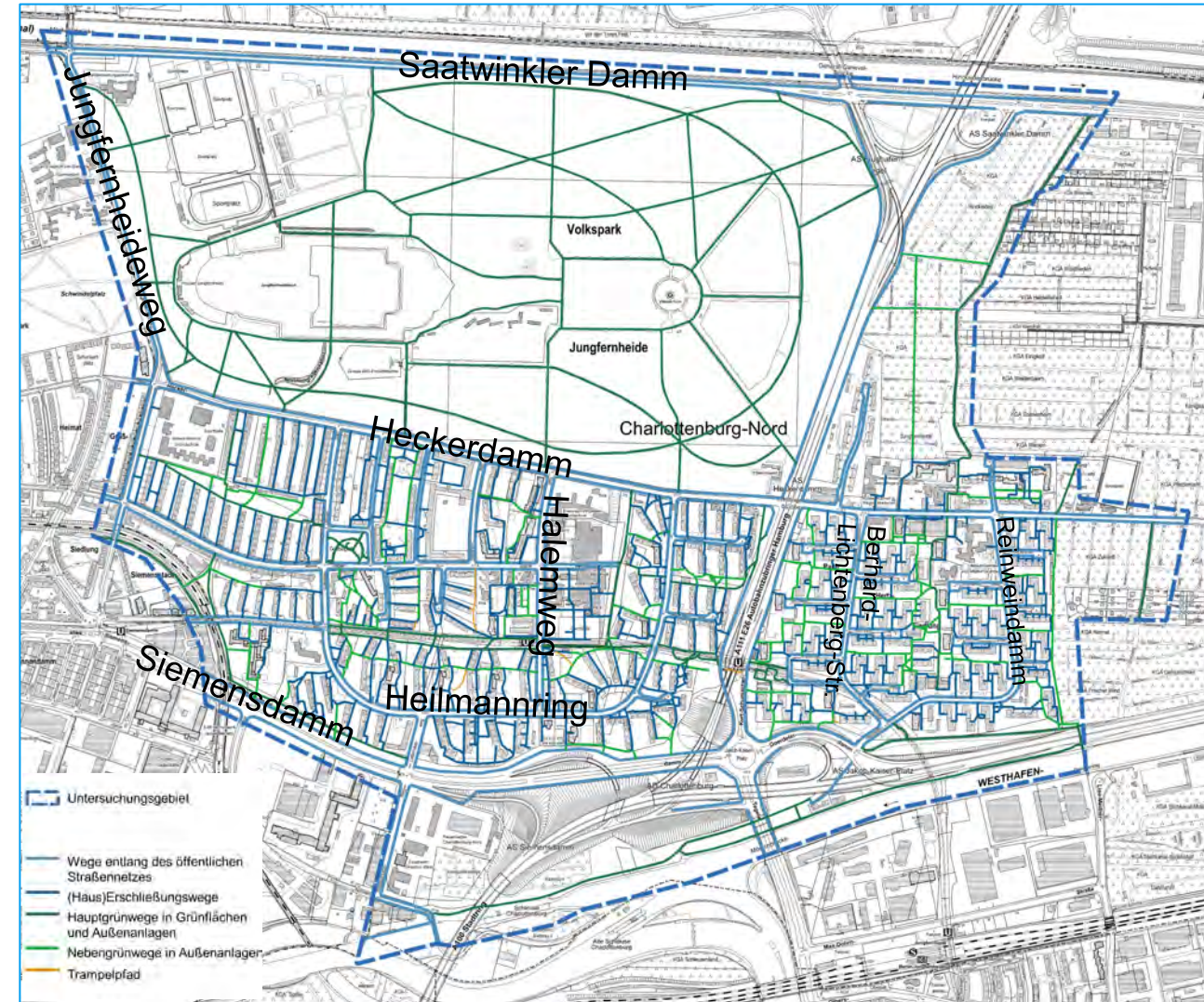
Bestandsanalyse – Radverkehr

- **Qualitäten:**
 - überwiegend langsamer Kfz-Verkehr
 - viele Abstellmöglichkeiten vor Wohngebäuden und relevanten Zielen
- **Potentiale:**
 - vorhandene Radwege sind zu schmal und nicht durchgängig
 - „Dooring“-Gefahr durch abgestellte Fahrzeuge



Bestandanalyse – Fußverkehr

- **Qualitäten:**
 - dichtes und grünes Wegenetz
 - LSA-Querungsmöglichkeiten an Hauptstraßen
- **Potentiale:**
 - BAB als Barriere
 - Wege sind nicht durchgängig barrierefrei
 - Bedarf weiterer Querungsmöglichkeiten bspw. am Heckerdamm



Bestandanalyse – Alternative Mobilitätsangebote

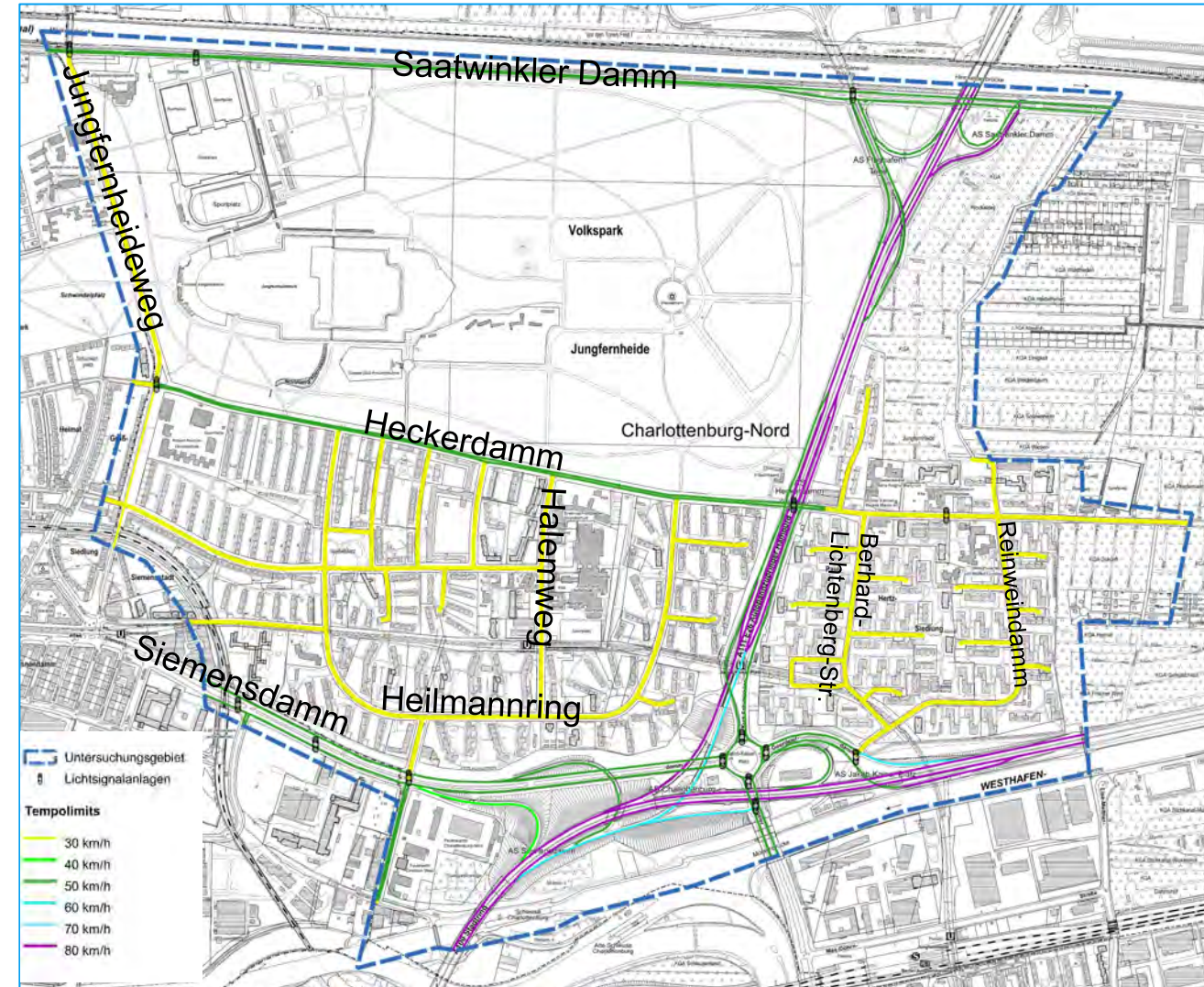
- **Qualitäten:**
 - Jelbi-Station am U-Bahnhof Jakob-Kaiser-Platz
 - weitere Sharing-Anbieter westl. der BAB (Next-Bike, TIER; Bolt; Bird, Felyx)
- **Potentiale:**
 - Trennwirkung der BAB auf die Jelbi-Station
 - virtuelle Station sind für Unkundige schwierig zu finden
 - z. T. wild abgestellte Sharingfahrzeuge



Bildquelle: Ramboll, Februar 2023

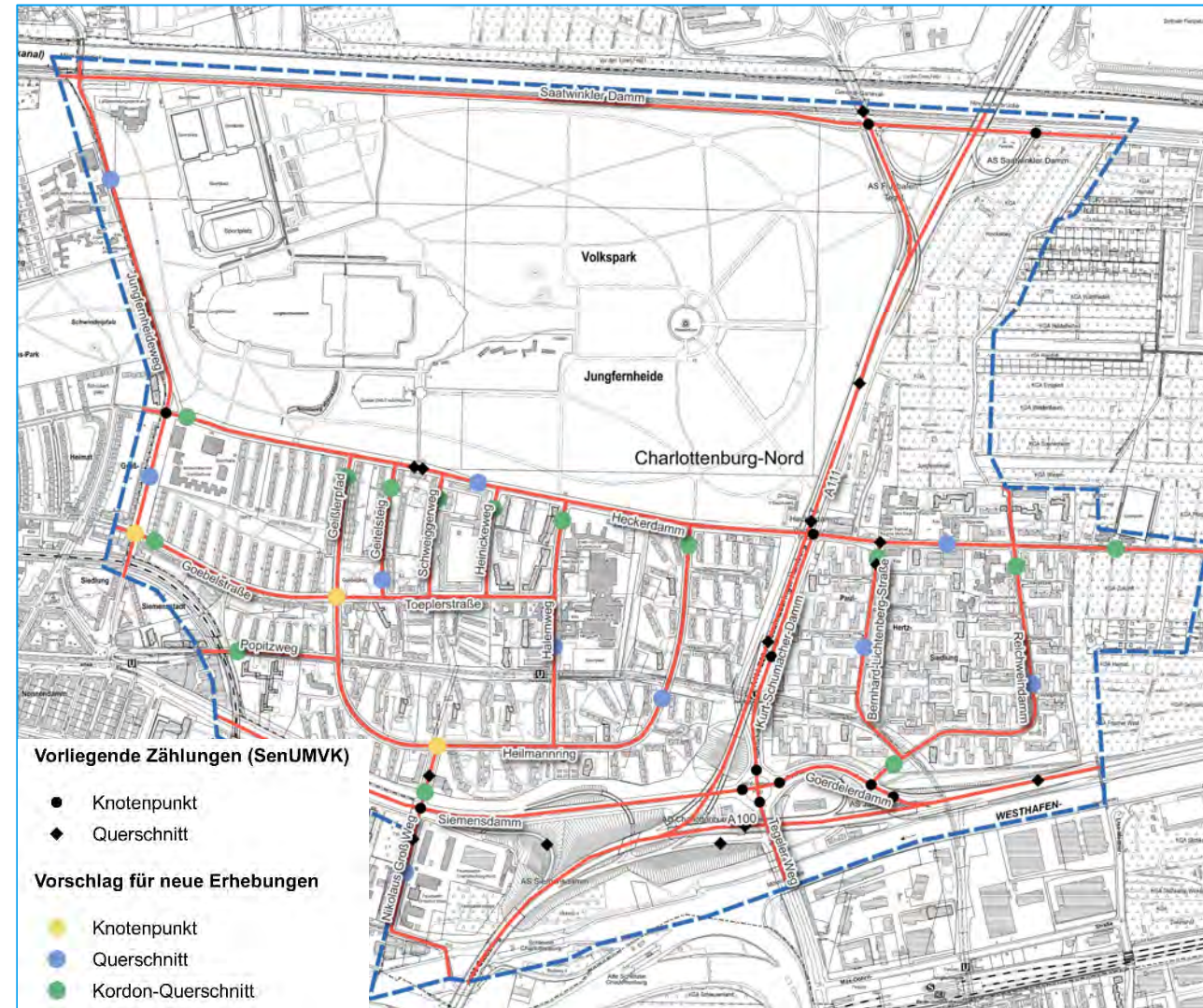
Bestandanalyse – Kfz-Verkehr

- **Qualitäten:**
 - schnelle Erreichbarkeit des übergeordneten Straßennetzes (BAB)
 - i. d. R. asphaltierte Fahrbahnen und in guter Qualitäten
- **Potentiale:**
 - Dominanz des ruhenden Kfz-Verkehrs
 - z. T. schmale Straßen durch beidseitiges Parken
 - geradlinige Straßenverläufe verleiten zum schnellen Fahren

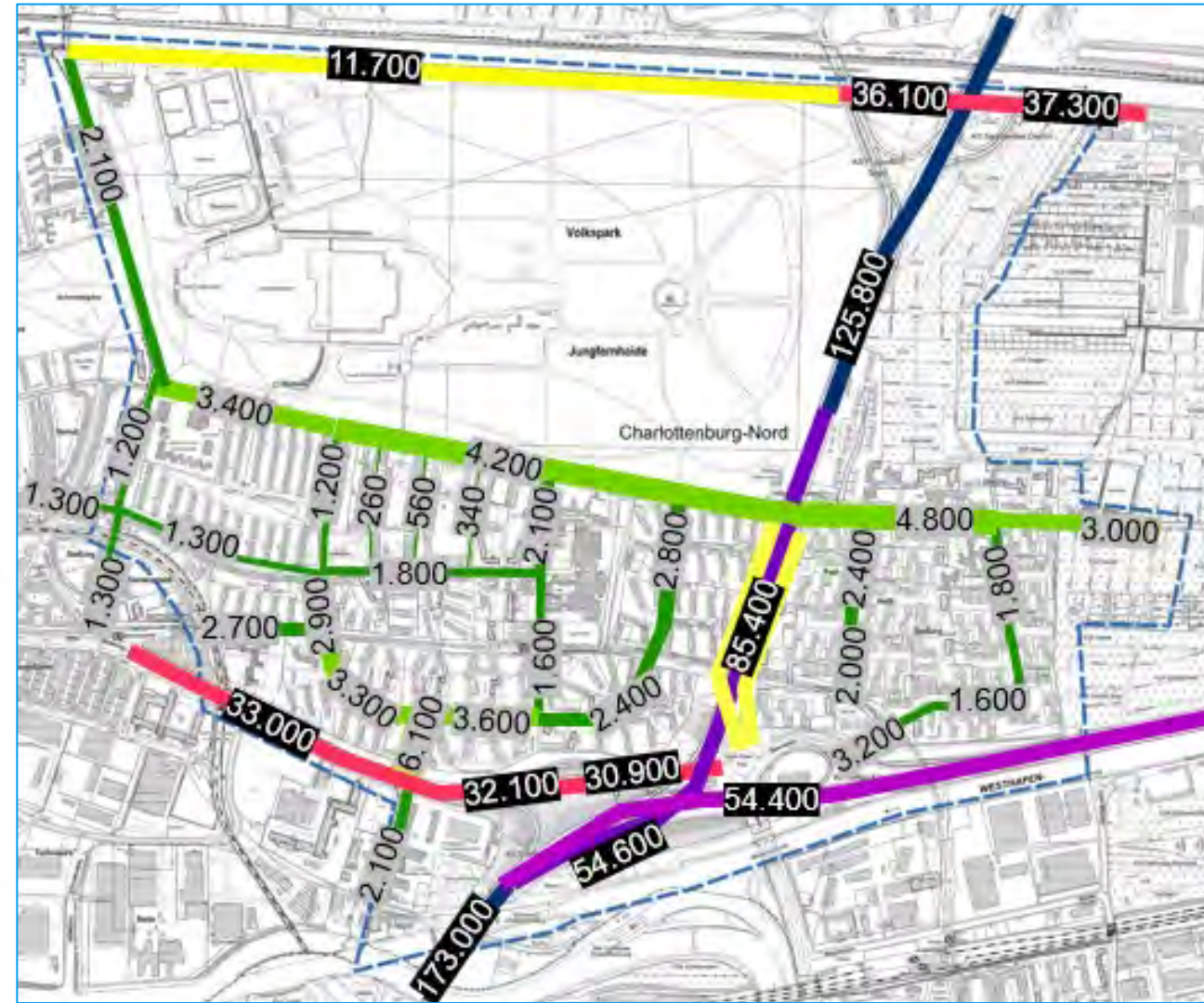


Verkehrsmengen

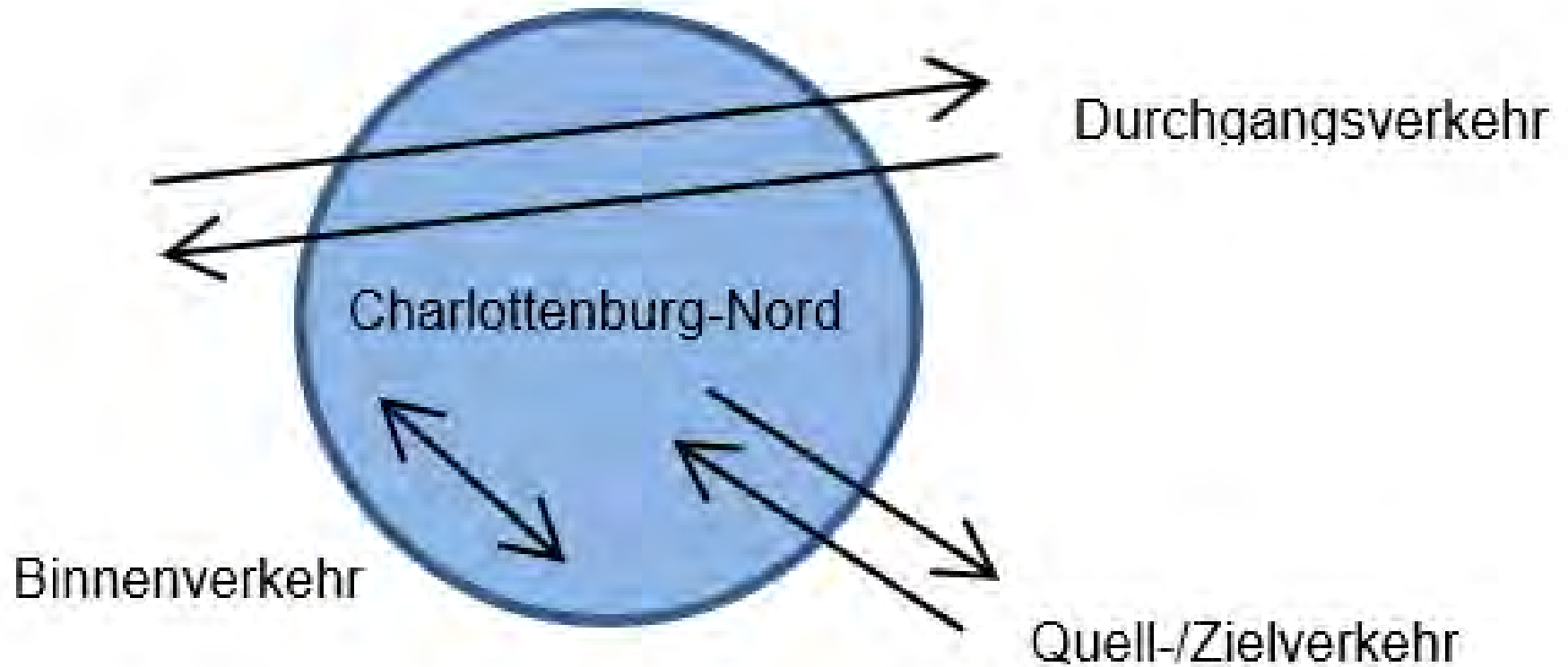
- Analyse vorliegender Zählungen und Verkehrsmengen der Senatsverwaltung
- Durchführung von eigenen Zählungen am 01.03.2023



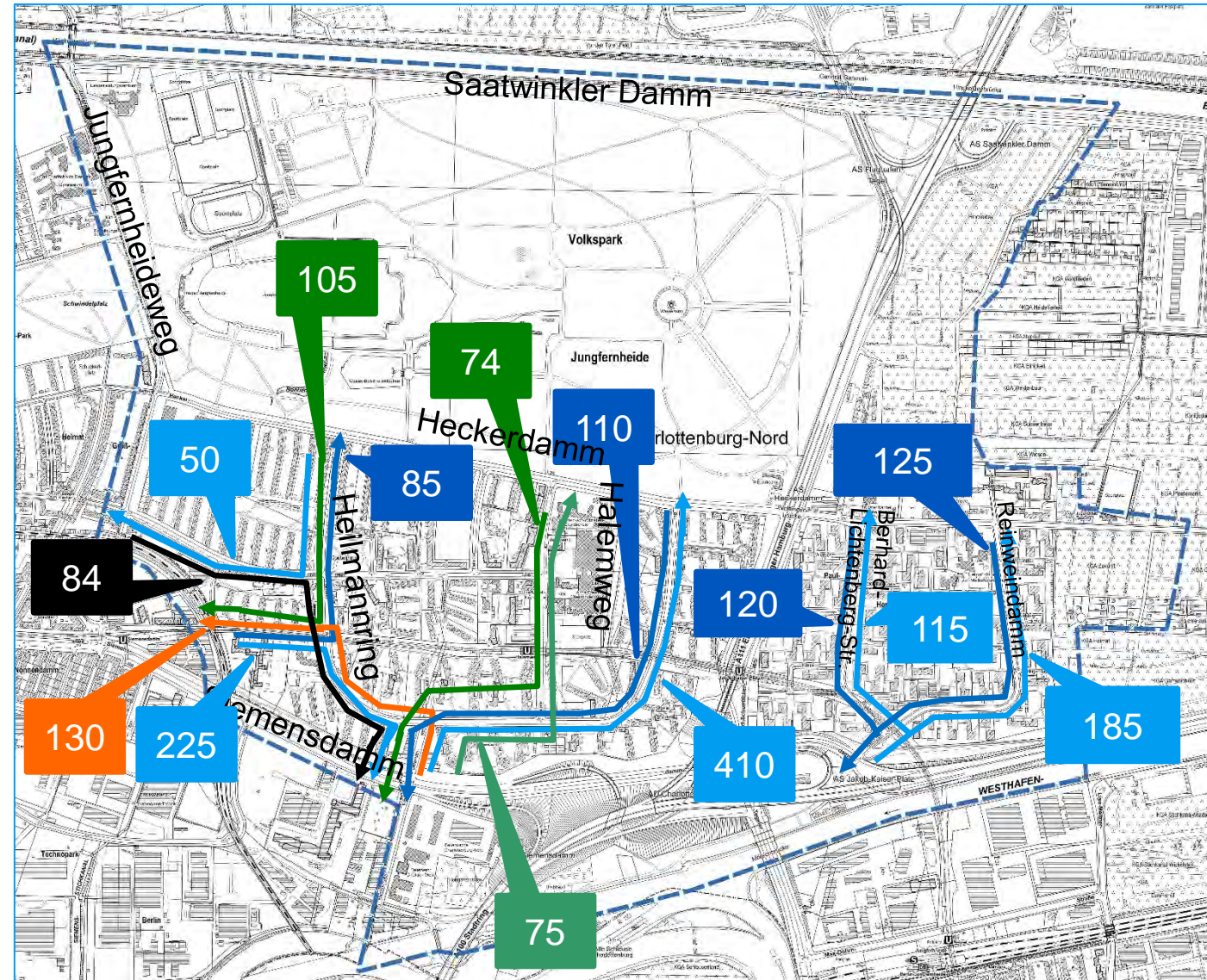
Durchschnittliche werktägliche Verkehrsmengen (DTVw)



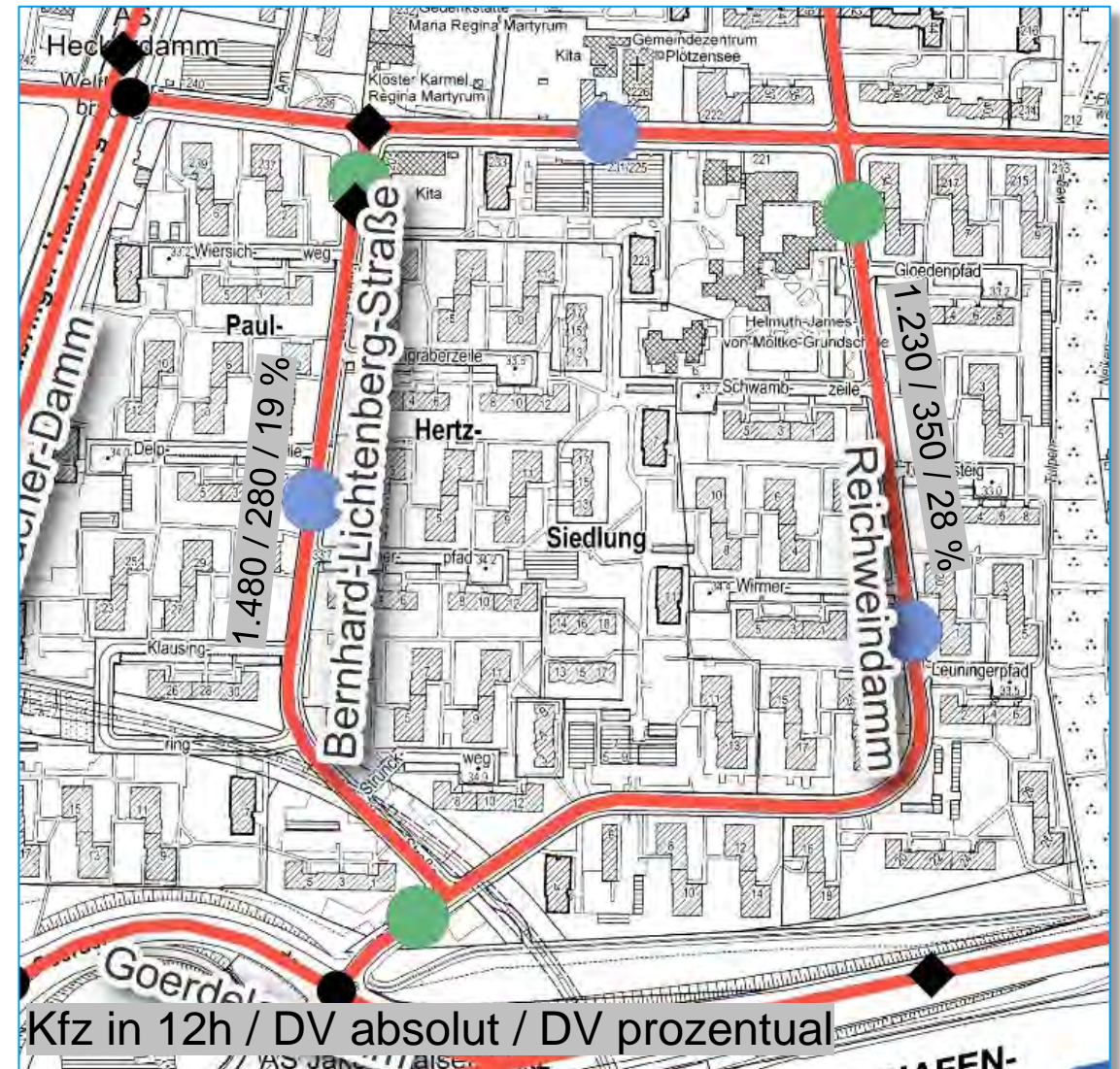
Durchgangsverkehr



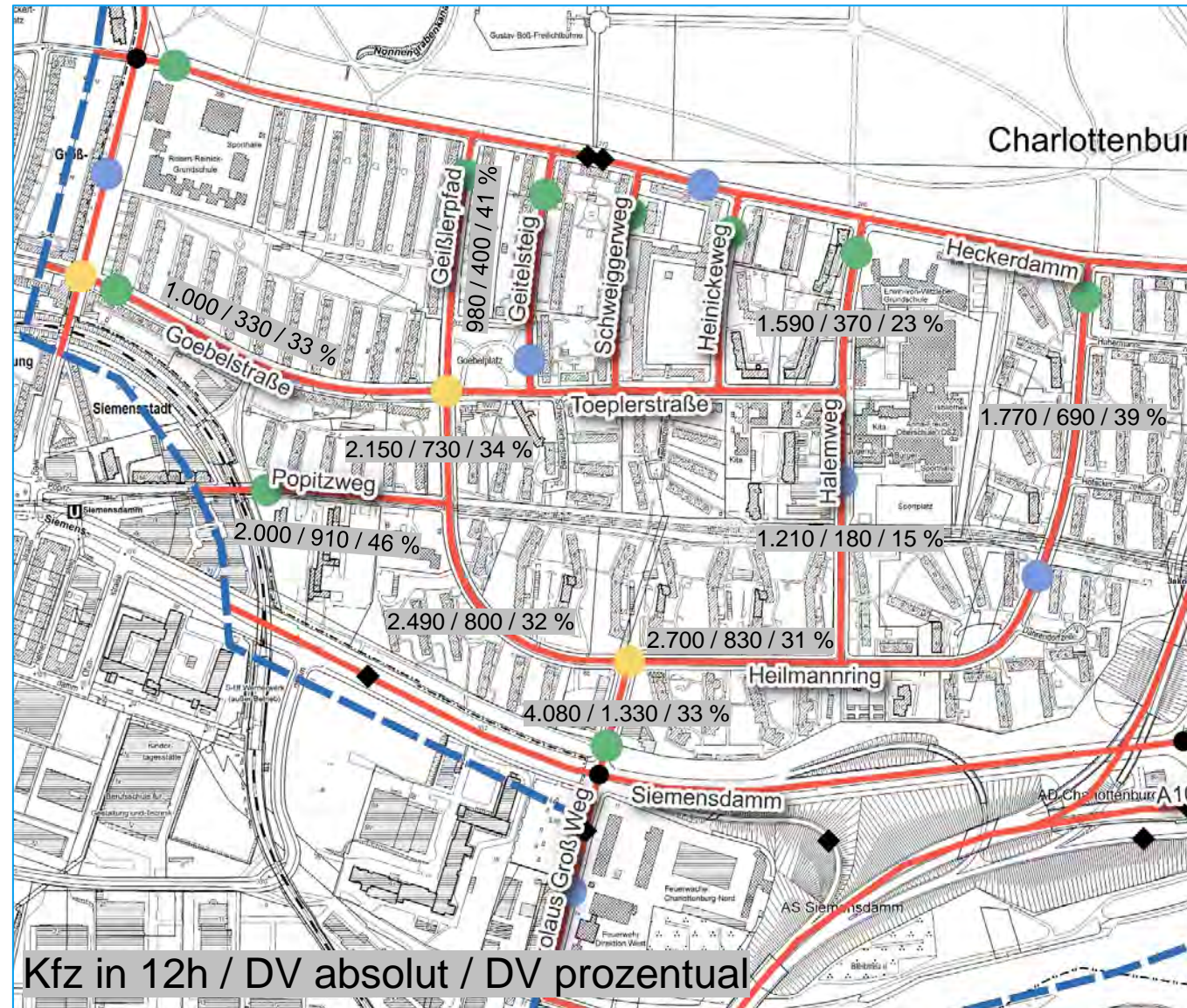
Anzahl der Kfz-Fahrten im Durchgangsverkehr
zwischen 7 – 19 Uhr für ausgewählte
Relationen (Auszug)



Kfz-Fahrten in 12 Stunden /
Anzahl der Fahrten im Durchgangsverkehr (DV) /
prozentualer Anteil am Verkehr in 12 Stunden



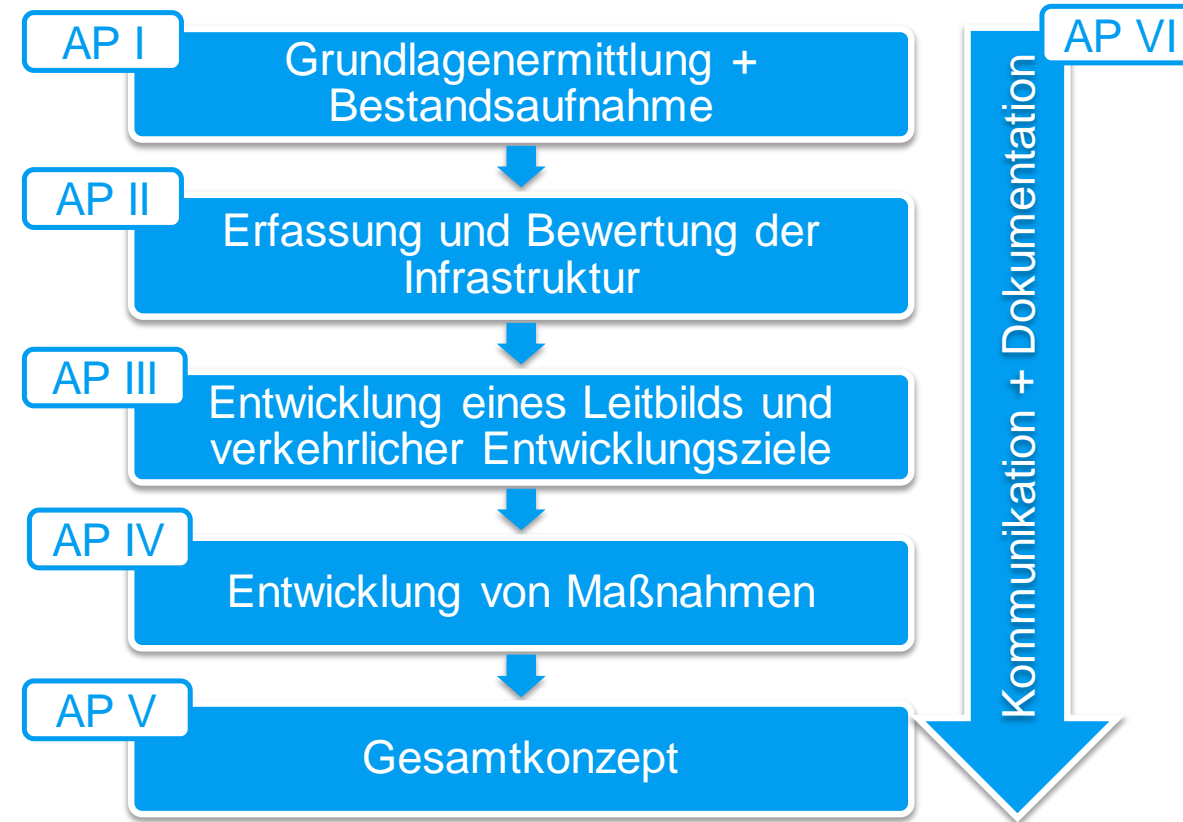
Kfz-Fahrten in 12 Stunden /
Anzahl der Fahrten im Durchgangsverkehr (DV) /
prozentualer Anteil am Verkehr in 12 Stunden



Kfz in 12h / DV absolut / DV prozentual

Entwicklung eines Leitbilds und verkehrlicher Entwicklungsziele

- Berücksichtigung der Ziele aus vorhandenen Planwerken wie dem W&F und dem ISEK
- Berücksichtigung übergeordneter Planwerke bspw.
 - Koalitionsvertrag
 - Mobilitätsgesetz
 - Radverkehrsplan
 - AV Geh- und Radwege (01.04.2023)
 - Bezirkliche Vorgaben
- Berücksichtigung der SWOT-Analyse





Erhöhung der Verkehrssicherheit

Die objektive und die subjektive Sicherheit soll erhöht werden. Besonders für die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmenden (Gehende und Radfahrende) ist eine Erhöhung der Verkehrssicherheit eine Grundvoraussetzung, um mehr Menschen von den Vorteilen dieser Verkehrsarten zu überzeugen.

Stärkung der
Zentrumsfunktion

Vermeidung von
Durchgangsverkehr

Alternativen
unterstützen und
stärken

Abbau von
Barrieren

Stärkung der
Klimafreundlichen
Fortbewegung

Ausbau von
Alternativen zur
privaten Pkw-
Nutzung

Vermeidung von Durchgangsverkehr

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Stärkung der Zentrumsfunktion

Alternativen unterstützen und stärken

Stärkung der Klimafreundlichen Fortbewegung

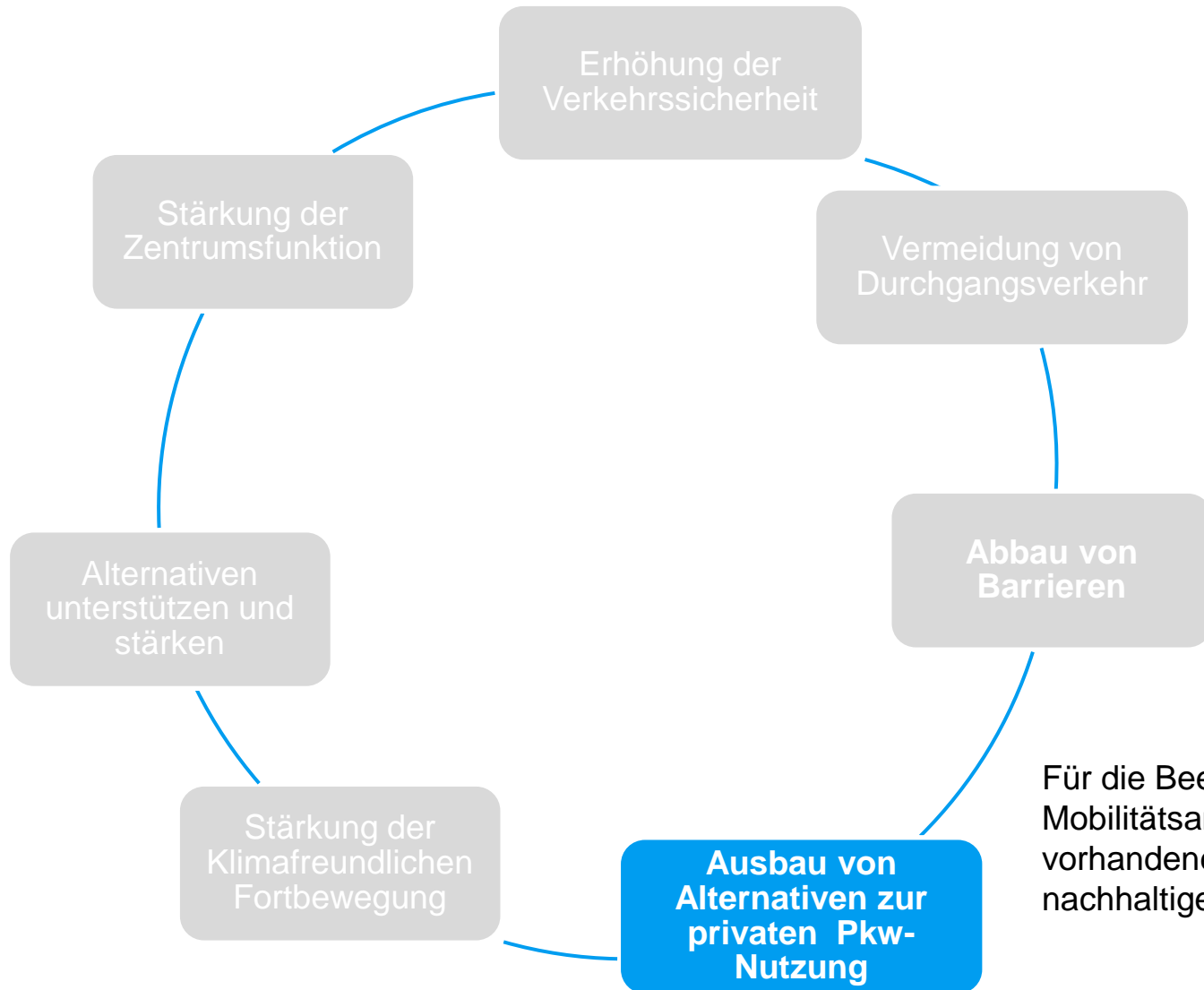
Ausbau von Alternativen zur privaten Pkw-Nutzung

Abbau von Barrieren

Das Verkehrsnetz im Quartier wird so gestaltet, dass es unattraktiv für Durchgangsverkehr ist. Gleichzeitig ist die Kfz-Erschließung für den Wirtschaftsverkehr, die Ver- und Entsorgung sowie den individuellen kurzfristigen Bedarf zu sichern.



Vorhandene Barrieren sollen vor allem für den Umweltverbund reduziert werden. Für den Fuß- und Radverkehr soll die Anbindung an die Umgebung verbessert werden, um Anknüpfungspunkte auszubauen und auch außerhalb des Quartiers eine klimafreundliche Fortbewegung zu fördern.



Für die Beeinflussung der wohnortnahen Mobilität werden weitere Mobilitätsangebote und Mobilitätsdienstleistungen geprüft und vorhandene vermarktet. Die Maßnahmen sind Impulsgeber für eine nachhaltige Mobilität.



ÖPNV, Fuß- und Radverkehr bilden das Rückrat der zukünftigen Fortbewegung im Quartier.

Um Alternativen und Verbesserungen im Quartier zu ermöglichen, ist Raum erforderlich. In diesem Zusammenhang wird u. a. die Organisation des Parkraumangebotes überprüft. Kfz-Stellplätze sollen bei Raumbedarf auf Sammelanlagen verlagert und die frei werdenden Räume zu Gunsten anderer Nutzungen und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten umverteilt werden.

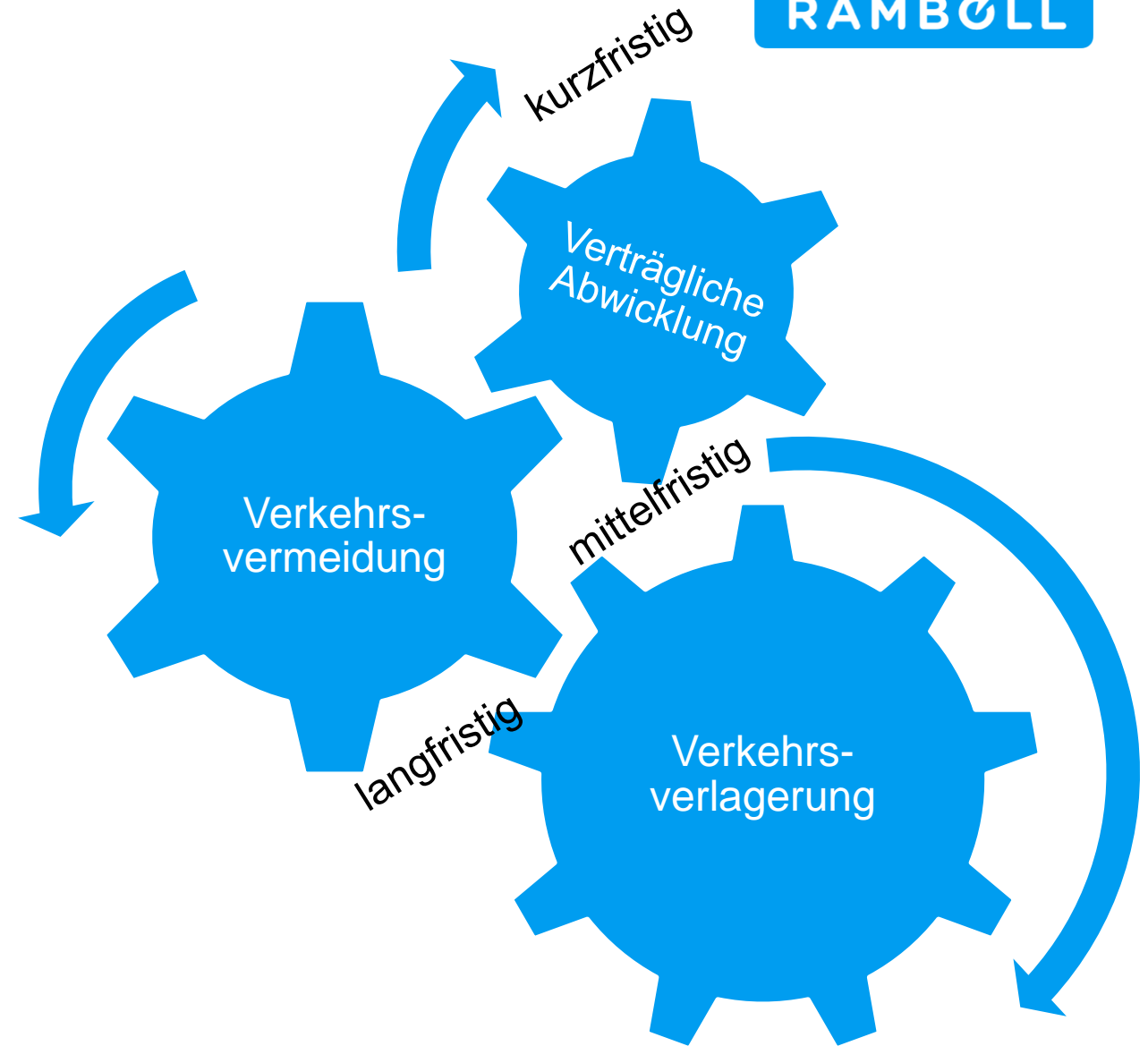


Neben den Angeboten in den Zentren ist auch eine gute Erreichbarkeit der Zentren im Quartier eine Voraussetzung für Ihre Vitalität.



Verkehrsberuhigung

- **Strecke**
- **Knotenpunkte**
- **Eigener Beitrag**



Verkehrsberuhigung - Strecke

- Verschwenkung
- Quersperren
- Aufpflasterungen
- Mittelinseln
- Schwellen
- Neuordnung des Parkens und Begrünung (Gehwegverbreiterung)



Aufpflasterung



Verschwenkung

Verkehrsberuhigung - Knotenpunkte

- Versätze
- Aufpflasterung des Knotenpunktbereiches
- Diagonalsperren
- Kreisverkehrsplätze inkl. Minikreisel

Diagonalsperre



Versätze

Verkehrsberuhigung

- **Strecke**
- **Knotenpunkte**
- **Eigener Beitrag**

