

Verkehrskonzept Frankfurter Allee Nord

Abschlussbericht, August 2022



Auftraggeber:
Bezirksamt Lichtenberg
Straßen- und Grünflächenamt

Alt-Friedrichsfelde 60
10315 Berlin

Auftragnehmer:
VCDB VerkehrsConsult
Dresden-Berlin GmbH

Standort Berlin

Uhlandstraße 97
10715 Berlin

Tel.: +49 .30 .23 63 19-41

Fax: +49 .30 .23 63 19-49

E-Mail: berlin@vcdb.de

Internet: www.vcdb.de

Ansprechpartner:
Thomas Mühlinghaus

E-Mail:
t.muehlinghaus@vcdb.de

Theresa Howaldt

E-Mail: t.howaldt@vcdb.de

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	15
1.1	Aufgabenstellung, Zielsetzung und räumliche Abgrenzungen	15
1.1.1	Stadtumbaugebiet Frankfurter Allee Nord.....	16
1.1.2	Campus für Demokratie (CfD).....	17
1.1.3	Westliche Gotlindestraße/Bereich östlich der Siegfriedstraße	18
1.1.4	Alte Frankfurter Allee/Gudrunstraße	20
1.1.5	HOWOGE-Arena Hans Zoschke	21
1.2	Vorliegende Rahmendokumente sowie Voruntersuchungen und ihre verkehrliche Relevanz.....	22
1.2.1	Verkehrs- und Parkraumkonzept Bereich Frankfurter Allee Nord (2012).....	22
1.2.2	Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche Mobilität für Berlin-Lichtenberg“	23
1.2.3	Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Berlin-Lichtenberg (2016).....	25
1.2.4	Integriertes Stadtentwicklungskonzept Sanierungs- und Fördergebiet „Nachhaltige Erneuerung“ Frankfurter Allee Nord (2020).....	26
2	Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands.....	31
2.1	Kfz-Verkehr	31
2.1.1	Übergeordnetes Straßennetz	31
2.1.2	Zulässige Geschwindigkeiten.....	33
2.1.3	Verkehrsbelastungen.....	33
2.1.4	Verkehrsqualitäten	37
2.1.5	Ruhender Verkehr	40

Inhaltsverzeichnis

2.1.6	Unfallstellen.....	43
2.1.7	Detaillierte Konflikte	43
2.2	Fußverkehr	44
2.2.1	Netzstruktur	44
2.2.2	Fehlende Gehwege.....	45
2.2.3	Querungshilfen	46
2.2.4	Verkehrsqualitäten.....	46
2.2.5	Detaillierte Konflikte	47
2.3	Radverkehr.....	48
2.3.1	Netzstruktur	48
2.3.2	Einbahnstraßen	51
2.3.3	Radverkehrsanlagen.....	52
2.3.4	Verkehrsqualitäten.....	53
2.3.5	Detaillierte Konflikte	54
2.4	Öffentlicher Personenverkehr.....	54
2.4.1	Netzstruktur	54
2.4.2	Bedienung.....	55
2.4.3	Erreichbarkeit	56
2.4.4	Erschließung.....	57
2.4.5	Barrierefreiheit.....	57
2.4.6	Detaillierte Konflikte	58
2.5	Alternative Mobilitätsangebote	58
2.5.1	Car-Sharing.....	58
2.5.2	Bike-Sharing.....	59
2.5.3	Mikromobilität.....	59
2.6	Zusammenfassung der Analyseergebnisse	60
3	Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrsprognose.	61
3.1	Berücksichtigte Entwicklungen und resultierende Prognosebelastungen	62
3.1.1	Infrastrukturentwicklungen	62

3.1.2	Berücksichtigte Entwicklungen.....	64
3.1.3	Resultierende Verkehrsbelastungen in der Verkehrsprognose	65
3.1.4	Verkehrsqualitäten	67
3.2	Zusammenfassung der Aktualisierung der Verkehrsprognose	68
4	Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Konfliktplan und Maßnahmenkonzept.....	69
4.1	Konfliktplan	69
4.1.1	Entwicklung des Konfliktplans aus der Analyse	69
4.1.2	Bürgerbeteiligung und Anmerkungen zum Konfliktplan.....	70
4.1.3	Finaler Konfliktplan	71
4.2	Maßnahmenkonzept.....	73
4.2.1	Maßnahmenkonzept aus Konfliktplan	74
4.2.2	Abgleich mit Maßnahmen aus den Rahmendokumenten	76
5	Teilkonzept Campus für Demokratie (CfD)	78
5.1	Verkehrspotenziale im Bereich des Campus für Demokratie.....	79
5.1.1	Abschätzung der zusätzlichen Verkehrspotenziale.....	79
5.1.2	Umlegung der Verkehrspotenziale.....	83
5.2	Verkehrsqualitäten	84
5.3	Zwischenfazit	89
5.4	Erschließungskonzept für den Blockinnenbereich	89
5.4.1	Art der Widmung der Verkehrsflächen.....	91
5.4.2	Erschließungskonzept.....	93
5.5	Stellplatzkonzept	97
5.5.1	Kfz-Stellplätze	97
5.5.2	Fahrradstellplätze	103
5.6	Gestaltungskonzept für die Normannenstraße	104
5.7	Einflüsse anderer Planungen und Entwicklungen	106
5.8	Fazit Entwicklungschancen Campus für Demokratie	106

6	Teilkonzept westliche Gotlindestraße/Bereich östlich der Siegfriedstraße.....	107
6.1	Technisch-gestalterisches Konzept für die westliche Gotlindestraße	107
6.1.1	Bestand und Motivation	107
6.1.2	Vorstellung der Varianten.....	109
6.1.3	Ermittlung einer Vorzugsvariante	113
6.1.4	Ausgestaltung und Kostenschätzung der Vorzugsvariante.....	113
6.2	Maßnahmenkonzept für den Bereich östlich der Siegfriedstraße	116
6.2.1	Motivation	116
6.2.2	Maßnahmenkonzept	117
7	Teilkonzept Alte Frankfurter Allee/Gudrunstraße	125
7.1	Bestand und Motivation	125
7.2	Wendestelle BVG und Konsequenzen in den Verkehrsführungen	126
7.3	Alte Frankfurter Allee	128
7.3.1	Konzept zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs in der Alten Frankfurter Allee	128
7.3.2	Kurzfristige Umgestaltungsmöglichkeiten.....	130
7.3.3	Zusätzliche dauerhafte Fahrradabstellanlagen	132
7.4	Gestaltungskonzept Gudrunstraße	134
7.4.1	Voruntersuchung und Bewertung ihrer Umsetzbarkeit.....	135
7.4.2	Definition von Anforderungen	136
7.4.3	Gestaltungskonzept inkl. Kostenschätzung	136
7.4.4	Umsetzungskonzept	139
8	Teilkonzept HOWOGE-Arena Hans Zoschke	141
8.1	Bestand und Motivation	141
8.2	Verkehrspotenziale HOWOGE-Arena Hans Zoschke.....	141
8.2.1	Abschätzung der zusätzlichen Verkehrspotenziale	141
8.2.2	Umlegung der Verkehrspotenziale.....	144
8.2.3	Auswahl des maßgebenden Belastungsfalls.....	146

8.3	Verkehrsqualitäten	150
8.4	Empfehlungen zum Erschließungs- und Stellplatzkonzept.....	151
8.5	Einflüsse anderer Planungen und Entwicklungen	155
8.6	Fazit Entwicklungschancen HOWOGE-Arena Hans Zoschke	156
9	Anhangverzeichnis	157

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1.1:	Stadtumbau- und Sanierungsgebiet Frankfurter Allee Nord.....	16
Abbildung 1.2:	Übersicht CFD	17
Abbildung 1.3:	Übersicht westliche Gotlindestraße	18
Abbildung 1.4:	Übersichtplan östlich der Siegfriedstraße	19
Abbildung 1.5:	Übersicht Alte Frankfurter Allee/Gudrunstraße	20
Abbildung 1.6:	Übersicht HOWOGE-Arena Hans Zoschke	21
Abbildung 2.1:	Einteilung des Straßennetzes gemäß dem StEP Verkehr 2025.....	31
Abbildung 2.2:	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr	33
Abbildung 2.3:	Analyse: Werktägliche Kfz-Verkehrsbelastungen (DTV _w) im Untersuchungsgebiet	35
Abbildung 2.4:	Grenzwerte der Qualitätsstufen im Verkehrsablauf	38
Abbildung 2.5:	Verkehrsqualitäten des Kfz-Verkehrs in der Analyse	39
Abbildung 2.6:	Parkraumauslastung Frankfurter Allee Nord/ Süd und Victoriastadt; an einem Werktag	40
Abbildung 2.7:	Nutzergruppen des ruhenden Verkehrs an einem Dienstag (27.10.2016)	41
Abbildung 2.8:	Auslastung des ruhenden Verkehrs an einem Dienstag & Samstag	42
Abbildung 2.9:	Infrastruktur des Fußverkehrs	45
Abbildung 2.10:	Verkehrsqualität des Fußverkehrs in der Analyse.....	47
Abbildung 2.11:	Ausschnitt des übergeordneten Fahrradroutennetzes (maßgebend bei Projektbearbeitung)	48
Abbildung 2.12:	Ausschnitt aus dem nicht final abgestimmten Radverkehrsvorrangnetz (Stand 04/2021), (maßgebend bei Projektbearbeitung	49
Abbildung 2.13:	Ausschnitt Radverkehrsnetz (Stand 08/2021)	50
Abbildung 2.14:	Infrastruktur des Radverkehrs.....	51
Abbildung 2.15:	Verkehrsqualität des Radverkehrs in der Analyse	53
Abbildung 2.16:	Ausschnitt des ÖPNV-Liniennetzes.....	55
Abbildung 2.17:	Haltestelleneinzugsbereiche	57
Abbildung 2.18:	Car-Sharing-Anbieter im Untersuchungsgebiet	58
Abbildung 2.19:	Bike-Sharing-Anbieter im Untersuchungsgebiet	59
Abbildung 2.20:	Anbieter von Mikromobilität im Untersuchungsgebiet	60

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildung 3.1:	Übersicht der Potenzialflächen im Untersuchungsgebiet	64
Abbildung 3.2:	Werk tägliche Kfz-Verkehrsbelastungen (DTV_w) Verkehrsprognose	66
Abbildung 3.3:	Differenz der werktäglichen Kfz-Verkehrsbelastungen (DTV_w): Prognose - Analyse.....	67
Abbildung 3.4:	Verkehrsqualitäten des Kfz-Verkehrs in der Prognose	68
Abbildung 4.1:	Konfliktplan Analyse	69
Abbildung 4.2:	Konfliktstandorte Öffentlichkeitsbeteiligung	70
Abbildung 4.3:	Finaler Konfliktplan.....	71
Abbildung 4.4:	Beispiel Maßnahmenkonzept 1.5	75
Abbildung 4.5:	Beispiel Maßnahmenkonzept 5.1	75
Abbildung 5.1:	Überblick über die geplanten Nutzungen im Bereich des Campus für Demokratie	80
Abbildung 5.2:	Verteilung der zusätzlichen Kfz-Verkehre im Bereich des Campus für Demokratie	84
Abbildung 5.3:	Verkehrsqualitäten des Kfz-Verkehrs im Bestand für den CfD	85
Abbildung 5.4:	Verkehrsqualitäten des Kfz-Verkehrs im Prognose-Nullfall für den CfD.....	86
Abbildung 5.5:	Verkehrsqualität MIV im Planfall CfD	88
Abbildung 5.6:	Verkehrsqualität Fuß-/Radverkehr im Planfall CfD.....	88
Abbildung 5.7:	Denkmalschutzanforderungen.....	90
Abbildung 5.8:	Flächen für Feuerwehr und Versorgungsfahrzeuge im Bestand.....	94
Abbildung 5.9:	Erschließungskonzept für den Blockinnenbereich – Privatweg mit Pfortner	95
Abbildung 5.10:	Erschließungskonzept für den Blockinnenbereich – Öffentlich gewidmet	96
Abbildung 5.11:	Schleppkurvenprüfung Zufahrt von Frankfurter Allee	97
Abbildung 5.12:	Bilanzierung Stellplatzkonzept: neue und entfallende Pkw- Stellplätze im Innenblock.....	99
Abbildung 5.13:	Resultierendes Stellplatzkonzept im Innenblock.....	100
Abbildung 5.14:	Abstellmöglichkeiten für Reisebusse Normannenstraße – Südseite	101
Abbildung 5.15:	Abstellmöglichkeiten für Reisebusse Frankfurter Allee – Nordseite.....	102
Abbildung 5.16:	Beispiel Parklift	102
Abbildung 5.17:	Stellplatzkonzept: potenzielle Fahrradstellplätze	104
Abbildung 5.18:	Normannenstraße im Bestand	105

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildung 5.19:	Gestalterische Vorschläge Normannenstraße (Ausschnitt Lageplan)	105
Abbildung 6.1:	Fotos Gotlindestraße	107
Abbildung 6.2:	Gotlindestraße – Fahrbahnbreiten Bestand (Quelle Luftbild: FIS-Broker Berlin).....	108
Abbildung 6.3:	Öffentliches Straßenland Gotlindestraße	109
Abbildung 6.4:	Gotlindestraße, Varianten 1, QS 1 und QS 2	110
Abbildung 6.5:	Gotlindestraße, Variante 1, QS 3	111
Abbildung 6.6:	Gotlindestraße, Variante 2 (Einbahnstraße)	112
Abbildung 6.7:	Gotlindestraße, Variante 3 (Fahrradstraße)	112
Abbildung 6.8:	Ausschnitt 1, Lageplan Gotlindestraße (Anhang 7)	114
Abbildung 6.9:	Ausschnitt 2, Lageplan Gotlindestraße (Anhang 7)	115
Abbildung 6.10:	Straßen im Untersuchungsgebiet.....	116
Abbildung 6.11:	Vorschläge Gehwegvorstreckungen	117
Abbildung 6.12:	Beispiele Gehwegvorstreckung.....	118
Abbildung 6.13:	ÖV-Linie, Variante 1	119
Abbildung 6.14:	geplante Neue Kiezlinie Frankfurter Allee Nord	120
Abbildung 6.14:	ÖV-Linie, Variante 2	121
Abbildung 6.15:	ÖV-Linie, Variante 3a	122
Abbildung 6.16:	ÖV-Linie, Variante 3b	122
Abbildung 6.17:	ÖV-Linie, Variante 4	123
Abbildung 6.18:	Einbahnstraßenkonzept	124
Abbildung 7.1:	Gudrunstraße (Bestand).....	125
Abbildung 7.2:	Alte Frankfurter Allee (Bestand).....	126
Abbildung 7.3:	Straßenbahn Endstation Alte Frankfurter Allee	126
Abbildung 7.4:	Detailausschnitt Wendestelle	127
Abbildung 7.5:	Alte Frankfurter Allee, Luftbild Bestand	128
Abbildung 7.6:	Konzept Neuordnung ruhender Verkehr in der Alten Frankfurter Allee	129
Abbildung 7.7:	Mögliche Führungen des Radverkehrs in der westlichen Alten Frankfurter Allee.....	130
Abbildung 7.8:	Beispiele Möblierungen	131
Abbildung 7.9:	Standorte temporärer Radabstellanlagen	132
Abbildung 7.10:	Beispiele temporäre Radabstellanlagen.....	132
Abbildung 7.11:	Standorte Fahrradbügel im östlichen Bereich	133
Abbildung 7.12:	Perspektivfläche östliche Alte Frankfurter Allee für Fahrradparkhaus bzw. -garage	133
Abbildung 7.13:	Fahrrad-Doppelstockparker schematisch und Beispiel	134
Abbildung 7.14:	Beispiel Fahrradgarage Würzburg.....	134

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildung 7.15:	Gestaltungskonzept Gudrunstraße, Auszug Diplomarbeit Kräfte inkl. Kommentierung durch VCDB	135
Abbildung 7.16:	Lageplan Gudrunstraße Bereich Gernotstraße/Guntherstraße	137
Abbildung 7.17:	Lageplan Gudrunstraße Bereich Kriemhildstraße/Rüdigerstraße.....	137
Abbildung 7.18:	Vorentwurf Friedhofsvorplatz	138
Abbildung 8.1:	Vergleich der absoluten Personenwege als Resultat des gewählten Modal Splits	144
Abbildung 8.2:	Abschätzung absoluter Kfz-Verkehrsmengen bei Spielbetrieb im Bestand und Veränderungen in den Planfällen.....	146
Abbildung 8.3:	Stündliche Verkehrsmengen am Knotenpunkt Ruschestraße / Gotlindestraße	148
Abbildung 8.4:	Stündliche Verkehrsmengen am Knotenpunkt Ruschestraße / Normannenstraße	148
Abbildung 8.5:	Stündliche Verkehrsmengen am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Ruschestraße	149
Abbildung 8.6:	Verkehrsqualitäten KP Ruschestraße / Gotlindestraße (Teilkonzept HOWOGE-Arena Hans Zoschke)	150
Abbildung 8.7:	Übersichtsplan einer Übergangslösung der Regionalligaspiele 2019/2020.....	152
Abbildung 8.8:	Parkplätze P1 (links) und P2 (rechts) für Spieler, Funktionäre, Polizei.....	152
Abbildung 8.9:	Fahrrad-Stellplatzangebot (links) und Garderobe (rechts)....	153
Abbildung 8.10:	denkbares Parkhaus an der Rutnikstraße mit Halbrampen....	154
Abbildung 8.11:	mögliche Fahrrad-Stellplätze auf dem Sportband	155

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2.1:	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS.....	38
Tabelle 2.2:	Verläufe und Bedienqualität der ÖPNV-Linien	56
Tabelle 2.3:	Erreichbarkeit wichtiger Ziele mit dem ÖPNV'	57
Tabelle 5.1:	Erzeugte tägliche Verkehre im Bereich des Campus für Demokratie.....	81

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Tabelle 5.2:	Benötigte Stellplätze (Pkw und Rad) im Bereich des Campus für Demokratie	81
Tabelle 5.3:	Übersicht der verwendeten Stellplatzschlüssel nach Nutzung.....	82
Tabelle 6.1:	Kostenschätzung Gotlindestraße	115
Tabelle 7.1:	Kostenschätzung Gudrunstraße.....	139
Tabelle 8.1:	Erzeugte tägliche Verkehre HOWOGE-Arena Hans Zoschke.....	144
Tabelle 8.2:	Benötigte Stellplätze im Bereich der HOWOGE-Arena Hans Zoschke.....	151

Abkürzungsverzeichnis

AV	...	Ausführungsvorschriften
BAB	...	Bundesautobahn
BÜ	...	Bauüberwachung
BPU	...	Bauplanungsunterlage
BVG	...	Berliner Verkehrsbetriebe AöR
CfD	...	Campus für Demokratie
DB AG	...	Deutsche Bahn AG
DTV _w	...	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, werktags
EAR	...	Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs
ERA	...	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FAN	...	Frankfurter Allee Nord
FGSV	...	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
HAHZ	...	HOWOGE-Arena Hans Zoschke
HBS	...	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
ISEK	...	Integriertes Stadtentwicklungskonzept Sanierungs- und Fördergebiet „Nachhaltige Erneuerung“ Frankfurter Allee Nord
JFE	...	Jugendfreizeiteinrichtung
KP	...	Knotenpunkt
LSA	...	Lichtsignalanlage
MfS	...	Ministerium für Staatssicherheit
MIV	...	Motorisierter Individualverkehr
NVP	...	Nahverkehrsplan Berlin 2019 – 2023
ÖPNV	...	Öffentlicher Personennahverkehr
PLZ	...	Postleitzahl
PNF	...	Prognose-Nullfall
QS	...	Querschnitt
QSV	...	Qualitätsstufen des Verkehrs
RASt	...	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RIN	...	Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung
SenUVK	...	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (bis 2022)
SenUMVK...	...	Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz (ab 2022)
SenSW	...	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (bis 2022)

Abkürzungsverzeichnis

SenSBW	...	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (ab 2022)
SGA	...	Straßen- und Grünflächenamt
SrV	...	System repräsentativer Verkehrsbefragungen/Mobilität in Städten
StEP	...	Stadtentwicklungsplan
StVO	...	Straßenverkehrsordnung
SV	...	Schwerverkehr
VCDB	...	VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
VLB	...	Verkehrslenkung Berlin

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung, Zielsetzung und räumliche Abgrenzungen

Im Jahr 2012 wurde ein Verkehrs- und Parkraumkonzept für das Gebiet Frankfurter Allee Nord (FAN)¹ im Berliner Stadtbezirk Lichtenberg entwickelt, das Grundlage für die Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts des Stadtumbau- und Sanierungsgebiets Frankfurter Allee Nord (FAN) war. Im Rahmen des Förderprogramms Stadtumbau Ost wurden bereits einzelne Maßnahmen gefördert und umgesetzt. In Vorbereitung der Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes ist eine Aktualisierung des Verkehrskonzeptes für das Stadtumbaugebiet (vgl. Abbildung 1.1) nötig, um weitere erforderliche Maßnahmen zum Erreichen einer zukunftsorientierten innerstädtischen Mobilität zu entwickeln. Dafür sollen die Rahmenbedingungen erfasst und Spielräume zur Erneuerung und Umgestaltung von Straßenräumen aufgezeigt werden. Ziel ist die Schaffung einer verbesserten Wohn- und Verkehrssituation im Untersuchungsgebiet unter besonderer Berücksichtigung des Rad- und Fußgängerverkehrs.

Unter Berücksichtigung der Analysen und Planungskonzepte ist eine Bestandsanalyse der baulichen und gestalterischen Mängel zu erstellen und in einem Konfliktplan darzustellen. Hierbei sind auch Verkehrsströme und geplante Maßnahmen außerhalb des Gebiets zu berücksichtigen, soweit sie Einfluss auf das Planungsgebiet haben. Im Rahmen einer Bürgerbeteiligung wird Interessierten die Gelegenheit gegeben, den Konfliktplan um wichtige Punkte aus Bürgersicht zu ergänzen. Aus dem Konfliktplan ist ein aktualisiertes Verkehrskonzept als Maßnahmenkonzept zu entwickeln. Die Handlungsempfehlungen aus dem Verkehrskonzept 2012 sind dabei hinsichtlich geänderter Rahmenbedingungen zu überprüfen.

Neben der verkehrsplanerischen Gesamtkonzeption für das großräumige Gebiet Frankfurter Allee Nord werden vertiefende Untersuchungen für vier räumliche Schwerpunkte durchgeführt. Dies betrifft

¹ Verkehrs- und Parkraumkonzept Bereich Frankfurter Alle Nord, Steinbrecher u. Partner Ingenieurgesellschaft (2012)

Einleitung

- ▶ den Campus für Demokratie (CfD) auf dem Gelände des ehemaligen Ministeriums für Staatssicherheit der DDR,
- ▶ die HOWOGE-Arena Hans Zoschke nördlich des Campus,
- ▶ die westliche Gotlindestraße/Bereich östlich der Siegfriedstraße sowie
- ▶ die Alte Frankfurter Allee/Gudrunstraße.

Die Bearbeitung aller Inhalte erfolgt dabei in enger Abstimmung mit einer Steuerungsrunde, bestehend aus Vertretern des Bezirksamtes (Stadtentwicklungsamt, Straßen- und Grünflächenamt), der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenSBW), dem Büro Statbau als Gebietsbeauftragtem sowie der Planergemeinschaft als Ansprechpartner für die Entwicklung des CfD.

1.1.1 Stadtumbaugebiet Frankfurter Allee Nord

Das Untersuchungsgebiet ist in Abbildung 1.1 schematisch dargestellt. Es liegt östlich des Berliner Stadtzentrums im Bezirk Lichtenberg. Die Straßenzüge Frankfurter Allee, Möllendorffstraße, Gotlindestraße und Gudrunstraße bilden die Begrenzung des betrachteten Areals.



Abbildung 1.1: Stadtumbau- und Sanierungsgebiet Frankfurter Allee Nord

Die hervorgehobenen räumlichen Vertiefungsbereiche werden im Folgenden kurz vorgestellt.

1.1.2 Campus für Demokratie (CFD)

Der Campus für Demokratie ist unmittelbar an der Nordseite der Frankfurter Allee zwischen Rusche- und Magdalenenstraße gelegen. Am südlichen Rand des Geländes befindet sich der U-Bahnhof Magdalenenstraße und am nördlichen Rand die HOWOGE-Arena Hans Zoschke. Der Campus befindet sich auf dem Gelände des ehemaligen Ministeriums für Staatssicherheit und wird als wichtiger Ort der Berliner Erinnerungslandschaft entwickelt. Jedoch ist momentan keine öffentliche Erschließung bzw. Durchwegung des Blockinnenbereichs vorhanden.



Abbildung 1.2: Übersicht CFD²

² Quelle Luftbild| Geoportal Berlin/Digitale farbige Orthophotos 2021

Einleitung

Auf dem Gelände befinden sich das Stasi-Museum, ein Archivstandort des Bundesbeauftragten für die Stasiunterlagen, ein Ärztehaus mit Reha-Zentrum und weitere Gesundheitsangebote, das Finanzamt des Bezirks Lichtenberg, ein Veranstaltungssaal sowie Einrichtungen des betreuten Wohnens und übliche Wohneinheiten.

Geplant ist, dass, zusätzlich zu den vorhandenen Nutzungen, weitere Nutzungen im Blockbereich ergänzt werden. In diesem Kontext wird das Archivzentrum neu gebaut und beinhaltet neben dem Archiv eine Bibliothek, ein Rechenzentrum sowie ein Kompetenzzentrum und wird um einen Verwaltungsbau ergänzt. Außerdem entsteht ein Informationszentrum mit angeschlossenen Veranstaltungssaal. Zusätzlich ist ein Forum für Opposition und Widerstand mitsamt Ausstellung, Seminarräumen, kulturwirtschaftlichen Angeboten, Erwachsenenbildung, einem kinoähnlichen Saal und Veranstaltungssaal geplant. Weiterhin wird sowohl ein weiterer Bau für private und öffentliche Verwaltung als auch eine Kantine auf diesem Gelände errichtet. Abschließend wird das Reha-Zentrum durch einen Jugendclub ersetzt werden. Das Kapitel 5 befasst sich ausführlich mit dem Campus und seinen zukünftigen Nutzungen. Die Ausführungen sollen die Abwägungen im Rahmen der Erstellung des B-Plans 11-80 unterstützen.

1.1.3 Westliche Gotlindestraße/Bereich östlich der Siegfriedstraße

Der Untersuchungsgegenstand westliche Gotlindestraße/Bereich östlich der Siegfriedstraße (vgl. Kapitel 6) umfasst einerseits die Gotlindestraße, die die nördliche Begrenzung des Untersuchungsgebiets bildet. Die Siegfriedstraße stellt andererseits eine wichtige, durch die Straßenbahn befahrene, Verkehrsachse in Nord-Süd-Richtung dar. Im Gebiet westlich davon ist u.a. ein Erschließungsdefizit im ÖPNV am Wohngebiet „Lindenhof“ identifiziert.



Abbildung 1.3: Übersicht westliche Gotlindestraße³

Die westliche Gotlindestraße zwischen Rusche- und Siegfriedstraße befindet sich in einem baulich unbefriedigenden Zustand. Insbesondere der derzeitige Zustand

³ Quelle Luftbild | Geoportail Berlin/Digitale farbige Orthophotos 2021

der Fahrbahnoberfläche beeinträchtigt den Radverkehr signifikant. Der Gehweg ist teilweise nur einseitig hergestellt. Es sollen Lösungsansätze erarbeitet werden, gerade für den Radverkehr eine komfortable und sichere Führung anbieten zu können.

Zusätzlich soll für den Bereich östlich der Siegfriedstraße und nördlich der Rüdigerstraße ein Verkehrskonzept entwickelt werden. Durch Pläne für eine „Protected Bike Lane“ in der Siegfriedstraße und einen Haltebereich für Schulbusse in der Rüdigerstraße wird die Anzahl an bestehenden Stellplätzen eingeschränkt. Um bei Reduzierung der vorhandenen Parkflächen eine resultierende Verkehrsverlagerung in das östlich angrenzende Wohngebiet zu vermeiden, sollen entgegengewirkende Maßnahmen geprüft werden. Dabei werden besonders die Belange des nichtmotorisierten Individualverkehrs beachtet. Auch in der östlichen Gotlindestraße soll die Attraktivität der Strecke für den Radverkehr gesteigert werden. Denn aktuell ist die Qualität des Straßenraums im Hinblick auf die Aufteilung, die Verkehrssicherheit, sowie die Erreichbarkeit bedeutender Ziele im Straßenverlauf nicht ausreichend.



Abbildung 1.4: Übersichtplan östlich der Siegfriedstraße⁴

⁴ Quelle Luftbild| Geoportal Berlin/Digitale farbige Orthophotos 2021

Einleitung

1.1.4 Alte Frankfurter Allee/Gudrunstraße

Der Untersuchungsgegenstand Alte Frankfurter Allee/Gudrunstraße (vgl. Kapitel 7) umfasst die parallel zur Bahntrasse der Ostbahn verlaufende Gudrunstraße und deren Verlängerung in Richtung Westen – die Alte Frankfurter Allee. Diese Straßenzüge stellen den südöstlichen Abschluss des Untersuchungsgebiets dar.



Abbildung 1.5: Übersicht Alte Frankfurter Allee/Gudrunstraße⁵

Die BVG plant im Bereich des Vorplatzes zum U-Bahnhof Lichtenberg eine Straßenbahndienststelle, was die Stilllegung der Straßenbahntrasse in der Gudrunstraße zur Folge hat. Da mit einer Umsetzung in den nächsten fünf Jahren nicht gerechnet werden kann, sollen für den Bereich des Vorplatzes gestalterische Zwischenlösungen entwickelt werden, die die Aufenthaltsqualität bis zu einem endgültigen Umbau verbessern können. Neben der Errichtung weiterer Fahrradabstellanlagen soll hier versucht werden, durch eine temporäre Möblierung den Raum besser zu strukturieren und für Passant*innen nutzbar zu machen. Gegebenenfalls soll auch eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs stattfinden.

Für die Gudrunstraße ist nach einer Verlegung der Straßenbahn in die Siegfriedstraße ebenfalls eine Neugestaltung möglich. Hierzu gibt es einen studentischen Entwurf (Ronny Kräft 2014⁶), der neben einer Verringerung der Fahrbahnflächen die gestalterische Aufwertung der kleinen Dreiecksplätze an den Blockspitzen sowie Ausblicke auf die Bahntrasse („Trainspotting“) vorsieht. Durch den Neubau einer KiTa auf der Dreiecksfläche Gudrun-/Kriemhild-/Rüdigerstraße ergibt sich die Notwendigkeit, in diesem Bereich den Gehweg und die Vorfahrt neuzugestalten. Für den nordöstlich anschließenden Vorplatz des Zentralfriedhofs

⁵ Quelle Luftbild| Geoportal Berlin/Digitale farbige Orthophotos 2021

⁶ Quelle | Ronny Kräft: in Straßenraum mit Perspektiven Gudrunstraße / Berlin- Lichtenberg, Neue Wohnumfeldqualitäten für einen innerstädtischen Straßenraum (2014)

Friedrichsfelde wird durch einen Gestaltungswettbewerb eine Neugestaltung erarbeitet.

1.1.5 HOWOGE-Arena Hans Zoschke

Das Stadion befindet sich nördlich der Frankfurter Allee und wird über die Ruschestraße und Normannenstraße erschlossen. Unmittelbar südlich des Stadions befindet sich der Campus für Demokratie.



Abbildung 1.6: Übersicht HOWOGE-Arena Hans Zoschke⁷

⁷ Quelle Luftbild| Geoportal Berlin/Digitale farbige Orthophotos 2021

Einleitung

Es laufen derzeit Planungen, das Fußballstadion für den Betrieb in der Regionalliga tauglich zu machen. Der ansässige Verein „SV Lichtenberg 47“ spielt aktuell in dieser Liga, welche die vierthöchste Spielklasse bildet. Im Rahmen der Ertüchtigung des Stadions wurde in 2021 eine Flutlichtanlage errichtet, um die Nutzungszeiten ausweiten zu können. Gleichzeitig soll die Sportanlage für die öffentliche Nutzung geöffnet werden, wofür die Herrichtung eines Sportbandes entlang der westlichen Seite des Stadions vorbereitet wird (in 2021 wurde dazu die Planung bis zur BPU abgeschlossen). Dieses könnte sowohl durch die umliegenden Schulen als auch von Anwohnern im Rahmen von Freizeitsport oder Erholung genutzt werden.

Hinsichtlich der Zuschauerkapazität soll sich diese weiterhin auf 4.999 belaufen bzw. auf 3.000 reduziert werden, da die aktuelle Zahl an Zuschauerplätzen derzeit nicht ausgenutzt wird.

1.2 Vorliegende Rahmendokumente sowie Voruntersuchungen und ihre verkehrliche Relevanz

1.2.1 Verkehrs- und Parkraumkonzept Bereich Frankfurter Allee Nord (2012)⁸

Bereits 2012 wurde für das Untersuchungsgebiet ein Konzept erstellt, in dem Möglichkeiten erarbeitet wurden, die verkehrlichen Voraussetzungen vor allem für den Fuß- und Radverkehr zu verbessern.

Im Bereich Frankfurter Allee Nord wurden starke Verkehrsbelastungen ausgewiesen: neben dem wohngebietsinternen Verkehr ist hier Gewerbeverkehr zum Gewerbegebiet und auch Besucherverkehr zu großen Verwaltungs- und Krankenhausstandorten zu nennen. Da ein Großteil der Straßen über eine breit dimensionierte Fahrbahn mit beidseitigem Parken verfügt, weisen die Straßen große gestalterische und funktionale Defizite im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität auf. Das Verkehrs- und Parkraumkonzept von 2012 zeigt Möglichkeiten, überflüssigen Verkehr aus den Stadtquartieren zu halten und vorherrschende Parkraumprobleme zu lösen. Die gewählten Maßnahmen haben zum Ziel, den motorisierten Verkehr zu reduzieren und gleichzeitig durch Stärkung und Angebotsweiterung die Attraktivität für den Fußgänger- und Fahrradverkehr zu erhöhen.

⁸ Verkehrs- und Parkraumkonzept Bereich Frankfurter Alle Nord, Steinbrecher u. Partner Ingenieurgesellschaft (2012)

Folgende Maßnahmen befinden sich derzeit in Planung bzw. wurden bereits umgesetzt:

- ▶ Zugangsbereiche des Freiaplatzes wurden akzentuiert
- ▶ Radfahrstreifen/Schutzstreifen wurde in Atzpodienstraße zwischen Fanningerstraße und Frankfurter Allee angelegt
- ▶ Oberflächenbeschaffenheit der Kriemhildstraße zwischen Rüdigerstraße und Gudrunstraße wurde verbessert
- ▶ Aufwertung der Rand- und Zugangsbereiche der HOWOGE-Arena Hans Zoschke
- ▶ Umstrukturierung der Verkehrsfläche nördlich des Roedeliusplatzes, Aufwertung der Platzsituation
- ▶ Oberflächenbeschaffenheit des Roedeliusplatzes wurde verbessert und Radverkehrsführung strukturiert

Die Folgenden bisher noch nicht geplanten/umgesetzten Maßnahmen wurden entwickelt:

- ▶ Qualifizierung der Fußgängerverbindung durch ehemaliges Gelände des Ministeriums für Staatssicherheit
- ▶ Querungshilfen Rathausstraße, Rudolf-Reusch-Straße und Ruschestraße
- ▶ Entwicklung der Rutnikstraße zu einer Promenade, Aufwertung durch Grünfläche
- ▶ Gestaltung des Vorplatzes zum Zentralfriedhof Friedrichsfelde, Aufwertung der Grünanlagen
- ▶ Umstrukturierung des Straßenraums der Alten Frankfurter Allee/Siegfriedstraße Süd, Schaffen einer Platzsituation, Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- ▶ Oberflächenbeschaffenheit der Fanningerstraße zwischen Siegfriedstraße und Gudrunstraße verbessern

In Kapitel 4.2.2 erfolgt ein Abgleich, welche der genannten Maßnahmen auch in der Aktualisierung (noch) empfohlen werden.

1.2.2 Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche Mobilität für Berlin-Lichtenberg“⁹

Schon 2010 erstellte der Bezirk Lichtenberg ein integriertes Klimakonzept zur Senkung des CO₂-Ausstoßes. Das Konzept benennt den Verkehrssektor mit einem

⁹ Erstellung eines Klimaschutzteilkonzeptes „Klimafreundliche Mobilität für Berlin“, Bezirksamt Lichtenberg von Berlin (2015)

Einleitung

Anteil von ca. 25 % des Gesamtenergieverbrauchs in Lichtenberg als zentrales Handlungsfeld zur Einsparung von Emissionen. Ziel des Konzeptes ist eine Senkung des verkehrsbedingten Energieverbrauchs durch Attraktivitätssteigerung und Vernetzung klimaschonender Verkehrsmodi. Langfristig soll so der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split sinken und die Mobilität zu Gunsten des Öffentlichen Personennahverkehrs, des Fahrrades und anderer alternativer Mobilitätsangebote verlagert werden. Mit dem Klimaschutzteilkonzept „Klimafreundliche Mobilität für Berlin Lichtenberg“ wurde ein Mobilitätskonzept entwickelt, welches wesentliche Forderungen des Bezirksamtsbeschlusses vom 28.2.2014 aufgreift und die Maßnahmenvorschläge aus dem Klimaschutzkonzept vertieft und ergänzt.

Folgende Maßnahmen aus dem Klimaschutzteilkonzept befinden sich derzeit in Planung bzw. wurden bereits umgesetzt:

- ▶ durchgängige Asphaltierung und Freigabe der Hagenstraße für den Radverkehr (inkl. Freigabe für Radfahrer in Gegenrichtung, 2019 umgesetzt)
- ▶ Asphaltierung der Fanningenstraße zwischen Alfred- und Atzpodienstraße
- ▶ Anlage eines Schutzstreifens in der Siegfriedstraße zwischen Gotlinde- und Bornitzstraße (Anmerkung: die derzeitige Planung sieht hier eine Protected Bike Lane vor)
- ▶ Anlage eines Radfahrstreifens in der Rüdiger- und Schottstraße
- ▶ Anlage eines Radfahrstreifen in der Ruschestraße zwischen Normannen und Bornitzstraße

In diesem Zusammenhang sollen folgende Maßnahmen greifen:

- ▶ Qualifizierung des Straßenzugs Alte Frankfurter Allee – Gudrunstraße – Zentralfriedhof als Verbindungssachse als Promenade (Dominanz des Kfz-Verkehrs einschränken)
- ▶ Qualifizierung der Siegfriedstraße als Verbindungssachse
- ▶ Qualifizierung der Frankfurter Allee (Nord- und Südseite)
- ▶ Qualifizierung der Möllendorffstraße (v. a. Sitzgelegenheiten; mehr Raum für Fuß und Rad zwischen Frankfurter Allee und Rathaus)
- ▶ Frankfurter Allee (Südseite): Radweg durchgängig asphaltieren und auf zwei Meter verbreitern
- ▶ Frankfurter Allee (Nordseite): Radweg qualitativ aufwerten, wenn möglich auf zwei Meter verbreitern
- ▶ Gotlindestraße asphaltieren
- ▶ Abbiegespuren für Radfahrer in Alfredstraße am Knoten mit Frankfurter Allee

- ▶ Schutzstreifen in Atzpodienstraße zum Knoten mit Rüdigerstraße verlängern
- ▶ Radweg in Möllendorffstraße (Ostseite) zwischen Frankfurter Allee und Normannenstraße

1.2.3 Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Berlin-Lichtenberg (2016)¹⁰

Ziel der Machbarkeitsstudie war es, die bestehende Parkraumsituation zu erfassen und die Voraussetzungen für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im Untersuchungsgebiet zu überprüfen.

Im Ergebnis wird festgestellt, dass die Voraussetzungen für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung für die vorliegenden Untersuchungsgebiete (Frankfurter Allee Süd, Victoriastadt und Frankfurter Allee Nord) in Berlin-Lichtenberg nicht gegeben sind. Die maßgebenden Kriterien, wie hoher Parkdruck und zugleich verschiedene konkurrierende Nutzergruppen werden für keines der Teilgebiete gänzlich erfüllt. Im Gebiet „Frankfurter Allee Nord“ liegt die mittlere Stellplatzauslastung unter der des Schwellenwertes.

In den anderen Teilgebieten wäre die mittlere Parkraumauslastung zwar hoch genug, jedoch wird der hohe Parkdruck überwiegend von den Bewohnern verursacht. Die Bewirtschaftung des Parkraums würde daher nicht die gewünschten Effekte wie die spürbare Reduzierung des Parkdrucks und Verringerung des Parksuchverkehrs erzielen können. Daher wurde eine Parkraumbewirtschaftung der drei Gebiete als nicht sinnvoll eingestuft.

Die in dieser Studie erfolgte Erfassung der Auslastung der Parkstände im Bestand bildet die Grundlage für die Beurteilung des Ruhenden Verkehrs in Kapitel 2.1.5.

Neben der reinen Stellplatzauslastung wurden auch die Nutzung durch folgende Nutzergruppen ausgewertet und ausgewiesen:

- ▶ Bewohner
- ▶ Beschäftigte bzw. Berufspendler
- ▶ Kunden bzw. Besucher

Die Aussagekraft der Studie im Hinblick auf die hier zu bearbeitenden Inhalte ist begrenzt. Die absoluten Stellplatzzahlen wurden in der Machbarkeitsstudie nur für

¹⁰ Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Berlin-Lichtenberg (2016) Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH

Einleitung

die jeweiligen Untersuchungsräume ausgewiesen. Eine Angabe für einzelne Straßenzüge fehlt. Weiterhin wurden an einem Tag nur fünf Zeitpunkte der Parkraumauslastung erhoben. Daher können hier größtenteils nur die Grundaussagen übernommen werden.

1.2.4 Integriertes Stadtentwicklungskonzept Sanierungs- und Fördergebiet „Nachhaltige Erneuerung“ Frankfurter Allee Nord (2020)¹¹

Anfang 2011 wurde das Gebiet der Frankfurter Allee Nord als Sanierungs- und Fördergebiet „Nachhaltige Entwicklung“ (bisher Stadtumbau Ost) festgesetzt. Gefasst werden die Maßnahmen unter dem Leitbild einer Entwicklung zum „gesunden, ökologischen Modellgebiet mit besonderen Orten“. In diesem Zusammenhang sind bereits zahlreiche Projekte umgesetzt worden. So konnten unter anderem Schulen und Kitas saniert und erweitert werden, eine Jugendfreizeiteinrichtung gebaut und Grünflächen neu geschaffen und aufgewertet werden. Da der damals angedachte Zeitrahmen von zehn Jahren zum Erreichen der definierten Ziele auslief, die wesentlichen Entwicklungsziele aber noch nicht erreicht wurden, wurde das Integrierte Stadtentwicklungskonzept im Oktober 2020 fortgeschrieben.

Ein Schwerpunktbereich des Konzeptes ist der entstehende Campus für Demokratie auf dem ehemaligen Gelände des Ministeriums für Staatssicherheit der DDR. Dies geschieht bereits seit 2018, jedoch wird es noch einige Jahre bis zur Fertigstellung andauern. Besonders die Planungen für ein Archivzentrum zur DDR-Geschichte und ein „Forum zu Opposition und Widerstand im Alltag einer Diktatur 1945 bis 1989“ sowie die dafür notwendige Grundstücksneuordnung und öffentliche Erschließung benötigen weitere Zeit.

Neben diesem Schwerpunkt konnten die Planungen des öffentlichen Raums in der Sanierungsinsel um die Alte Frankfurter Allee, die Siegfried- und Gudrunstraße bislang noch nicht umgesetzt werden, da hier eine Umgestaltung der Straßenbahnendhaltestelle durch die BVG aussteht.

Folgende Maßnahmen aus dem ISEK 2014 wurden bereits (teilweise) umgesetzt bzw. befinden sich in Planung:

- ▶ Frankfurter Allee:

¹¹ Integriertes Stadtentwicklungskonzept Sanierungs- und Fördergebiet „Nachhaltige Erneuerung“ Frankfurter Allee Nord, Bezirksamt von Lichtenberg (2020)

- ▶▶ zwischen Rathausstraße und Atzpodienstraße bestehen nun mehr Querungsmöglichkeiten
- ▶▶ Mitnutzung der Busspur für Radfahrende über Lichtenberger Brücke
- ▶ In der Gotlindestraße wurde ein Gehweg sowie im Bereich der KiTa eine Querungshilfe angelegt
- ▶ Der westliche Bereich der Gotlindestraße wurde bereits teilweise grundhaft erneuert
- ▶ Ergänzung von Straßenbäumen in der Alfredstraße
- ▶ Ruschestraße: Grundhafte Erneuerung der Straße, Wegfall der Parkspur, Anlage von Radverkehrsanlagen zwischen Normannen- und Bornitzstraße
- ▶ Errichtung von Haltestellenkap und Gehwegvorstreckungen in Atzpodienstraße zwischen Fanningerstraße und Frankfurter Allee
- ▶ Auf dem Roedeliusplatz werden Fahrbahnbreiten verringert, Verkehrsflächen neu geordnet, der Platzbereich aufgewertet, Radverkehrsanlagen angelegt sowie Gehwegvorstreckungen eingerichtet
- ▶ Oberflächenbeschaffenheit der Fanningerstraße wurde zwischen Alfredstraße und Atzpodienstraße verbessert
- ▶ In der Rüdigerstraße wurden Gehwegvorstreckungen eingerichtet
- ▶ Oberflächenbeschaffenheit der Hagenstraße wurde verbessert

ruhender Verkehr:

- ▶ Einführung einer Anwohner*innenparkregelung im gesamten Gebiet (soll nochmals geprüft werden, Widerspruch zu Ergebnissen Machbarkeitsstudie Parkraumbewirtschaftung 2016)
- ▶ Neuorganisation öffentlicher Stellplätze an den Aufkommensschwerpunkten und die Bewirtschaftung dieser in Form von Parkentgelt und/oder zeitlicher Begrenzung im gesamten Gebiet
- ▶ Es wurde ein Mobilitäts- und Gästekonzept durch das Sana-Klinikum erarbeitet, Agentur für Arbeit hat in der Ruschestraße Stellplätze angelegt; es wurde ein Stellplatzkonzept für die Ruschestraße erarbeitet, um den Campus für Demokratie weitgehend von Fahrzeugen freizuhalten
- ▶ Genehmigung von neuen Wohnbaugebieten nur unter der Maßgabe, dass ein ausreichender Stellplatznachweis auf eigenem Grundstück im gesamten Gebiet erfolgt
- ▶ Beauftragung einer Ausführungsplanung zur Einführung Anwohner*innen parken einschließlich vorbereitender Leistungen im gesamten Gebiet

Einleitung

ÖPNV:

- ▶ Verbesserung der Haltestellenerreichbarkeit und –situation im Bereich des Arbeitsamtes Rusche-/ Gotlindestraße und den Lindenhof und die Kriemhildstraße

Radwegnetz:

- ▶ Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit auf Abschnittslänge von 200 m in der Fanningerstraße zwischen Alfred- und Atzpodienstraße
- ▶ Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit, Strukturierung der Radverkehrsführung auf Abschnittslänge von 115 m bei Roedeliusplatz
- ▶ Anlegen von Radverkehrsanlagen auf Abschnittslänge von 280 m in Atzpodienstraße zwischen Fanningerstraße und Frankfurter Allee
- ▶ Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit auf Abschnittslänge von 280 m in der Hagenstraße zwischen Gotlinde- und Rüdigerstraße
- ▶ Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit auf Abschnittslänge von 90 m in der Kriemhildstraße zwischen Rüdiger- und Gudrunstraße
- ▶ Aufhebung der Einbahnstraßenregelung für Radverkehr in der Hagenstraße zwischen Gotlinde- und Rüdigerstraße
- ▶ Anlage von Radschutzstreifen in Rüdigerstraße und Schottstraße (Bau für 2023 eingeplant)

Fußgängerverkehr:

- ▶ Akzentuierung der Zugangsbereiche am Freiaplatz
- ▶ Qualifizierung der Fußverbindung U-Bahnhof Magdalenenstraße mit Verwaltungsstandorten Normannen- und Gotlindestraße sowie Stasimuseum
- ▶ Aufwertung der Randbereiche, Zugangsbereiche der HOWOGE-Arena Hans Zoschke
- ▶ Umstrukturierung der Verkehrsflächen nördlich des Roedeliusplatzes und Aufwertung der Platzsituation
- ▶ Gestaltung des Vorplatzes am Zentralfriedhof

Folgende Maßnahmen wurden in der Fortschreibung der Analyse ISEK 2014 empfohlen und befinden sich weder in Planung noch in der Umsetzung:

fließender Verkehr:

- ▶ Frankfurter Allee: Verringerung der Spurbreiten
- ▶ Neuordnung der Verkehrsflächen/Stellplatzanlagen, Aufwertung von Promenade / Grünstreifen in der Rutnikstraße

- ▶ Gotlindestraße: Stellplatzordnung für Kitabereich
- ▶ Ruschestraße: Querungshilfen vor der Grünanlage Ruschestraße 8 (ehemals Friedhof)
- ▶ Aufwertung des Straßenraums in der Rüdigerstraße
- ▶ Neuordnung der Verkehrsflächen; Qualifizierung und Hervorhebung der Blockecke; Anlage Aussichtsplattform in der Gudrunstraße/Trainspotting
- ▶ Geplante Routenführung Bus erfordert Änderung der Parkordnung; alternativ: Einbahnstraße in Richtung Süden und Beibehaltung der bestehenden Parkordnung in der Kriemhildstraße zwischen Rüdiger- und Gudrunstraße
- ▶ Fanningerstraße zwischen Siegfried- und Gernotstraße:
 - ▶▶ Wegfall der Straßenbahnwendeschleife
 - ▶▶ Änderung von Längs- in Querparken Südseite
 - ▶▶ Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit für Radverkehr
 - ▶▶ Einrichtung Radverkehrsanlage prüfen
 - ▶▶ Einrichtung von Gehwegvorstreckungen
- ▶ Alte Frankfurter Allee/Siegfriedstraße:
 - ▶▶ Neuordnung der Verkehrsflächen/Stellplatzanlagen
 - ▶▶ Aufwertung des Bahnhofsvorplatzes
 - ▶▶ Funktions- und Gestaltungskonzept in konkurrierendem Gutachter*innenverfahren
- ▶ Straßenumbau durch Neustrukturierung der Haltestelle für Straßenbahn und Bus in der Alten Frankfurter Allee zwischen Siegfried- und Hagenstraße

Radwegnetz:

- ▶ Anlegen von Radverkehrsanlagen auf Abschnittslänge von 350 m in der Ruschestraße zwischen Normannen- und Rutnikstraße
- ▶ Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit auf einer abschnittslänge von 340 m in der Fanningerstraße zwischen Siegfried- und Gudrunstraße
- ▶ Umbau Einmündung an der Alfredstraße/Frankfurter Allee
- ▶ Einrichtung von Radabstellanlagen an der HOWOGE-Arena Hans Zoschke, Schule auf dem lichten Berg, U-Bahnhof Alte Frankfurter Allee, östliche Gotlindestraße im Bereich Kitas und JFE

Fußgängerverkehr:

- ▶ Querungshilfen am ehemaligen Urnenfriedhof an der Rudolf-Reusch-Straße
- ▶ Aufwertung der Grünfläche/Entwicklung einer Promenade, Verbindungsachse zwischen Stadtpark Lichtenberg und Wohnquartier/öffentlicher Raum mit Aufenthaltsmöglichkeit in der Rutnikstraße

Einleitung

- ▶ Umstrukturierung und Gestaltung des Straßenraumes, Schaffung einer Platzsituation, Verbesserung der Aufenthaltsqualität an der Alten Frankfurter Allee/Siegfriedstraße Süd

2 Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

In den folgenden Kapiteln werden die Analyseergebnisse jedes einzelnen Verkehrsträgers im Untersuchungsgebiet zusammenfassend dargestellt. Im Anhang 1 findet sich eine ergänzende Zusammenstellung aller im Untersuchungsgebiet im Frühjahr 2021 erkannten Konflikte und Defizite in Wort und Bild. Die Reihenfolge im Bildband entspricht dabei nicht der hier im Kapitel dargelegten Reihenfolge: Die Reihenfolge im Bildband folgt der Schutzbedürftigkeit und der Bedeutung im Umweltbund, d.h. zuerst werden Fuß- und Radverkehr betrachtet, danach ÖPNV und Kfz allgemein. In der nachfolgenden Analyse sind einige Bewertungen nur mit Bezügen zu Inhalten möglich, die dem Kfz-Verkehr zuzuordnen sind, beispielsweise Geschwindigkeiten und Kfz-Verkehrsmengen. Daher sind diese Inhalte – und damit die Analyse des Kfz-Verkehrs – an erster Stelle stehend.

2.1 Kfz-Verkehr

2.1.1 Übergeordnetes Straßennetz

Die Einteilung des Straßennetzes ist in Abbildung 2.1 dargestellt.

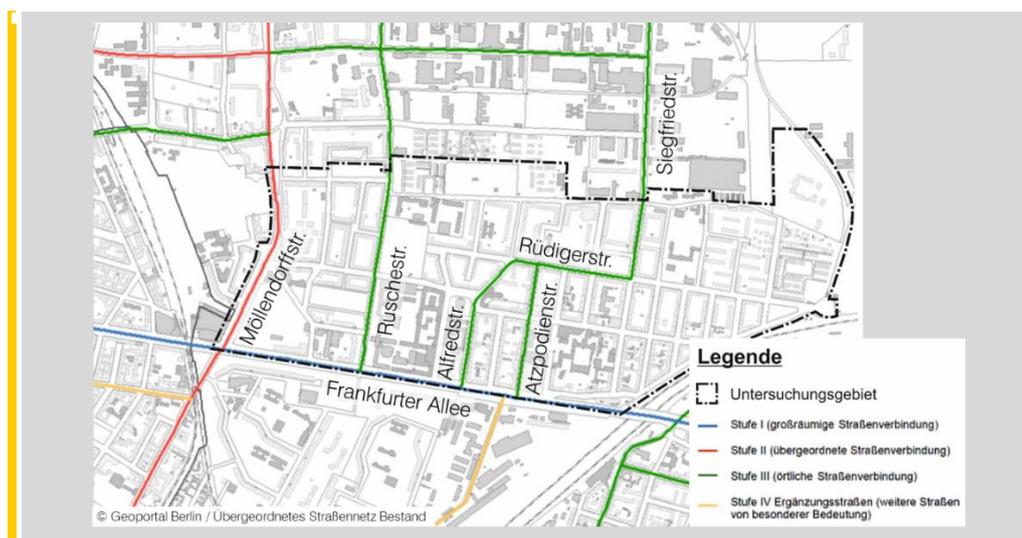


Abbildung 2.1: Einteilung des Straßennetzes gemäß dem StEP Verkehr 2025¹²

¹² Quelle | Geoportal Berlin, Übergeordnetes Straßennetz im Bestand

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

Das Untersuchungsgebiet grenzt nördlich an die Frankfurter Allee an, welche als großräumige Straßenverbindung mit der Stufe I im StEP Verkehr 2025 eingestuft wurde. Die Frankfurter Allee stellt die Verlängerung der Karl-Marx-Allee in Richtung Frankfurt (Oder) dar und ist Teil der Bundesstraßen 1 und 5. Sie besitzt einen Querschnitt mit sechs Fahrstreifen, wobei an Knotenpunkten häufig eine Aufweitung vorgenommen wird. Außerdem ist abschnittsweise eine zusätzliche Busspur eingerichtet, so auch im östlichen Bereich des Untersuchungsgebiets Richtung Bahnhof Lichtenberg. Durch einen Mittelstreifen werden die Fahrstreifen je Richtung voneinander getrennt. An der U-Bahn-Station Magdalenenstraße befindet sich im Mittelstreifen ein Fahrstuhl als barrierefreier Zugang zur U-Bahn, der durch eine Überquerung der Frankfurter Allee über einen Fußgänger-LSA erreicht werden kann.

Da der Mittelstreifen an mehreren Stellen durchbrochen wird, ist es möglich, anliegende Institutionen auch von der südlichen Fahrbahnseite zu erreichen. Dies gilt u. a. für die Knotenpunkte Frankfurter Allee/Rathausstraße, Frankfurter Allee/Ruschestraße, Frankfurter Allee/Alfredstraße und Frankfurter Allee/Atzpodienstraße/Buchberger Straße.

Im westlichen Teil des Untersuchungsgebiets stellt die Möllendorffstraße eine in der Nord-Süd-Relation verlaufende übergeordnete Verbindungsstraße der Stufe II dar. Der Querschnitt besteht aus zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, die durch die Straßenbahntrasse in Mittellage getrennt werden. Zwischen der Frankfurter Allee und der Normannenstraße ist dies ein besonderer Bahnkörper. Nördlich davon wird die Straßenbahntrasse meist straßenbündig fortgeführt. An den Knotenpunkten der Möllendorffstraße mit der Frankfurter Allee, der Straße Am Containerbahnhof sowie der Parkaue/Normannenstraße bestehen Querungsmöglichkeiten über diesen besonderen Bahnkörper. Eine Aufweitung des Straßenraums zur Einrichtung von Linksabbiegestreifen befindet sich am Knotenpunkt Möllendorffstraße/Parkaue/Normannenstraße.

Von besonderer Relevanz sind vor allem die übergeordneten Straßen, die das Untersuchungsgebiet durchqueren. Durch ihre Netzfunktion sind potentielle Umgestaltungen eingeschränkt (Bündelung des Kfz-Verkehrs). Die Straßenbaulast liegt nicht beim Bezirk, sondern bei der Senatsverwaltung (gilt für alle übergeordneten Straßen der Stufen I–III). In Nord-Süd-Richtung durchquert die Ruschestraße (Stufe III) geradlinig das Untersuchungsgebiet. Eine zweite Nord-Süd-Verbindung ist mit dem Straßenzug Alfred-/Atzpodienstraße – Rüdigerstraße – Siegfriedstraße gegeben (ebenfalls Stufe III). Aufgrund der Einbahnstraßenführungen im südlichen Abschnitt (die Alfredstraße führt als Einbahnstraße den Kfz-Verkehr in Richtung

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

Süden, die Atzpodienstraße in Richtung Norden) ergibt sich hier ein versetzter Verlauf. Die meisten Knoten dieser Straßen mit dem umliegenden Straßennetz sind mit Lichtsignalanlagen bzw. mit Querungshilfen ausgestattet.

Eine übergeordnete Straße in Ost-West-Relation findet sich nicht im Untersuchungsgebiet. Durch die Bahnanlagen gibt es im Osten keine Verbindung zu anderen Quartieren.

2.1.2 Zulässige Geschwindigkeiten

Außerhalb der oben beschriebenen Verbindungsstraßen ist das Untersuchungsgebiet in Tempo-30-Zonen gegliedert (vgl. Abbildung 2.2). Verkehrsberuhigte Bereiche befinden sich auf dem Kunzeweg (eine Seitenstraße der Ruschestraße) und am östlichen Rand des Untersuchungsgebiets im Lichtenberg Carré und im Quartier Lindenhof. Auf dem übergeordneten Straßenzug Alfred-/Atzpodienstraße – Rüdigerstraße – Siegfriedstraße besteht ein nächtliches Tempolimit von 30 km/h aus Lärmschutzgründen.

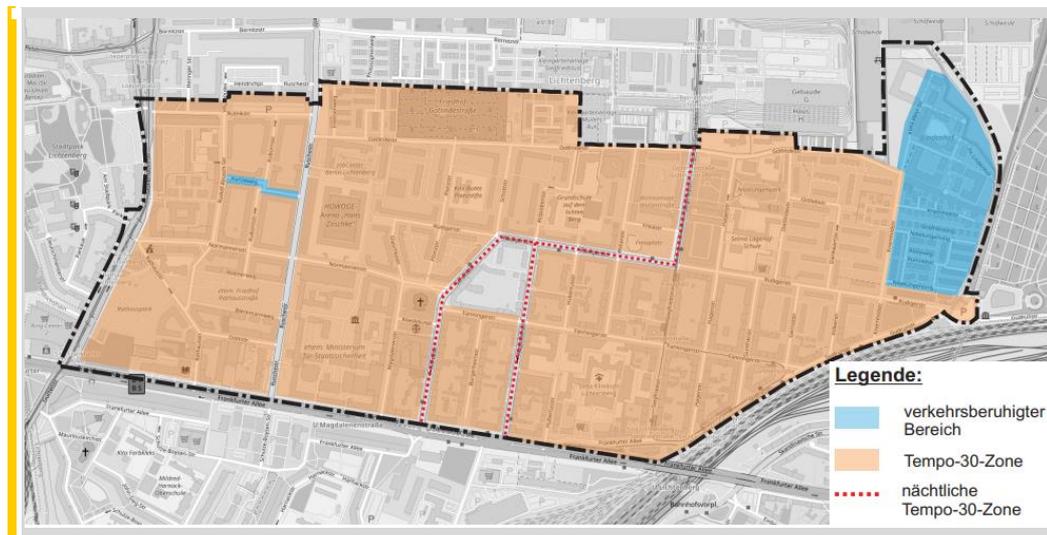


Abbildung 2.2: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr

2.1.3 Verkehrsbelastungen

Zur Auswertung der Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet im Bestand standen folgende Datengrundlagen zur Verfügung:

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

- ▶ Auswertung der Erhebungen der Verkehrslenkung Berlin (VLB, mittlerweile eine eigene Abteilung innerhalb der SenUMVK) an Knotenpunkten des übergeordneten Verkehrsnetzes (Erhebungen aus versch. Jahren)¹³
- ▶ im Rahmen des Verkehrskonzepts 2012 erhobene Zählzeiten (Erhebung am 29.11.2011, 15:00 bis 18:00)
- ▶ Erhebungen im Rahmen der Verkehrsuntersuchung KiTa Ruschestraße¹⁴

Weitere ergänzende Verkehrserhebungen konnten aufgrund der pandemiebedingten verkehrlichen Veränderungen nicht durchgeführt werden.

Für die Zusammenführung der verschiedenen Datenquellen wurden diese einheitlich gemäß den Hinweisen und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen nach Vorgaben von SenUVK¹⁵ auf DTV_w-Werte hochgerechnet. Die Erhebungen der VLB sowie für die VU KiTa Ruschestraße liegen im für Berlin üblichen System (Zählung von mindestens 7 bis 19 Uhr) vor. Für die im Rahmen des Verkehrskonzepts 2012 erhobenen dreistündigen Zählzeiten erfolgte die Hochrechnung auf Basis der Tagesganglinie der angrenzenden Knotenpunkte¹⁶. In folgender Abbildung 2.3 wurden alle verfügbaren Kfz-Verkehrsmengen im Straßennetz des Untersuchungsgebiets zusammengefasst.

¹³ Übergeben von der VLB im Mai 2020

¹⁴ VCDB GmbH: VCDB: Verkehrsuntersuchung Kindertagesstätte Ruschestraße 80 (2019)

¹⁵ SenUVK: Hinweise und Faktoren zur Umrechnung von Verkehrsmengen, März 2017 (entspricht aktuellem Stand zur Bearbeitung der Analyse, mittlerweile durch die Aktualisierung im April 2021 abgelöst)

¹⁶ Orientierung für den Knotenpunkt Ruschestraße/Normannenstraße am nördlichen Nachbarknoten, für den Knotenpunkt Möllendorffstraße/Normannenstraße am südlichen Nachbarknoten

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

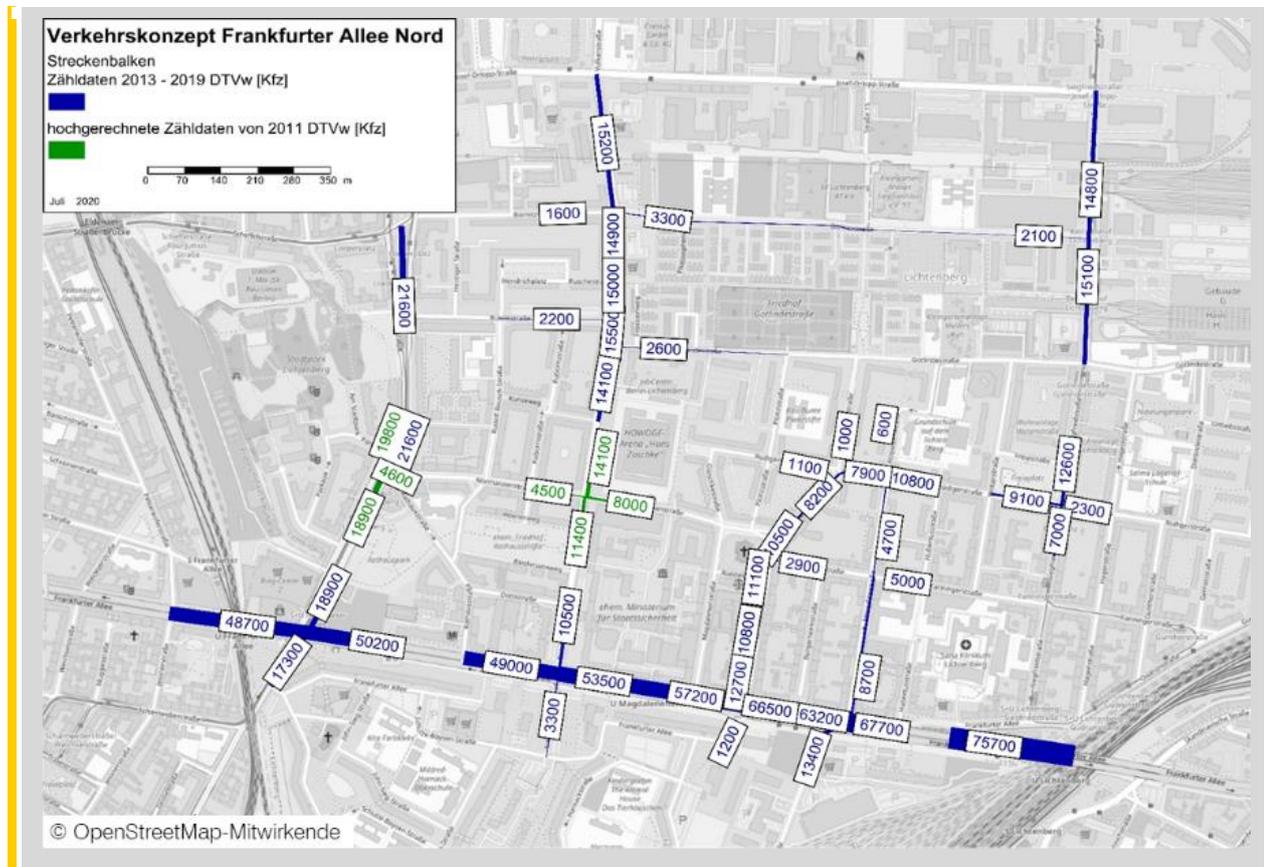


Abbildung 2.3: Analyse: Werktägliche Kfz-Verkehrsbelastungen (DTV_w) im Untersuchungsgebiet

Die Kfz-Verkehrsbelastung auf der ohnehin stark belasteten Frankfurter Allee nimmt nach Osten hin zu. So verkehren am westlichen Rand des Untersuchungsgebiet ca. 50.000 Kfz/24h auf der Frankfurter Allee – während am östlichen Rand des Untersuchungsgebiets ca. 75.000 Kfz/24h verkehren.

Die Verbindungsstraßen in Nord-Süd-Richtung weisen folgende tägliche durchschnittliche Kfz-Verkehrsbelastungen auf:

- ▶ Möllendorffstraße: ca. 19.000 Kfz/24h bis ca. 21.500 Kfz/24h
- ▶ Ruschestraße: ca. 10.500 Kfz/24h bis ca. 15.500 Kfz/24h
- ▶ Straßenzug Alfred-/Atzpodienstraße – Rüdigerstraße – Siegfriedstraße: ca. 9.000 Kfz/24h bis ca. 13.000 Kfz/24h (würde man die Summen der Einbahnstraßenbelastungen zusammenzählen, wären es ca. 21.500 Kfz/24h)

Während die Möllendorff- und die Ruschestraße verhältnismäßig geringe abschnittsweise Schwankungen in der Kfz-Verkehrsbelastung aufweisen, weist der

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

Straßenzug Alfred-/Atzpodienstraße – Rüdigerstraße – Siegfriedstraße starke Schwankungen auf.

In den Wohn- und Erschließungsstraßen (die Straßen, die nicht als übergeordnete Straßen klassifiziert sind) konnten, dort wo erhoben, im Allgemeinen geringe tägliche Kfz-Verkehrsmengen nachgewiesen werden. Ausnahmen sind:

- ▶ Normannenstraße, ca. 4.500 Kfz/24h bis 8.000 Kfz/24h, einzige durchgängige Ost-West-Verbindung im Untersuchungsgebiet
- ▶ Siegfriedstraße südlich Rüdigerstraße, ca. 7.000 Kfz/24h im nördlichen Abschnitt
- ▶ Fanningerstraße, ca. 2.900–5.000 Kfz/24h.

Auf diesen Straßenabschnitten wird die Größenordnung des Quell- und Zielverkehrs deutlich, der in nicht unerheblichem Umfang vorhanden ist.

Auf den Straßen(-zügen) der betrachteten Vertiefungsbereiche können die folgenden Kfz-Belastungen ausgewiesen werden:

- ▶ Campus für Demokratie: Ruschestraße: ca. 11.400 – 14.100 Kfz/24h, Normannenstraße ca. 8.000 Kfz/24h, Frankfurter Allee: über 50.000 Kfz/24h, Magdalenenstraße: keine Angaben
- ▶ Westliche Gotlindestraße: ca. 2.500 Kfz/24h
- ▶ Für den Bereich „östliche Siegfriedstraße“: Siegfriedstraße: ca. 12.600 Kfz/24h, Rüdigerstraße (östlicher Abschnitt): ca. 2.300 Kfz/24h, Wohnstraßen: keine Angaben
- ▶ Alte Frankfurter Allee, Gudrunstraße: keine Angaben
- ▶ HOWOGE-Arena Hans Zoschke: Ruschestraße (14.100 Kfz/24), Normannenstraße: ca. 8.000 Kfz/24h

Bei den Straßen, für die keine Angaben zu Kfz-Verkehrsbelastungen vorliegen, ist davon auszugehen, dass sie deutlich untergeordnete Kfz-Verkehrsbelastungen aufweisen (deutlich unter 5.000 Kfz/24h, vermutlich auch überall unter 2.000 Kfz/24h).

Die erhobenen Verkehrszählraten bilden die Grundlage für die anschließende Bewertung der Leistungsfähigkeiten des Kfz-Verkehrs.

2.1.4 Verkehrsqualitäten

Erläuterungen zur Methodik und Interpretation

Die Ermittlung der Verkehrsqualität erfolgt mit der Bestimmung der Leistungsfähigkeiten an den Knotenpunkten. Die Leistungsfähigkeiten werden mittels des Verfahrens nach HBS 201517 berechnet. Neben den im Kapitel 2.1.3 (Kfz-Belastungen im Bestand) und Kapitel 3 und Kapitel 5.1 (Prognosebelastungen) dargestellten Verkehrsbelastungen sind dabei die bestehenden verkehrstechnischen Unterlagen (sofern Signalsteuerung besteht) berücksichtigt worden. Ergebnis der Leistungsfähigkeitsberechnungen sind Wartezeiten. Auf der Grundlage der Zuordnung von Wartezeiten werden für den Zeitraum einer Stunde (Spitzenstunde) Qualitätsstufen ausgewiesen („Qualitätsstufen des Verkehrs“, QSV). Dabei werden die Qualitätsstufen A (sehr gut) bis F (überlastet) unterschieden.

In der folgenden Tabelle sind die im HBS definierten sechs Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs A bis F verbal beschrieben. Sie gelten für Kfz, für Radfahrer und für zu Fuß Gehende, wobei die Aussagen zu Stau, Verkehrszustand und Kapazität nur für den Kfz-Verkehr gelten. Ergebnisse der Leistungsfähigkeiten sind für den Kfz-Verkehr weitere verkehrstechnische Parameter wie Sättigungsgrad oder Rückstaulänge. Insofern geht bei der Betrachtung des Kfz-Verkehrs die Ermittlung der Verkehrsqualität einher mit der Ermittlung der Leistungsfähigkeit. Im Fuß- und Radverkehr gilt dies nicht. Hier wird davon ausgegangen, dass alle Verkehrsteilnehmer bei „Grün“ gleichzeitig den Knotenpunkt überqueren. Warteschlangen für Fuß- und Radverkehr werden damit ausgeschlossen, der Begriff „Leistungsfähigkeit“ ist daher irreführend. Da alle Verkehrsteilnehmerarten betrachtet werden, sind die Kapitel der Leistungsfähigkeitsberechnungen daher mit dem Begriff „Verkehrsqualitäten“ beschrieben.

Qualitätsstufe	Beschreibung
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
B	Alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -gehen. Die Wartezeiten sind kurz.
C	Nahezu alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -

¹⁷ FGSV: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

Qualitätsstufe	Beschreibung
	gehen. Die Wartezeiten sind spürbar. Beim Kraftfahrzeugverkehr tritt im Mittel nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit auf.
D	Im Kraftfahrzeugverkehr ist ständiger Reststau vorhanden. Die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer sind beträchtlich. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
E	Die Verkehrsteilnehmer stehen in erheblicher Konkurrenz zueinander. Im Kraftfahrzeugverkehr stellt sich ein allmählich wachsender Stau ein. Die Wartezeiten sind sehr lang. Die Kapazität wird erreicht.
F	Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen bis zu ihrer Abfertigung mehrfach vorrücken. Der Stau wächst stetig. Die Wartezeiten sind extrem lang. Die Anlage ist überlastet.

Tabelle 2.1: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs gemäß HBS

Die Bewertung der Verkehrsqualität erfolgt im Kfz-Verkehr (MIV) auf Grundlage der mittleren Wartezeit je Fahrzeug. Für Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs gelten dabei andere Maßstäbe als für Fahrzeuge des MIV. Fußgänger und Radfahrer werden je nach Regelungsart des Knotenpunktes mit der mittleren bzw. der maximalen Wartezeit bewertet. Zur Einteilung der Verkehrsqualität in die Qualitätsstufen A bis F gelten die in Abbildung 2.4 dargestellten Grenzwerte.

Qualitätsstufe	Lichtsignalanlage			Vorfahrtknoten	
	mittlere Wartezeit [s]		max. Wartezeit [s]	mittlere Wartezeit [s]	
	ÖV	Kfz	Fuß-/ Radverkehr	MIV	Fuß-/ Radverkehr
QSV A	≤ 5	≤ 20	≤ 30	≤ 10	≤ 5
QSV B	≤ 15	≤ 35	≤ 40	≤ 20	≤ 10
QSV C	≤ 25	≤ 50	≤ 55	≤ 30	≤ 15
QSV D	≤ 40	≤ 70	≤ 70	≤ 45	≤ 25
QSV E	≤ 60	> 70	≤ 85	> 45	≤ 35
QSV F	> 60	c > 1 **	> 85	c > 1 **	> 35

* Wenn ÖV auf Sonderfahrstreifen und/ oder Priorisierung durch verkehrabhängige Steuerung
 ** Nachfrage > Kapazität

Abbildung 2.4: Grenzwerte der Qualitätsstufen im Verkehrsablauf

Konkrete Leistungsfähigkeiten sind nur im Rahmen des Teilbereiches Campus für Demokratie durchzuführen (Kapitel 5.2). In den Kapiteln zu den Verkehrsqualitäten im Rahmen der Aktualisierung des Verkehrskonzeptes werden die bekannten Verkehrsqualitäten kurz zusammengefasst. Quellen sind (neben Kapitel 5.2) die Verkehrsuntersuchungen zur KiTa Ruschestraße sowie Frankfurter Allee Süd.

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

Da für die Verkehrsqualitäten im Fuß- und Radverkehr die maximalen Wartezeiten entscheidend sind, können für diese Verkehrsarten an den signalisierten Knotenpunkten durch Analyse der genutzten Signalzeitenpläne die Verkehrsqualitäten ermittelt werden (auch ohne Kenntnis von Verkehrsbelastungszahlen).

Verkehrsqualitäten im Kfz-Verkehr

Aus dem Projekt Frankfurter Allee Süd ist bekannt, dass die Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte für den Kfz-Verkehr entlang der Frankfurter Allee eingeschränkt sind. Davon besonders betroffen sind die Nebenrichtungen, also die Straßenzüge innerhalb des Untersuchungsraumes Frankfurter Allee Nord.

Die Verkehrsuntersuchung zur KiTa Ruschetraße beinhaltet zwei Leistungsfähigkeitsbetrachtungen an den Knotenpunkten Ruschetraße/Gotlindestraße und Ruschetraße/Rutnikstraße. Die dabei erzielten Ergebnisse waren dabei unkritisch in Bezug auf Leistungsfähigkeitsgrenzen.

In Kapitel 5.2 ist dargelegt, dass die Leistungsfähigkeiten im Kfz-Verkehr am Knotenpunkt Ruschetraße/Normannenstraße kritisch zu sehen sind.

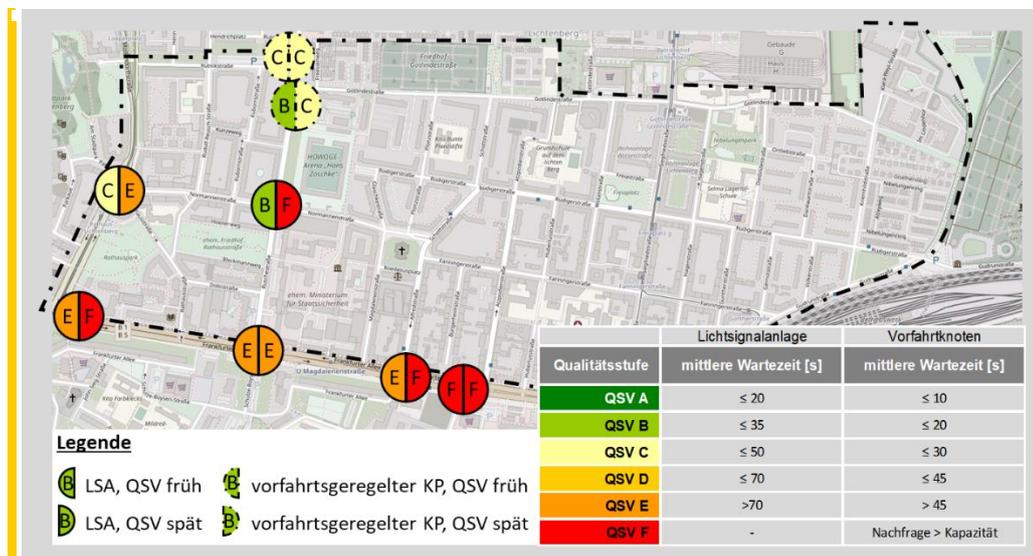


Abbildung 2.5: Verkehrsqualitäten des Kfz-Verkehrs in der Analyse

2.1.5 Ruhender Verkehr

Die Bestandsanalyse zum ruhenden Verkehr bezieht sich auf die Analyseergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung 2016¹⁸.

Es gelten die Hinweise aus Kapitel 1.2.3. Insgesamt zeigt sich, dass das gesamte Untersuchungsgebiet (auch im Vergleich mit den naheliegenden Quartieren Frankfurter Allee Süd und Victoriastadt) eine mittlere durchschnittliche Stellplatzauslastung aufweist (siehe Abbildung 2.6). So beträgt die Parkraumauslastung werktags durchschnittlich 81 % – und am Wochenende durchschnittlich 73 %.

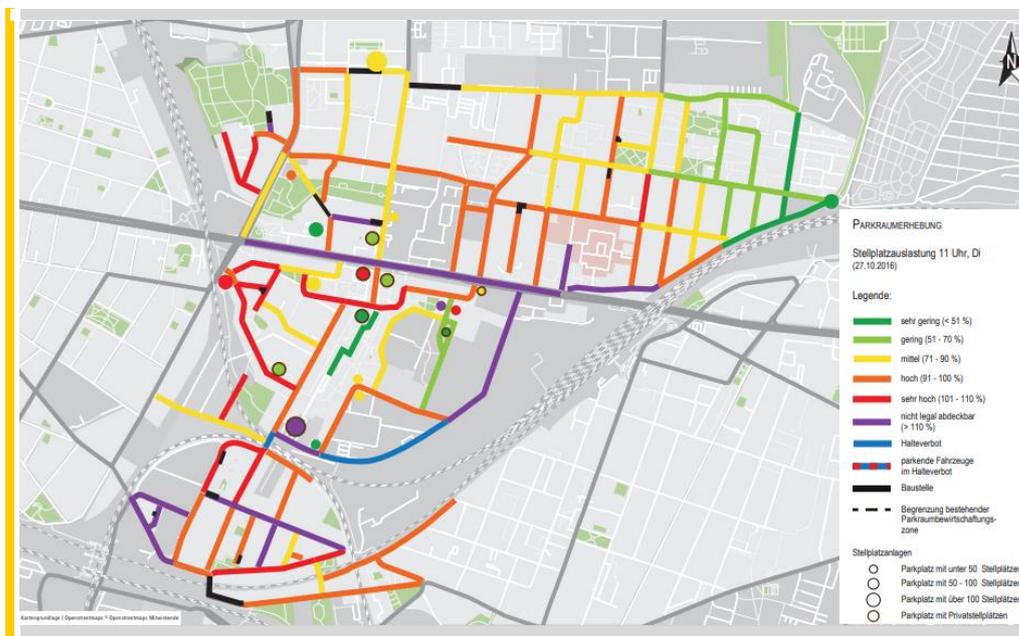


Abbildung 2.6: Parkraumauslastung Frankfurter Allee Nord/ Süd und Victoriastadt; an einem Werktag¹⁹

In der Auswertung der Nutzergruppen zeigt sich, dass die Bewohner mit einem Auslastungsanteil von 46 % (werktags, 11 Uhr) bis 80 % (werktags, 2 Uhr) stets die größte Nutzergruppe stellen. Allerdings spielen werktags 11 Uhr gebietsfremde Parker mit einem Auslastungsanteil der Kurzzeitparker von 29 % und der Beschäftigten von 21 % auch eine wichtige Rolle (siehe Abbildung 2.7).

¹⁸ Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Berlin-Lichtenberg (2016) Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbh

¹⁹ Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Berlin-Lichtenberg (2016) Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbh

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

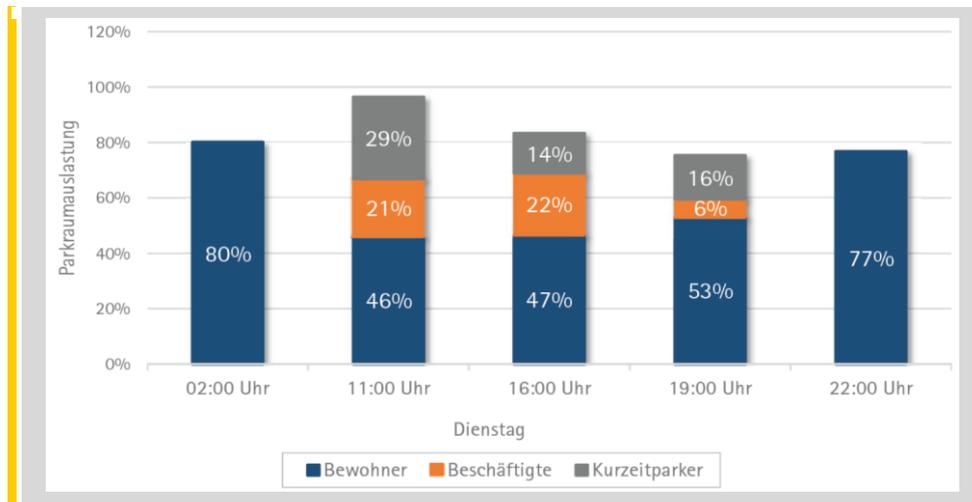


Abbildung 2.7: Nutzergruppen des ruhenden Verkehrs an einem Dienstag (27.10.2016)

Im Untersuchungsgebiet verteilt sich die Auslastung der Stellflächen sehr unregelmäßig. So sind die Bereiche an der Frankfurter Allee, am SANA-Klinikum deutlich stärker ausgelastet und sogar meistens überlastet. Im eigentlichen Nibelungenviertel und besonders im östlichen Teil des Untersuchungsgebiets konnten dagegen freie Kapazitäten nachgewiesen werden. Im Bereich der Teilkonzepte CfD und HOWOGE-Arena Hans Zoschke sind die Stellplatzkapazitäten mittel bis hoch ausgelastet.

In der Bürgerbeteiligung (vgl. Kapitel 4.1.2) wurde von einer gegenüber 2016 veränderten Dynamik im ruhenden Verkehr berichtet. So seien z. B. die Gotlindestraße und die Ruschestraße auch werktags stark ausgelastet – und die Gotlindestraße zwischen Rusche- und Siegfriedstraße auch am Wochenende durch Anwohner ausgelastet.

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

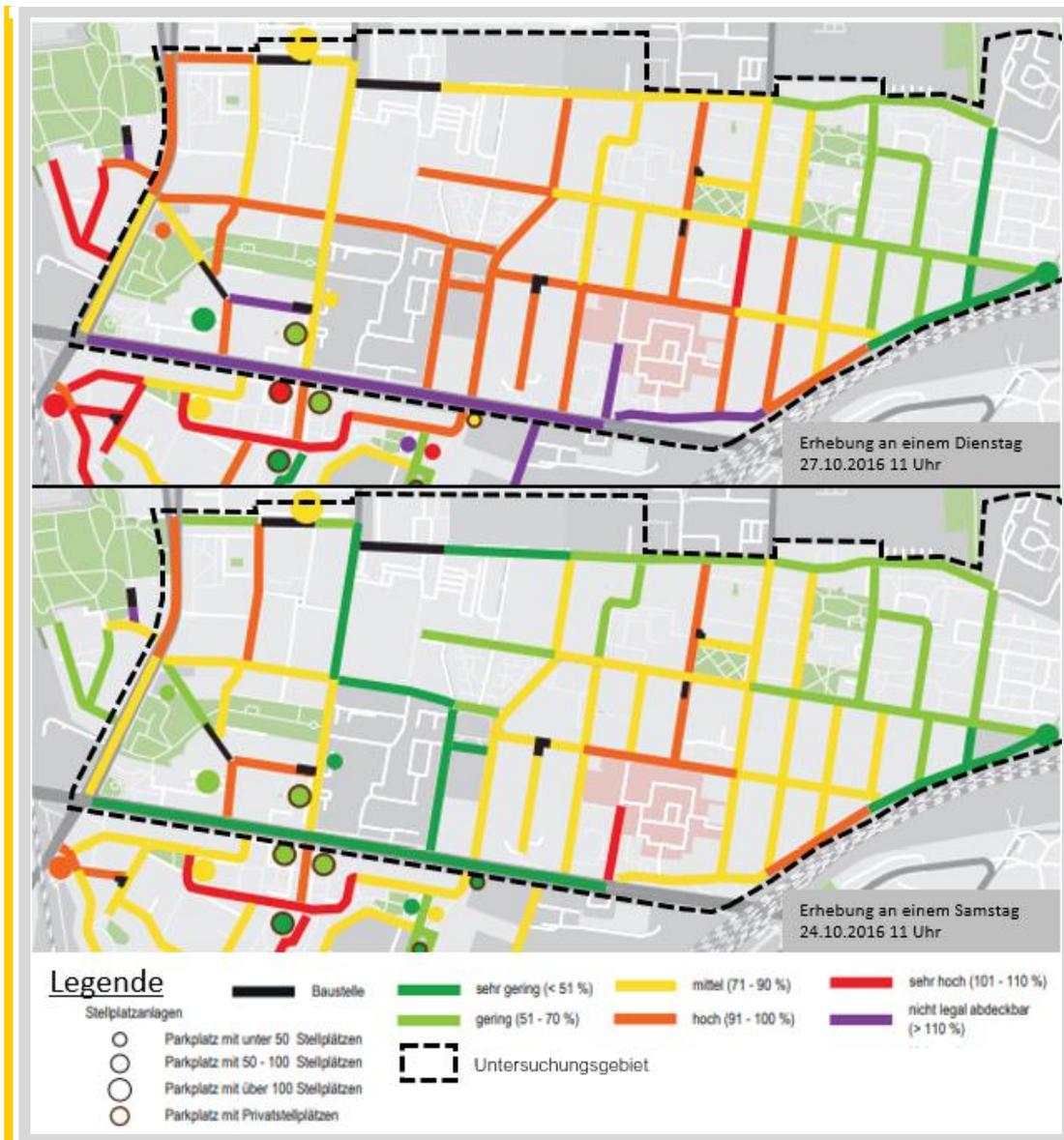


Abbildung 2.8: Auslastung des ruhenden Verkehrs an einem Dienstag & Samstag²⁰

²⁰ Machbarkeitsstudie zur Parkraumbewirtschaftung im Bezirk Berlin-Lichtenberg (2016) Hoffman-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

2.1.6 Unfallstellen

Laut Unfallatlas²¹, welcher für Berlin die Unfalldaten der Jahre 2018, 2019 und 2020 enthält, hat es in drei Jahren insgesamt 215 Unfälle mit Personenschaden im Untersuchungsgebiet gegeben. Dabei hat es folgende Beteiligungen gegeben:

- ▶ 163 Unfälle mit Pkw-Beteiligung
 - ▶▶ 144 mit Leichtverletzten
 - ▶▶ 19 mit Schwerverletzten
- ▶ 106 Unfälle mit Fahrrad-Beteiligung
 - ▶▶ 92 mit Leichtverletzten
 - ▶▶ 14 mit Schwerverletzten
- ▶ 30 Unfälle mit Fußgänger-Beteiligung
 - ▶▶ 24 mit Leichtverletzten
 - ▶▶ 6 mit Schwerverletzten
- ▶ 31 Unfälle mit Kraftrad-Beteiligung
 - ▶▶ 21 mit Leichtverletzten
 - ▶▶ 10 mit Schwerverletzten
- ▶ 8 Unfälle mit Güter-Kfz-Beteiligung
 - ▶▶ 7 mit Leichtverletzten
 - ▶▶ 1 mit Schwerverletzten

Insgesamt gab es 50 Unfälle mit Schwerverletzten, Unfälle mit Getöteten gab es in den drei Jahren nicht.

Am Knotenpunkt Frankfurter Allee/Möllendorffstraße – Gürtelstraße befindet sich eine Unfallhäufungsstelle, für die die Unfallkommission bereits Maßnahmen erarbeitete und umsetzte. Trotzdem gibt es hier weiterhin vermehrt Unfälle: 2019 laut Unfallatlas fünf Unfälle mit Fußgängerbeteiligung, davon einer mit Schwerverletzten und zehn Unfällen mit Fahrradbeteiligung, davon 3 mit Schwerverletzten. Darüber hinaus lassen sich im genannten Zeitraum keine weiteren Unfallhäufungsstellen im Gebiet erkennen.

2.1.7 Detaillierte Konflikte

In Anhang 1 sind unter den Kapiteln 4.1–5.2 weitere Konflikte der folgenden Themenbereiche im Kfz-Verkehr detailliert aufgeführt:

- ▶ nicht gut erkennbare oder fehlende Verkehrszeichen
- ▶ hohe Kfz-Geschwindigkeiten

²¹ Quelle | <https://unfallatlas.statistikportal.de/>, abgerufen am 23.07.2021

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

- ▶ eingeschränkte Sicht/unübersichtliche Verkehrsführung
- ▶ Durchgangsverkehr
- ▶ Sonstiges
- ▶ sehr hohe bis nicht legal abbildbare Parkraumauslastung
- ▶ eingeschränktes Stellplatzangebot für künftige bekannte Entwicklungen (z.B. Teilkonzept Campus für Demokratie)

2.2 Fußverkehr

2.2.1 Netzstruktur

Das Untersuchungsgebiet weist generell eine dichte und umwegfreie Durchwegung auf. Straßenunabhängige Wegeverbindungen erleichtern zusätzlich die Durchwegung des Quartiers. Folgende Beispiele sind für solche Wege zu nennen:

- ▶ Achse Rathauspark–Urnenfriedhof zum Campus für Demokratie
- ▶ Offiziersrennbahn östlich der HOWOGE-Arena Hans Zoschke
- ▶ Zugang zum Landschaftspark Herzberge

Abgesehen von wenigen fehlenden straßenbegleitenden Gehwegen (vgl. Kapitel 2.2.2) ist somit das Netz der Fußverkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet als gut zu bewerten.

Barrieren für das Fußwegenetz bestehen an den Rändern des Untersuchungsgebiets. So stellt die Frankfurter Allee aufgrund der Straßenbreite und des hohen Verkehrsaufkommens eine große Barriere dar, die nur dank einer hohen Anzahl von Fußgänger-LSA überwindbar ist. Weiterhin stellt im Südosten die Lichtenberger Brücke die einzige Querung der Bahngleise dar. Dies schränkt besonders die Erreichbarkeit des Lichtenberg Carrés und des Quartiers Lindenhof sowie des Zentralfriedhofs aus Richtung Süden ein.

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

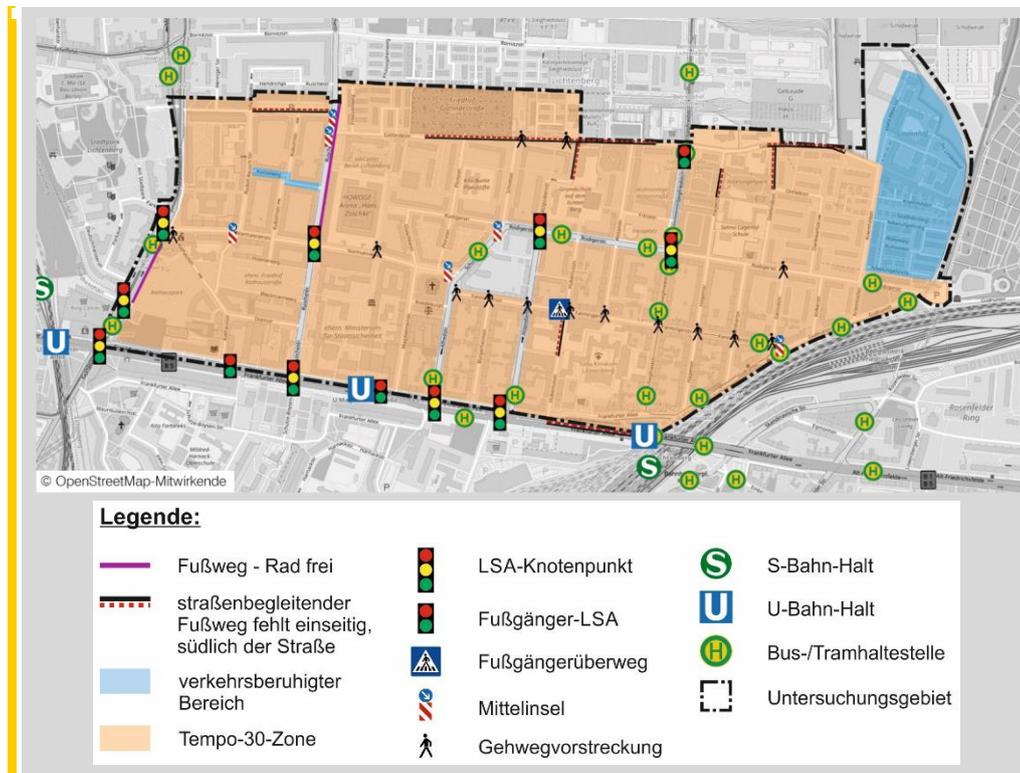


Abbildung 2.9: Infrastruktur des Fußverkehrs

Die flächendeckende Tempobegrenzung außerhalb des übergeordneten Straßennetzes senkt das Geschwindigkeitsniveau im Quartier und hilft Querungsvorgänge von zu Fuß Gehenden sicher zu gestalten.

2.2.2 Fehlende Gehwege

Die Dietlindestraße weist auf der westlichen Straßenseite keinen Gehweg auf. Aufgrund der fehlenden oder nur sehr eingeschränkten Nutzung an der westlichen Straßenseite stellt dies eine nach AV Geh- und Radwege 2013²² zulässige Ausnahme dar, bei der kein beidseitiger Gehweg erforderlich ist.

Der fehlende Gehweg auf Höhe des Nibelungenparks wurde bewusst wegen der Wurzeln angrenzender Bäume nicht eingerichtet. Es ist ein kleiner Umweg durch den Nibelungenpark erforderlich, sofern nicht der durchgehende Fußweg auf der östlichen Straßenseite genutzt wird.

²² Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege), vom 16. Mai 2013

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

Der Abschnitt der Hubertusstraße südlich der Fanningerstraße, für welchen ein einseitig fehlender straßenbegleitender Fußweg markiert ist, befindet sich auf dem privaten Gelände des SANA-Klinikums. Dort kann keine Veränderung durch die öffentliche Verwaltung herbeigeführt werden.

2.2.3 Querungshilfen

Das Untersuchungsgebiet weist im Netz der Verbindungsstraßen eine Vielzahl von Querungshilfen auf. So befinden sich entlang der Frankfurter Allee und der Möllendorffstraße mehrere Lichtsignalanlagen, an denen die Straßen überquert werden können. An der Ruschestraße sowie an der Rüdiger- und Siegfriedstraße existieren an einzelnen Knotenpunkten Lichtsignalanlagen. Weiterhin befindet sich an der Siegfriedstraße in Höhe der Haltestelle Gotlindestraße eine Fußgänger-LSA.

Mittelinseln als Querungshilfen konnten im Netz der Verbindungsstraßen in der Schott- und in der Ruschestraße aufgefunden werden. Gehwegvorstreckungen als Mittel zur Breitenreduzierung der Fahrbahn und zur Gewährleistung von Sichtbeziehungen finden sich besonders in der Fanningerstraße. Im Netz der Wohn- und Erschließungsstraße sind solche Querungshilfen nicht zwingend erforderlich.

Durch lange Wartezeiten von bis zu 85 Sekunden weisen die Querungen der Frankfurter Allee an den Knotenpunkten mit der Ruschestraße/Schulze-Boysenstraße, der Alfred- und der Atzpodienstraße eine unzureichende Qualität für zu Fuß Gehende auf. Somit gestaltet sich das Queren der Frankfurter Allee und die Erreichbarkeit der angrenzenden südlichen Quartiere trotz der Vielzahl an LSA-gesicherten Querungsmöglichkeiten als aufwendig.

2.2.4 Verkehrsqualitäten

Detaillierte Leistungsfähigkeitsberechnungen an signalisierten Knotenpunkten werden im Vertiefungsbereich Campus für Demokratie für die dort relevanten Knotenpunkte durchgeführt (Kapitel 5.2). Die Bewertung des Verkehrsablaufs für Fußgänger erfolgt über die Bewertung der maximalen Wartezeiten. Diese können den Signalzeitenplänen entnommen werden, dafür sind keine Berechnungen notwendig. Daher können hier die Verkehrsqualitäten für querende Fußgänger aller signalgeregelten Knotenpunkte ohne Berechnungen dargestellt werden.

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

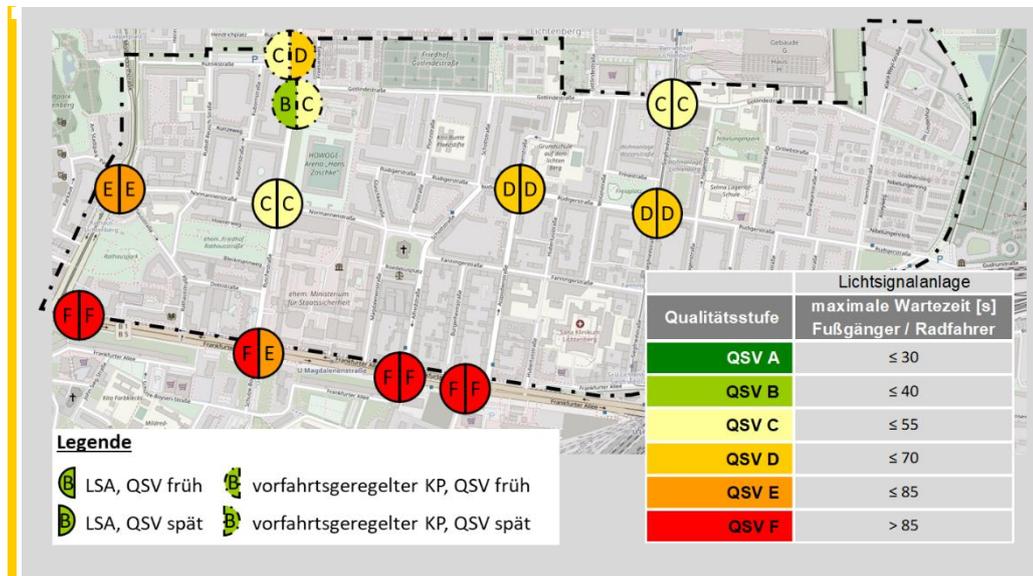


Abbildung 2.10: Verkehrsqualität des Fußverkehrs in der Analyse

Die Verkehrsteilnehmer müssen sich bei Querung der Frankfurter Allee auf sehr lange Wartezeiten einstellen, ebenso am Knotenpunkt Möllendorffstraße/Normannenstraße.

Die signalisierten Knotenpunkte im Quartier weisen Wartezeiten auf, die mindestens der Qualitätsstufe D entsprechen.

2.2.5 Detaillierte Konflikte

In Anhang 1 sind unter den Kapiteln 1.1–1.7 weitere Konflikte der folgenden Themenbereiche im Fußverkehr detailliert aufgeführt:

- ▶ fehlende Querungshilfen
- ▶ fehlende straßenbegleitende Fußwege
- ▶ Gehwege in baulich schlechtem Zustand/„Trampelpfade“
- ▶ zu schmale Gehwege
- ▶ lange Wartezeiten an LSA
- ▶ mangelnde Barrierefreiheit
- ▶ Sonstiges

2.3 Radverkehr

2.3.1 Netzstruktur

Zum Zeitpunkt der Bearbeitung des Projekts war noch das „übergeordnete Fahrradnetz der Stadt Berlin“ maßgebend (vgl. Abbildung 2.11). Es war damit Bestandteil der Analyse und sämtlicher Abstimmungen in den Steuerungsrounds. Zwischenzeitlich wurde das übergeordnete Fahrradnetz überarbeitet und durch das „Radvorrangnetz“ abgelöst. Dieses lag in einem noch nicht final abgestimmten Stand vor (vgl. Abbildung 2.12), und fand zu Ende der Bearbeitung teilweise Eingang in die noch offenen und zu bearbeitenden Inhalte. Seit dem Herbst 2021 gilt das Radverkehrsnetz Berlin (Stand: 12.08.2021). Die weiteren Ausführungen beziehen sich auf die im Bearbeitungszeitraum maßgebenden Arbeitsgrundlagen. Die nachfolgenden Grafiken geben einen Überblick der Entwicklungen in den Netzstrukturen:

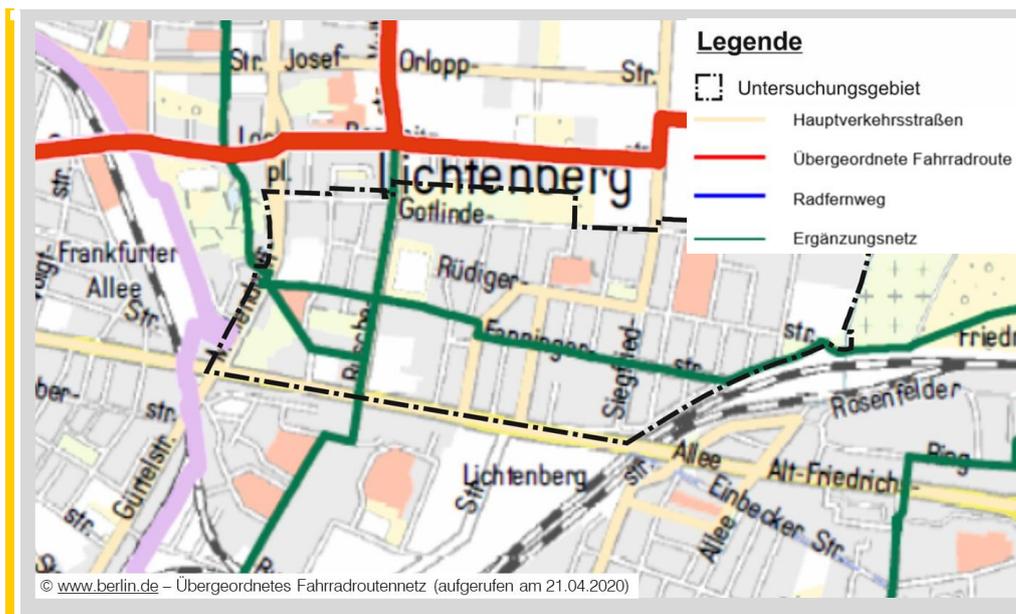


Abbildung 2.11: Ausschnitt des übergeordneten Fahrradrouthenetzes (maßgebend bei Projektbearbeitung)

Wichtige Elemente aus dem ehemaligen Fahrradrouthenetz wurden in den Entwurf des Vorrangnetzes (vgl. Abbildung 2.12) übernommen, andere ergänzt:

- ▶ Mit Routen über Frankfurter Allee und Möllendorffstraße sind die wichtigsten Kfz-Straßen nun Teil des Radvorrangnetzes.

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

- ▶ Die Achse Hagenstraße / Siegfriedstraße wurde zwischen Bornitzstraße und Frankfurter Allee ergänzt.
- ▶ Über Gotlindestraße / Plonzstraße / Magdalenenstraße wurde eine Quer- verbindung durch das Untersuchungsgebiet ergänzt.
- ▶ Die Ergänzungsrouten über den Zentralfriedhof und die Gudrunstraße zur Fanningstraße entfällt.



Abbildung 2.12: Ausschnitt aus dem nicht final abgestimmten Radverkehrsvorrangnetz (Stand 04/2021)²³, (maßgebend bei Projektbearbeitung)

In der finalen Fassung (vgl. Abbildung 2.13) gibt es dazu noch eine Veränderung:

- ▶ Die Achse Rathausstraße / Dottistraße entfällt als Teil des Ergänzungsnetzes.

Die Nicht-Kennzeichnung eines Straßenzuges bedeutet aber nicht automatisch, dass dort keine Radverkehrsanlage vorgesehen oder erforderlich ist. Im Mobilitätsgesetz ist festgelegt, dass an jeder Hauptverkehrsstraße eine adäquate Radverkehrsanlage vorzuhalten ist. Damit ergibt sich auch für die Straßenzüge Siegfriedstraße, Rüdigerstraße, Schottstraße / Alfredstraße und Atzpodienstraße die Notwendigkeit von Radverkehrsanlagen. Andersherum bedeutet die Kennzeichnung eines Straßenzuges als Teil des Radverkehrsnetzes auch nicht zwangsläufig, dass dort Radverkehrsanlagen angelegt werden müssen (z. B. nicht in Tempo-30-Zonen). Die Bedingungen für den Radverkehr sollen hier ein höheres Niveau erreichen als in anderen Netzteilen.

²³ Quelle | Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK), Stand: 04/2021

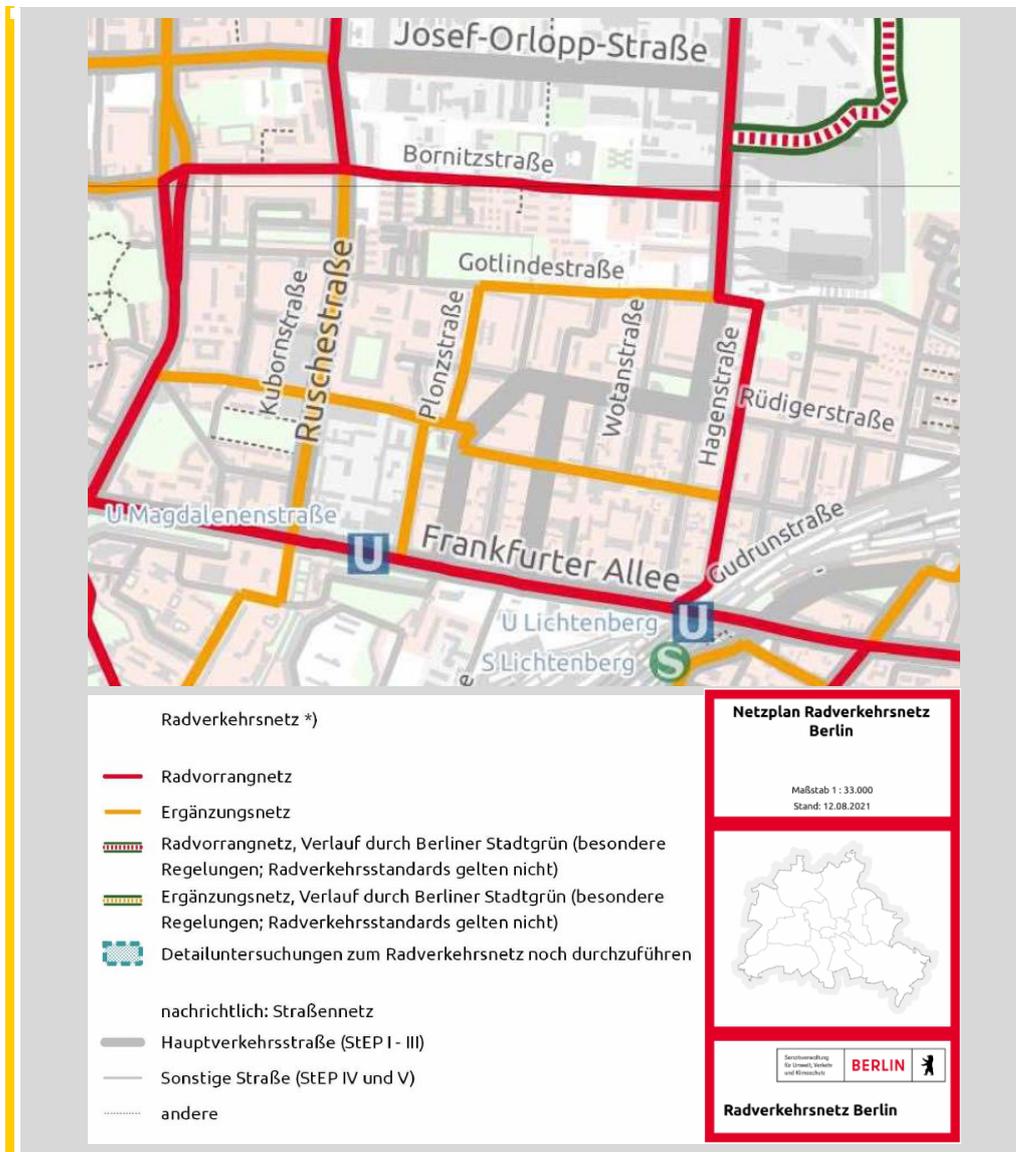


Abbildung 2.13: Ausschnitt Radverkehrsnetz (Stand 08/2021)²⁴

Die derzeit vorhandene Radverkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet ist in der folgenden Abbildung 2.14 dargestellt.

²⁴ Quelle | Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK), Stand: 12.08.2021

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

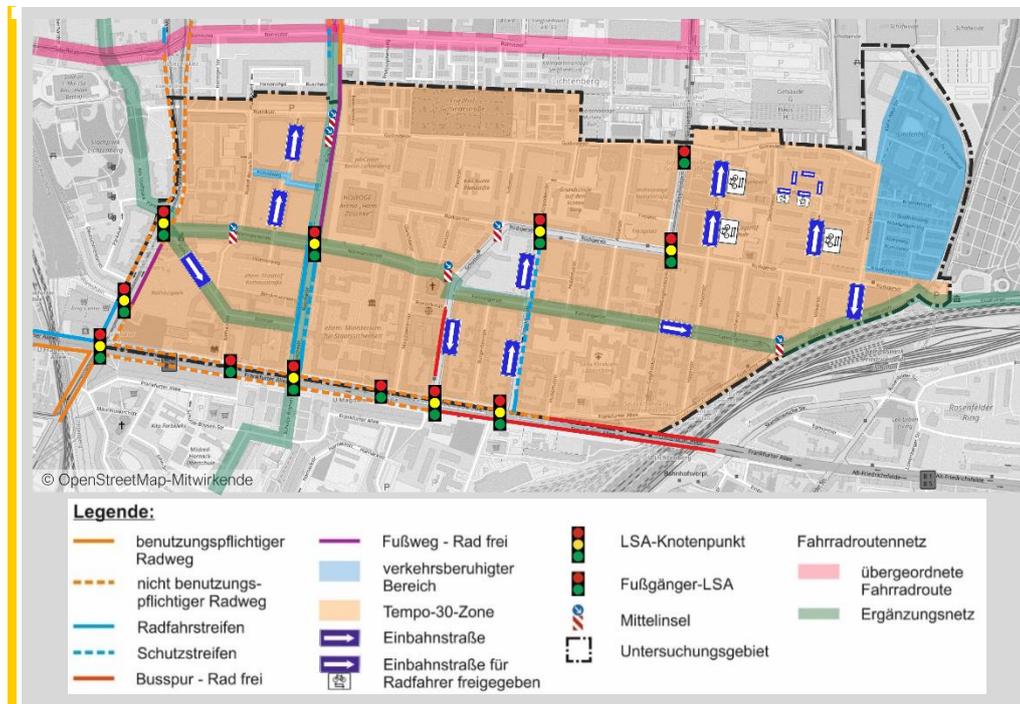


Abbildung 2.14: Infrastruktur des Radverkehrs

Fehlende Radverkehrsanlagen sind in der Analyse entsprechend dem damals gültigen Fahrradroutennetz einzig auf der Ruschestraße (Radverkehrsanlagen in Planung) zu benennen. Nach dem derzeit gültigen Rahmen sind Siegfriedstraße (Protected Bike Lane in Planung), Rüdigerstraße und Schottstraße / Alfredstraße (Ergänzungen von Radverkehrsanlagen in Planung) zu ergänzen. Weitere Ausführungen dazu in Kapitel 2.3.3.

2.3.2 Einbahnstraßen

Insgesamt schränken die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Einbahnstraßen den Radverkehr unterschiedlich ein. Ein Teil der Einbahnstraßen²⁵ ist in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben, was sich positiv auf die direkte Durchwegung im Quartier auswirkt.

Von einer geringen Einschränkung ist im Falle der gegenläufigen Alfred- und Atzpodienstraße auszugehen. Aufgrund der Lage der Querungsmöglichkeiten über die Frankfurter Allee in Höhe der Bürgerheimstraße, bietet sich diese als Alternativroute zu beiden Straßen an. Die Krimhildstraße zwischen Rüdiger- und

²⁵ Bereich der Hagen-, Dankwart- und Ortliebstraße

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

Gudrunstraße bedingt ebenfalls nur einen geringen Umweg. Die Kubornstraße ist nur für den unmittelbaren Quell- und Zielradverkehr relevant, der nicht sehr hoch ist.

Der kurze Abschnitt der Fanningerstraße zwischen Siegfried- und Hagenstraße ist als Einbahnstraße Teil der Ergänzungsradroute und nicht für Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Die Straßenbahntrasse in dieser Straße soll zwar mittel- bis langfristig stillgelegt werden, jedoch ist derzeit die fehlende Durchgängigkeit sehr ungünstig, da parallel verlaufende Straßen weit entfernt sind.

Einschränkungen bestehen auch an der nördlichen Atzpodienstraße (zwischen Rüdiger- und Gotlindestraße), die eine unechte Einbahnstraße ist, da lediglich die Einfahrt von Süden nicht gestattet ist. Innerhalb des Straßenzugs ist Zweirichtungsverkehr zulässig.

2.3.3 Radverkehrsanlagen

Die Ausstattung mit adäquaten Radverkehrsanlagen ist im Untersuchungsgebiet als eingeschränkt zu bewerten, da diese nur vereinzelt vorhanden sind und deren Zustand teils nicht den aktuellen Anforderungen entspricht.

Die derzeit aktuelle AV Geh- und Radwege (Stand 2013) definiert Breiten von Radverkehrsanlagen (straßenbegleitende Radwege im Regemaß 2,0 m, Regelbreite Radfahrstreifen 1,85 m), die teilweise nicht eingehalten werden. Die AV Geh- und Radwege soll in ihrer aktualisierten Ausgabe ab Herbst 2022 zur Verfügung stehen. Es ist davon auszugehen, dass die Mindest- und Regelbreiten erhöht werden. So definiert die Vorgabe zur Radverkehrsplanung²⁶ (als Übergangslösung, bis der nach MobG aufzustellende Radverkehrsplan gültig ist), Standards von 2,30 m im Basisnetz und 2,50 m im Radvorrangnetz.

Die baulich angelegten Radwege in der Frankfurter Allee und der Möllendorffstraße sind bereits nach heutigem Standard zu schmal für eine Anordnung mit Benutzungspflicht. Zusätzlich ist der Radweg auf der nördlichen Straßenseite der Frankfurter Allee zwischen Magdalenen- und Möllendorffstraße in baulich schlechtem Zustand. Auf der Ruschestraße sind Radverkehrsanlagen nur abschnittsweise vorhanden und es findet ein häufiger Wechsel der Führungsformen statt.

²⁶ Abgeordnetenhaus Berlin, Vorgaben für die Radverkehrsplanung, Drucksache 18/3435, 22.02.2021

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

Die abschnittsweise auf der Möllendorff- und Ruschestraße vorhandene Freigabe des Gehwegs für Radfahrende stellt für beide Nutzergruppen eine ungünstige Regelung dar, da das unterschiedliche Geschwindigkeitsniveau und gegenseitige Behinderungen auf tendenziell zu schmalen Nebenanlagen zu Konflikten führen. Diese Form der Radverkehrsführung entspricht nicht den Intentionen der StVO und der AV Geh- und Radwege. Durch das MobG wurde der Anspruch, Fußgänger und Radfahrer getrennt zu führen, weiter verstärkt.

Entlang des Straßenzugs Alfred-/Atzpodienstraße – Rüdigerstraße – Siegfriedstraße befinden sich auf der Schott-, Rüdiger- und Siegfriedstraße keine Radverkehrsanlagen, obwohl sie laut ERA 2010 aufgrund des Verkehrsaufkommens bei Tempo 50 erforderlich wären (ebenso durch das MobG gefordert). Fehlende Radverkehrsanlagen weisen auch die Knotenpunktzufahrten Richtung Frankfurter Allee auf der Rusche- und Alfredstraße auf.

Am Knotenpunkt Rüdigerstraße/Hagenstraße sind legal gegen die Einbahnrichtung fahrende Radfahrende auf der Hagenstraße für den aus der Rüdigerstraße einbiegenden Kfz-Verkehr wenig sichtbar. So fehlt bspw. ein Verkehrszeichen, dass den nach Norden in die Hagenstraße einbiegenden Kfz-Verkehr auf die Möglichkeit entgegenkommender Radfahrer hinweist.

2.3.4 Verkehrsqualitäten

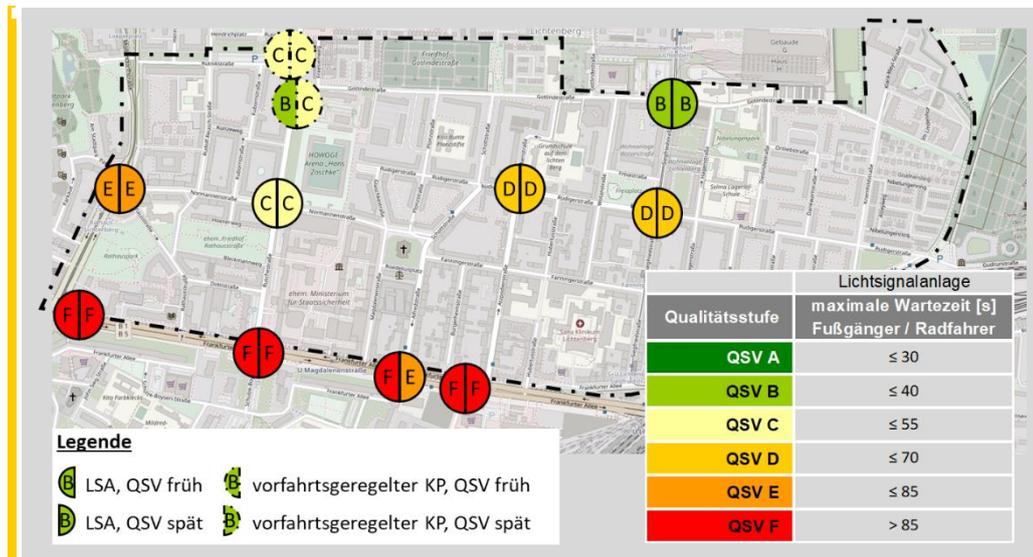


Abbildung 2.15: Verkehrsqualität des Radverkehrs in der Analyse

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

Die Verkehrsqualitäten des Radverkehrs entsprechen im Wesentlichen denen des Fußverkehrs: Querungen über die Frankfurter Allee weisen sehr lange Wartezeiten auf. Im Quartier selber wird mindestens die Qualitätsstufe D erreicht.

2.3.5 Detaillierte Konflikte

In Anhang 1 sind unter den Kapiteln 2.1–2.6 (weitere) Konflikte der folgenden Themenbereiche im Radverkehr detailliert aufgeführt:

- ▶ ungeeignete Straßenoberfläche/Radweg in baulich schlechtem Zustand
- ▶ zu schmale Radwege
- ▶ ungünstige Führung der Radfahrer
- ▶ nicht freigegebene Einbahnstraßen ohne nahegelegene Umfahrung
- ▶ fehlende Fahrradabstellanlagen
- ▶ Sonstiges (u.a. Sharing-Angebote, KP Frankfurter Allee / Möllendorffstraße)

2.4 Öffentlicher Personenverkehr

2.4.1 Netzstruktur

Das Untersuchungsgebiet wird von den öffentlichen Verkehrsmitteln S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Stadtbus erschlossen. Die beiden S-Bahnhöfe Frankfurter Allee und Lichtenberg befinden sich am südwestlichen bzw. südöstlichen Rand des Untersuchungsgebiets (vgl. Abbildung 2.16). Am Bahnhof Lichtenberg halten zudem Regionalbahnen in Richtung Senftenberg, Flughafen BER, Küstrin-Kietz, Werneuchen, Eberswalde und Templin. Auf der Frankfurter Allee am südlichen Rand des Untersuchungsgebiets bedient die U-Bahn-Linie U5 mit den drei U-Bahnhöfen Frankfurter Allee, Magdalenenstraße und Lichtenberg die Relation Hönow–Alexanderplatz.

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands



Abbildung 2.16: Ausschnitt des ÖPNV-Liniennetzes²⁷

Im Straßenbahnverkehr wird das Untersuchungsgebiet am westlichen Rand auf der Möllendorffstraße durch die Linien M13 und 16 bedient. Am östlichen Rand des Untersuchungsgebiet verkehren die Linien 21 und 37 über die Siegfried-, Fanninginger- und Gudrunstraße. Zusätzlich erschließen die Stadtbuslinien 240 und 256 im Bereich des Straßenzugs Alfred-/Atzpodenstraße – Rüdigerstraße – Siegfriedstraße das Untersuchungsgebiet. Dabei besitzt die Linie 256 am Zentralfriedhof einen Endpunkt im Untersuchungsgebiet.

2.4.2 Bedienung

In der folgenden Tabelle 2.2 sind die Verläufe und Bedienqualitäten (zur Hauptverkehrszeit) der im Untersuchungsgebiet vorhandenen ÖPNV-Angebote aufgeführt. Die angebotenen Takte erfüllen die gemäß des Nahverkehrsplans Berlin 2019 geforderten Vorgaben.

System	Linie	Linienverlauf	Taktung in HVZ*
U-Bahn	U5	U Hönow – S + U Alexanderplatz	4/5 Minuten
S-Bahn	S5	S Strausberg Nord – S Westkreuz	10 Minuten
S-Bahn	S7	S Ahrensfelde Bhf. – S Potsdam Hbf.	10 Minuten

²⁷ Quelle Netzplan | BVG Stadtplan (abgerufen am 21.04.2020)

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

System	Linie	Linienverlauf	Taktung in HVZ*
S-Bahn	S75	S Wartenberg – S Ostbahnhof	10 Minuten
S-Bahn	S8	S Zeuthen – S Birkenwerder Bhf.	Überlagerung zu 10 Minuten
S-Bahn	S85	S Grünau – S + U Pankow	
S-Bahn	S41	Ringbahn im Uhrzeigersinn	5 Minuten
S-Bahn	S42	Ringbahn gegen den Uhrzeigersinn	5 Minuten
Tram	M13	Wedding, Virchow-Klinikum – S Warschauer Str.	10 Minuten
Tram	16	Ahrensfelde, Stadtgrenze – S + U Frankfurter Allee	10 Minuten
Tram	21	S + U Lichtenberg – S Schöneweide	20 Minuten
Tram	37	S + U Lichtenberg – S Schöneweide	20 Minuten
Bus	240	S Ostbahnhof – S Storkower Str.	10 Minuten
Bus	256	Siedlung Wartenberg – Zentralfriedhof Friedrichsfelde	10 Minuten

* HVZ = Hauptverkehrszeit (6.00 Uhr bis 9.00 Uhr und 14 Uhr bis 19:00 Uhr)

Tabelle 2.2: Verläufe und Bedienqualität der ÖPNV-Linien

2.4.3 Erreichbarkeit

Die in der folgenden Tabelle 2.3 aufgelisteten Reisezeiten zu den einzelnen Zielen stellen die Reisebeziehungen zu den gemäß des Nahverkehrsplans Berlin 2019 definierten relevanten Zentren dar. Die Vorgaben des Nahverkehrsplans Berlin 2019 zu den Reisezeiten und Umsteigehäufigkeiten auf diesen Relationen werden im Untersuchungsgebiet erfüllt.

Ziel \ Start	S+U Frankfurter Allee	U Magdalenenstraße	S+U Lichtenberg
Hauptbahnhof	U5: 17 min, 0x	U5: 19 min, 0x	U5: 20 min, 0x
Messedamm/ ZOB	S 42: 31 min, 0x	U5: 38 min, 1x	RB 26: 39 min, 1x
Zoologischer Garten	U5: 26 min, 1x	U5: 30 min, 1x	S5: 26 min, 0x

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

Ziel \ Start	S+U Frankfurter Allee	U Magdalenenstraße	S+U Lichtenberg
Alexanderplatz	U5: 9 min, 0x	U5: 10 min, 0x	U5: 12 min, 0x
U Samariterstraße	U5: 2 min, 0x	U5: 3 min, 0x	U5: 5 min, 0x
Sophienstraße	U5: 10 min, 1x	Bus 240: 8 min, 0x	Bus 240: 2 min, 0x

Legende zu den Eintragungen: Linie: Fahrzeit (ca.), Umsteigehäufigkeit

Tabelle 2.3: Erreichbarkeit wichtiger Ziele mit dem ÖPNV

2.4.4 Erschließung

Bezüglich der Erschließungswirkung des ÖPNV im Untersuchungsgebiet ist festzustellen, dass hochwertigere Verkehrsmittel mit dichten Takten und schnellen Reisezeiten eher den südlichen Bereich des Untersuchungsgebiets erschließen. Zusätzlich verdichten die weitestgehend in Nord-Süd-Richtung verkehrenden Straßenbahn- und Stadtbuslinien die ÖPNV-Erschließung. Erschließungslücken, die auch im Toleranzbereich von 400 m um die Haltestelle nicht erreicht werden können, befinden sich nördlich der HOWOGE-Arena Hans Zoschke am Jobcenter Berlin-Lichtenberg und im Quartier Lindenhof.



Abbildung 2.17: Haltestelleneinzugsbereiche

2.4.5 Barrierefreiheit

Die Tram-Haltestellen Gudrunstraße, Freiaplatz und Fanninger Straße (alle in der Siegfriedstraße) sind noch nicht barrierefrei ausgebaut.

2.4.6 Detaillierte Konflikte

In Anhang 1 sind unter den Kapiteln 3.1–3.2 weitere Konflikte der folgenden Themenbereiche im ÖPNV detailliert aufgeführt:

- ▶ nicht optimale ÖPNV-Erschließung
- ▶ mangelnde Barrierefreiheit

2.5 Alternative Mobilitätsangebote

Eine Vielzahl von Anbietern alternativer Mobilitätsangebote ist im Untersuchungsgebiet präsent. Dabei nimmt, vereinfacht ausgedrückt, die Angebotsdichte von Südwesten nach Nordosten wesentlich ab. In den folgenden Absätzen wird die Angebotsdichte der einzelnen Segmente und Anbieter vorgestellt.

2.5.1 Car-Sharing

Das Untersuchungsgebiet ist zum größten Teil durch Car-Sharing-Angebote von bis zu fünf Anbietern erschlossen. Einzig im nordöstlichen Bereich sind nur Fahrzeuge eines bzw. keines Anbieters verfügbar (vgl. Abbildung 2.18). Das vorherrschende Leihsystem ist dabei das „free floating“ ohne Bindung an Stationen. Im Parkraumquartier Ruschestraße befindet sich mit der Station von Flinkster die einzige feste Leihstation im Untersuchungsgebiet.



Abbildung 2.18: Car-Sharing-Anbieter im Untersuchungsgebiet

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

2.5.2 Bike-Sharing

Im Untersuchungsgebiet ist Bike-Sharing durch drei Anbieter verfügbar. An zwei Stationen an der Frankfurter Allee kann dabei auch ein Lastenrad geliehen werden (vgl. Abbildung 2.19). Die Stationsdichte ist abseits der Frankfurter Allee vergleichsweise dünn, was ein Ausleihen und eine Rückgabe außerhalb der Flex-Zonen der Anbieter aufwändig macht. So liegt z. B. vom Bereich der Siegfriedstraße die nächste Bike-Sharing-Station mindestens ca. 500 m entfernt.

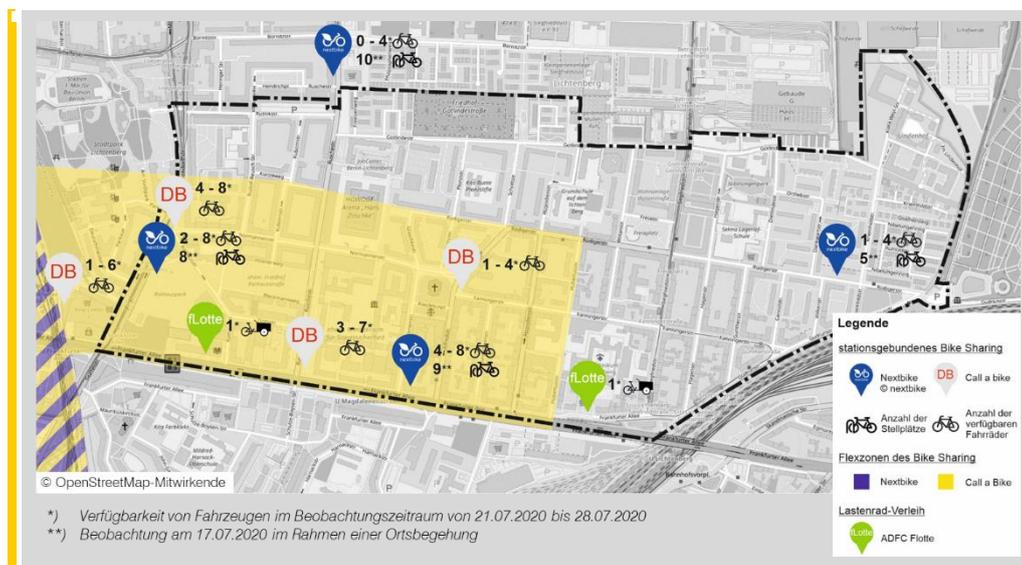


Abbildung 2.19: Bike-Sharing-Anbieter im Untersuchungsgebiet

2.5.3 Mikromobilität

Zum Zeitpunkt der Bestandsanalyse waren im Untersuchungsgebiet drei Anbieter von E-Scootern bzw. E-Mopeds vertreten. Das Abdeckungsgebiet konzentriert sich jedoch auf den Umkreis der Frankfurter Allee, der Möllendorff- und der Rueschestraße (vgl. Abbildung 2.20).

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrliche Analyse des Bestands

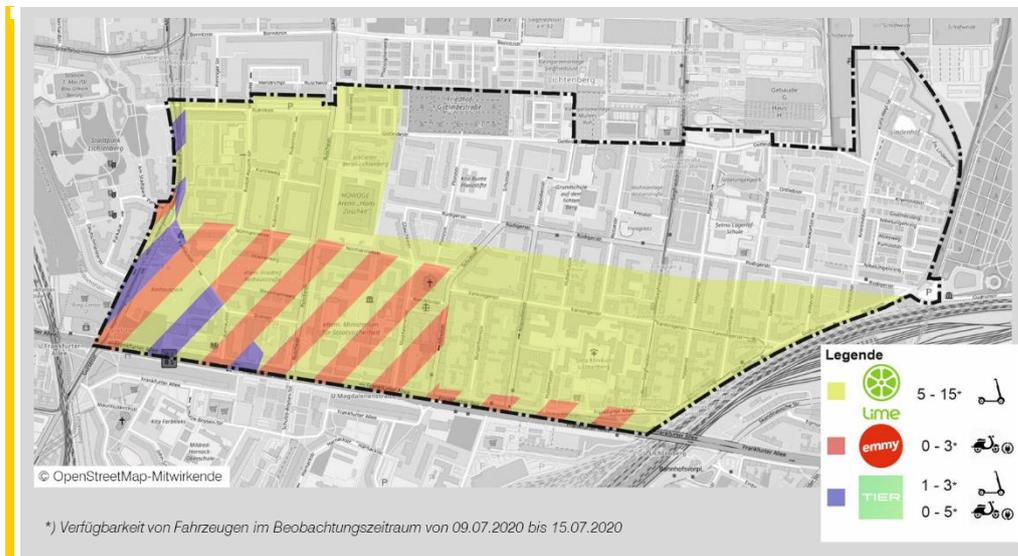


Abbildung 2.20: Anbieter von Mikromobilität im Untersuchungsgebiet

Der Bereich um die östliche Gotlindestraße weist in der Angebotsdichte Defizite auf. Daher empfiehlt es sich hier zusätzliche Standorte für Mikromobilitätsangebote, wie z. B. Bike-Sharing, Lastenradverleih etc. zu errichten.

2.6 Zusammenfassung der Analyseergebnisse

Das Untersuchungsgebiet weist eine Vielzahl verkehrlicher Herausforderungen auf (vgl. Ausführungen Konfliktplan Kapitel 4.1).

Die hohe Nutzungsdichte im Untersuchungsgebiet führt generell zu einem hohen Parkdruck (vor allem im südlichen Bereich an Frankfurter Allee und angrenzenden Straßenzügen). Verbunden mit sehr hohen Kfz-Verkehrsbelastungen der Frankfurter Allee ergibt sich eine hohe Dominanz des Kfz-Verkehrs.

Die Ausstattung mit regelkonformen und modernen Radverkehrsanlagen ist im Untersuchungsgebiet nicht ausreichend. So sind Radverkehrsanlagen an den stark belasteten Verbindungsstraßen nicht ausreichend dimensioniert und im Falle der quer durch das Quartier verlaufenden Verbindungsachsen nicht durchgängig angelegt. Im Fußverkehr wird die Vernetzung des dicht begehbaren Untersuchungsgebiets mit den umliegenden Stadtquartieren durch mangelhafte Querungsbedingungen (besonders an der Frankfurter Allee) erschwert. Im ÖPNV existieren an der Ruschestraße und im Quartier Lindenhof Erschließungslücken, die besonders im Falle der Ruschestraße sich auch in Bereichen hoher Nutzungsdichte oder Entwicklungsperspektiven befinden.

3 Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrsprognose

Der Prognosehorizont der Betrachtungen stellt das Jahr 2030 dar. Neben den prognostizierten Entwicklungen der relevanten Raumstrukturgrößen (Einwohner, Arbeitsplätze, Schulplätze etc.) sind die geplanten und beschlossenen Verkehrsangebots- und Infrastrukturmaßnahmen als Bestandteil der Verkehrsprognose enthalten. Sie haben einerseits Auswirkungen auf die Verkehrsströme im Untersuchungsraum, stellen andererseits eine Angebotsverbesserung für einige Verkehrsträger dar.

Von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wurden Prognosedaten für den Untersuchungsraum zur Verfügung gestellt (mit Berücksichtigung des 17. Bauabschnitts der BAB 100). In den folgenden Ausführungen werden bekannte Entwicklungen im Untersuchungsraum erläutert. In den Prognosedaten bisher nicht enthaltene Entwicklungen werden gesondert berücksichtigt. Somit ergibt sich ein Gesamtbild der zukünftigen Kfz-Belastungen im Untersuchungsraum im Prognosehorizont.

Einschränkend ist vorab darauf hinzuweisen, dass durch SenUMVK nur Prognosezahlen für das übergeordnete Verkehrsnetz ermittelt werden. Prognosebelastungen der Nebenstraßen wurden in Anlehnung an vorhandene Erhebungsdaten abgeschätzt.

Weiterhin wird davon ausgegangen, dass durch die Konstanz der Siedlungsstruktur im Untersuchungsraum keine wesentlichen Veränderungen der Verkehrsbelastungen abseits des übergeordneten Straßennetzes zu erwarten sind. Daher wurde auf die Anlage eines rechenfähigen Verkehrsmodells verzichtet. Die Auswirkungen der Vorhaben werden daher in den folgenden Kapiteln verbal beschrieben. Wo konkrete Wirkungen berechnet werden können (z. B. am Campus für Demokratie), werden diese ausgewiesen und berücksichtigt.

Nachfolgend werden die wesentlichen bekannten Infrastrukturvorhaben sowie die Entwicklung der Raumstrukturen mit Bezug zum Untersuchungsgebiet zum Prognosehorizont 2030 beschrieben.

3.1 Berücksichtigte Entwicklungen und resultierende Prognosebelastungen

3.1.1 Infrastrukturentwicklungen

Ausführungsplanung Roedeliusplatz

Die Umgestaltung des Roedeliusplatzes gemäß der Planung des Bezirksamts Lichtenberg von Berlin (Dezember 2019) beinhaltet folgende Zielstellungen:

- ▶ Neufassung der nördlichen Platzfahrbahn:
 - ▶▶ Fahrbahnbreite 6 m
 - ▶▶ an der nördlichen Straßenseite Querparken, an der südlichen Straßenseite Längsparken
 - ▶▶ Herstellung begleitender Straßenbäume (Alleencharakter)
 - ▶▶ Querungshilfen durch Gehwegvorziehung an Knotenpunkten und in der Mitte des Straßenabschnitts
 - ▶▶ Aufpflasterung der Knotenpunktbereiche
- ▶ Herstellung neuer Gehwegbereiche
- ▶ Herstellung von Zufahrten und Nebenfahrbahnen mittels Aufpflasterungen
- ▶ Neuordnung des westlichen Seitenraumes der Alfredstraße mit Parktaschen und einer Gehwegüberfahrt auf dem Rodeliusplatz

Die Ausgestaltung des Platzes wird attraktiviert, es werden punktuelle Verbesserungen für die Verkehrsträger erzielt. Die Umsetzung der Maßnahme hat aber keinen grundlegenden Einfluss auf Verkehrsströme im Untersuchungsgebiet.

Radverkehrsanlage Siegfriedstraße/Umbau der Rüdigerstraße

Die Einrichtung einer Radverkehrsanlage in der Siegfriedstraße beinhaltet folgende Kernelemente (Planung der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz vom Juni 2017):

- ▶ Einrichtung beidseitiger geschützter Radfahrstreifen auf der Siegfriedstraße zwischen Rüdiger- und Bornitzstraße (Grüneinfärbung und Sperrfläche)
→ Kfz und Straßenbahn teilen sich somit die restliche Fläche
- ▶ Einrichtung von beidseitigem Querparken in der Rüdigerstraße zwischen Dietlinde- und Siegfriedstraße mit Einengung der Knotenpunktbereiche durch Gehwegvorziehungen

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrsprognose

Der Entfall von Stellplätzen auf der Siegfriedstraße soll im umliegenden Quartier ausgeglichen werden. Es sind räumlich sehr eng gefasste Änderungen in den Kfz-Strömen zu erwarten, die aber auf die Gesamtbetrachtung des Untersuchungsraumes keinen Einfluss haben. Die Maßnahme hat unmittelbaren Einfluss auf die Bearbeitung des Teilkonzepts östlich der Siegfriedstraße (vgl. Kapitel 6).

Radverkehrsanlage Rüdigerstraße - Schottstraße

Die Einrichtung einer Radverkehrsanlage an der Rüdiger- und Schottstraße gemäß der Planung des Bezirksamts Lichtenberg von Berlin beinhaltet folgende Kernelemente:

- ▶ Anlage eines Radfahrstreifens auf der Rüdigerstraße zwischen Atzpodien- und Schottstraße in Richtung Frankfurter Allee
- ▶ Anlage eines Radwegs zwischen Gehweg und Bushaltestelle zwischen Rüdigerstraße und Roedeliusplatz in Richtung Frankfurter Allee
- ▶ Anlage eines Radfahrstreifens am Roedeliusplatz in Richtung Frankfurter Allee, weiter bis Frankfurter Allee als für Radverkehr freigegebener Busfahrstreifen
- ▶ Umbau des Kreuzungsbereiches Schottstraße/Rüdigerstraße:
 - ▶▶ Abkröpfung der Rüdigerstraße West
 - ▶▶ Aufpflasterung der Einmündung der Schottstraße Nord
 - ▶▶ Anlage eines Radweges über die Aufpflasterung

Diese Maßnahme zielt auf Verbesserungen im Radverkehr ab. Änderungen in den Kfz-Strömen sind dadurch nicht zu erwarten.

Straßenbahndaltestelle Lichtenberg

Die Einrichtung einer Straßenbahndaltestelle Lichtenberg am U-Bahnhof Lichtenberg soll gemäß der Planung der BVG vom Juni 2021 folgende Kernelemente aufweisen:

- ▶ Umgestaltung der Straßenbahnanlagen am Bahnhof Lichtenberg
 - ▶▶ Entfall der Wendeschleife über die Gudrunstraße/Fanningerstraße
 - ▶▶ Ersatz durch eine zweigleisige Wendeanlage (Stumpfgleis) in der alten Frankfurter Allee vor dem Krankenhaus
- ▶ Schaffung eines verkehrsberuhigten Bereichs/Platzbereichs an der neuen Haltestelle in der alten Frankfurter Allee westlich der Siegfriedstraße → alte Frankfurter Allee dient lediglich der Anfahrt des Krankenhauses

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrsprognose

- ▶ Ausbau der Siegfriedstraße auf Doppelgleis zwischen Gudrun- und Fanningerstraße

Auch diese Maßnahme hat auf die grundlegenden Kfz-Ströme im Untersuchungsgebiet keine Auswirkungen. Es gibt weiterhin keine für Kfz befahrbare Verbindung zwischen Hubertusstraße und Siegfriedstraße über die Alte Frankfurter Allee, allerdings ist es so, dass die Erschließung des Krankenhauses im Süden zukünftig von der Hubertusstraße aus erfolgt. Die Andienung der Dialyse ist auch weiterhin aus Osten möglich. Der für die Straßenbahnwendestelle erforderliche Platz wird teilweise durch Entfall von ruhendem Verkehr erreicht. Weitere Ausführungen finden sich in Kapitel 7. Durch die veränderte Erschließung des Klinikums und dem Entfall von Stellplätzen werden sich die Kfz-Ströme im direkten Umfeld anpassen, ohne jedoch maßgebliche Auswirkungen auf das übrige Streckennetz zu erzeugen, weshalb diese kleinräumige Verkehrsverlagerung nicht gesondert betrachtet wird.

3.1.2 Berücksichtigte Entwicklungen

Einen Überblick über die im Untersuchungsgebiet geplanten bzw. sich bereits in Umsetzung befindlichen Entwicklungen gibt die folgende Abbildung 3.1. Sie basiert auf Abstimmungen mit dem SGA²⁸. Auf die Flächen der Bebauungspläne 11-80 (Campus für Demokratie, Kapitel 5.1) 11-166 (HOWOGE-Arena Hans Zoschke, Kapitel 8.1) wird separat eingegangen.

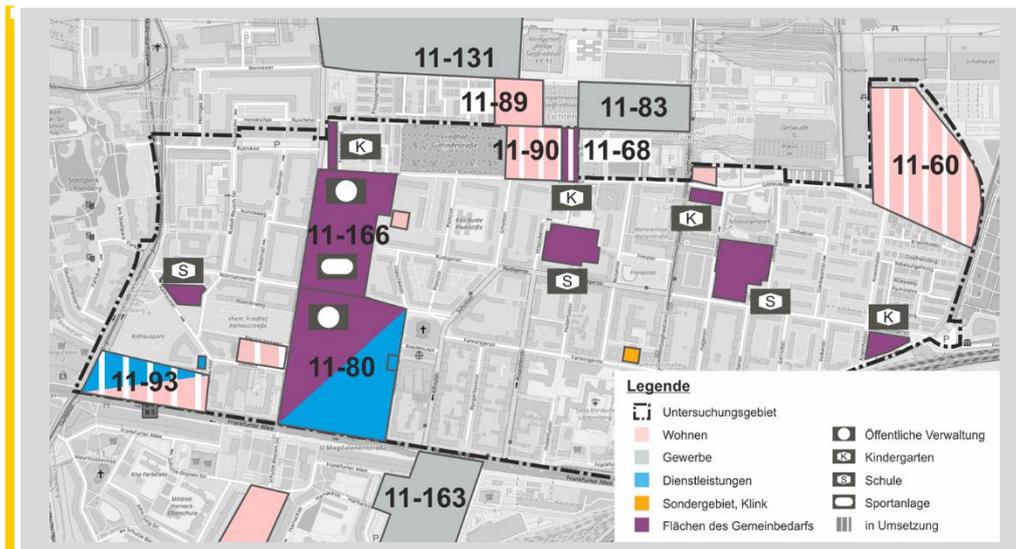


Abbildung 3.1: Übersicht der Potenzielflächen im Untersuchungsgebiet

²⁸ Schriftverkehr per E-Mail am 20.08.2020

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrsprognose

Im Detail sind folgende einzelne Entwicklungen in den bereitgestellten Prognosedaten von SenUMVK berücksichtigt:

- ▶ Wohnungsbau in der Dottistraße (ehemaliges Fernmeldeamt)
- ▶ Neubau und Umbau der Alten Polizeiwache in der Rathausstraße
- ▶ Erweiterung der Oberschule am Rathaus
- ▶ Bebauungsplan 11-93 (Wohnungsbau, Büro, Einzelhandel und Gastronomie an der Frankfurter Allee)
- ▶ Umbau eines Bürogebäudes für gemeinschaftliches Wohnen in der Magdalenenstraße
- ▶ Wohnungsbau Gotlindestraße 91A (Umbau eines Verwaltungsgebäudes) und Gotlindestraße 29A/B (Neubau)
- ▶ Erweiterung der Grundschule auf dem lichten Berg
- ▶ Nutzung eines Schulgebäudes des Kreativitätsgymnasiums durch Selma-Lagerlöf-Schule und Ergänzungsbau für die 33. Grundschule/Kreativitätsgymnasium
- ▶ Neubau von Kindergärten in Ruschestraße 80, Gotlindestraße 39 und Gurdunstraße 14
- ▶ Erweiterung des SANA-Klinikums in Fanningerstraße 39 und 41
- ▶ Bebauungsplan 11-60 (Wohnungsbau, Neubau Kindergarten im Lindenhof)
- ▶ Bebauungsplan 11-90 (Wohnungsbau in Gotlindestraße) und 11-68 (Neubau Kindergarten)

Folgender Planungen sind in den bisherigen Prognosedaten nicht berücksichtigt. Die verkehrlichen Auswirkungen werden im Rahmen der Teilkonzepte näher beschrieben.

- ▶ Campus für Demokratie (Bebauungsplan 11-80), vgl. Kapitel 5.1
- ▶ HOWOGE-Arena Hans Zoschke (Bebauungsplan 11-166), vgl. Kapitel 8.1

3.1.3 Resultierende Verkehrsbelastungen in der Verkehrsprognose

Unter Berücksichtigung der von SenUMVK bereitgestellten Prognoseverkehrszahlen und der abgeschätzten Werte im Nebennetz können die nachfolgenden Verkehrsmengen an einem mittleren Werktag im Prognosehorizont 2030 dargestellt werden:

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrsprognose

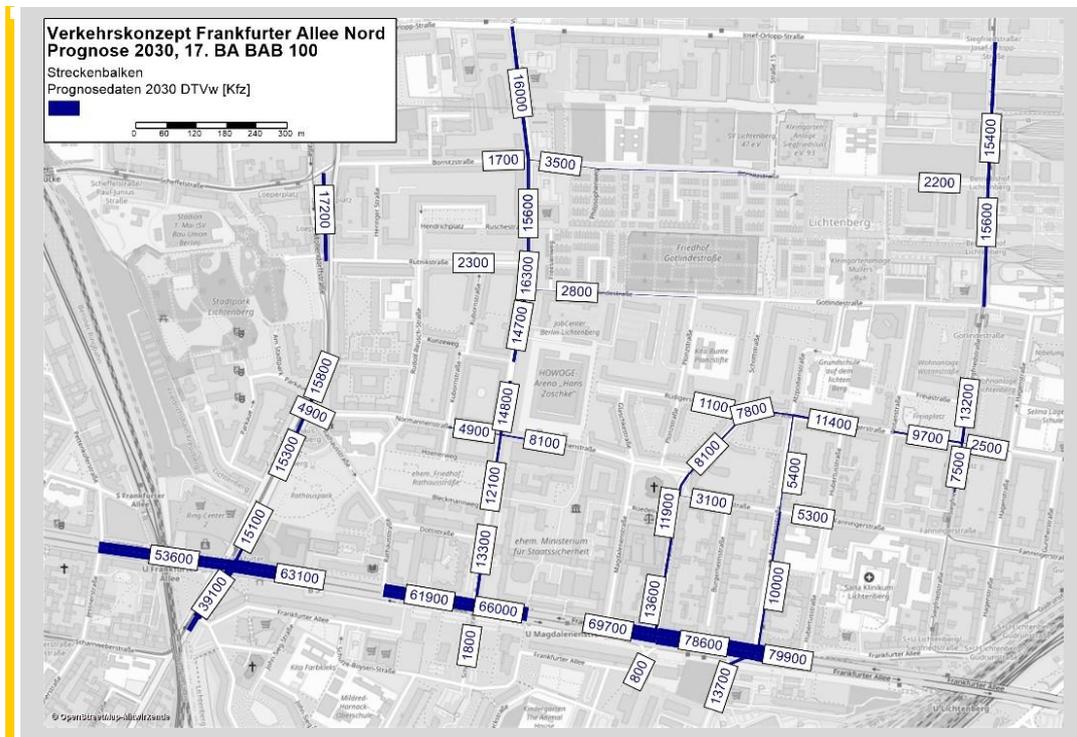


Abbildung 3.2: Werktägliche Kfz-Verkehrslastungen (DTV_w) Verkehrsprognose

Im Vergleich zu den vorhandenen Analysedaten (Abbildung 2.3) können folgende Veränderungen in Abbildung 3.3 ausgewiesen werden:

Im Bereich der Frankfurter Allee sind wesentliche Anstiege der Verkehrsmengen prognostiziert, welche primär durch den Ausbau der BAB 100 begründet sind. Durch dieses neue Verkehrsangebot werden hohe Verkehrsmengen angezogen, aber es sind dadurch auch Entlastungen auf der Nord-Süd-Verbindung entlang der Möllendorffstraße zu erwarten. Im zentralen Untersuchungsgebiet steigen die werktäglichen Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsstraßen nur geringfügig.

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrsprognose

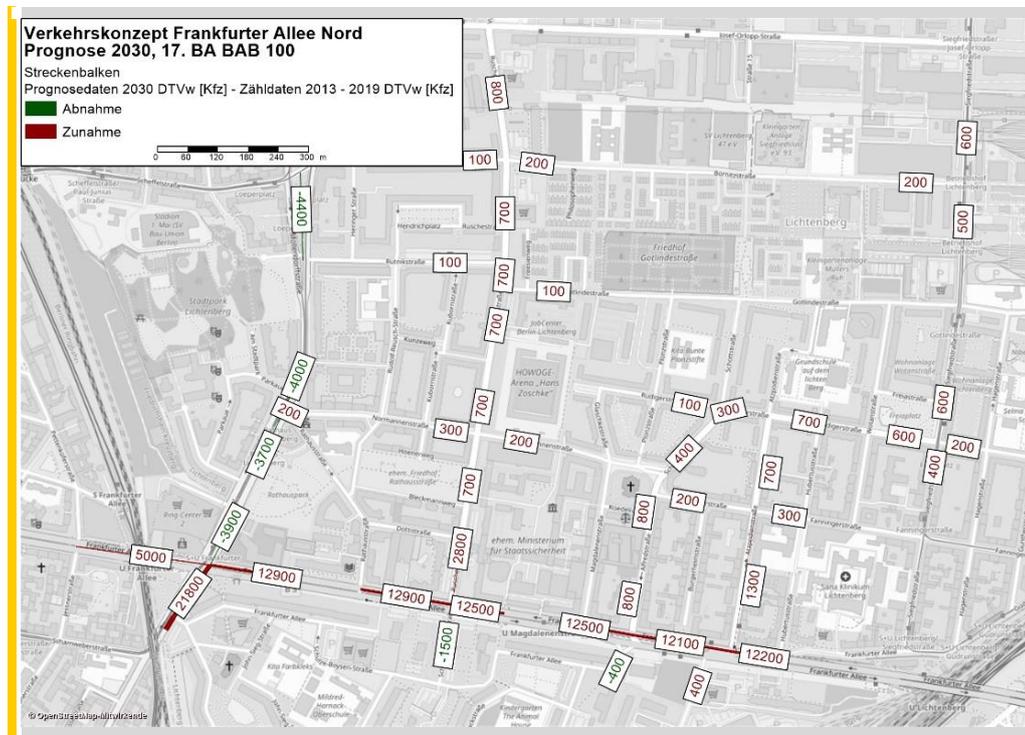


Abbildung 3.3: Differenz der werktäglichen Kfz-Verkehrslastungen (DTVw): Prognose - Analyse

3.1.4 Verkehrsqualitäten

Die Verkehrsqualitäten für den Kfz-Verkehr wurden unter Berücksichtigung der Kfz-Verkehrsmengen der Verkehrsprognose aktualisiert. Dazu erfolgte eine Anpassung der Signalprogramme mit stärkerer Berücksichtigung der Nebenrichtungen.

Trotzdem werden die Qualitäten nur die Qualitätsstufen D oder schlechter erreichen. Auch die Knotenpunkte Ruschestraße / Normannenstraße und Möllendorffstraße/Normannenstraße könnten durch Anpassungen der Signalprogramme eine etwas besserer Verkehrsqualität erhalten.

Die Anpassung der Signalprogramme kommt auch den Fußgängern und Radfahrern zugute, ohne jedoch grundsätzlich an den langen Wartezeiten Veränderungen zu bewirken.

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Verkehrsprognose

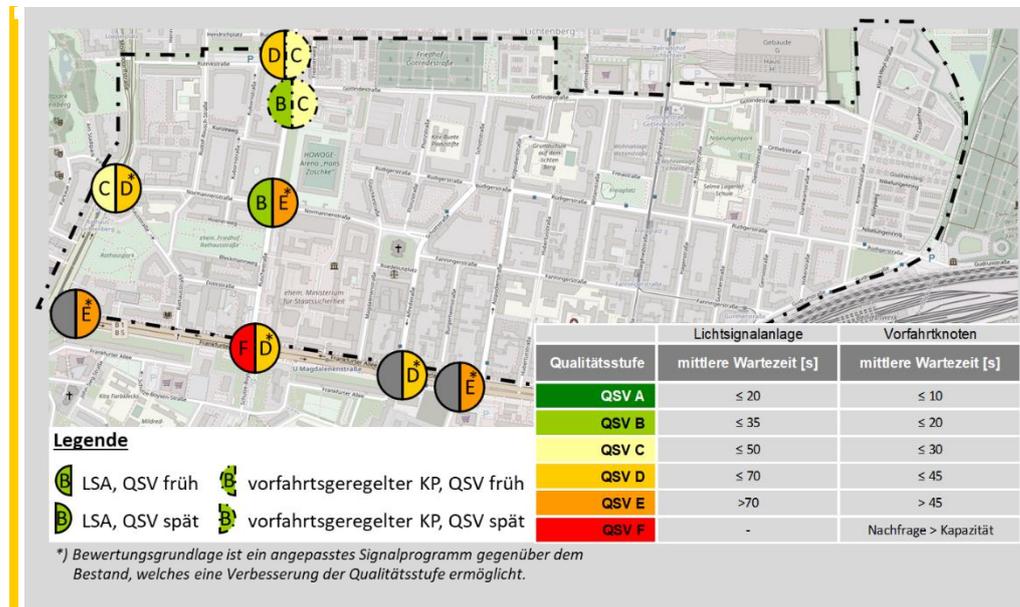


Abbildung 3.4: Verkehrsqualitäten des Kfz-Verkehrs in der Prognose

Weitere Ergebnisse werden in den Teilkonzepten ausführlicher betrachtet.

3.2 Zusammenfassung der Aktualisierung der Verkehrsprognose

Insgesamt ist festzuhalten, dass zwar auf der Frankfurter Allee eine deutliche Zunahme der Kfz-Ströme erwartet wird, innerhalb des Quartiers die Verkehrsbelastungen aber nur moderat steigen. Damit einher gehen sehr ähnliche Bewertungsergebnisse für die Verkehrsqualitäten der einzelnen Verkehrsarten.

Der Konfliktplan, der Defizite in der Analyse beschreibt, wurde zu einem „Konfliktplan Prognose“ fortgeschrieben. Dieser wurde in einem weiteren Schritt um die Auswertung der Bürgerbeteiligung ergänzt (vgl. Kapitel 4.1.2) und in einen „finalen Konfliktplan“ überführt (vgl. Kapitel 4.1.3). Daher wird an dieser Stelle auf die ausführliche Beschreibung des Zwischenzustandes verzichtet und auf den Anhang 3 bzw. das Kapitel 4.1 verwiesen. Im Prognosezustand ergeben sich folgende Änderungen, die relevant für den Konfliktplan sind:

- ▶ Benennung von Defiziten hinsichtlich der Stellplatzkapazitäten am Campus für Demokratie und HOWOGE-Arena Hans Zoschke (vgl. Teilkonzepte inkl. Maßnahmenfindung, auch Anhang 4)
- ▶ Behebung von Defiziten aufgrund von geplanten / in Planung befindlicher Umbaumaßnahmen (vgl. Kapitel 3.1.1), z. B. rund um den Roedeliusplatz



Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Konfliktplan und Maßnahmenkonzept

4 Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Konfliktplan und Maßnahmenkonzept

4.1 Konfliktplan

4.1.1 Entwicklung des Konfliktplans aus der Analyse

Die benannten Defizite in der Analyse wurden in dem folgenden Konfliktplan Analyse zusammengeführt.

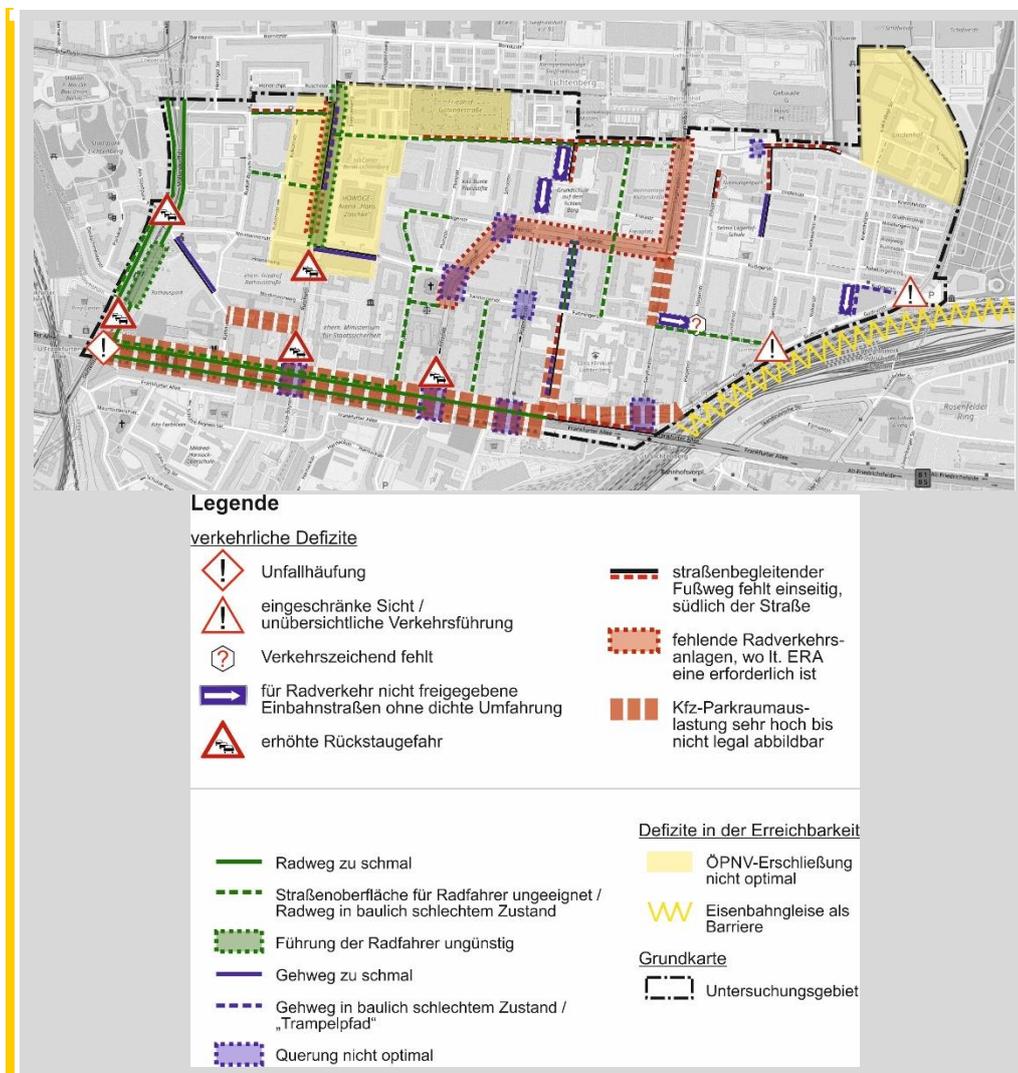


Abbildung 4.1: Konfliktplan Analyse

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Konfliktplan und Maßnahmenkonzept

Der Konfliktplan stellt eine Momentaufnahme zum Zeitpunkt der Analyse dar und wird durch die Inhalte der Verkehrsprognose (vgl. Kapitel 3) sowie dem folgenden Kapitel (Bürgerbeteiligung) ergänzt. Für die Bürgerbeteiligung war er die Grundlage. Anhang 3 beinhaltet alle Konfliktpläne.

4.1.2 Bürgerbeteiligung und Anmerkungen zum Konfliktplan

Interessierten Bürgern wurde über mehrere Kanäle die Möglichkeit gegeben, Rückmeldungen zu den Analyseergebnissen und dem daraus resultierenden Konfliktplan zu geben. Im August 2020 startete ein Beteiligungsverfahren über mein.berlin.de. Darüber wurden 370 Anmerkungen gegeben. Weitere 34 Anmerkungen wurden über ein Schaufenster im Stadtteilzentrum Fanningerstraße eingesammelt. Im Rahmen des Stadtteilfestes am 16.10.2020 wurden weitere 22 Anmerkungen übergeben.

Insgesamt konnten diese Anmerkungen 171 Konflikten zugeordnet werden, von denen (in Abstimmung mit dem SGA) 90 Konflikte als relevant für das Verkehrskonzept angesehen wurden. Die Rückmeldungen bezogen sich auf alle Verkehrsträger, auf den ruhenden wie fließenden Verkehr und umfassten ein Spektrum von kleinen lokalen Defiziten bis hin zu Anmerkungen/Vorschlägen, die großräumige Auswirkungen im Untersuchungsgebiet haben würden. In der Abbildung 4.2 sind die benannten Punkte räumlich sowie den Verkehrsträgern zugeordnet. Man kann erkennen, dass es keine räumlichen Schwerpunkte gibt und dass auch nicht ein Verkehrsmittel vordergründig angesprochen wurde. Es ist aber in der Grafik zu ergänzen, dass in dem Bild keine Berücksichtigung der Anzahl an Nennungen zugrunde liegt.

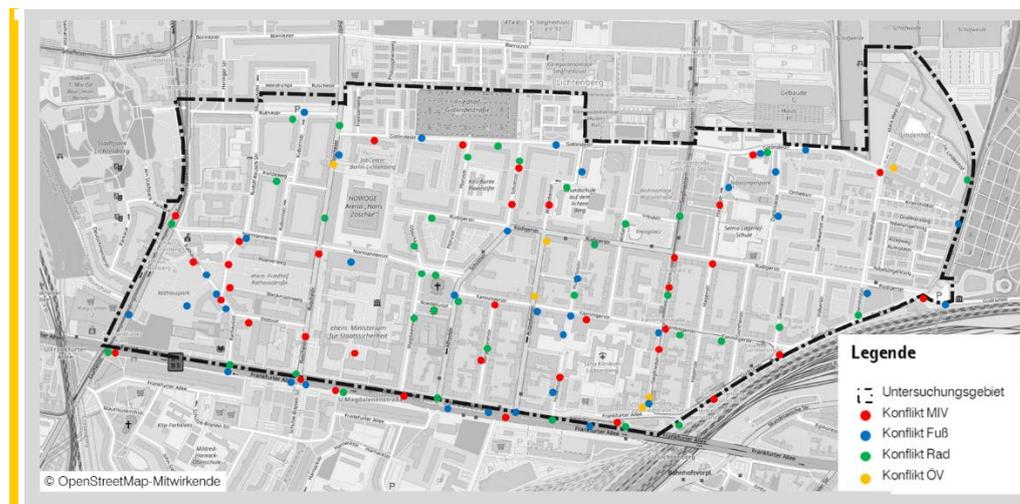


Abbildung 4.2: Konfliktstandorte Öffentlichkeitsbeteiligung

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Konfliktplan und Maßnahmenkonzept

Anhang 2 enthält eine Auflistung der benannten Punkte und ob diese als relevant für das Verkehrskonzept eingestuft wurden. Sofern keine Relevanz gesehen wurde, ist dazu eine Begründung gegeben.

4.1.3 Finaler Konfliktplan

Der finale Konfliktplan beinhaltet die Ergänzung des Analyse-Konfliktplanes mit den zu erwartenden Defiziten im Prognose-Zustand sowie den als relevant eingestuften Anmerkungen der Bürgerbeteiligung (Abbildung 4.3). Anhang 3 zeigt die Konfliktpläne in Vergrößerung.



Abbildung 4.3: Finaler Konfliktplan

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Konfliktplan und Maßnahmenkonzept

Eine der größten Konfliktachsen stellt die Frankfurter Allee dar. Über den gesamten Straßenzug ist die Kfz-Parkraumauslastung sehr hoch und kann teilweise nicht legal abgebildet werden. Durch die hohe Verkehrsbelastung besteht des Weiteren erhöhte Rückstaugefahr. Auch für den Radverkehr konnten komplexe Einschränkungen festgestellt werden, da der Radweg in beide Richtungen zu schmal und abschnittsweise in baulich schlechtem Zustand ist. Für Fußgänger weist die Frankfurter Allee ebenfalls etliche Schwachstellen auf. An allen F-LSA bestehen lange Wartezeiten, des Weiteren können nicht alle Lichtsignalanlagen in einem Zug überquert werden.

Weiterhin findet sich eine Ballung von Konfliktflächen im Zuge der Fanningerstraße. Ein mehrfach auftretendes Problem sind uneindeutige Vorfahrtsregelungen an Knotenpunkten sowie erhöhte Kfz-Geschwindigkeiten. Die in unmittelbarer Nähe befindliche Siegfriedstraße ist durch den schlechten baulichen Zustand der Fahrbahn für den Radverkehr ungeeignet und für dessen Führung ungünstig. Auch auf dieser Straße weist der Kfz-Verkehr hohe Geschwindigkeiten auf, was vor allem in Kombination mit schlecht erkennbaren Verkehrszeichen, ein hohes Konfliktpotenzial birgt.

Abseits dieser konfliktreichen Straßenzüge konnten weitere Konfliktpotenziale im gesamten Untersuchungsgebiet festgestellt werden. Induziert vom MIV gibt es etliche Abschnitte mit ausgehender Gefahr von hohen Kfz-Geschwindigkeiten und hohem Kfz-Aufkommen, beispielsweise auf der Schottstraße im Norden und der Rudolf-Reusch-Straße im Westen des Untersuchungsgebietes. Auf letzterer und dem angrenzenden Gebiet des Campus für Demokratie / HOWOGE-Arena Hans Zoschke besteht weiterhin das Problem der sehr hohen Parkraumauslastung.

Die Qualität des Fußgängerverkehrs wird häufig durch zu schmale Gehwege bzw. einem schlechten Zustand eingeschränkt. Vor allem die Rudolf-Reusch-Straße, aber auch der nördliche Abschnitt der Ruschestraße weist einen relativ schlechten baulichen Zustand der Gehwege auf. Das gleiche Problem besteht ebenfalls im Osten des Untersuchungsgebietes am Beginn der Rüdigerstraße, weiterhin weisen die Dietlindestraße sowie ein Teil der Normannenstraße einen zu schmalen Fußweg auf. Auf der Gotlindestraße fehlt weiterhin ein straßenbegleitender Gehweg südlich der Straße.

Ähnliche Schwachstellen bestehen auch für den Radverkehr, vor allem aufgrund zu schmaler Radwege oder Radverkehrsanlagen in schlechtem baulichen Zustand. Neben der schon betrachteten Siegfriedstraße ist die Führung des Radverkehrs auf der Möllendorffstraße ebenfalls ungünstig. Auf der Rüdigerstraße

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Konfliktplan und Maßnahmenkonzept

sowie der Rusche- und Alfredstraße fehlen Radverkehrsanlagen, welche nach den ERA erforderlich sind.

Bezüglich der Erreichbarkeit weist der ÖPNV im Nord-Westen sowie im Nord-Osten des Untersuchungsgebietes Lücken auf, in welchen die Erschließung nicht optimal ist. Ebenfalls verbesserungswürdig ist die Ausstattung der Haltestellen der Straßenbahnlinie 37, welche über die Siegfriedstraße verkehrt. Die am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes verlaufenden S-Bahngleise bewirken als große Verkehrsachse eine starke räumliche Abgrenzung.

Das Untersuchungsgebiet wird weiterhin nicht gänzlich von alternativen Mobilitätsangeboten wie Bike-, Car- und Scootersharing erschlossen (siehe Abschnitt 2.5).

Der final abgestimmte Konfliktplan ist die Basis für das folgende Maßnahmenkonzept. Die im Konfliktplan für die Prognose markierten fehlenden Stellplätze ergeben sich aus den Teilkonzepten Campus für Demokratie sowie Hanz-Zoschke-Stadion. In den Kapiteln 5.5 und 8.4 werden die Inhalte dazu erläutert.

4.2 Maßnahmenkonzept

Für die im Konfliktplan hinterlegten Defizite wurde eine Liste von Maßnahmenansätzen erarbeitet und zu einem Maßnahmenkonzept zusammengefasst. Nach dem vorgesehenen Abstimmungsprozess wurden diese Maßnahmenansätze in der Steuerungsrunde vorgestellt und diskutiert. Pro Defizit sind teilweise mehrere Lösungsansätze denkbar. In Abstimmung mit der Steuerungsrunde wurden Ansätze, die als nicht umsetzbar bewertet wurden, verworfen. Gründe für die Ablehnung einer Maßnahme konnten sein:

- ▶ fehlende Zuständigkeit (z. B. auf den Hauptverkehrsstraßen; nichtsdestotrotz wurden teilweise Hinweise gegeben, auf den Baulastträger zuzugehen)
- ▶ verkehrsrechtliche Bedenken (z. B. Einsatzgrenzen von verkehrsberuhigten Bereichen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen)
- ▶ Anderweitige Planungen bzw. Planungsabsichten (die vorgeschlagene Maßnahme steht in Widerspruch zu einem anderen Vorhaben bzw. einer anderen Planungsabsicht)

Im Ergebnis steht eine Liste an Maßnahmen zur Verfügung, deren Umsetzung auf die erarbeiteten Defizite abzielt und deren grundsätzliche Umsetzbarkeit vorab geprüft und abgestimmt wurde (vgl. Kapitel 4.2.1).

In Kapitel 4.2.2 erfolgt ein Abgleich mit (noch ausstehenden) Maßnahmen der Rahmendokumente.

4.2.1 Maßnahmenkonzept aus Konfliktplan

Es wurden Maßnahmen für folgende sieben Handlungsfelder gebildet:

- ▶ Verkehrsträgerübergreifende Maßnahmen
- ▶ Fußverkehr
- ▶ Radverkehr
- ▶ Alternative Mobilitätsangebote
- ▶ ÖPNV
- ▶ Fließender Kfz-Verkehr
- ▶ Ruhender Kfz-Verkehr

Die Maßnahmen wurden mit laufenden Nummern versehen und kurz beschrieben. Kommentare geben ergänzende Informationen zu den Maßnahmen. Diese wurden in ihren Wirkungen kurz beschrieben und mit einer Kostenklasse (Grobkostenschätzung) sowie einer Priorität versehen.

Vor dem Hintergrund der Finanzierungsmöglichkeiten erfolgte eine Einordnung der Maßnahmen in folgende Kostenklassen:

- ▶ < 5.000 €
- ▶ 5.000 bis 10.000 €
- ▶ 10.000 bis 25.000 €
- ▶ 25.000 bis 50.000 €
- ▶ 50.000 bis 100.000 €
- ▶ 100.000 bis 500.000 €
- ▶ > 500.000 €

Diesen sieben Kostenklassen wurden die abgeschätzten Wirkungen gegenübergestellt. Vereinfacht wurde der Ansatz „geringe Wirkung“, „mittlere Wirkung“ und „hohe Wirkung“ gewählt. Es ergeben sich 9 Prioritätsstufen von Stufe 1 (geringe Kosten, hohe Wirkung) bis Stufe 9 (hohe Kosten, geringe Wirkung).

Das Konzept ist in Tabellenform in Anhang 4 (inklusive Einleitung) zusammengestellt. Es werden ergänzende Hinweise gegeben (bspw. absehbare Konflikte oder vorhandene Parallelplanungen).

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Konfliktplan und Maßnahmenkonzept

Ifd. Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Kommentare	Wirkung	Kostenklasse	Prioritätsstufe
1.5	<p>Maßnahmenpaket E: Knotenpunkt Fanningerstr./Bürgerheimstr.</p> <p><u>kurzfristig</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Markierung von Haifischzähnen auf der Fahrbahn in allen 3 Knotenpunktzufahrten - bei Bedarf auch Aufstellung des Verkehrszeichens 102 in allen 3 Knotenpunktzufahrten - Freihaltung des Knotenpunkts von parkenden Kfz mit Halteverbotschild und Kontrollen vom Ordnungsamt <p><u>langfristig</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - bei Bedarf auch farblich auffälliger Materialwechsel am Knotenpunkt 		<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Rad- und Kfz-Verkehr durch verbesserte Erkennbarkeit der Vorfahrtsregelung „rechts vor links“ sowie verbesserte Sichtbeziehungen - Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten auf Tempo-30-Zone angemessenes Niveau <p>Wirkungsklasse: mittel bis hoch</p>	<p>kurzfristig 1</p> <p>langfristig 4</p>	<p>kurzfristig 1</p> <p>langfristig 2 bis 4</p>

Abbildung 4.4: Beispiel Maßnahmenkonzept 1.5

Ifd. Nr.	Maßnahmenbeschreibung	Kommentare	Wirkung	Kostenklasse	Prioritätsstufe
5.1	<p>Lindenhof</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufnahme von Gesprächen mit der BVG zur Reaktivierung der 2012 eingestellten Buslinie in der Kriemhild- und Gotlindestr. (Maßnahme aus dem ISEK FAN 2014) 		<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Lindenhofs <p>Wirkungsklasse: mittel</p>	6	6

Abbildung 4.5: Beispiel Maßnahmenkonzept 5.1

Mit dem Maßnahmenkonzept steht ein wirksames Instrument zur Verfügung, welches vielseitig genutzt werden kann.

- ▶ Priorisierte Umsetzung von Maßnahmen zu einer Thematik (z. B. an welchen Signalanlagen hohe Wartezeiten für Fußgänger zu erwarten sind)
- ▶ Ganzheitliche Betrachtung von räumlichen Schwerpunkten (z. B. Ausbesserung von Gehwegschäden entlang der Hubertusstraße)
- ▶ Maßnahmenbearbeitung im Zuge von anderweitigen Baumaßnahmen bzw. Planungen (z.B. Prüfung zur Verbreiterung von Gehwegen bei geplanten Anpassungen der Straßenraumaufteilung eines Straßenzuges).

Das Maßnahmenkonzept ist daneben hilfreich für die Diskussion und u. U. die Beantragung von Fördergeldern, da eine ganzheitliche Betrachtung erfolgen kann.

4.2.2 Abgleich mit Maßnahmen aus den Rahmendokumenten

Viele der in den Rahmendokumenten aufgeführten und noch nicht in Umsetzung bzw. Planung befindlichen Maßnahmen (vgl. Kapitel 1.2) konnten in das Maßnahmenkonzept eingearbeitet werden. Ein Teil der Maßnahmen konnte aus bestimmten Gründen jedoch nicht zur weiteren Betrachtung herangezogen werden bzw. wurde aus dem Konzept herausgenommen.

Anhang 4 gibt einen Überblick der in den Rahmendokumenten enthaltenen Maßnahmen sowie deren Umsetzungsstatus bzw. Berücksichtigung im Maßnahmenkonzept. Einige Maßnahmen der Rahmendokumente wurden aus den folgenden Gründen nicht berücksichtigt:

Aufgrund der Lage (teilweise) außerhalb des Untersuchungsraums

- ▶ Durchgängige Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit und Verbreiterung des Radwegs auf 2 m auf der Südseite der Frankfurter Allee
- ▶ Herstellung eines Radwegs auf der Südseite der Frankfurter Allee und der Lichtenberger Brücke

Aufgrund der Zuständigkeit SenUMVK

- ▶ Begrünung des Mittelstreifens und Verringerung der Spurbreiten der Frankfurter Allee
- ▶ Einrichtung von Abbiegespuren für Radfahrende auf der Alfredstr. am Knotenpunkt Frankfurter Allee
- ▶ Umbau der Einmündung Alfredstraße am Knotenpunkt Frankfurter Allee (Reduzierung von 3 auf 2 Linksabbiegespuren, separate Links- und Rechtsabbiegespuren für Radfahrende)

Aufgrund fehlender verkehrlicher Zusammenhänge

- ▶ Ergänzung von Straßenbäumen in der Alfredstraße
- ▶ Aufwertung der Grünfläche / Entwicklung einer Promenade, Verbindungsachse zwischen Stadtpark Lichtenberg und Wohnquartier / öffentlicher Raum mit Aufenthalt in der Rutnikstraße
- ▶ Aufwertung der Grünanlagen am Zentralfriedhof Friedrichsfelde

Aufgrund veralteter Planungen / Überarbeitung von Planungen

- ▶ Anlage Aussichtsplattform in der Gudrunstraße / Trainspotting

Aktualisierung des Verkehrskonzepts: Konfliktplan und Maßnahmenkonzept

Aufgrund anderer Gründe

- ▶ Qualifizierung der Möllendorffstraße (v. a. Sitzgelegenheiten) → Straßenraumgestaltung, verkehrlich zu unkonkret; Maßnahmen Radverkehrsverbesserung in Maßnahmenkonzept enthalten
- ▶ Qualifizierung der Siegfriedstraße als Verbindungsachse → verkehrlich zu unkonkret; verschiedene Maßnahmen für verschiedene Verkehrsträger in Maßnahmenkonzept enthalten
- ▶ Einrichtung von Gehwegvorstreckungen in der Siegfriedstraße nördlich der Rüdigerstraße → Planungen zu Protected Bike Lane abwarten

5 Teilkonzept Campus für Demokratie (CfD)

Der Campus ist von historischer Bedeutung und derzeit mit verschiedenen Nutzungen belegt (vgl. auch Kapitel 1.1.2). Große Teile stehen unter Denkmalschutz. Es sind die folgenden Sanierungsziele ausgegeben:

- ▶ Nutzungsmix
 - ▶▶ Vielfalt und Urbanität schaffen
 - ▶▶ "Campus-Gedanke" (Erinnerungskultur und Lernort) ausformulieren und ausbauen
 - ▶▶ Raumverträgliche Nutzungen herum entwickeln - kulturell, Infrastruktur, gewerblich, Wohnen (Bestand)
- ▶ Städtebau
 - ▶▶ Für das Verständnis der Bedeutung des MfS ist der Gesamtblock wichtig, deshalb gilt es, so viel wie möglich von der historisch gewachsenen städtebaulichen Struktur zu bewahren
 - ▶▶ Integrität der Denkmale berücksichtigen
 - ▶▶ Weiterentwicklung im Bestand, keine Aufstockungen, im Grundsatz keine Abrisse
 - ▶▶ Abriss und Neubau nur für Archivzentrum, weil es zur Stärkung des Campus beiträgt und es nachhaltig sichert, Einfügung mit hoher städtebaulicher und verfahrenstechnischer Qualität
- ▶ Freiraum/Umwelt
 - ▶▶ Kleinteilige ökologische Verbesserungen (z.B. Entsiegelung)
 - ▶▶ Innovative energetische/ökologische Konzepte für Umbau/Neubau
 - ▶▶ Freiraumgestaltung zur Unterstützung der Campus-Idee
- ▶ Verkehr
 - ▶▶ Weitgehendes Freihalten des Blockinnenbereiches vom Kfz-Verkehr
 - ▶▶ Gestaltungskonzept für Stellplätze Ruschestraße und Erschließung Normannenstraße

Neben den explizit für den Verkehr benannten Zielen sind die anderen Ziele direkt oder indirekt durch den „Verkehr“ beeinflusst (Nutzungsmix z.B. bestimmt die Höhe von Verkehrsbelastungen).

Für die zukünftigen Nutzungen sind die verkehrlichen Wirkungen abzuschätzen. Besonderes Augenmerk liegt auf den Sanierungszielen Freihalten des Innenblocks und Stellplatzkonzeption. Die Normannenstraße mit den benannten Defiziten (vgl. Kapitel 2 und Kapitel 4) ist ein wichtiger Baustein in der Umsetzung der verkehrlichen Ziele. Das Gebiet soll durch den B-Plan 11-80 festgesetzt werden.

5.1 Verkehrspotenziale im Bereich des Campus für Demokratie

5.1.1 Abschätzung der zusätzlichen Verkehrspotenziale

Im Bereich des Campus für Demokratie ist eine vielfältige und urbane Nutzungsmischung vorgesehen (und bereits teilweise vorhanden, vgl. Abbildung 5.1). Dabei soll der „Campus-Gedanke“ ausformuliert und ausgebaut werden. Dies ist gemäß der vorliegenden aktuellen Sanierungsziele²⁹ mit folgenden Nutzungen vorgesehen (Übersicht der Häuser in Abbildung 5.1):

- ▶ Kultur: Haus 1
- ▶ Verwaltung: Häuser 2.1–2.2, 7–9, 11
- ▶ Wohnen: Häuser 3–4
- ▶ Betreutes Jugendwohnen: Haus 5
- ▶ Öffentliche Nutzung (Kultur/Verwaltung/Gemeinbedarf): Häuser 6, 21
- ▶ Archivzentrum: Häuser 10, 12–14, Häuser 25–26 (als Neubebauung)
- ▶ Büronutzung, Kreativwirtschaft, Kultur: Häuser 15.1, 15.2–15.4, 16, 18
- ▶ Ärztehaus, Gesundheitsangebote: Haus 17, 19 und 20
- ▶ Ausstellungs- und Veranstaltungsort: Haus 22
- ▶ Optionale Nutzung für kulturelle Angebote/Ausstellungen, Gastronomie: ehemalige Kantine der DB AG
- ▶ Tiefgarage unter Archivzentrum

²⁹ Quelle | Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG: Sanierungsziele (einzelgrundstücksbezogen), 03.06.2020

Teilkonzept Campus für Demokratie (CfD)

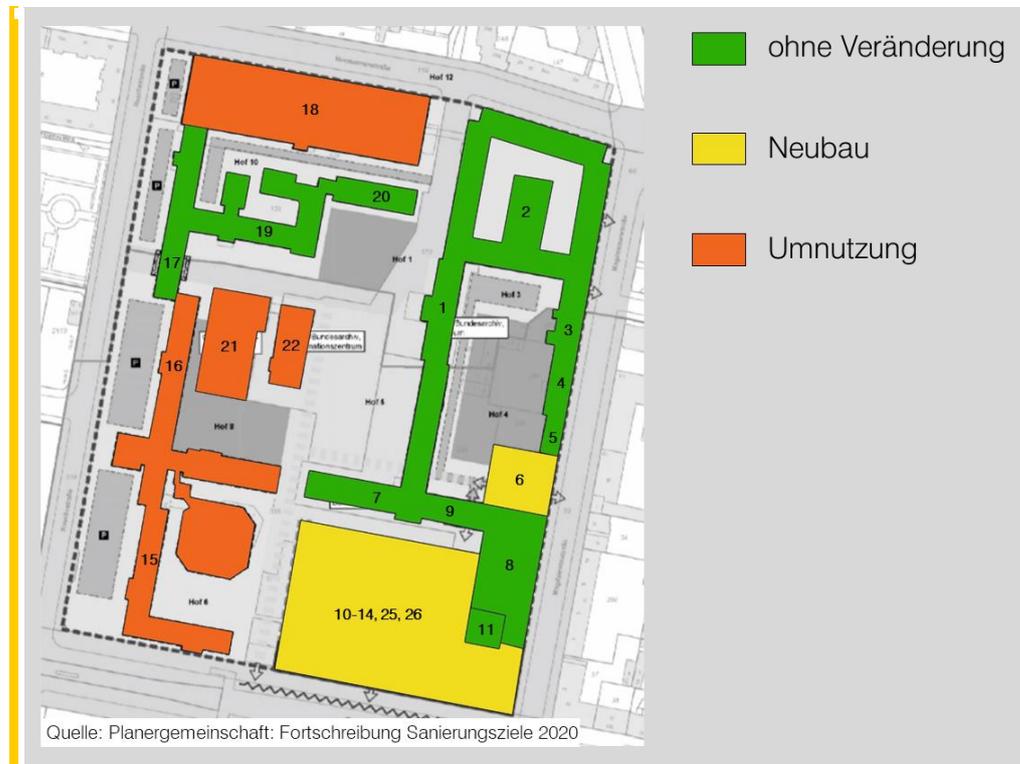


Abbildung 5.1: Überblick über die geplanten Nutzungen im Bereich des Campus für Demokratie

Es kommt somit im Bereich des Campus für Demokratie, je nach individuellem Grundstück, zur Weiterführung, zur Umnutzung oder zur Neunutzung nach Leerstand. Die aus diesen Veränderungen resultierenden Verkehrspotenziale sind in der folgenden Tabelle 5.1 und die daraus entstehenden Stellplatzbedarfe in der nachfolgenden Tabelle 5.2 dargestellt. Die verwendeten Kenngrößen der Verkehrserzeugung sind Anhang 5 zu entnehmen. Die Anzahl der Fahrradstellplätze sowie die Pkw-Stellplatzanzahl für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende orientiert sich dabei an der Berliner AV Stellplätze (2007) und die übrige Anzahl der Pkw-Stellplätze an der FGSV-Empfehlung für Anlagen des ruhenden Verkehrs (2005). Eine Übersicht über die aus den aufgeführten Vorschriften bzw. Empfehlungen genutzten Stellplatzschlüssel sind in Tabelle 5.3 dargestellt.

Teilkonzept Campus für Demokratie (CfD)

	Individualverkehr [Fahrten/Tag]					Wirtschaftsverkehr [Fahrten/Tag]	
	Fuß	Rad	ÖPNV	MIV [Kfz]	Reisebus	Kfz	davon SV
Bestand	2.650	1.100	2.550	2.700	8	84	10
vorgesehene Nutzungen (Planung)	+5.450	+2.150	+4.700	+4.850	+12	+174	+12
optionale Nutzung der Kantine	+800	+200	+550	+400	0	+30	+30

Tabelle 5.1: Erzeugte tägliche Verkehre im Bereich des Campus für Demokratie

	Pkw-Stellplätze	davon für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrende	Fahrrad-Stellplätze
Bestand	931	21	388
vorgesehene Nutzungen (Planung)	+1.276	+44	+710
optionale Nutzung der Kantine	+68	+3	+68

Tabelle 5.2: Benötigte Stellplätze (Pkw und Rad) im Bereich des Campus für Demokratie

Nutzung	Stellplatzschlüssel für Pkw	Stellplatzschlüssel für Pkw für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrende	Stellplatzschlüssel für Fahrräder
Archiv	1 Stellplatz je 3 Beschäftigte	mindestens 1 Stellplatz ab 100 Besucher	1 Stellplatz je 100 m ² Ausstellungsfläche
Bibliothek	1 Stellplatz je 3 Beschäftigte		1 Stellplatz je 100 m ² Ausstellungs-/Nutzfläche
Rechenzentrum	Abschätzung auf Grundlage der Tagesganglinie der Nutzung		1 Stellplatz je 200 m ² Brutto-Grundfläche
Kompetenzzentrum	1 Stellplatz je 3 Beschäftigte		1 Stellplatz je 200 m ² Brutto-Grundfläche

Teilkonzept Campus für Demokratie (CfD)

Nutzung	Stellplatzschlüssel für Pkw	Stellplatzschlüssel für Pkw für Gehbehinderte und Rollstuhlfahrende	Stellplatzschlüssel für Fahrräder
Informationszentrum	Abschätzung auf Grundlage der Tagesganglinie der Nutzung		1 Stellplatz je 100 m ² Ausstellungsfläche
Veranstaltungssaal	1 Stellplatz je 7,5 Sitzplätze	1 Stellplatz je 200 Sitzplätze	1 Stellplatz je 20 Sitzplätze
Verwaltung	Abschätzung auf Grundlage der Tagesganglinie der Nutzung	1 Stellplatz je 2.000 m ² Brutto-Grundfläche	1 Stellplatz je 200 m ² Brutto-Grundfläche
Forum für Opposition und Widerstand -Ausstellung	Abschätzung auf Grundlage der Tagesganglinie der Nutzung	1 Stellplatz je 200 Besucher	1 Stellplatz je 100 m ² Ausstellungsfläche
Forum für Opposition und Widerstand – Seminarräume	Abschätzung auf Grundlage der Tagesganglinie der Nutzung		1 Stellplatz je 5 Besucher
kulturwirtschaftl. Angebote	1 Stellplatz je 3 Beschäftigte	1 Stellplatz je 200 Besucher	1 Stellplatz je 200 m ² Brutto-Grundfläche
Erwachsenenbildung	Abschätzung auf Grundlage der Tagesganglinie der Nutzung	mindestens 1 Stellplatz je Einrichtung	1 Stellplatz je 5 Ausbildungsplätze
Jugendclub	Abschätzung auf Grundlage der Tagesganglinie der Nutzung	1 Stellplatz je 200 Besucher	1 Stellplatz je 3 Besucher
Reha-Zentrum	Abschätzung auf Grundlage der Tagesganglinie der Nutzung	mindestens 1 Stellplatz ab 1.000 m ² Brutto-Grundfläche	1 Stellplatz je 100 m ² Brutto-Grundfläche
Gastronomie	1 Stellplatz je 10 Sitzplätze	1 Stellplatz je 200 Gastplätze	1 Stellplatz je 10 Sitzplätze

Tabelle 5.3: Übersicht der verwendeten Stellplatzschlüssel nach Nutzung

In der Summe führen die im Bereich des Campus für Demokratie geplanten Nutzungsergänzungen zu ca. 5.000 zusätzlichen Kfz-Fahrten pro Tag³⁰ – und zu einer Erhöhung des Stellplatzbedarfs im Untersuchungsgebiet um ca. 1.300 Stellplätze. Auch im Radverkehr sind starke Steigerungen zu erwarten. So ziehen ca. 2.150 zusätzliche Radfahrten pro Tag einen Bedarf von ca. 700 zusätzlichen Radabstellmöglichkeiten nach sich.

5.1.2 Umlegung der Verkehrspotenziale

Zur Verteilung der abgeschätzten ca. 5.000 zusätzlichen Kfz-Verkehre³¹ durch die Umnutzung des Campus für Demokratie im Straßennetz ist von folgenden Annahmen ausgegangen worden:

- ▶ Die vereinfachte Annahme für die Verteilung der Kfz-Mengen im Straßennetz unterstellt Zugänge an allen vier Seiten. Auf Grund der Positionen im Netz wäre ein Zugang an der Ruschestraße am verkehrsintensivsten, da darüber aus allen Richtungen angefahren werden kann (und in alle Richtungen abgefahren werden kann).
- ▶ Es ist unterstellt, dass auch alle benötigten Stellplätze vorhanden und in unmittelbarer Nähe zum CfD verortet sind (Hinweise dazu in Kapitel 5.5).
- ▶ Diese Vereinfachungen sind notwendig und zweckmäßig, um Abschätzungen an den betrachteten Knotenpunkten vorzunehmen.
- ▶ Über die Frankfurter Allee erfolgt die Zuleitung aus Osten und Westen. Aufgrund der Netzfunktion der Straße ist dies die Hauptzuleitung im übergeordneten Netz.
- ▶ Aus Richtung Norden und Süden werden ebenfalls Teile des Verkehrs erwartet, der sich aber auf mehrere Straßen verteilt.

Die entstehende zusätzliche Kfz-Belastung im Vergleich zum Prognose-Nullfall (Aktualisierung Verkehrsprognose, vgl. Kapitel 3.1.2) ist in der folgenden Abbildung 5.2 dargestellt (Rundung auf 100er Werte).

³⁰ individuelle Fahrten pro Tag im Sektor des MIV und der Reisebusse sowie Kfz-Fahrten des Wirtschaftsverkehrs pro Tag

³¹ vgl. Kapitel 5.1.1

Teilkonzept Campus für Demokratie (CfD)

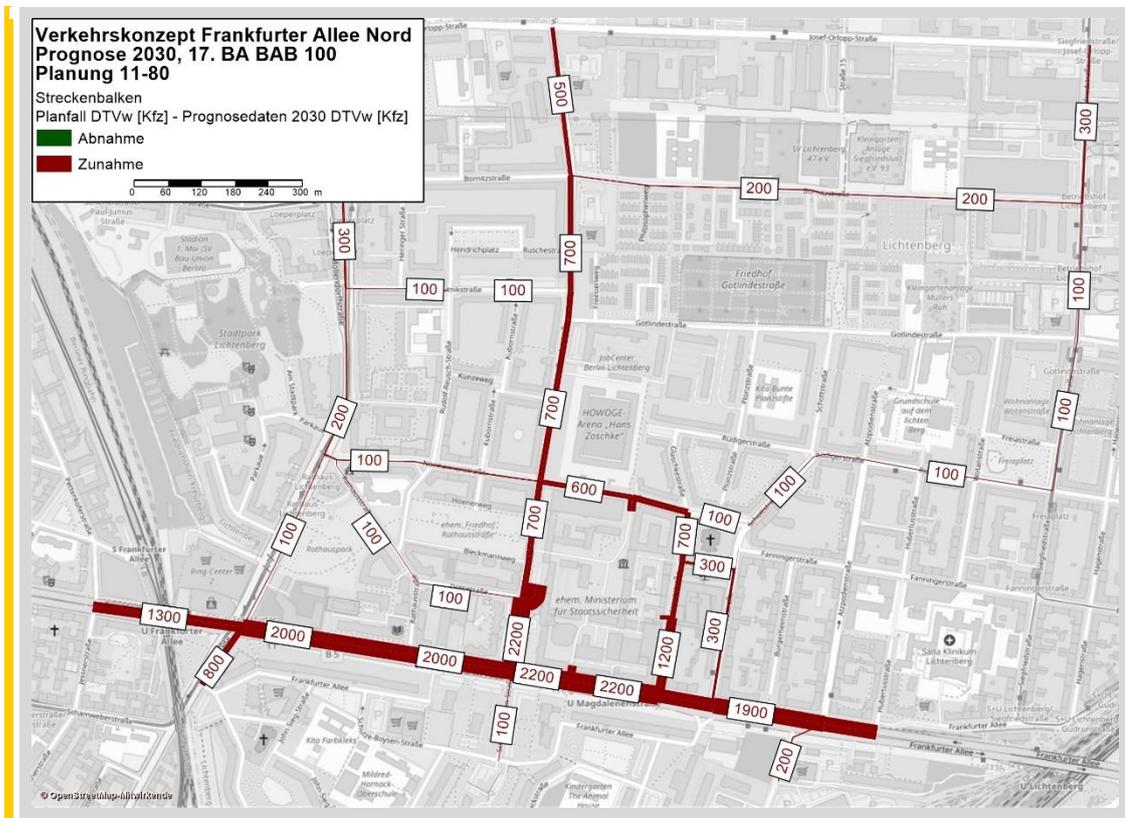


Abbildung 5.2: Verteilung der zusätzlichen Kfz-Verkehre im Bereich des Campus für Demokratie

Zur Ermittlung der Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde wurden für die Beschäftigten, Kunden bzw. Besucher und den Wirtschaftsverkehr die Quell- und Zielverkehre der maßgebenden Spitzenstunde zusammen betrachtet. Für den Zeitraum von 15 bis 16 Uhr ergibt sich somit ein Spitzenstundenanteil von 6,5 % im Quellverkehr des CfD und 4,3 % im Zielverkehr des CfD.

5.2 Verkehrsqualitäten

Untersuchungsgegenstand

Betrachtet wurde der unmittelbar angrenzenden Knotenpunkt Ruschestraße / Normannenstraße, sowie weiterführend die Knotenpunkte Frankfurter Allee / Ruschestraße und Möllendorffstraße / Normannenstraße.

Für die derzeitigen Zufahrten lagen keine Zählzeiten vor und konnten aufgrund der Corona-Pandemie auch nicht erhoben werden. Aufgrund der begrenzten Stellplatzkapazität im Blockinnenbereich und den damit zu erwartenden geringen

Teilkonzept Campus für Demokratie (CfD)

Verkehrsbewegungen ist in der Analyse nicht mit Problemen im Verkehrsablauf zu rechnen. Im Planfall soll der Blockinnenbereich Kfz-frei ausgestaltet werden. Daher wurde in der Steuerungsrunde abgestimmt, dass auf eine Darstellung von Verkehrsqualitäten an diesen beiden Stellen verzichtet werden kann. Ergänzend ist an dieser Stelle auf Besonderheiten der makroskopischen Umlegung hinzuweisen (vgl. Kapitel 5.1.2), die vereinfacht die bestehenden Zufahrten als Einspeisepunkte in das umliegende Verkehrsnetz annimmt.

Zusammenfassung bisheriger Erkenntnisse (Analyse, Aktualisierung Verkehrsprognose)

Die Analyseergebnisse (vgl. Kapitel 2.1.4) werden nachfolgend nochmals dargestellt.

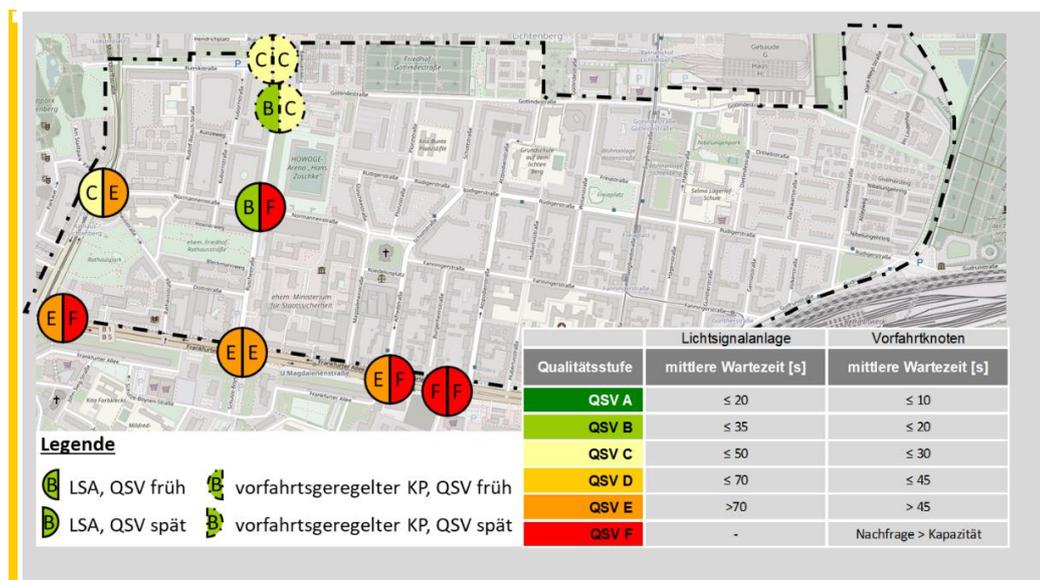


Abbildung 5.3: Verkehrsqualitäten des Kfz-Verkehrs im Bestand für den CfD

Zur besseren Einordnung der Ergebnisse sind alle umliegenden Knotenpunkte angegeben. Es ist erkennbar, dass die bestehenden Knotenpunkte (vor allem entlang der Frankfurter Allee) kaum Reserven aufweisen, zusätzliche Kfz-Belastungen aufzunehmen. Insgesamt ist festzuhalten, dass die bestehenden Knotenpunkte bereits in der Analyse stark ausgelastet sind. Das betrifft nicht nur die zuführende Frankfurter Allee, sondern auch den direkt angrenzenden Knotenpunkt Rutschestraße / Normannenstraße.

Aus den Ausführungen zur Verkehrsprognose (vgl. Kapitel 3.1.4; entspricht dem Prognose-Nullfall für den CfD) ist bekannt, dass mit Hilfe von Anpassungen an den

Teilkonzept Campus für Demokratie (CfD)

Signalsteuerungen Verbesserungen erzielt werden können, diese jedoch begrenzt sind. Die folgende Abbildung ist die Wiederholung der Abbildung 3.4.

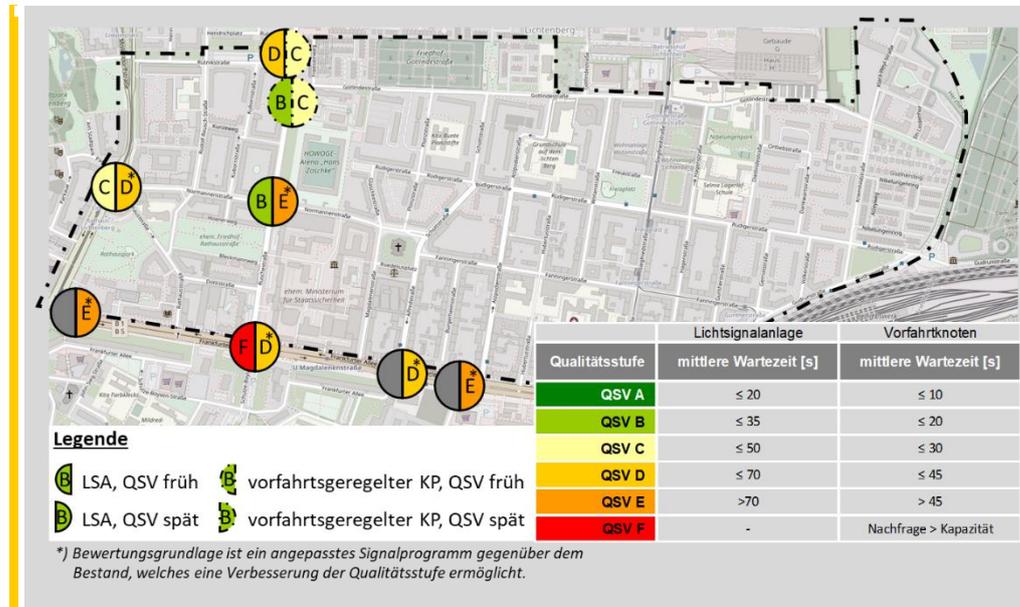


Abbildung 5.4: Verkehrsqualitäten des Kfz-Verkehrs im Prognose-Nullfall für den CfD

Sowohl in der Analyse wie auch in der Aktualisierung der Verkehrsprognose werden für Fußgänger und Radfahrer teilweise sehr lange Wartezeiten an den betrachteten Knotenpunkten (Möllendorffstraße und Frankfurter Allee) ermittelt (vor allem quer zu den Hauptrichtungen). Am Knotenpunkt Ruschestraße / Normannenstraße sind „erträglichere“ Wartezeiten ermittelt worden.

Zusammenfassend kann für die betrachteten Knotenpunkte das folgende Fazit gegeben werden:

- ▶ Die eingeschränkte Verkehrsqualität in der (nachmittäglichen) Spätspitze des Knotenpunkts Ruschestraße/Normannenstraße resultiert aus den Linksabbiegeströmen von der Ruschestraße Süd in die Normannenstraße West. Hier ist die Länge des Linksabbiegestreifens nicht ausreichend, so dass der entstehende Rückstau auch den Geradeausverkehr auf der Ruschestraße behindert.
- ▶ Am Knotenpunkt Möllendorffstraße/Normannenstraße/Parkau ist der Linksabbiegestrom von der Möllendorffstraße Nord in die Normannenstraße ursächlich für die eingeschränkte Verkehrsqualität in der Spätspitze. Auch hier ist die Länge des Linksabbiegestreifens in der Spitzenstunde nicht ausreichend.

- ▶ Auf der Frankfurter Allee ist am Knotenpunkt mit der Ruschestraße und der Schulze-Boysen-Straße in der Früh- und Spätspitze die Kapazitätsgrenze erreicht. Dies betrifft einerseits die Linksabbiegeströme von der Frankfurter Allee West in die Ruschestraße – und andererseits die Linksabbiegeströme von der Ruschestraße in die Frankfurter Allee Ost.
- ▶ Die Wartezeiten für Fußgänger und Radfahrer sind an den Knotenpunkten Möllendorffstraße / Normannenstraße und Frankfurter Allee / Ruschestraße sehr hoch.

Planfallbetrachtungen

Die Ausweisung der Verkehrsqualitäten erfolgt unter der Bedingung, dass die berechneten Kfz-Mengen auch tatsächlich umgelegt sind. Zu beachten ist, dass es grundsätzlich im Netz der Hauptverkehrsstraßen teilweise kaum noch Kapazitäten für erhöhte Kfz-Mengen gibt. Auch sind Rückkopplungen zum Stellplatzkonzept zu beachten (vgl. Kapitel 5.5; es werden nicht alle rechnerisch notwendigen Stellplätze umgesetzt werden können). Die Beurteilung anhand der oben ausgewiesenen Kfz-Verkehrsmengen stellt einen worst-case-Ansatz dar. Ein Ansatz muss sein, in der verkehrlichen Erschließung des Campus noch stärker auf den Umweltverbund einzugehen, als es die o.g. Annahmen voraussetzen. Hierbei kann auch eine „Kiezlinie“ einen Beitrag leisten, die in den bisherigen Planungen S+U Frankfurter Allee und S+U Lichtenberg miteinander verbindet, vgl. Kapitel 6.2.2. Sie führt über die Ruschestraße und erhält vermutlich am Knotenpunkt Ruschestraße / Normannenstraße eine Haltestelle.

Im Ergebnis der Berechnungen ist festzuhalten, dass sich im Kfz-Verkehr in der Frühspitze an den Knotenpunkten Möllendorffstraße / Normannenstraße und Ruschestraße / Normannenstraße eine leichte Verschlechterung in der Einteilung der Qualitätsstufe ergibt (von C auf D bzw. von B auf C). Beide Veränderungen sind zum einen aufgrund der resultierenden Verkehrsqualitäten unkritisch, aber auch aufgrund der Tatsache, dass die nachmittägliche(n) Spitzenstunde(n) maßgebend sind. Dort bleiben die Qualitätsbewertungen im Planfall unverändert (am Knotenpunkt Möllendorffstraße / Ruschestraße QSV D, am Knotenpunkt Ruschestraße / Normannenstraße QSV E, vgl. Abbildung 5.5).

Teilkonzept Campus für Demokratie (CfD)

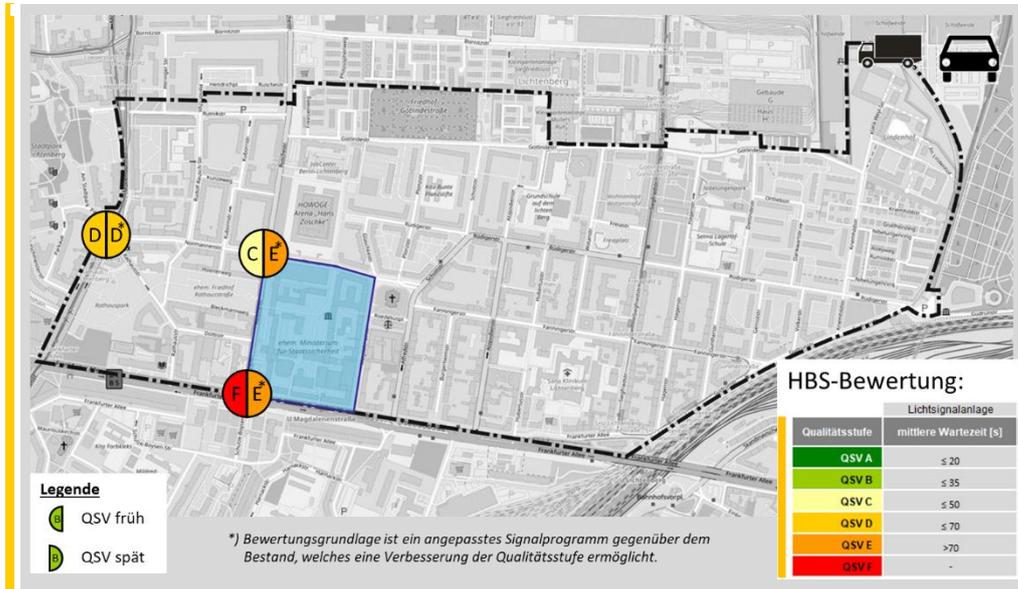


Abbildung 5.5: Verkehrsqualität MIV im Planfall CfD

Am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Ruschestraße bleiben die Verkehrsqualitäten ebenfalls unverändert. Allerdings zeigen die resultierenden Qualitätsstufen an, dass kaum Kapazitäten im Kfz-Verkehr an diesem Knotenpunkt bestehen. Geringe Schwankungen im täglichen Verkehrsablauf könnten stärkere Behinderungen der Verkehrsteilnehmer nach sich ziehen.

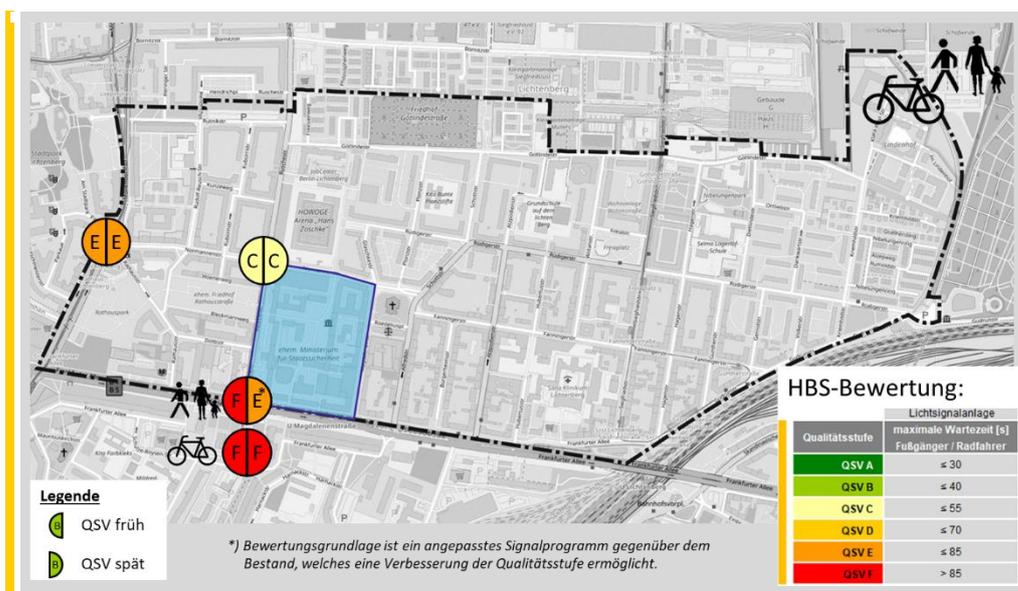


Abbildung 5.6: Verkehrsqualität Fuß-/Radverkehr im Planfall CfD

Die Verkehrsqualitäten im Fuß- und Radverkehr ändern sich nicht (gegenüber der aktualisierten Verkehrsprognose). Im vorliegenden Fall ist das auch ein Resultat der Tatsache, dass die betrachteten Signalzeitenpläne kaum mehr an veränderte Verkehrsmengen angepasst werden können (ein Zeichen dafür, dass die Kapazitätsgrenzen erreicht sind). Die Freigabefenster bleiben somit (annähernd) gleich.

5.3 Zwischenfazit

Die Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten kann trotz der Entwicklungen auf dem Campus stabil gehalten werden – allerdings unter der Einschränkung, dass bereits die Grundausslastung (ohne Campus) teilweise Einschränkungen in den Verkehrsqualitäten aufweist. In der Entwicklung des Campus sowie seiner Erschließung ist daher dafür Sorge zu tragen, dass die für die Erschließung notwendigen Kfz-Verkehrsmengen nach Möglichkeit unter den prognostizierten Kfz-Mengen liegt. Die Stärkung des Umweltverbundes sollte oberste Priorität erhalten, um das Verkehrsnetz auch zukünftig leistungsfähig zu gestalten.

Die nachfolgenden Konzepte zur Erschließung und Stellplätzen geben weitere Hinweise dazu.

5.4 Erschließungskonzept für den Blockinnenbereich

Durch das politisch beschlossene Sanierungsziel für den Campus für Demokratie wurde die Herausnahme des MIV aus dem Blockinnenbereich des Standortes entschieden. Das bedeutet, lediglich notwendige Kfz-Verkehre sollen den Innenbereich zukünftig nutzen können³²: berücksichtigt werden Zufahrten und Wege für den Lieferverkehr, Stellplätze³³ für mobilitätseingeschränkte Personen sowie für Rettungsfahrzeuge. Zusätzlich soll zukünftig der Erwerb und die öffentliche Widmung von Flächen als Verkehrsflächen oder grundbuchamtliche Eintragung von Baulasten vereinbart werden.

Für das Erschließungskonzept gilt es eine geeignete Gestaltung für den Innenbereich zu finden. Dazu sollen einerseits die Zufahrtsmöglichkeiten zum Blockinnenbereich auf das erforderliche Minimum begrenzt werden. Andererseits sollen die Verkehrs- und Verweilflächen unter Denkmalschutzaufgaben getrennt werden.

³² Eine Übersicht vorhandener und zukünftiger Nutzungen und daraus resultierender Verkehrsaufkommen, inklusive ihrem Stellplatzbedarf, ist in Kapitel 5.1.1 gegeben.

³³ Kapitel 5.5 befasst sich mit dem Stellplatzkonzept.

Teilkonzept Campus für Demokratie (CfD)

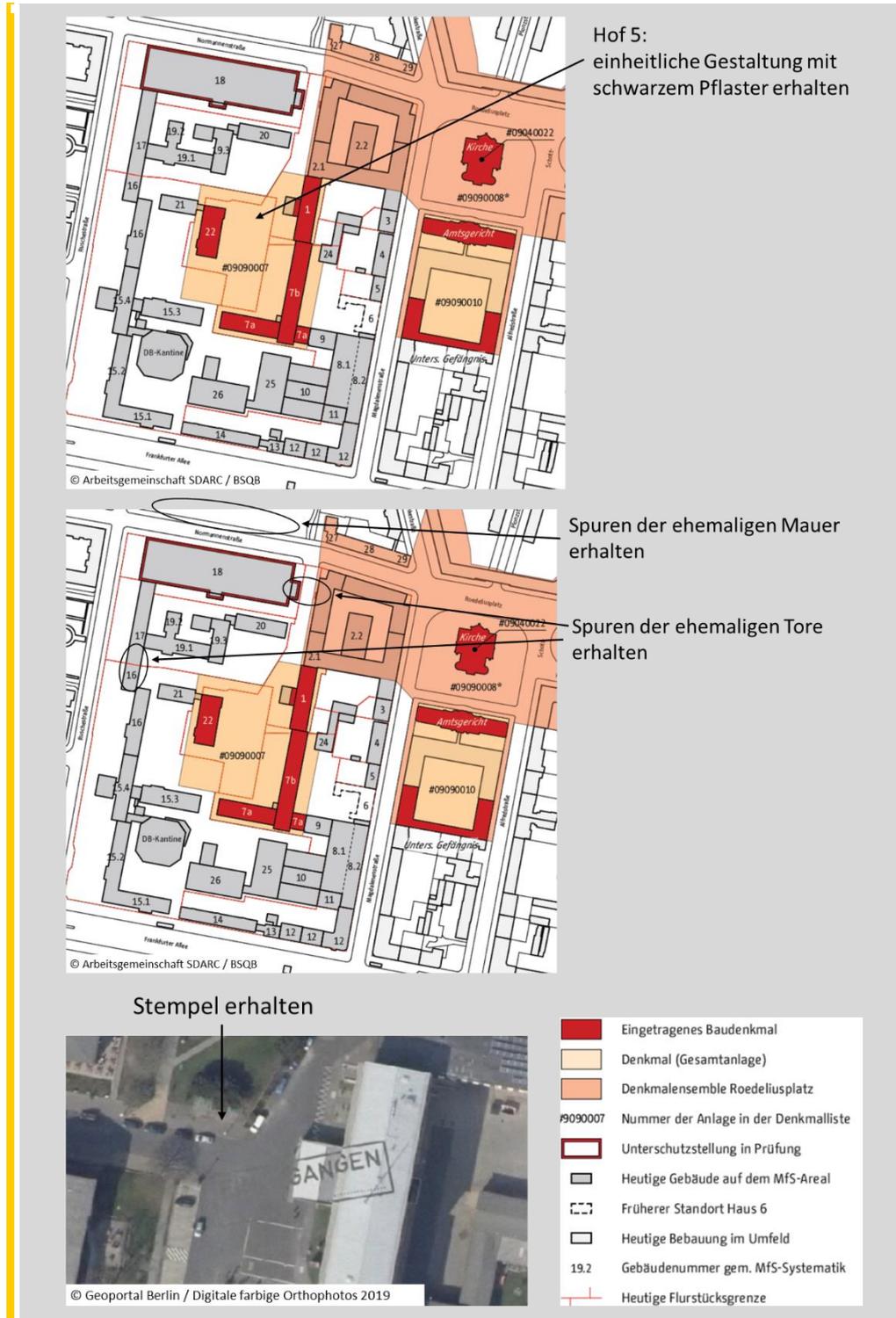


Abbildung 5.7: Denkmalschutzanforderungen

5.4.1 Art der Widmung der Verkehrsflächen

Es ergeben sich zwei gestalterisch-rechtliche Optionen für den Blockinnenbereich.

Option 1: öffentliche Widmung

Eine Möglichkeit ist es, den Bereich als öffentliches Straßenland zu überlassen und potenziell als verkehrsberuhigten Bereich, Fußgängerzone oder 30er-Zone bzw. 20er-Zone zu nutzen.

Die Ausgestaltung als verkehrsberuhigter Bereich ist zulässig für die Straßen und Bereiche mit einem sehr geringen Verkehrsaufkommen (max. 4.000 Kfz pro Tag). Zusätzlich muss die Aufenthaltsfunktion im Gebiet überwiegen und ist grundsätzlich niveaugleich zu gestalten (ohne Gehwege). Weiterhin dürfen keine Verkehrsschilder innerhalb des verkehrsberuhigten Bereichs installiert/aufgestellt werden. Wesentliche Vorteile, die aus dieser Gestaltungsform hervorgehen sind, dass das Parken von Pkw auf ausgewiesenen Stellen und Inhabern des EU-Parkausweises für Personen mit Behinderungen in nicht gekennzeichneten Bereichen erlaubt ist, solange der Durchgangsverkehr nicht behindert wird.

Das Erschließungskonzept des Blockinnenbereiches als Fußgängerzone gestaltet sich ähnlich zu dem eben beschriebenen verkehrsberuhigten Bereich. Ein maßgeblicher Vorzug dieser Ausgestaltung stellt die Sperrung für den Fahrzeugverkehr, mit Ausnahmeregelungen für bspw. Anlieger oder Lieferverkehre, dar. Auch hier können Inhaber eines EU-Parkausweises für Personen mit Behinderungen in Fußgängerzonen in denen das Be- und Entladen für bestimmte Zeiten freigegeben ist oder während der Ladezeiten parken, sofern in der Nähe keine verfügbaren Parkmöglichkeiten bestehen. Dahingegen könnten es durch zahlreiche Ausnahmeregelungen zu einem Übermaß an Verkehrsschildern sowie notwendigen Kontrollen aufgrund der Ausnahmeregelungen kommen. Zudem ist das Pkw-Parken bei Ausnahmeregelung „Anlieger frei“ für Anlieger überall erlaubt, sofern kein Park- und Halteverbot angeordnet wird.

Ein weiterer Teil der Maßnahme stellt die Zonierung des Blockinnenbereichs dar. Das bedeutet in dem gesamten Bereich gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 oder 30 km/h. Die Normannenstraße ist bereits Teil einer Tempo-30-Zone. Aus Gründen der Hierarchie sollte der Blockinnenbereich somit eine geringere Geschwindigkeitseinteilung erhalten. Darüber hinaus besteht wenig Anpassungsnotwendigkeit, da die Gestaltung einer Tempo-20-Zone dem Bestand sehr ähnlich wäre (nichtsdestotrotz ist eine Umgestaltung aus sanierungsrechtlichen Gründen gewünscht, vgl. Ausführungen weiter unten). Nachteilig ist, dass

Teilkonzept Campus für Demokratie (CfD)

das Pkw-Parken überall erlaubt ist, sofern kein Park- und Halteverbot angeordnet wird, wodurch Kontrollen erforderlich werden.

Option 2: private Widmung

Konträr zu der öffentlichen Widmung ist eine private Widmung denkbar. Der Campus selbst stellt einen „abgeschlossenen“ Bereich dar, das Sanierungsziel wird den Kfz-Verkehr deutlich reduzieren. Der Charakter einer Straße außerhalb des „normalen“ Straßennetzes wird/soll sich einstellen und könnte durch die Ausweisung als Privatstraße mit weiteren Potentialen dahingehend ausgestattet werden.

Denkbar ist es, bestimmte Gruppen durch Zufahrtskontrollen (z.B. Schranken oder Poller) die Zufahrt zu gewähren. Der Eigentümer ist dann vollumfänglich für die Privatstraße verantwortlich und kann die Nutzung der Flächen frei festlegen. Außerdem muss die StVO auf Privatstraßen nicht zwingend gelten. Es sollte aufgrund von Besucherverkehr dennoch auf eine StVO-konforme Straßengestaltung geachtet werden.

Durch die Privatisierung des Blockinnenbereichs besteht die Möglichkeit eines Konfliktes, da die rechtlichen Regelungen für die gegebenenfalls Verkehrsbeteiligten unklar sind. Weiterhin fehlt eine gesicherte öffentliche Erschließung der Grundstücke im Innenbereich. Zusätzlich ist der Eigentümer für die Instandhaltung sowie die Verkehrssicherungspflicht verantwortlich. Problematisch wird dies – wie im vorliegenden Fall – bei mehreren Eigentümern.

Diskussionsprozess um die Widmung

Laut SGA ist die Vermischung von öffentlichen und privaten Flächen immer schwierig. Der Zugang zur Ruschestraße führt durch einen Torbogen innerhalb eines Gebäudes. Je nach Ausprägung der Tiefgarage (Privatfläche) könnte diese unterhalb anderer (öffentlicher) Flächen liegen (z.B. der Zufahrt dahin). Bei einer privaten Widmung aller Verkehrsflächen auf dem Campus würden diese Überschneidungen nicht zur Geltung kommen.

Schwierig gestaltet sich, dass die einzelnen Grundstücke auf dem Campus verschiedenen Eigentümern gehören. Damit ist zum einen per se nicht unbedingt die ein oder andere Form der Widmung automatisch möglich oder vorgeschrieben. Eine Einigung könnte in jedem Fall schwierig werden. Im Sinne einer „gesicherten Erschließung“ müssen nachgelagerte Grundstücke derzeit andere private Flächen nutzen. Dies ist bei einer öffentlichen Widmung wie bei einer privaten Widmung zu

beachten, es sind aber jeweils andere Konsequenzen in der Sicherung resultierend. Bei öffentlicher Widmung kann das Nutzungsrecht deutlich härter festgeschrieben werden.

Eine private Widmung hat möglicherweise verkehrliche Vorteile. Allerdings sind im Blockinnenbereich mehrere öffentliche Gebäude angesiedelt, und das Museum und das Archiv sind von deutlichem öffentlichem Interesse. Eine private Widmung der Flächen scheint nicht zu dieser Wirkung zu passen.

Innerhalb der Steuerungsrunde wurden die verschiedenen Vor- und Nachteile abgewogen, jedoch konnte kein finales Ergebnis erzielt werden. Daher ist das Thema der Widmung in den folgenden Planungsschritten weiterhin anzugehen. Auf die grundsätzlichen verkehrlichen Belange und Gestaltungen hätte aber weder die eine noch die andere Möglichkeit Auswirkungen in der Art, dass eine Umsetzung der folgenden Vorschläge unmöglich ist (jeweils eine Variante wurde ausgearbeitet).

5.4.2 Erschließungskonzept

Eine wesentliche Problematik, die es bei dem Erschließungskonzept zu berücksichtigen gilt, stellen die Flächen für die Feuerwehr und Versorgungsfahrzeuge dar. Die Feuerwehraufstellflächen, siehe Abbildung 5.8, sind an allen Tagen rund um die Uhr für die Feuerwehr freizuhalten. Zusätzlich ist es notwendig eine andere Lösung für einen zweiten Rettungsweg zu finden.

Wichtig ist, dass die einheitliche Gestaltung mit dem schwarzen Pflaster auf Hof 5, Spuren der ehemaligen Mauer sowie der ehemaligen Tore aus Denkmalschutzgründen erhalten bleibt (vgl. Abbildung 5.7), wodurch die Ausgestaltungsmöglichkeiten an dieser Stelle sehr limitiert sind. Die grundhafte Neugestaltung der Straße und des Hofes ist damit ausgeschlossen. Die Flankierung durch Blumenbeete, Sitzmöbel etc. wurde geprüft, ist aufgrund der hohen Denkmalschutzanforderungen aber nicht möglich.

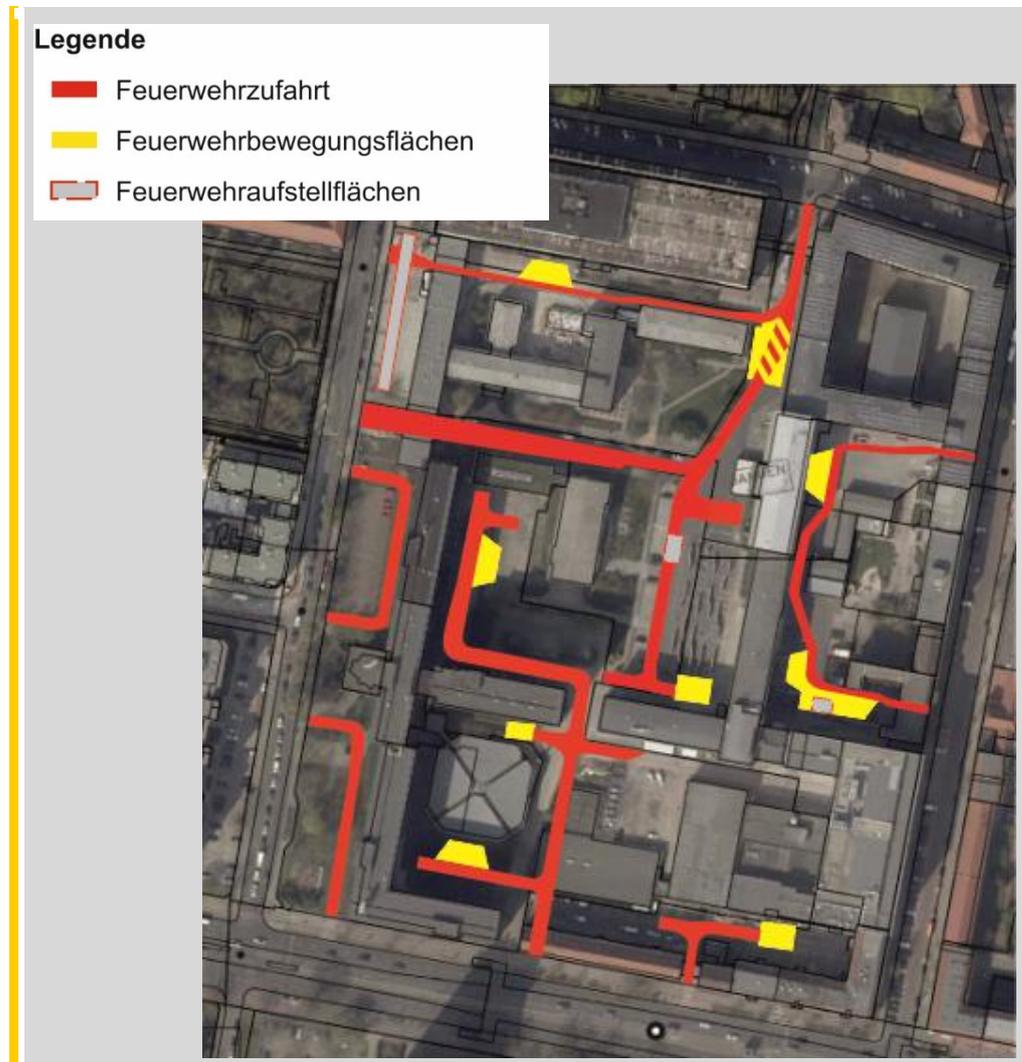


Abbildung 5.8: Flächen für Feuerwehr und Versorgungsfahrzeuge im Bestand

Private Widmung

Ein mögliches Erschließungskonzept für den Blockinnenbereich als Privatweg mit Pfortner könnte, wie in Abbildung 5.9 dargestellt, ausgestaltet werden.

Teilkonzept Campus für Demokratie (CfD)

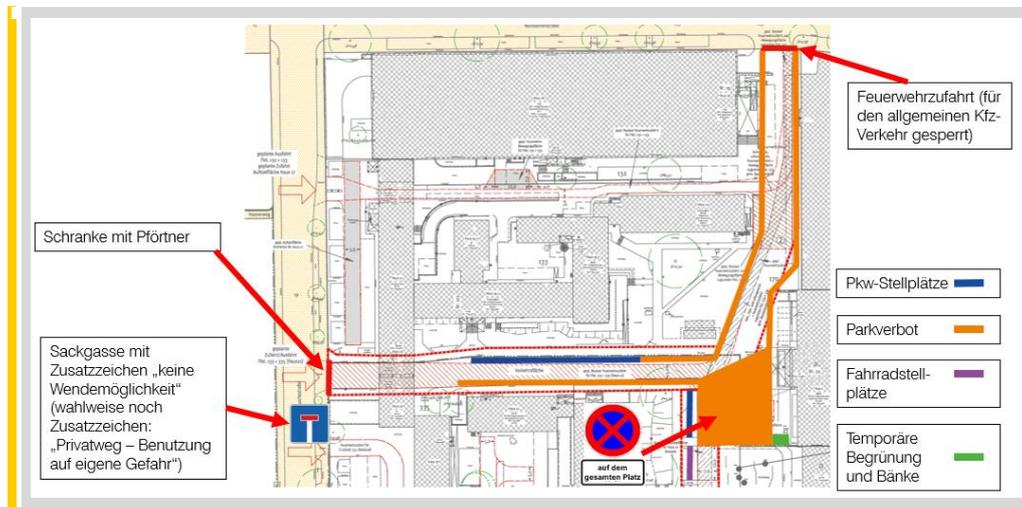


Abbildung 5.9: Erschließungskonzept für den Blockinnenbereich – Privatweg mit Pfortner

Die nördliche Zufahrt zum Blockinnenbereich ist ausschließlich für Feuerwehrfahrzeuge frei. Auf den daran anknüpfenden Verkehrsflächen bis zum Stasimuseum, einschließlich des Platzes vor dem Gebäude, ist Parkverbot angeordnet. Gegenüber vom Museumsgebäude werden Pkw-Stellplätze sowie Fahrradstellplätze bereitgestellt. An der geplanten Zu-/Abfahrt Flurstück 133+335 (Haus 21) zur Rutschestraße soll eine Schranke mit Pfortner installiert werden. An dem Fahrbahnrand der dahinterliegenden Verkehrsfläche können Pkw-Stellplätze zur Verfügung gestellt werden. An der Feuerwehrezufahrt für Flurstück 335 ist eine Sackgasse mit dem Zusatzzeichen „keine Wendemöglichkeit“ vorgesehen.

Öffentliche Widmung

Das Erschließungskonzept für den Blockinnenbereich nach der öffentlichen Widmung ist in Abbildung 5.10 dargestellt.

Teilkonzept Campus für Demokratie (CfD)

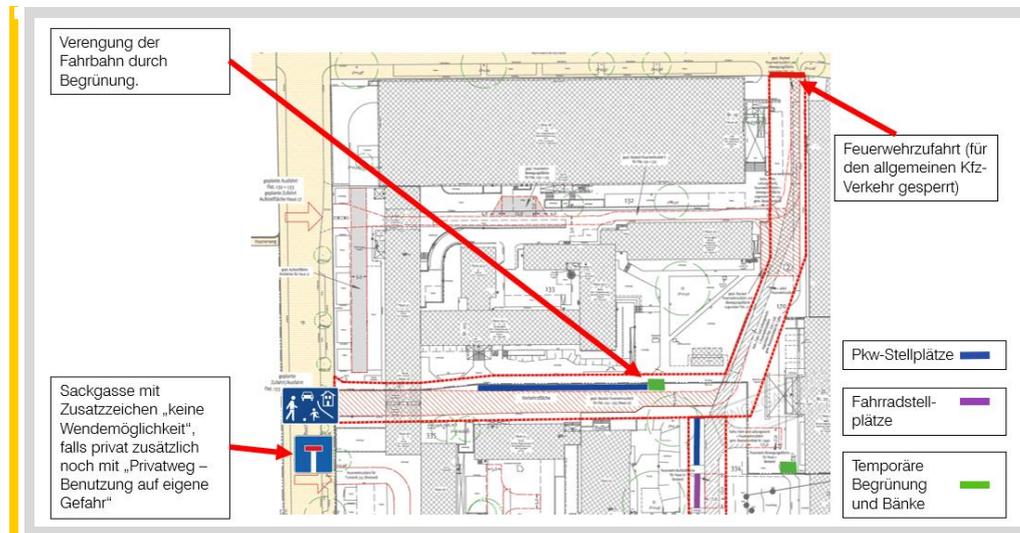


Abbildung 5.10: Erschließungskonzept für den Blockinnenbereich – Öffentlich gewidmet

Entsprechend dem privaten Konzept, wird die nördliche Zufahrt nur für Feuerwehrfahrzeuge zugänglich sein. Ab der geplanten Zu-/Abfahrt Flurstück 133+335 (Haus 21) zur Ruschestraße wird ein verkehrsberuhigter Bereich in Richtung des Stasimuseums errichtet. An dem oberen Fahrbahnrand sind auch in diesem Konzept Pkw-Stellplätze vorgesehen, welche die Fahrbahn im Osten durch eine temporäre Begrünung und Bänke verengen. Weiterhin werden gegenüber dem Stasimuseum Pkw- und Fahrradstellplätze offeriert.

Anbindung der Kantine und der Tiefgarage

Weiterhin wird eine optionale Anbindung der Kantine von der Frankfurter Allee diskutiert. Würden die notwendigen Fahrten (Anlieferung) über die Zufahrt Normannenstraße oder Ruschestraße erfolgen, müssten sie unerwünschter Weise über Hof 5 abgewickelt werden.

Gleiche Aussagen sind für die Tiefgarage zu treffen, wobei der Eingriff in das Sanierungsziel „MIV-frei“ sehr stark wäre.

Die technische Umsetzbarkeit einer alternativen Verkehrsabwicklung über eine Zufahrt zur Frankfurter Allee (Öffnung einer bislang nur für Fußgänger und Radfahrer verfügbaren Zuwegung auch für den MIV) wurde innerhalb der Steuerungsrunde diskutiert. Im vorliegenden Beitrag kann keine abschließende technische Bewertung dazu erfolgen, es können aber die folgenden Hinweise und Einschränkungen gegeben werden:

Nach Aussage der BVG stellt die dafür erforderliche Überfahrt der Tunnelbauwerke des U-Bahnhofs mit zu 7,5 t kein Problem dar. Kritisch ist jedoch die Umsetzung eines Anprallschutzes zum Schutz des Treppenzugangs. Die Nutzung als Ausfahrt ist nach Aussage der BVG mit sehr langsamer Geschwindigkeit (5 km/h und Nutzung zweier Fahrstreifen auf der Frankfurter Allee) möglich, sofern der Treppenzugang mittels Pollern geschützt wird. Für die Nutzung als Zufahrt von der Frankfurter Allee aus wären jedoch höhere Schutzmaßnahmen erforderlich, die erst im Zuge weiterer Leistungsphasen detaillierter geplant und geprüft werden können.

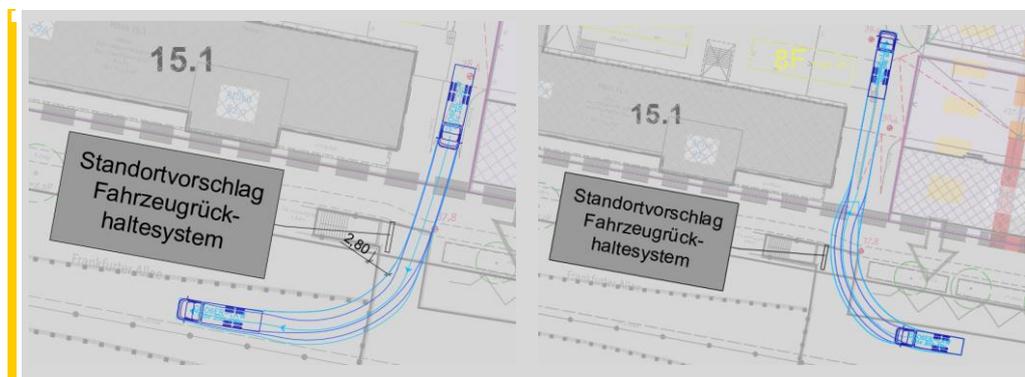


Abbildung 5.11: Schleppkurvenprüfung Zufahrt von Frankfurter Allee

Eine Zufahrt zur Tiefgarage b zw. Kantine wäre nur eingeschränkt nutzbar (rechts rein / rechts raus).

5.5 Stellplatzkonzept

5.5.1 Kfz-Stellplätze

Blockinnenbereich

Ein politisch beschlossenes Sanierungsziel für den Campus für Demokratie ist es den MIV aus dem Blockinnenbereich herauszunehmen. Das bedeutet, dass weitgehend auf Stellplätze im Blockinnenbereich verzichtet wird, mit Ausnahme der rechtlich notwendigen Anzahl für mobilitätseingeschränkte Personen. Das Stellplatzkonzept muss daher auch Lösungsansätze für die Verortung von Stellplätzen aufzeigen.

Grundsätzlich wären Stellplätze im Blockinnenbereich denkbar, aufgrund der Denkmalschutzanforderungen und der Anforderungen an die Feuerwehrlflächen

Teilkonzept Campus für Demokratie (CfD)

aber sehr stark limitiert. Innerhalb der Steuerungsrunde wurde daher der Konsens gefunden, nicht notwendige Stellplätze konsequent aus dem Innenbereich herauszuhalten. Kapitel 5.1.1 gibt einen Überblick über bereits vorhandene und geplante Nutzungen. Es wird deutlich, dass mit Herausnahme von Stellplätzen aus dem Blockinnenbereich bereits für heute vorhandene Nutzungen Ersatz geschaffen werden muss (z.B. für das Ärztehaus).

Durch die Nutzungsintensivierung entsteht ein zusätzlicher Stellplatzbedarf von ca. 50 zusätzlichen Pkw-Stellplätzen für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl. Weiterhin werden etwa 780 zusätzliche Fahrradstellplätze sowie etwa 1.350 Pkw-Stellplätze benötigt. Durch Vorgaben Denkmalschutz / Feuerwehr / Innenblockberuhigung sowie Umgestaltung der Normannenstraße (Abstellort Reisebusse, vgl. Kapitel 5.6) entfallen insgesamt 255 Pkw-Stellplätze (vgl. Abbildung 5.12). Durch Umnutzung vorhandener Flächen entlang der Ruschestraße und im Innenbereich können neun Pkw-Stellplätze und 68 Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl geschaffen werden. Der zusätzliche Bedarf liegt somit resultierend bei 178 Pkw-Stellplätzen über den oben ausgewiesenen 1.350 Stellplätzen. In die Tiefgarage passen einer ersten Abschätzung zufolge ca. 100 Stellplätze je Geschoss (derzeit ein Geschoss vorgesehen, vgl. Kapitel 5.5.1).

Teilkonzept Campus für Demokratie (CfD)

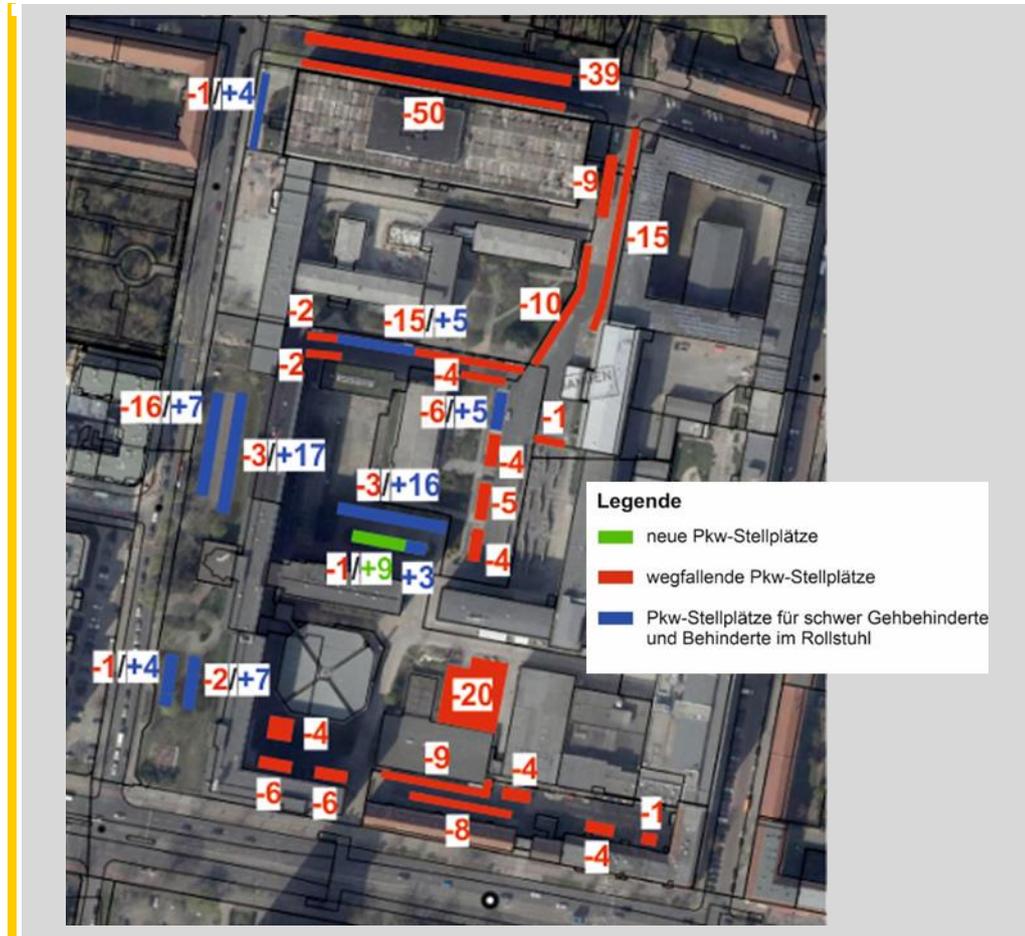


Abbildung 5.12: Bilanzierung Stellplatzkonzept: neue und entfallende Pkw-Stellplätze im Innenblock

Das Stellplatzkonzept im Innenblock (Abbildung 5.13) zeigt die resultierende Stellplatzaufteilung im Blockinnenbereich des Campus für Demokratie. Auf der Normannenstraße stehen künftig 13 Pkw-Stellplätze zur Verfügung. Im Blockinnenbereich sind neun weitere Pkw-Stellplätze (Kurzzeitparken) und eine Haltezone für vier Fahrzeuge vorhanden. Für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl sind 68 Stellplätze auf dem Gelände verfügbar.

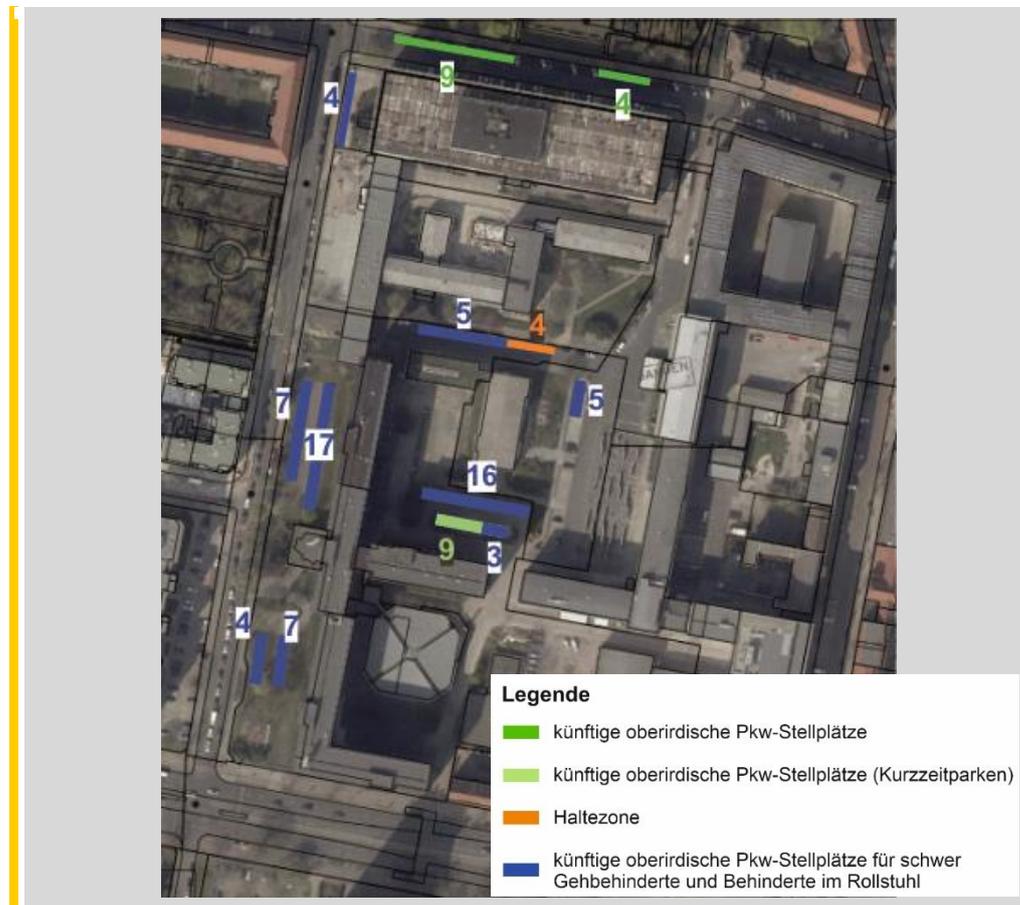


Abbildung 5.13: Resultierendes Stellplatzkonzept im Innenblock

Abstellmöglichkeiten für Reisebusse

Es wird erwartet (und ist im Sinne einer Bündelung von An- und Abreiseverkehr wünschenswert), dass ein Teil der Besucher des Museums mit Reisebussen den Campus anfährt.

Zur Standortfindung der Abstellmöglichkeiten für diese Reisebusse wurden zunächst Vor- und Nachteile der Parkraumnutzung durch die das Untersuchungsgebiet einschließenden Straßen abgewogen. Als geeignetste Möglichkeit wurde die Südseite der Normannenstraße gewählt, da hier gleichzeitig die Nutzung mit dem Stadion möglich ist und eine gute Erreichbarkeit über die Ruschestraße herrscht. Weitere Vorteile stellen die Ankunft und Abfahrt der Busse unmittelbar an einem Eingang zum Campus für Demokratie („Offiziersrennbahn“) sowie die gute Erreichbarkeit aus allen Richtungen dar. Allerdings erfordert diese Maßnahme eine

Teilkonzept Campus für Demokratie (CfD)

Reduzierung von Pkw-Stellplätzen. Insgesamt können hierdurch acht Busstellplätze errichtet werden (vgl. Abbildung 5.14). Die Aufteilung wie viele davon als Parkplätze oder als Halteplätze genutzt werden wird noch diskutiert. Weitere Informationen zur Umgestaltung der Normannenstraße sind dem folgenden Kapitel 5.6 zu entnehmen.

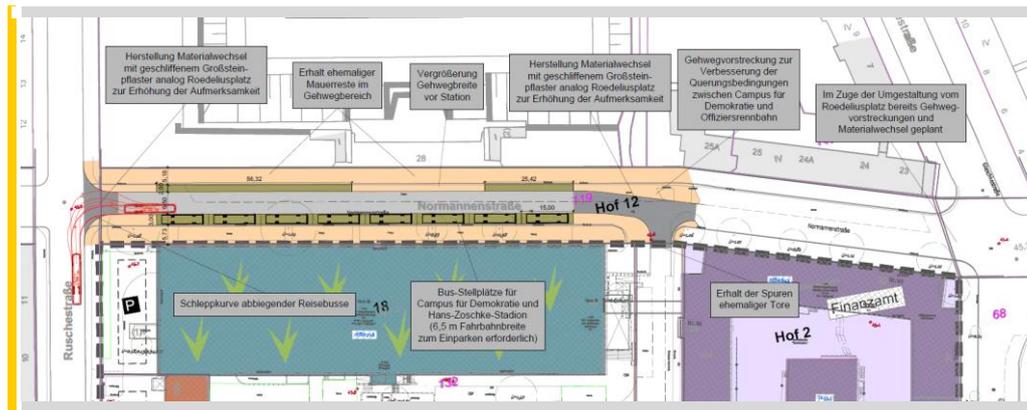


Abbildung 5.14: Abstellmöglichkeiten für Reisebusse Normannenstraße – Südseite

Um auch die Erschließung des Standortes von der Frankfurter Allee zu ermöglichen, wurden Abstellmöglichkeiten für Reisebusse auf deren Nordseite diskutiert (vgl. Abbildung 5.15). Wesentliche Vorteile ergäben sich hierbei aus der unmittelbaren Nähe zum Neubau des Bundesarchives und der guten Erreichbarkeit aus Richtung Osten. Ein potenzielles Problem der Abstellmöglichkeit stellt die Behinderung des Verkehrsflusses auf der Frankfurter Allee durch die einparkenden Busse dar. Der Wegfall eines Fahrstreifens auf der Frankfurter Allee zugunsten von Busabstellplätzen ist vor dem Hintergrund des prognostizierten Anstiegs des Verkehrsaufkommens auf der Frankfurter Allee kritisch zu sehen. Die Busse neben der Fahrbahn auf der Nebenanlage halten zu lassen, ist aufgrund der zu erwartenden Fahrkurven und Flächenbedarfe der Busse und den damit verbundenen Konflikten mit dem Fuß- und Radverkehr nicht zu empfehlen. Zudem würden Eingriffe in die Grünanlagen sowie Baumfällungen erforderlich werden, um Überfahrten ausgestalten zu können. Überdies ist für Fahrzeuge aus Richtung Westen kommend eine Blockumfahrung über die Rusche-, Normannen- und Magdalenenstraße notwendig. Eine solche Lösung wurde daher im Rahmen der Steuerungsrunde verworfen.

Teilkonzept Campus für Demokratie (CfD)



Abbildung 5.15: Abstellmöglichkeiten für Reisebusse Frankfurter Allee – Nordseite

Potentiale für die Erhöhung von Stellplatzkapazitäten

Um (an den Außengrenzen des Campus) die Kapazitäten an Stellplätzen zu erhöhen, wurde die zusätzliche Verwendung von Parkliften mitgedacht. Dabei wurde darauf hingewiesen, dass diese kosten- und wartungsintensiv sind und für ungeübte Nutzer schwierig zu bedienen. Außerdem wurde bemerkt, dass dem Stellplatzdefizit durch diese Maßnahme lediglich geringfügig entgegengewirkt werden würde. Aus diesem Grund wurde diese Parkmöglichkeit verworfen.



Abbildung 5.16: Beispiel Parklift

Im Archivzentrum ist derzeit eine Fläche von ca. 3.100 m² für die Tiefgarage vorgesehen. Unter Berücksichtigung von notwendigen Fahrgassenbreiten, Rampen, Stützen, technischen Ausrüstungen usw. kann damit ein Stellplatzangebot für ca. 100 Stellplätze geschaffen werden. Es ist zu prüfen, ob durch eine mehrgeschos-sige Bauweise mehr Stellplätze geschaffen werden können. In einer zweiten oder dritten Ebene könnten damit zusätzlich 200 bis 300 Stellplätze geschaffen werden.

An der Rutnikstraße befindet sich ein großer Parkplatz. Er bietet eine ausreichend große Fläche, um ein Parkhaus dort zu errichten. Es ist aber vorgesehen, diesen Bereich langfristig als Grünzug aufzuwerten (vgl. Kapitel 8.4).

Die Mitnutzung von Stellplätzen am Parkplatz der Agentur für Arbeit erscheint nicht möglich. Zum einen sind die Stellplätze auf dem Gelände sehr gut ausgelastet, und sind zum anderen werktags für Beschäftigte und Besucher reserviert (vgl. Kapitel 8.4).

5.5.2 Fahrradstellplätze

Um im Untersuchungsgebiet ausreichend Fahrradstellplätze zur Verfügung zu stellen, wurde ein Stellplatzkonzept im Blockinnenbereich des Campus für Demokratie entwickelt. Dafür werden künftig 367 einfache Fahrradstellplätze sowie 332 Fahrradstellplätze mit Doppelstockparkern errichtet (Konzept vgl. Abbildung 5.17, Beispiele für Radabstellanlagen in Kapitel 7.3.3). Trotz der zahlreichen Abstellmöglichkeiten besteht weiterhin ein rechnerisches Defizit von 81 Radstellplätzen.

Bei diesem geringen Defizit ist davon auszugehen, dass die notwendigen Stellplätze in der Umgebung gefunden werden (an regulären Abstellorten sowie unter Nutzung von Mobiliar und Ausrüstung). Unter Berücksichtigung der Ableitungen der Ergebnisse im Kfz-Verkehr (Stärkung Umweltverbund) ist die Bereitstellung weiterer Stellplatzflächen für Fahrräder erforderlich.



Abbildung 5.17: Stellplatzkonzept: potenzielle Fahrradstellplätze

5.6 Gestaltungskonzept für die Normannenstraße

Um die schmalen Gehwege auf der Südseite zu verbreitern und (zusätzlich) Raum für haltende Busse zu schaffen (für CfD, teilweise auch für die HOWOGE-Arena Hans Zoschke), wurde ein Vorschlag zur Umgestaltung der Normannenstraße erarbeitet. Ziel soll auch eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität sein und die Schaffung einer allgemein angenehmeren Situation für Fußgänger.

Teilkonzept Campus für Demokratie (CfD)



Abbildung 5.18: Normannenstraße im Bestand

Die Umgestaltung der Normannenstraße beginnt an der Einmündung der Rutschestraße und basiert an dieser Stelle auf dem Vorschlag, eine Gehwegvorstreckung und Aufpflasterung zur Geschwindigkeitsreduktion herzustellen. Aufgrund der Nähe zum signalisierten Knotenpunkt ist hier voraussichtlich nur ein Materialwechsel zur Erhöhung der Aufmerksamkeit möglich, aber keine Erhöhung der Fahrbahn.

Die Gehwege auf der Südseite werden neu angelegt (ca. 5,7 m Breite) und auf der Nordseite am Stadioneingang verbreitert (knapp über 5,0 m). Auf beiden Seiten ist der Erhalt der Bäume angestrebt und möglich, da die bestehenden Bordanlagen als Grenzen aufgegriffen wurden (nördliche Baumstandorte leider nicht in Kartengrundlage enthalten, vgl. Abbildung 5.19).

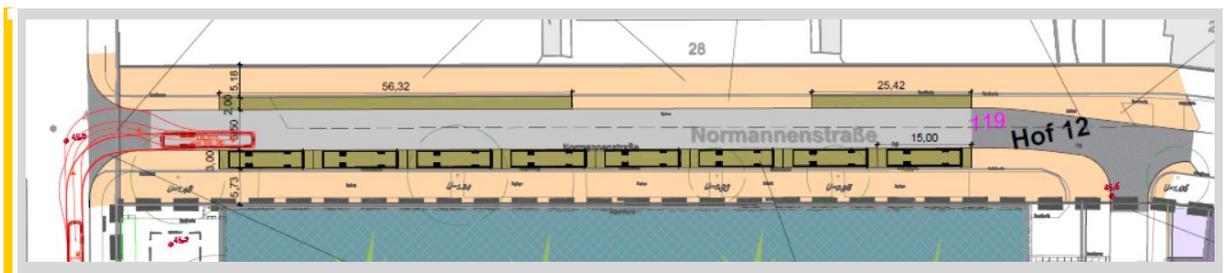


Abbildung 5.19: Gestalterische Vorschläge Normannenstraße (Ausschnitt Lageplan)

Die geplanten Busstellplätze auf der Südseite werden mit einer Breite von 3,0 m eingeordnet. Bei 15 m Stellplatzlänge je Bus sind 8 parkende Busse auf der Südseite zeitgleich möglich³⁴. Gemäß der EAR³⁵ ist eine Fahrstreifenbreite von 6,5 m

³⁴ Würde auch den Bedarf an Stellplätzen für die HOWOGE-Arena Hanz- Zoschke decken, vgl. Kapitel 8.4

³⁵ FGSV: Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, Ausgabe 2005

Teilkonzept Campus für Demokratie (CfD)

zum Einparken der Busse nötig. Auf der Nordseite können zusätzlich Pkw-Stellplätze angelegt werden.

An der Zufahrt zum Campus für Demokratie ist eine Gehwegvorstreckung zur Verbesserung der Querungsbedingungen zwischen dem Campus für Demokratie und der Offiziersrennbahn vorgesehen. Zudem wird vorgeschlagen, am entsprechenden Eingangsbereich eine Aufpflasterung zur Geschwindigkeitsreduktion herzustellen. Die Gestaltung folgt damit den bereits geplanten Gestaltungsmustern am Roedeliusplatz bzw. dem angrenzenden Knotenpunkt Normannenstraße/Magdalenenstraße. Dadurch entsteht ein einheitliches Erscheinungsbild.

Der Lageplan ist in Anhang 6 zu finden.

5.7 Einflüsse anderer Planungen und Entwicklungen

Zu nennen sind hier die Planungen zu den Radverkehrsanlagen an der Rutschestraße sowie zu einer Kiezbuslinie.

Beide Planungen haben ebenfalls Einfluss auf die Entwicklung der HOWOGE-Arena, auch gibt es Wechselwirkungen zwischen HOWOGE-Arena und Campus für Demokratie. Die Berührungspunkte sind in Kapitel 8.5 erläutert.

5.8 Fazit Entwicklungschancen Campus für Demokratie

Trotz gut ausgelasteter umgebender Straßen sind die Entwicklungsmöglichkeiten des Campus für Demokratie gegeben.

Es ist allerdings die konsequente Förderung des Fuß- und Radverkehrs erforderlich. Die nahegelegene U-Bahnstation Magdalenenstraße muss ebenfalls als Chance verstanden werden, die Nutzung des Kfz soweit wie möglich zu reduzieren. Die begrenzte Anzahl an vorhandenen/geplanten Stellplätzen wird automatisch zu einer Reduktion des Kfz-Verkehrs führen, es ist aber zu verhindern, dass sich der Parkdruck auf umliegende Quartiere überträgt.

Die Reduktion des Kfz-Verkehrs hat positive Auswirkungen auf die Verkehrsqualitäten der umliegenden Straßenzüge sowie auf die Anzahl der benötigten Stellplätze. Im Blockinnenbereich können (außer in der Tiefgarage) kaum Stellplätze zur Verfügung gestellt werden, nahe gelegene Alternativen sind bereits in der Stellplatzbilanzierung berücksichtigt.

6 Teilkonzept westliche Gotlindestraße/Bereich östlich der Siegfriedstraße

6.1 Technisch-gestalterisches Konzept für die westliche Gotlindestraße

6.1.1 Bestand und Motivation

Die Motivation in der Umgestaltung der westlichen Gotlindestraße ergibt sich aus mehreren Punkten: Ziel des Teilkonzeptes ist es, die Befahrbarkeit der Straße für Radfahrende zu verbessern (v. a. Fahrbahnoberfläche). Daneben fehlen auf der Nordseite abschnittsweise Gehwege. Nach Möglichkeit soll Durchgangsverkehr so weit wie möglich aus der Straße herausgehalten werden. Des Weiteren soll die Querungssituation im Bereich von Kita und Friedhof verbessert werden. Zur Umsetzung dieser Ziele sollen möglichst wenige Pkw-Stellplätze entfallen (Gesamtanzahl an Stellplätzen).



Abbildung 6.1: Fotos Gotlindestraße

Für das technisch-gestalterische Konzept der westlichen Gotlindestraße wurden vorab insgesamt drei Varianten betrachtet, welche in den folgenden Kapiteln beschrieben werden. Im Kapitel 6.1.2 werden verschiedene Kenngrößen verglichen und genutzt, um innerhalb der Steuerungsrunde eine Vorzugsvariante festzulegen. Diese wird in Kapitel 6.1.4 vorgestellt und weiter ausgeführt.

Die Rahmenbedingungen sind die Folgenden:

- ▶ Tempo-30-Zone

Teilkonzept westliche Gotlindestraße/Bereich östlich der Siegfriedstraße

- ▶ Querschnittsbelastung ca. 2.600 Kfz/24h, davon ca. 1.600 Kfz in Richtung Osten (Auswertung Erhebung Knotenpunkt Ruschestraße/Gotlindestraße)
- ▶ Erhalt möglichst vieler Stellplätze für Anwohner (derzeit 256 Stellplätze)

Im Bestand sind im Wesentlichen drei grundsätzliche Querschnittsbreiten (Fahrbahnbreiten) vorhanden:

- ▶ ca. 6,10 m (inkl. einseitigem Längsparken)
- ▶ ca. 10,40-10,70 m (inkl. einseitigem Längsparken und einseitigem Senkrechtparken)
- ▶ ca. 8,90 m (inkl. beidseitigem Längsparken).

Damit ergeben sich nutzbare Fahrbahnbreiten zwischen 4,10 m (obere beiden Querschnitte) und 4,90 m (unterer Querschnitt). Damit wird ersichtlich, dass die Fahrbahnbreite durch die bestehende Parkordnung so weit reduziert ist, dass ein Zweirichtungsverkehr nicht möglich ist. Die Fahrgassenbreite (Fahrbahnbreite) an den vorhandenen Senkrechtparkplätzen ist geringer als die Mindestbreite gemäß Richtlinien RAS³⁶ und EAR (4,5 m für Rückwärtseinparken, 6,00 m bei Vorwärtseinparken).



Abbildung 6.2: Gotlindestraße – Fahrbahnbreiten Bestand (Quelle Luftbild: FIS-Broker Berlin)

Vom Bezirksamt wurde eine Kartengrundlage zur Verfügung gestellt, die den Bereich des öffentlichen Straßenlandes kenntlich macht. Je nach Abschnitt beträgt die Breite zwischen ca. 10,40 m und fast 20 m.

³⁶ FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, 2006

Teilkonzept westliche Gotlindestraße/Bereich östlich der Siegfriedstraße

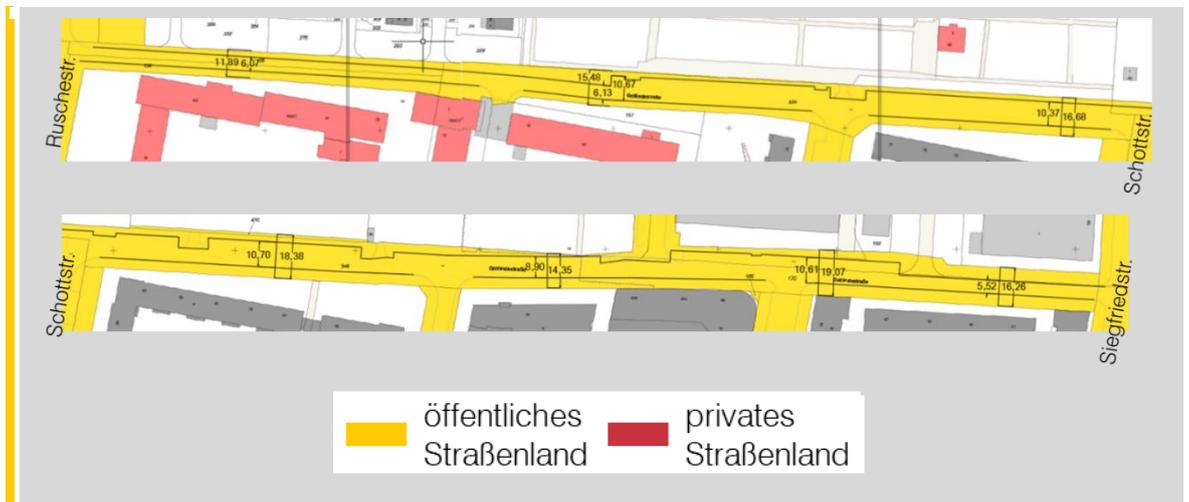


Abbildung 6.3: Öffentliches Straßenland Gotlindestraße

Im Folgenden werden drei Varianten betrachtet, die einen potenziellen Lösungsansatz darstellen:

- ▶ RASt-konformer Zweirichtungsverkehr (Variante 1)
- ▶ Einbahnstraße mit Freigabe Radverkehr in beide Richtungen (Variante 2)
- ▶ Fahrradstraße (Variante 3)

6.1.2 Vorstellung der Varianten

Variante 1

Im Rahmen der Variante 1 wird ein RASt-konformer Zweirichtungsverkehr mit einer Fahrbahnbreite von 4,5 m betrachtet. Gegenüber dem Bestand vergrößert sich die nutzbare Fahrgassenbreite, allerdings bleiben Begegnungsfälle auf Pkw-Pkw begrenzt. Die Anzahl der Pkw-Stellplätze wird deutlich reduziert. Es wurden drei Querschnittsvarianten betrachtet:

QS 1 – RASt-konformer Zweirichtungsverkehr mit beidseitigem Längsparken

Beim beidseitigen Längsparken ist eine Straßengesamtbreite von 16,5 m erforderlich. Diese setzt sich aus einer Gehwegbreite von 3,5 m³⁷, einem Sicherheits-

³⁷ Abstimmungsergebnis der Steuerungsrunde, Orientierung an Aktualisierung AV Geh- und Radwege

Teilkonzept westliche Gotlindestraße/Bereich östlich der Siegfriedstraße

streifen von 0,5 m, einem Längsparkstreifen von 2,0 m und einer Fahrbahnbreite von 4,5 m zusammen.

Bei einer Reduktion auf einseitiges Längsparken (in Bereichen ohne ausreichende Querschnittsbreite) verringert sich der Breitenbedarf um 2,5 m (Gesamtbreite: 14,0 m).

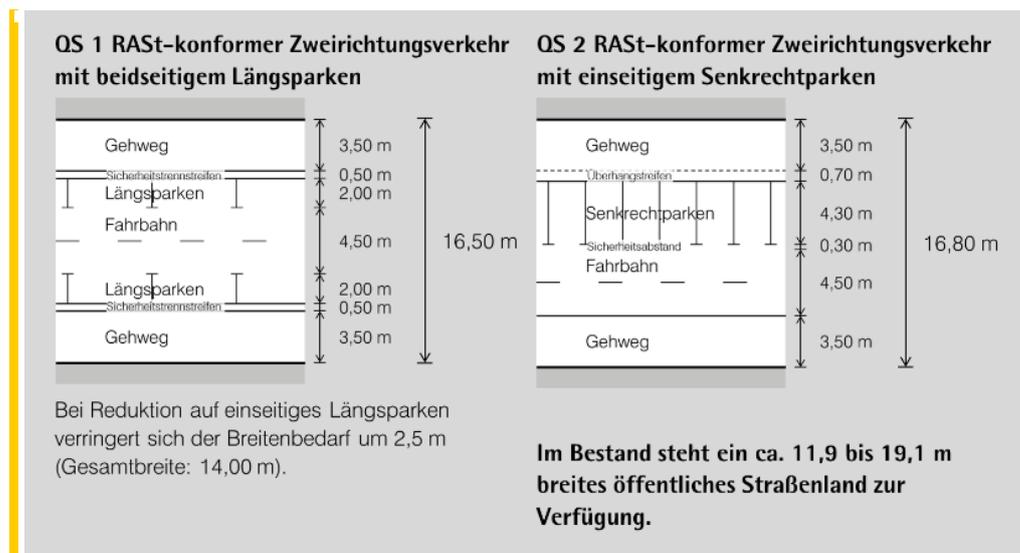


Abbildung 6.4: Gotlindestraße, Varianten 1, QS 1 und QS 2

QS 2 – RASt-konformer Zweirichtungsverkehr mit einseitigem Senkrechtparken

Für das einseitige Senkrechtparken ist eine Gesamtbreite von 16,8 m erforderlich. Die Senkrechtparkstände werden mit einer Länge von 4,3 m bemessen. Zusätzlich wird ein Überhangstreifen von 0,7 m sowie ein Sicherheitsabstand von 0,3 m zur Fahrbahn benötigt.

QS 3 – RASt-konformer Zweirichtungsverkehr mit einseitigem Längs- und Schrägparken

Die für diesen Querschnitt erforderliche Straßengesamtbreite beträgt 19,15 m. Für das Schrägparken wird eine Parkstandlänge von 4,15 m vorgesehen zuzüglich des Überhang- und Sicherheitsstreifens. Stellflächen für das Längsparken werden ebenfalls wieder mit 2,0 m zuzüglich des Sicherheitsstreifens von 0,5 m bemessen.

Teilkonzept westliche Gotlindestraße/Bereich östlich der Siegfriedstraße

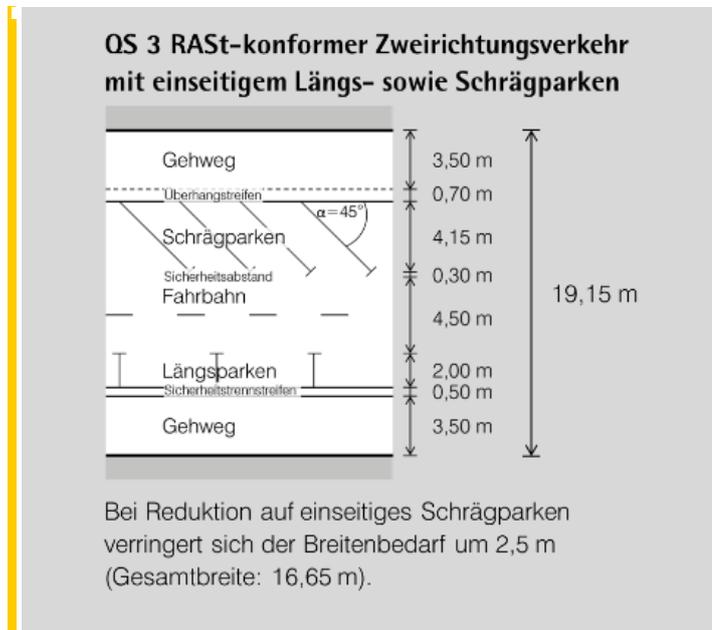


Abbildung 6.5: Gotlindestraße, Variante 1, QS 3

Variante 2

Variante 2 betrachtet die Errichtung einer Einbahnstraße mit Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung und beidseitigem Längsparken. Die für diesen Querschnitt nötige Gesamtfahrbahnbreite beträgt 15,5 m. Die erforderliche Fahrbahnbreite beträgt 3,5 m, die Umsetzung von Senkrechtparken ist aufgrund dieser Fahrbahnbreite nicht möglich. Weiterhin wird durch diese Maßnahme der Kfz-Durchgangsverkehr in eine Richtung eingeschränkt. Allerdings werden dadurch zusätzliche Verkehrswege in angrenzenden Straßen induziert: im Fall des Durchgangsverkehres zu begrüßen (z.B. über Bornitzstraße), allerdings ist auch Quell- und Zielverkehr der Gotlindestraße davon betroffen. Bei der Gestaltung einer Einbahnstraße ist darauf zu achten, keine „Sogwirkung“ zu erzeugen, da ansonsten mit höheren Kfz-Geschwindigkeiten gerechnet werden muss.

Teilkonzept westliche Gotlindestraße/Bereich östlich der Siegfriedstraße

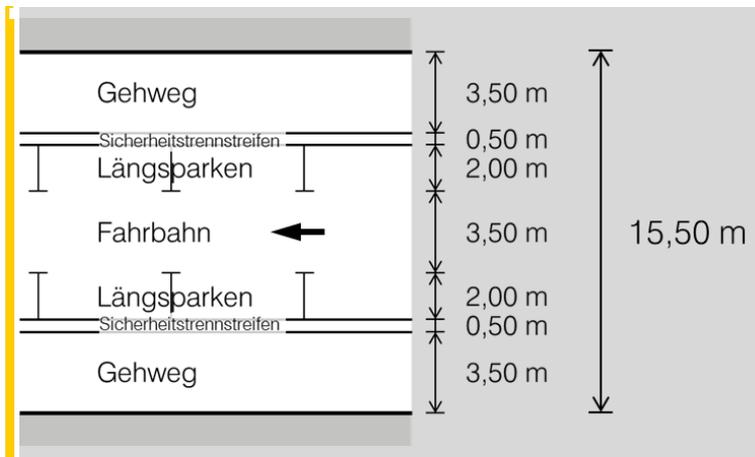


Abbildung 6.6: Gotlindestraße, Variante 2 (Einbahnstraße)

Variante 3

Bei der dritten Variante wird eine Fahrradstraße mit einer Fahrbahnbreite von 4,0 m zuzüglich eines Sicherheitsstreifens zum ruhenden Verkehr geprüft. Die verminderte Breite (ohne Sicherheitsstreifen) bedeutet eine Restriktion für den Kfz-Verkehr und gleichzeitig eine Stärkung des Radverkehrs, der in einer Fahrradstraße auch nebeneinander fahren darf.

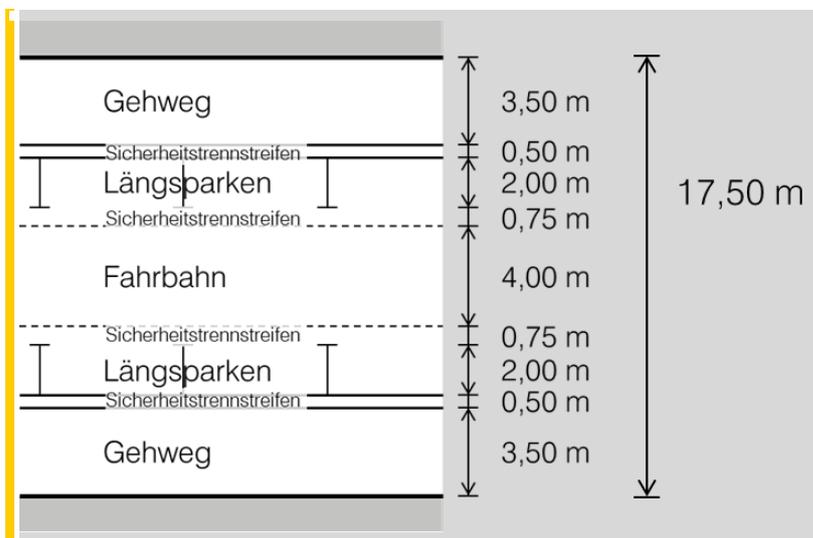


Abbildung 6.7: Gotlindestraße, Variante 3 (Fahrradstraße)

6.1.3 Ermittlung einer Vorzugsvariante

In der Steuerungsrunde am 13.07.2021 und im Anschluss daran wurden die Inhalte, Vor- und Nachteile der jeweiligen grundsätzlichen Varianten besprochen. In Abwägung der Belange der verschiedenen Verkehrsarten, Bedarfen von Anwohnern und Anliegern sowie weiteren Kriterien wurde festgelegt, dass

- ▶ die Errichtung einer Fahrradstraße aufgrund fehlender Netzfunktion nicht zielführend ist,
- ▶ die Schaffung beidseitiger Gehweganlagen anzustreben ist und
- ▶ in Variante 1 zu viele Stellplätze entfallen und damit den Belangen der Anwohner entgegenstehen.

Damit wurde die Variante 2 (Einbahnstraße, Freigabe für Radfahrer in Gegenrichtung) als Vorzugsvariante definiert.

6.1.4 Ausgestaltung und Kostenschätzung der Vorzugsvariante

Der nördliche Gehweg wurde durchgehend eingeordnet. Alle Gehwege weisen eine Mindestbreite von 3,5 m auf. Ein durchgehend einheitlicher Straßenquerschnitt ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich, wurde aber jeweils zwischen zwei Einmündungen angestrebt.

Der detaillierte Lageplan ist in Anhang 7 zu finden. Er zeigt die Einbahnstraße in Fahrtrichtung Westen. Damit wird die höher belastete Richtung aus der Gotlindestraße entnommen. Grundsätzlich ist der Straßenraum aber für beide Fahrtrichtungen auslegbar. Die hinterlegten Straßenraumbreiten ermöglichen auch ein Spiegeln der Verkehrsanlagen zwischen den Gehwegen (wo Schrägparken vorgesehen ist, müsste die Fahrbahnachse verschwenkt werden).

An einigen Stellen sind kleinere Eingriffe in private Grundstücke notwendig, um den gewünschten Querschnitt realisieren zu können. Im Lageplan ist dies durch entsprechende Textfelder gekennzeichnet.

Teilkonzept westliche Gotlindestraße/Bereich östlich der Siegfriedstraße

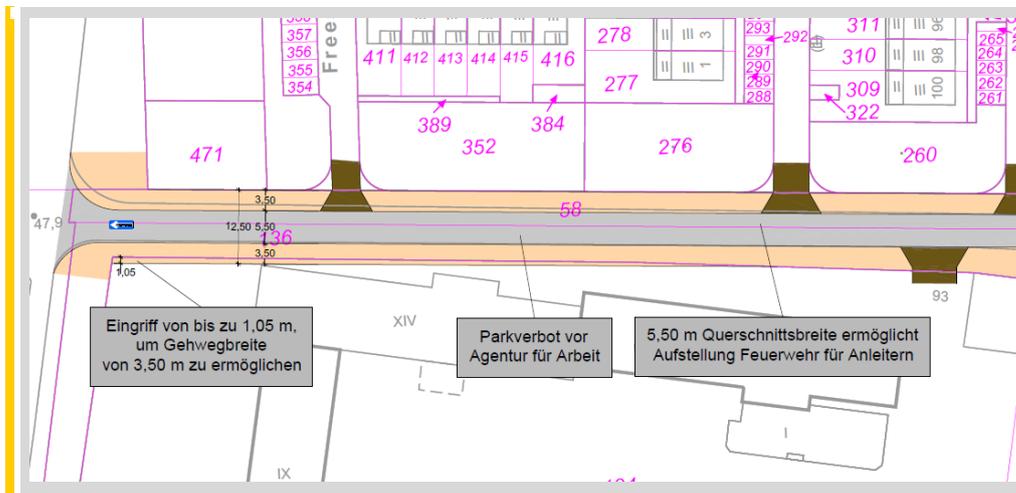


Abbildung 6.8: Ausschnitt 1, Lageplan Gotlindestraße (Anhang 7)

Vor der Agentur für Arbeit wird analog zum Bestand eine Fahrbahnbreite von 5,5 m notwendig, damit weiterhin ein Anleiten der Feuerwehr von der Straße aus möglich ist. Sofern der Gehweg mit einem geringen Bordanschlag und hoher Tragfähigkeit ausgebildet werden kann, wäre auch eine Beschilderung und Mitnutzung als Feuerwehraufstellfläche denkbar, wodurch zusätzlich auf der Nordseite der Gotlindestraße Längstellplätze ausgewiesen werden könnten (alternativ könnte der Grundstückseingriff entfallen). Ansonsten beträgt die Fahrbahnbreite durchgehend 3,50 m.

Zwischen der Agentur für Arbeit und der Schottstraße können beidseitig Längstellplätze eingeordnet werden. Zwischen Schottstraße und Atzpodienstraße sowie in Höhe der Wotanstraße ist aufgrund der größeren Flächenverfügbarkeit im Bestand trotz Ergänzung des nördlichen Gehweges abschnittsweise auf der Nordseite Schrägparken und auf der Südseite Längsparken möglich. Die restlichen Abschnitte weisen beidseitiges Längsparken auf. Wo möglich, wurden Gehwegvorstreckungen an den Knotenpunkten vorgesehen.

Teilkonzept westliche Gotlindestraße/Bereich östlich der Siegfriedstraße

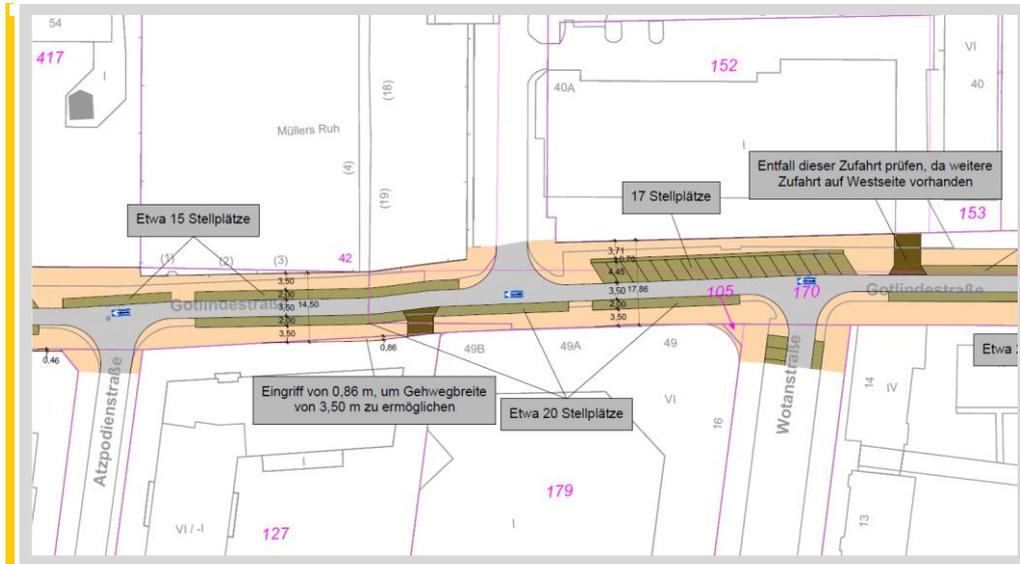


Abbildung 6.9: Ausschnitt 2, Lageplan Gotlindestraße (Anhang 7)

Insgesamt können 234 Stellplätze realisiert werden, wobei das Augenmerk abstimmungsgemäß auch auf einer Maximierung der Stellplatzanzahl lag.

Die geschätzten Investitionskosten basieren auf den in dieser Phase üblichen anhand der Verkehrsanlagenplanungen durchgeführten Mengenermittlungen und einer Hochrechnung mittels Einheitspreisen. Des Weiteren sind erfahrungsgemäße Zuschläge für Verkehrsführung während der Bauzeit, Baustelleneinrichtungen, Kleinleistungen/Unvorhersehbares und Planungskosten beinhaltet. Damit ergeben sich Gesamtkosten von ca. 3,85 Mio. € netto.

Kostenkomponente	Kosten
Baukosten Straßenbau	2.512 T€
Weitere Ausrüstungskosten	16 T€
Kosten Ausgleichsmaßnahmen für Flächenversiegelung	3 T€
Weitere Baukosten	219 T€
Zwischensumme	2.750 T€
Zuschläge (VwdB, Unvorhergesehenes, BÜ, Planungskosten)	1.100 T€
Gesamtsumme netto	3.850 T€
Gesamtsumme brutto (nikl. 19 % MwSt.)	4.581 T€

Tabelle 6.1: Kostenschätzung Gotlindestraße

6.2 Maßnahmenkonzept für den Bereich östlich der Siegfriedstraße

6.2.1 Motivation

Als Hauptdefizite werden vor allem problematische Situationen für den Fuß- und Radverkehr angeführt. So führen vor allem fehlende Querungsmöglichkeiten, Gehwege und mangelnde Barrierefreiheit und ein als zu hoch empfundene Kfz-Geschwindigkeit für den Fußverkehr zu großen Problemen. Für den Radverkehr dominieren ungünstige Wegeführungen zwischen Straßenbahngleisen und längs-parkenden Pkw in Kombination mit löchrigen Betonplatten, welche in einem schlechten Zustand sind. Auch der Busverkehr wird durch die engen Straßenverhältnisse problematisch.



Abbildung 6.10: Straßen im Untersuchungsgebiet

Es wird angestrebt, das ÖPNV-Angebot am Lindenhof durch die Behebung der im Konfliktplan festgestellten Erschließungsdefizite zu verbessern. Ferner sollen die Möglichkeiten der Kompensation wegfallenden Parkstände im Zuge der Schaffung einer Protected Bike Lane geprüft werden.

Teilkonzept westliche Gotlindestraße/Bereich östlich der Siegfriedstraße

6.2.2 Maßnahmenkonzept

Gehwegvorstreckungen

Im gesamten Quartier werden mehrere Gehwegvorstreckungen (siehe Abbildung 6.11) vorgeschlagen.

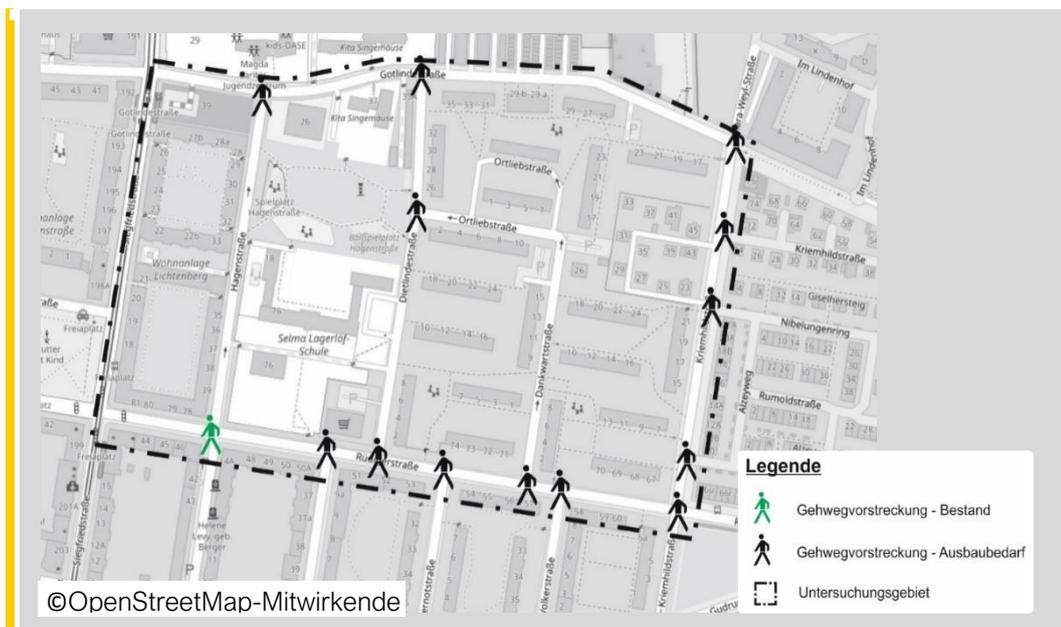


Abbildung 6.11: Vorschläge Gehwegvorstreckungen

Für den Fußverkehr bedeuten sie mehr Sicherheit (bessere Sicht auf den Kfz-Verkehr, bessere Sicht durch den Kfz-Verkehr) sowie einen Zugewinn an Komfort (Bordsteinabsenkungen, gerade Wegführung möglich, kein „Durchquetschen“ zwischen parkenden Fahrzeugen). Rund um die Selma-Lagerlöf-Schule sowie die Kita Singmäuse kann damit auch die Verkehrssicherheit für besonders vulnerable Gruppen erhöht werden.

Teilkonzept westliche Gotlindestraße/Bereich östlich der Siegfriedstraße



Abbildung 6.12: Beispiele Gehwegvorstreckung

Gehwegvorstreckungen eignen sich darüber hinaus dafür, StVO-konformes Parken in den Kreuzungsbereichen durchzusetzen. Je nach Bedarf könnten die „gewonnenen“ Flächen auch für die Anlage von Radbügeln genutzt werden.

ÖPNV-Erschließung Lindenhof

Eine Buslinie durch das Quartier existierte bereits, wurde aber eingestellt (Linie 193). Eine ausreichende ÖPNV-Erschließung des Lindenhofs wird angestrebt. Aufgrund der Struktur der Straßen im Quartier bietet sich eine Führung über Gotlindestraße und Kriemhildstraße an.

In Anlehnung an die ehemals bestehende Linie und unter Berücksichtigung der Verknüpfung mit anderen bestehenden ÖV-Angeboten könnte eine Buslinie den nachfolgend dargestellten Linienverlauf bedienen (Variante 1). Die Dreiecksführung Kriemhildstraße – Rüdigerstraße – Gotlindestraße ist vermutlich aus geometrischen Gründen nicht anders darstellbar. Die Linienführung Gotlindestraße – Siegfriedstraße – Fanninger Straße ist auch anders herum denkbar.

Teilkonzept westliche Gotlindestraße/Bereich östlich der Siegfriedstraße

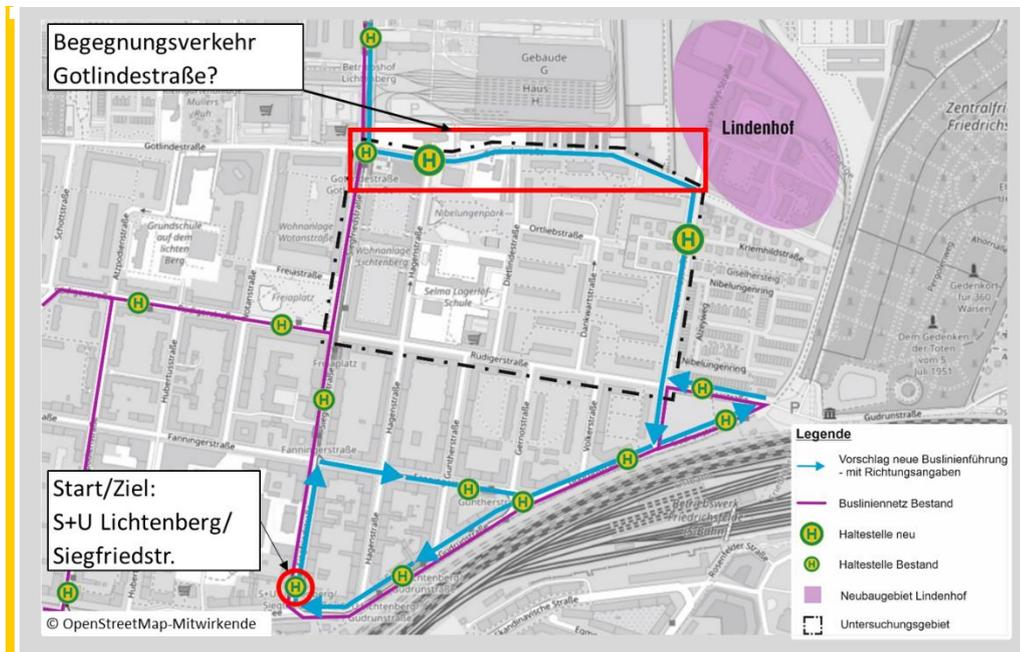


Abbildung 6.13: ÖV-Linie, Variante 1

Für eine Bus-Bus Begegnung sind laut BVG Fahrbahnbreiten von mindestens 6,50 m notwendig, um einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten. Die Kriemhildstraße weist die notwendige Mindestbreite von 6,50 m auf. Die Gotlindestraße verfügt über Fahrbahnbreiten zwischen 5,75 m und 6,29 m. Die vermutlich effektivste Linienführung über Gotlindestraße und Kriemhildstraße im Zweirichtungsbetrieb (Variante 1) ist damit ohne bauliche Veränderungen nicht möglich. Als Alternative wäre die Bedienung der Linie mit Kleinbussen denkbar, sofern durch die BVG realisierbar.

In einer Präsentation vom 03.06.2022 zeigt die BVG eine Linienführung zwischen S+U Frankfurter Allee und S+U Lichtenberg, die zwischen Siegfriedstraße und S+U Lichtenberg einen identischen Verlauf zeigt. Die Linie ist für 2023 geplant.

Teilkonzept westliche Gotlindestraße/Bereich östlich der Siegfriedstraße



Abbildung 6.14: geplante Neue Kiezlinie Frankfurter Allee Nord³⁸

Ohne bauliche Anpassungen wäre nur eine Lösung im Einrichtungsbetrieb (Varianten 2, 3a, 3b und 4) möglich³⁹. Begegnungsfälle mit Lkw sind als sehr seltene bis nahezu ausgeschlossene Begegnungsfälle anzunehmen (Müllfahrzeuge, vereinzelte Versorgungsfahrzeuge, ansonsten kein Lkw-Betrieb im größeren Umfang zu erwarten).

Variante 2 stellt eine Ringlinie mit Verlauf der ehemaligen Buslinie 193 dar (Abbildung 6.15). Mit dieser Planung würde die Gotlindestraße nur in die westliche Richtung durchfahren werden, damit einher geht eine begrenzte Erschließungswirkung. In der Abbildung 6.15 ist eine Blockumfahrung für die Endhaltestelle eingezeichnet, die Vorteile im Betrieb nach sich ziehen könnte (direktere Erreichbarkeit). Da die Hagenstraße jedoch Teil des Radvorrangnetzes ist, kann eine solche Lösung nicht realisiert werden (auf Alternativrouten entstehen zu hohe Umwege).

³⁸ BVG AG: Neue Kiezlinie Frankfurter Allee Nord – Infrastrukturelle Anforderungen, Präsentation vom 03.06.2022

³⁹ Die Präsentation der BVG listet ebenfalls (diese) Problempunkte auf und benennt Lösungsvorschläge dazu.

Teilkonzept westliche Gotlindestraße/Bereich östlich der Siegfriedstraße

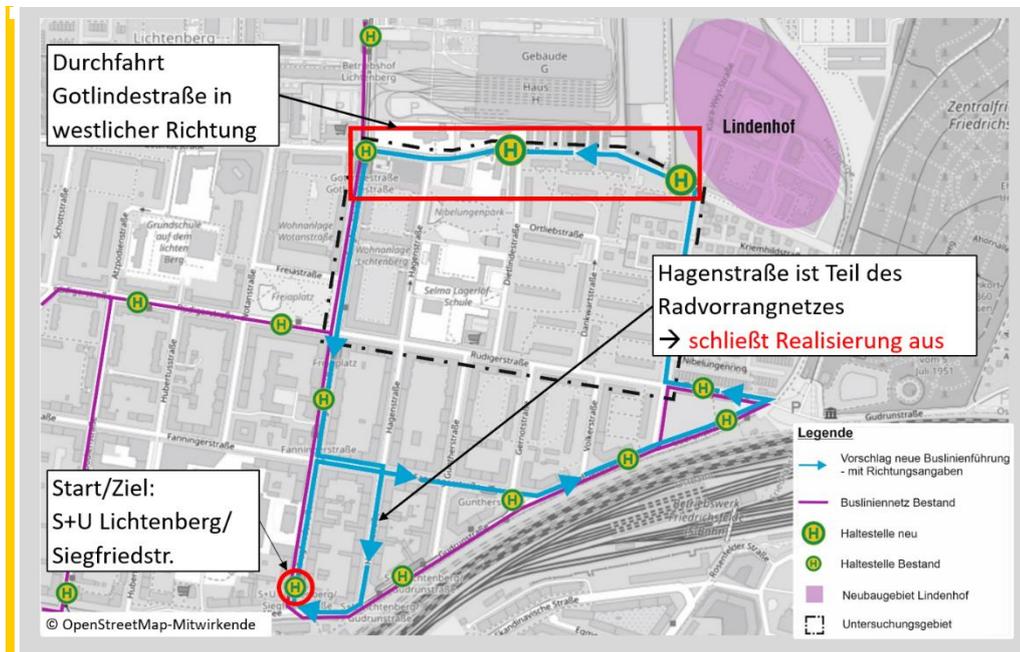


Abbildung 6.15: ÖV-Linie, Variante 2

Die Führung als Ringlinie kann weiterhin am Rand des Gebietes über die Kriemhild- und Gudrunstraße (Variante 3a) bzw. über Kriemhildstraße – Rüdigerstraße – Guntherstraße (Variante 3b) abgewickelt werden (siehe Abbildung 6.16 und Abbildung 6.17). Beide Varianten durchfahren die Gotlindestraße in östlicher Richtung. Variante 3a weist die direkteste und einfachste Linienführung auf, Variante 3b erschließt eine zusätzliche Haltestelle. Für Variante 3b ist des Weiteren die Prüfung der Befahrbarkeit (im Hinblick auf die bestehende Fahrbahnoberfläche) der Guntherstraße durch Busse notwendig.

Teilkonzept westliche Gotlindestraße/Bereich östlich der Siegfriedstraße

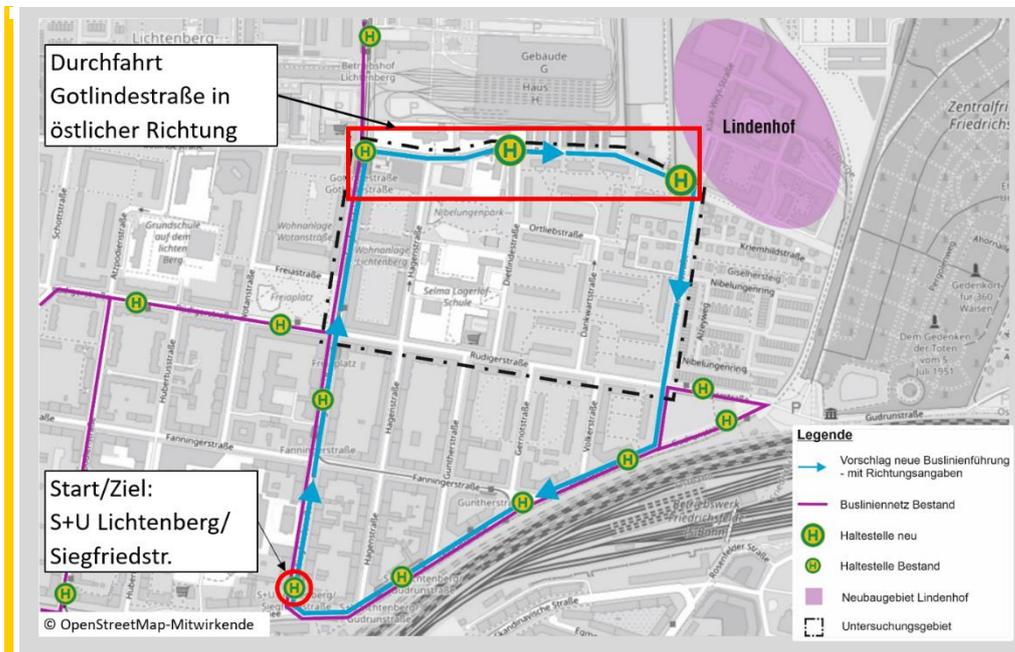


Abbildung 6.16: ÖV-Linie, Variante 3a

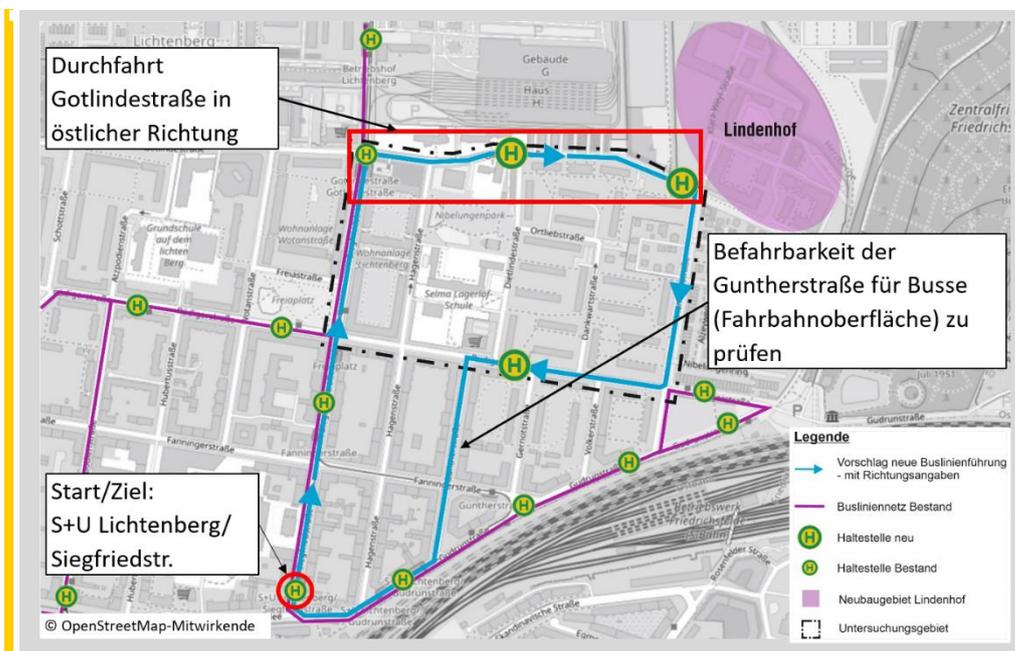


Abbildung 6.17: ÖV-Linie, Variante 3b

Teilkonzept westliche Gotlindestraße/Bereich östlich der Siegfriedstraße

Variante 4 (Abbildung 6.18) stellt eine weitere Möglichkeit zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots dar. Dabei wird aus der bestehenden Buslinie 256 eine Ringbuslinie entwickelt. Ab der Kriemhildstraße führt der Linienweg über die Gotlindestraße zur Siegfriedstraße, das heißt die Durchfahrt erfolgt in westlicher Richtung. Wie für Variante 3b ist auch hier eine Prüfung der Befahrbarkeit der Guntherstraße für Busse notwendig.

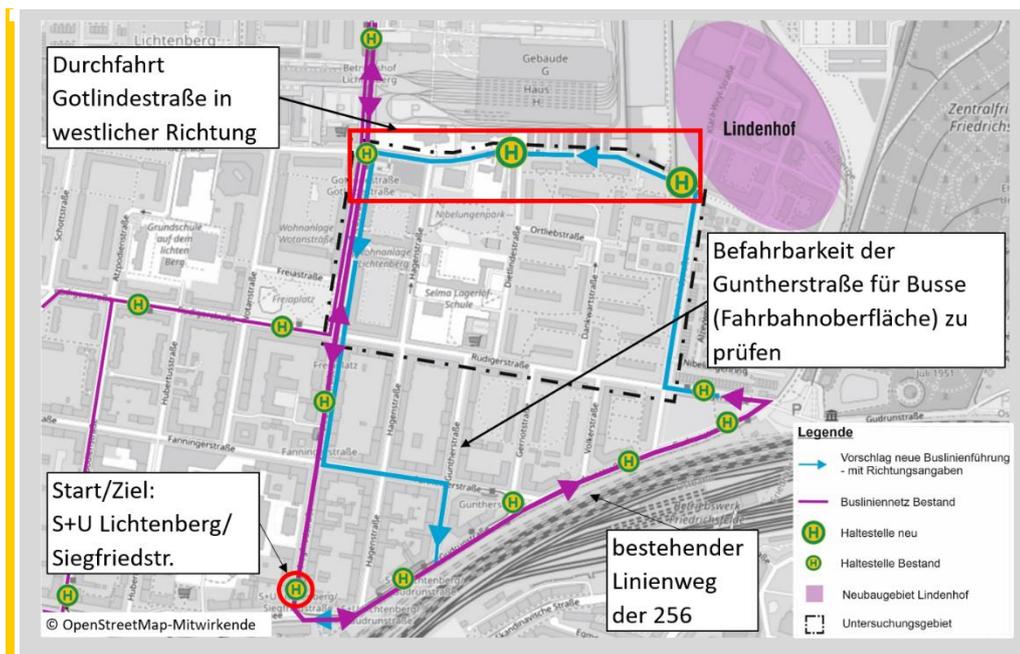


Abbildung 6.18: ÖV-Linie, Variante 4

Die Abbildung 6.18 zeigt eine komplexe Linienführung. Daraus entstehen in erster Linie Nachteile für die Fahrgäste (Merkbarkeit des Fahrweges).

Auch ein autonomer Bus im Rahmen eines Forschungsprojekts ist grundsätzlich möglich, wird von Teilen der Steuerungsrunde aber aufgrund der angrenzenden Kitas und der hohen Wohndichte des Lindenhofs als kritisch angesehen.

Kompensationsmöglichkeiten Stellplätze

Potentiale, Stellplätze von der Siegfriedstraße (Entfall durch Protected Bike Lane) in das Quartier zu verlagern, ergeben sich (da keine Freiflächen genutzt werden können) durch Umnutzung und Umgestaltung des Straßenraumes. Die meisten Potentiale ergeben sich bei Einbahnstraßenführungen, da die Fahrbahnbreiten reduziert und freiwerdende Flächen anderweitig genutzt werden können.

Teilkonzept westliche Gotlindestraße/Bereich östlich der Siegfriedstraße

Die Folge von Einbahnstraßen(-systemen) sind generell Umwegfahrten. Aufgrund der Gebietsstruktur mit den bestehenden Einbahnstraßen entstehen Zwangspunkte (Abbildung 6.19): Die Rüdigerstraße ist aufgrund der Schulbushaltestelle an der nördlichen Fahrbahnseite in Fahrtrichtung Westen freizugeben. Die Gotlindestraße ist damit in Fahrtrichtung Osten freizugeben (korrespondiert mit ÖV-Vorschlägen). Als Konsequenz dessen müsste die Fahrtrichtung der Hagenstraße umgedreht werden, da sonst eine Ausfahrt nur über einen großen Bogen möglich ist. In der Hagenstraße sind Schrägparkplätze angeordnet, die bei Drehung des Richtungssinnes angepasst werden müssten.

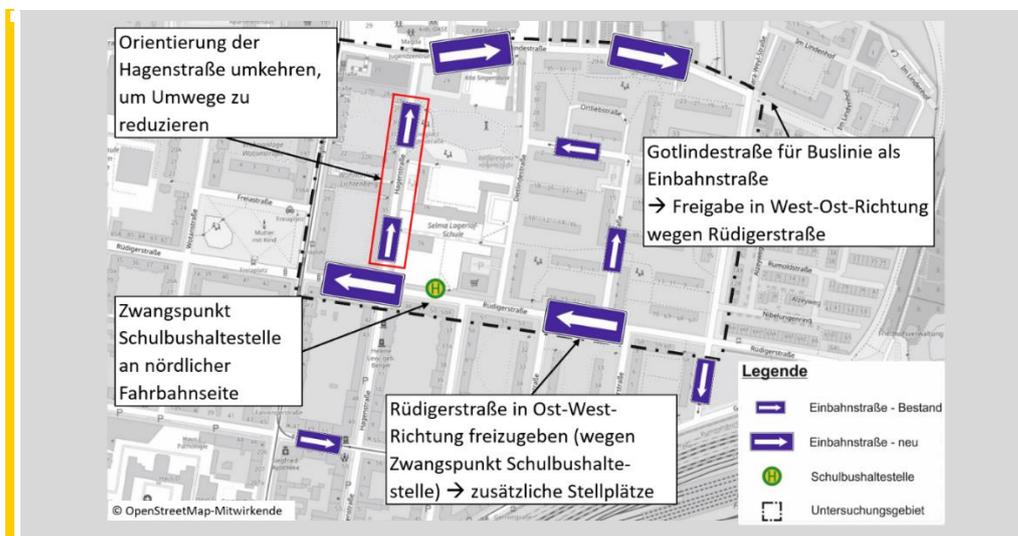


Abbildung 6.19: Einbahnstraßenkonzept

Um zusätzliche Stellplätze in der Rüdigerstraße zu schaffen und damit eine Änderung der Parkordnung vorzunehmen, sind umfangreiche bauliche Maßnahmen notwendig. Bisher ist die Rüdigerstraße in der Fahrbahn asphaltiert, die Längsparkstände sind mit Großsteinpflaster ausgestattet (wie in Abbildung 6.10 erkennbar). Um Schrägparken zu realisieren, müsste mindestens auf einer Fahrbahnseite die Fahrbahn / Parkstände angepasst werden.

Die Ausführungen zeigen, dass Potentiale für zusätzliche Stellplätze nur mit Aufwand in Verkehrsorganisation und Straßenraumgestaltung möglich sind. Im Rahmen der Steuerungsrunde wurde sich deshalb darauf verständigt, sich vorerst auf bestehende Planungen / Konzepte in Rüdigerstraße und Dietlindestraße zu konzentrieren.

7 Teilkonzept Alte Frankfurter Allee/Gudrunstraße

7.1 Bestand und Motivation

Die BVG plant, die eingleisige Blockumfahrung Siegfriedstraße – Fanninger Straße – Gudrunstraße durch eine Endhaltestelle mit Wendestelle in der Alten Frankfurter Allee zu ersetzen.

Damit ergeben sich in der Gudrunstraße Potenziale zur Umgestaltung des Straßenraums.



Abbildung 7.1: Gudrunstraße (Bestand)

Der Bereich der Alten Frankfurter Allee ist wiederholt hinsichtlich einer Umgestaltung angesprochen worden, u. a. in den Rahmendokumenten (vgl. Kapitel 1.2). Durch die neu geplante Endhaltestelle ergeben sich langfristig die Potentiale dazu. Kurzfristig ist ein Umgestaltungskonzept zu entwickeln, welches Verbesserungen im bestehenden Straßenraum anstrebt, die provisorisch als Übergang zwischen dem jetzigen Zustand und dem Zustand nach Bau der Wendestelle zu verstehen sind. Die Konzentration liegt dabei auf leicht und schnell umsetzbare Maßnahmen, die perspektivisch auch in den Endzustand übernommen werden können.

Teilkonzept Alte Frankfurter Allee/Gudrunstraße



Abbildung 7.2: Alte Frankfurter Allee (Bestand)

7.2 Wendestelle BVG und Konsequenzen in den Verkehrsführungen

Langfristig plant die BVG auf der alten Frankfurter Allee eine Endstation der Straßenbahn samt Abstellanlage zu errichten.

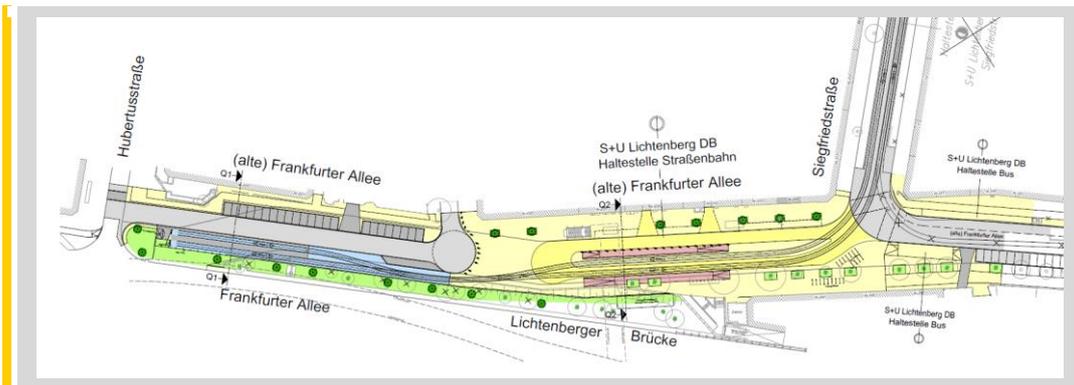


Abbildung 7.3: Straßenbahn Endstation Alte Frankfurter Allee ⁴⁰

Damit einher geht eine Umorganisation im Kfz-Verkehr: Das Klinikum wird zukünftig nicht mehr über den Weg Siegfriedstraße – Alte Frankfurter Allee erschlossen, sondern direkt über Hubertusstraße – Alte Frankfurter Allee. Das trifft natürlich auch für andere Ziele zu, beispielsweise das Hubertusbad in der Hubertusstraße. Durch die zukünftige Verbindung Hubertusstraße – Alte Frankfurter Allee entfällt der Quell- und Zielverkehr dieser Einrichtungen auf den bisher dahin führenden Straßen (Siegfriedstraße, Fanninger Straße, Rüdigerstraße). Z.B. für den Schulstandort an der Siegfriedstraße (Grundschule) ist dies positiv zu bewerten.

⁴⁰ Quelle Lageplanausschnitt | Ingenieurbüro Wosnitza und Knappe, Endhaltestelle Bf. Lichtenberg, Entwurfsplanung, 04.06.2021

Teilkonzept Alte Frankfurter Allee/Gudrunstraße

Eine für Kfz mögliche Durchfahrt zwischen Siegfriedstraße und Hubertusstraße wird es auch zukünftig nicht geben. Der Bereich zwischen Zufahrt Klinikum und Siegfriedstraße ist als Wendestelle geplant. Diesen Bereich dürfen nur Lieferfahrzeuge und Krankenwagen befahren, jedoch nicht durchgängig zum Klinikum.

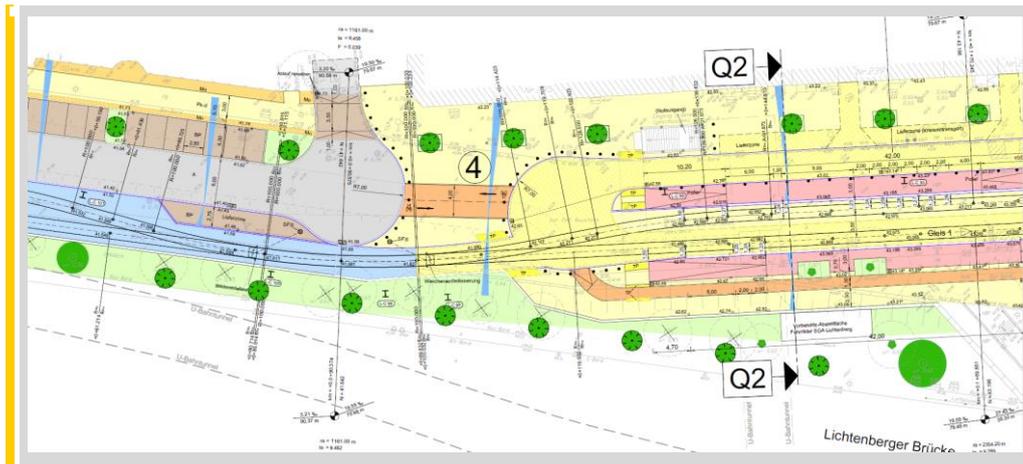


Abbildung 7.4: Detailausschnitt Wendestelle⁴¹

Zwischen Wendestelle und Zufahrt Klinikum können nur Radfahrer, Fußgänger und Straßenbahnen (auf eigenem Gleiskörper) queren (vgl. Abbildung 7.4).

Durch die Wendestelle ergeben sich folgende Veränderungen im Verkehrsnetz

- ▶ Verlegung der Straßenbahnhaltestelle vor den Eingang des U-Bahnhofs; Wendeanlage zwischen Hubertusstraße und Zufahrt Klinikum
- ▶ Vorplatz U-Bahnhof nur noch für Lade- und Lieferverkehr, Fuß- und Radverkehr, Straßenbahn möglich
- ▶ Öffnung der Alten Frankfurter Allee zur Hubertusstraße, dafür keine Verbindung mehr zur Siegfriedstraße
- ▶ Daraus folgend Umorganisation des ruhenden Verkehrs in diesen Bereichen (insgesamt Verringerung des Stellplatzangebotes)
- ▶ Rückbau Gleisanlagen in Gudrunstraße und Fanningerstraße

Die BVG plant, in 2022 das Anhörungsverfahren zu starten. Geplant ist mit weiteren zwei Jahren Planungsphase. Danach können die vorbereitenden Baumaßnahmen beginnen (z. B. Leitungssicherungen). Die Inbetriebnahme wird damit nicht vor 2025 liegen.

⁴¹ Quelle Lageplanausschnitt | Ingenieurbüro Wosnitza und Knappe, Endhaltestelle Bf. Lichtenberg, Entwurfsplanung, 10.09.2021

7.3 Alte Frankfurter Allee

7.3.1 Konzept zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs in der Alten Frankfurter Allee

Derzeit findet ruhender Verkehr nahezu im gesamten Bereich vor dem Eingang des U-Bahnhofs und dem westlichen Bereich hin zur Hubertusstraße statt. Teilweise sind Parkstände abmarkiert. Einige eingeschränkte Halteverbote sind angeordnet. Ansonsten findet keine Bewirtschaftung oder Reglementierung statt.



Abbildung 7.5: Alte Frankfurter Allee, Luftbild Bestand⁴²

Eine grundsätzliche Neugestaltung wird durch die Planung zur Wendestelle konkret möglich. Ein umfassender Bedarf für eine Umorganisation wird als kurzfristige Maßnahme nicht gesehen. Daher erfolgen Anpassungen in einem kleineren Rahmen und sind stark auf die örtlichen Gegebenheiten fokussiert.

Westlich der Siegfriedstraße bleiben die Parkstände weitgehend bestehen, wobei auf der Nordseite auf Höhe des Eingangs zum U-Bahnhof Lichtenberg 10 Pkw-Stellplätze entfallen, um eine Kurzpark- und Lieferzone zu errichten. Ebenfalls fallen einzelne Stellplätze im Wendehammer zur Hubertusstraße weg, um Platz für Gestaltung zu schaffen (vgl. Kapitel 7.3.2). Im östlichen Teil der alten Frankfurter Allee bleibt der Bestand an Pkw-Stellplätzen unverändert.

⁴² Quelle Luftbild | Geoportal Berlin: Digitale farbige Orthofotos 2021

Teilkonzept Alte Frankfurter Allee/Gudrunstraße

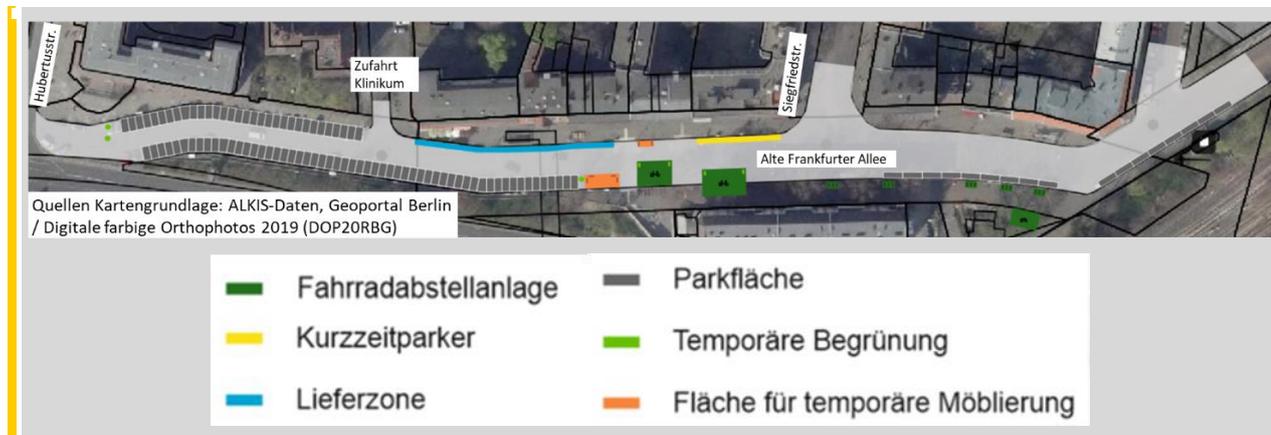


Abbildung 7.6: Konzept Neuordnung ruhender Verkehr in der Alten Frankfurter Allee ⁴³

Im (nicht für Kfz nutzbaren) Übergangsbereich zur Hubertusstraße ist die Verkehrsanlage (weiterhin) so zu gestalten, dass sie für Fußgänger und Radfahrer komfortabel nutzbar ist. Diskutiert wurden innerhalb der Steuerungsrunde zwei grundsätzliche Varianten: Führung des Radverkehrs über den Platz mit Überleitung aus der / in die Hubertusstraße (Variante 1) und Führung des Radverkehrs vor dem Platz auf den Bussonderfahrstreifen (Variante 2).

⁴³ Eigene Bearbeitung

Teilkonzept Alte Frankfurter Allee/Gudrunstraße

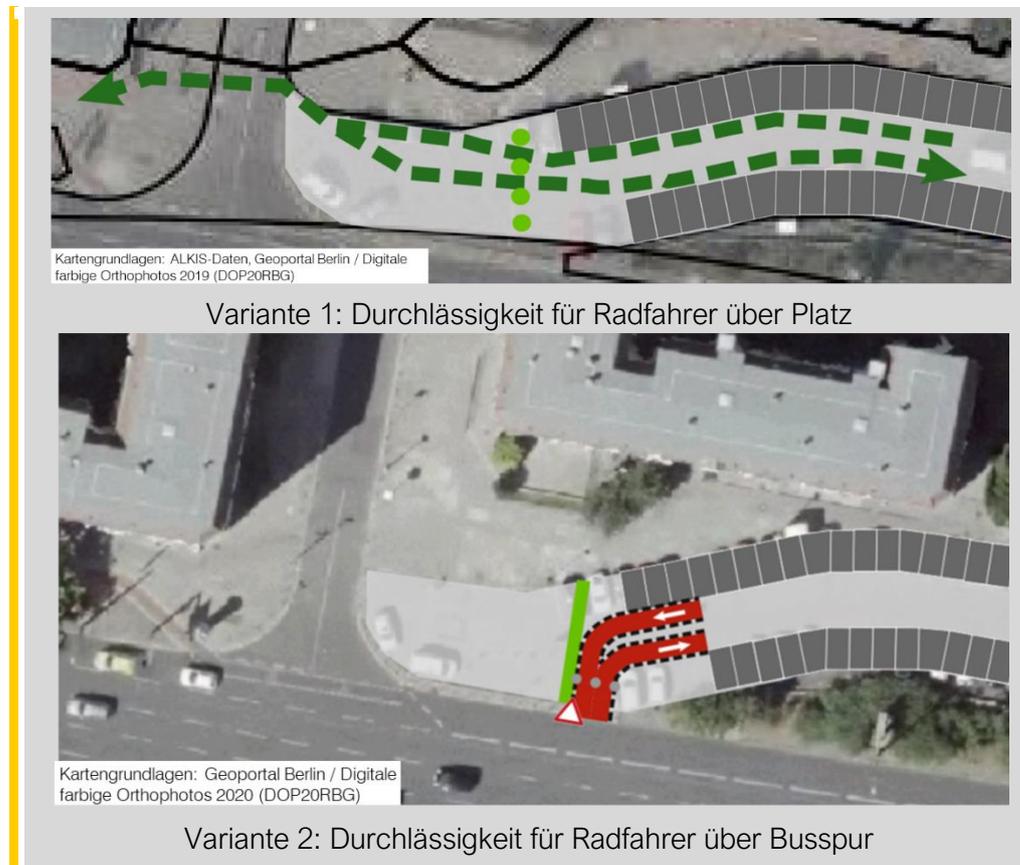


Abbildung 7.7: Mögliche Führungen des Radverkehrs in der westlichen Alten Frankfurter Allee

Der Radweg nördlich der Frankfurter Allee ist nicht als Radweg in beide Richtungen freigegeben und wird es aufgrund räumlicher Zwänge auch nicht werden. Daher verleitet Variante 1 zu falschem Verhalten. Nachteil dieser Variante ist außerdem, dass der Radfahrer abgesetzt vom Knotenpunkt geführt wird und damit nicht eindeutig die Vorfahrtsituation dargestellt ist. Variante 2 wurde daher als Vorzugsvariante innerhalb der Steuerungsrunde definiert.

Der Gestaltungsplan ist im Anhang 8 zu finden.

7.3.2 Kurzfristige Umgestaltungsmöglichkeiten

Möblierungen

Im Bereich des Eingangs zum U-Bahnhof können temporäre Möblierungen aufgestellt werden, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und den Straßenraum aufzuwerten (Standortvorschläge in Abbildung 7.6 in orange dargestellt).

Teilkonzept Alte Frankfurter Allee/Gudrunstraße

So können jeweils von der Fahrbahn abgegrenzte Bereiche mit Bänken, Tischen etc. ausgestattet werden (vgl. Abbildung 7.8). Im Bereich des Wendehammers könnten für künstlerische oder sportliche Betätigungen, Ausstellungen oder Urban Gardening zur Verfügung gestellt werden. Insgesamt muss gerade an dieser Stelle aber auch generell die Verträglichkeit mit dem Fahrradverkehr (u. a. auch anderen Verkehrsarten) stetig gewährleistet werden. Weiterhin ist zu beachten, dass die Flächen derzeit als öffentliche Verkehrsflächen gewidmet sind und solche oder andere Nutzungen eine „Sondernutzung“ darstellen.

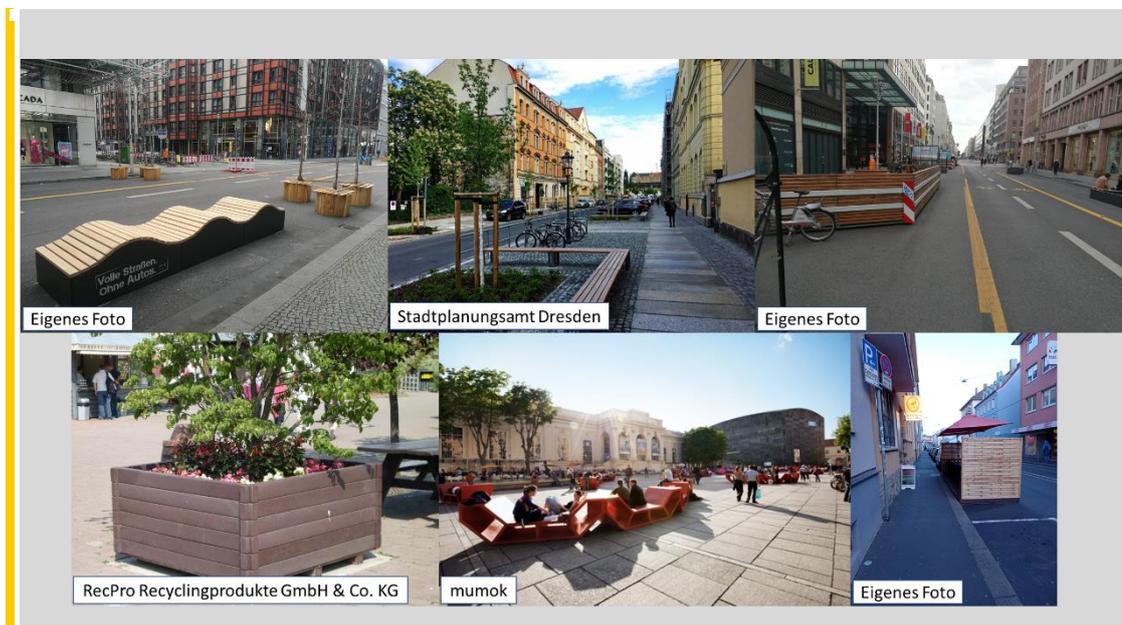


Abbildung 7.8: Beispiele Möblierungen

Temporäre Standorte für Radabstellanlagen

Nahezu der gesamte Bereich westlich der Siegfriedstraße wird durch die BVG-Planung neugestaltet. Temporär können auf den zwei entfallenden Pkw-Stellplätzen vor dem Eingang zum U-Bahnhof etwa 9 Fahrradstellplätze geschaffen werden. Der Entfall der Pkw-Stellplätze verbessert daneben die Sichtverhältnisse an der bestehenden Gehwegvorstreckung am U-Bahn-Eingang. Östlich des Eingangs zum U-Bahnhof werden angrenzend zu bestehenden Fahrradbügeln etwa 12 Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen.

Teilkonzept Alte Frankfurter Allee/Gudrunstraße



Abbildung 7.9: Standorte temporärer Radabstellanlagen

Einige Beispiele, wie temporäre Abstellanlagen aussehen könnten, zeigt die folgende Abbildung. Solche (hochwertigen) Abstellanlagen können relativ schnell und einfach auf- und abgebaut werden und können damit auch an andere Standorte nach Bedarf verlegt werden. Einfache Fahrradbügel sind ebenfalls einfach ein- und ausgebaut, bedingen aber immer Arbeiten im Tiefbau.



Abbildung 7.10: Beispiele temporäre Radabstellanlagen

Im nachfolgenden Kapitel zu dauerhaften Abstellanlagen sind auch einige Beispiele von überdachten Anlagen gegeben, die ebenfalls relativ einfach zu erreichen wären.

7.3.3 Zusätzliche dauerhafte Fahrradabstellanlagen

Im östlichen Bereich des Untersuchungsgebiets können 5 x 3 dauerhafte Fahrradbügel zwischen den Straßenbäumen geplant werden, wobei zwei Blöcke (in Abbildung 7.11 blau hervorgehoben) erst mit/nach dem Umbau der BVG dauerhaft realisiert werden können.

Teilkonzept Alte Frankfurter Allee/Gudrunstraße

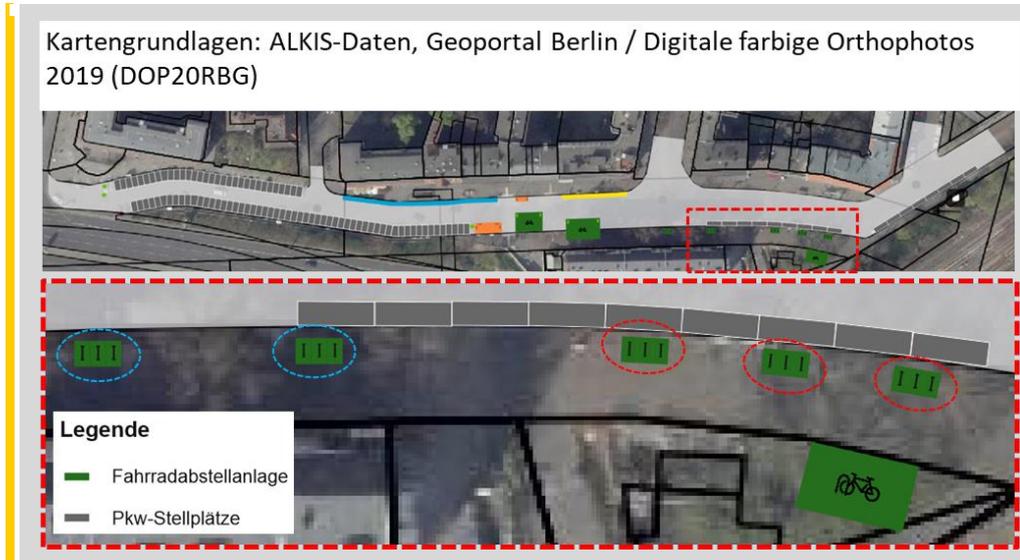


Abbildung 7.11: Standorte Fahrradbügel im östlichen Bereich

Auf einer perspektivischen Fläche im östlichen Bereich, auf dem heute ein Imbiss angesiedelt ist, könnte ein Fahrradparkhaus bzw. eine Fahrradgarage entstehen.



Abbildung 7.12: Perspektivfläche östliche Alte Frankfurter Allee für Fahrradparkhaus bzw. -garage

Bei Einsatz eines Doppelparkers (Beispiele in den folgenden Abbildungen) können etwa 60 zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Teilkonzept Alte Frankfurter Allee/Gudrunstraße

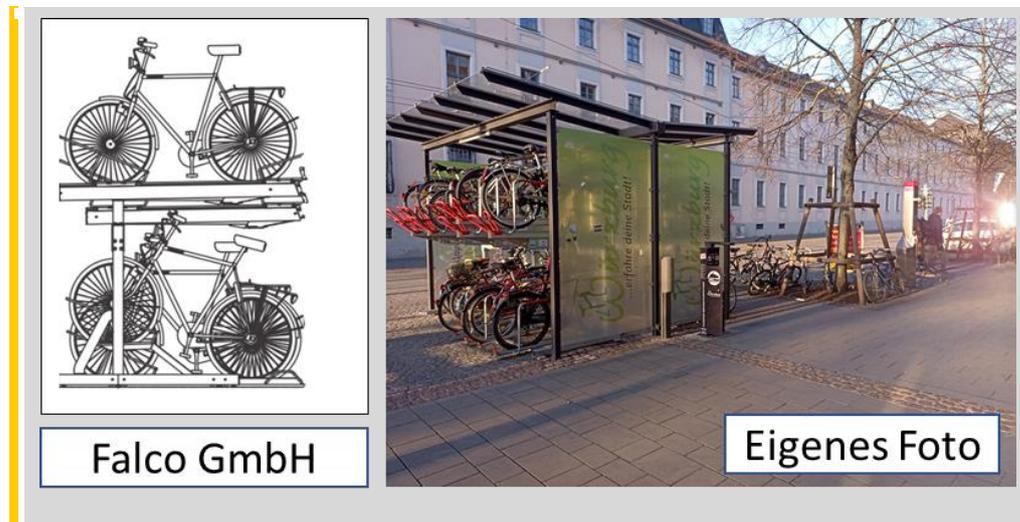


Abbildung 7.13: Fahrrad-Doppelstockparker schematisch⁴⁴ und Beispiel



Abbildung 7.14: Beispiel Fahrradgarage Würzburg

7.4 Gestaltungskonzept Gudrunstraße

Der zu untersuchende Bereich umfasst die komplette Gudrunstraße zwischen Alter Frankfurter Allee und der Fanningerstraße. Bei Ausgestaltung des Konzeptes (Abstimmung innerhalb der Steuerungsrunde) lagen Ergebnisse zu verkehrlichen Belangen der Planungen zur Kita Gudrunstraße und zum Friedhofsvorplatz nicht vor. Sie sind daher im Konzept bisher noch nicht enthalten. Es werden aber wichtige Rückkopplungen zu diesen Planungen beschrieben (belastbare

⁴⁴ Quelle: <https://falcogmbh.de/produkte/fahrradparksysteme/kompakt-fahrradparksysteme/doppelstockparker-falcolevel-premium.html>

Teilkonzept Alte Frankfurter Allee/Gudrunstraße

Planungsergebnisse zu Kita und Friedhofsvorplatz wurden während der Berichterstellung fertiggestellt).

7.4.1 Voruntersuchung und Bewertung ihrer Umsetzbarkeit

Eine Diplomarbeit (R. Kräft, TU Berlin, 2014) hat sich bereits mit dem Straßenraum der Gudrunstraße beschäftigt. Im Ergebnis wurde ein Straßenraumentwurf entwickelt, der verschiedenen (vorher definierten) Ansprüchen gerecht werden sollte.

Diese Diplomarbeit bzw. das daraus entwickelte Gestaltungskonzept setzt Akzente in der Nutzung der Straße hin zu mehr Wohnumfeldqualität. Allerdings sind nicht alle Vorschläge umsetzbar bzw. mit heutigen Anforderungen vereinbar. Größte Veränderung zu 2014 ist der Rückbau der Straßenbahngleise. Aus verkehrsplanerischer Sicht sind fehlende Schlepplachennachweise anzuführen. Gehwege sind nach heutigem Standard teilweise zu schmal, es fehlen Gehwegvorstreckungen an den Einmündungen. Im Knotenbereich Gudrunstraße/Kriemhildstraße/Rüdigerstraße ist derzeit eine KiTa geplant, so dass in diesem Bereich veränderte Anforderungen zu berücksichtigen sind.

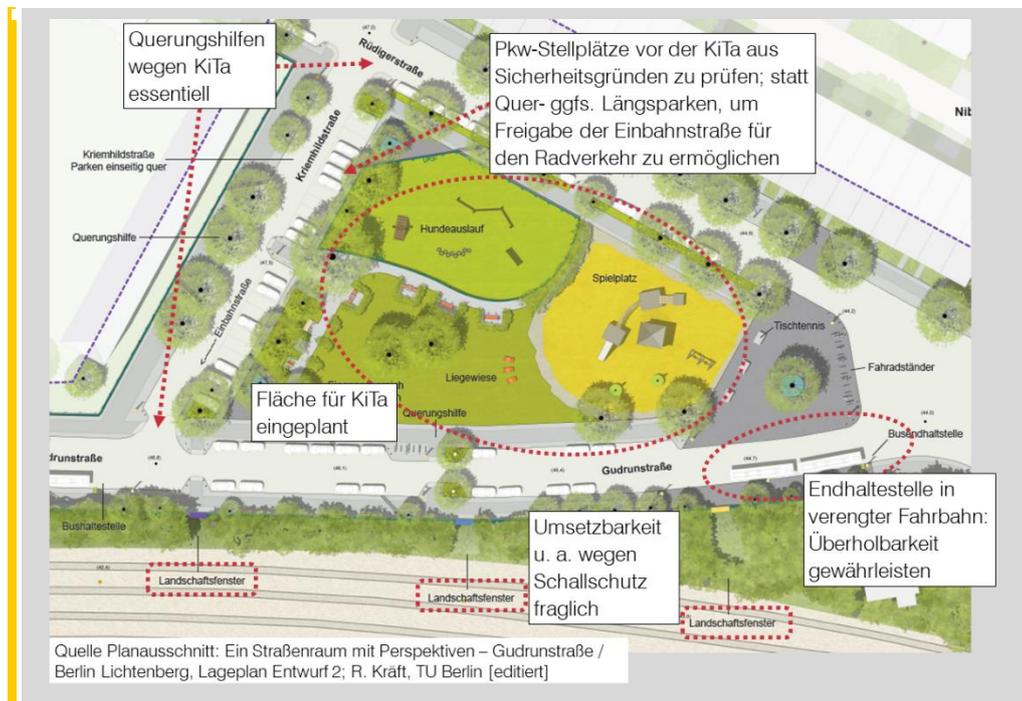


Abbildung 7.15: Gestaltungskonzept Gudrunstraße, Auszug Diplomarbeit Kräft inkl. Kommentierung durch VCDB

7.4.2 Definition von Anforderungen

Innerhalb der Steuerungsrunde wurden verschiedene grundsätzliche Querschnitte erläutert. Zusammen mit dem SGA wurden anschließend die folgenden Vorgaben definiert:

- ▶ Mindestbreite Gehwege gemäß Mobilitätsgesetz beidseitig je 3,5 m
- ▶ keine Radverkehrsanlage erforderlich, da Tempo-30-Zone und künftig keine Gleisanlagen mehr
- ▶ Begegnungsfall zweier Busse muss gewährleistet sein → Mindestfahrbahnbreite 6,5 m
- ▶ Umstellung Anwohnerparken vom beidseitigen Längsparken im Bestand auf einseitiges Senkrechtparken auf Seite der Bahngleise
- ▶ Errichtung sicherer Querungsmöglichkeiten an allen Knotenpunktarmen
- ▶ Einordnung neuer Baumpflanzungen, sofern möglich (damit würden Forderungen des Klimaschutzteilkonzeptes teilweise erfüllt werden)
- ▶ Einordnung nicht-kommerzieller Sitzgelegenheiten (erst relevant für weitere Planungsphasen)

7.4.3 Gestaltungskonzept inkl. Kostenschätzung

Die angebauten Gehwege auf der nordwestlichen Seite sind im Bestand ca. 3,4 m breit und können durch die Umstellung auf Senkrechtparken zwischen Hagen- und Gernotstraße auf ca. 4,1 - 4,15 m verbreitert werden. Zwischen Gernot- und Rüdigerstraße erfolgt aufgrund der geringeren Gesamtquerschnittsbreite im Vergleich zum Bestand nur eine minimale Verbreiterung auf ca. 3,8 m. Daran schließt sich eine 6,5 m breite Fahrbahn an. Auf der südöstlichen Seite wurde Parken in Senkrechtaufstellung eingeordnet. Zwischen den Parkbuchten sind Baumneupflanzungen möglich. Am südwestlichen Gehweg wird die im Bestand vorhandene Gehwegbreite von 3,5 m beibehalten.

Alle Einmündungen erhalten an allen Knotenpunktarmen Gehwegvorstreckungen. Dafür wird das Parken auch auf der südöstlichen Seite unterbrochen.

Die Einmündung Gernotstraße wird abgekröpft und mit der Einmündung Fanningerstraße zusammengelegt. Dadurch ergibt sich eine neue Platzfläche, welche städtebaulich ansprechend gestaltet werden kann, und die Möglichkeit der Einordnung einer barrierefreien Bushaltestelle direkt im Knotenpunktbereich.

Teilkonzept Alte Frankfurter Allee/Gudrunstraße

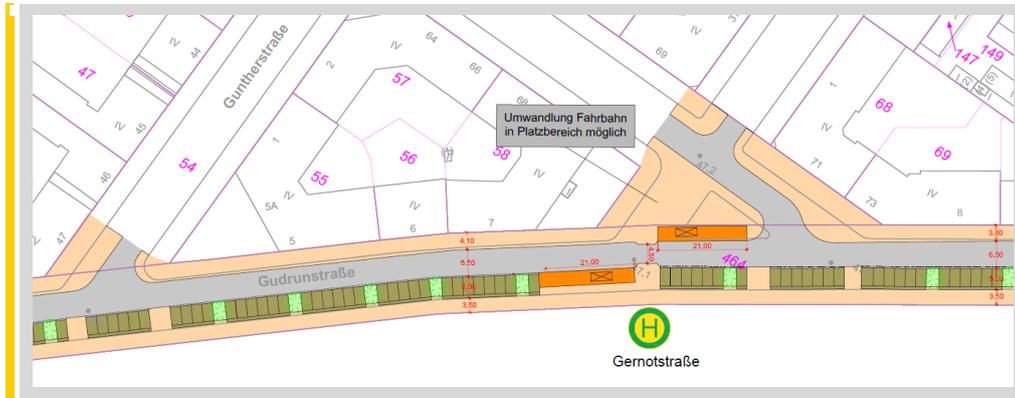


Abbildung 7.16: Lageplan Gudrunstraße Bereich Gernotstraße/Guntherstraße

Analog zum Bestand war eine weitere Bushaltestelle in Höhe der Kriemhildstraße gewünscht, welche jedoch nur in Fahrtrichtung Nordwesten erforderlich ist. Die Haltestelle Zentralfriedhof (ebenfalls nur Fahrtrichtung Nordwesten) ist für zwei Gelenkbusse tauglich gestaltet und ermöglicht auch längere Haltezeiten. Im östlichen Bereich ergibt sich eine sehr dichte Folge von Haltestellen. In weiteren Planungsphasen ist zu prüfen, ob tatsächlich alle Haltestellenbereiche benötigt werden.

Gemäß dem Bauantrag der Kita wurde nachträglich bekannt, dass eine Ladezone auf der Nordseite der Gudrunstraße erforderlich ist. Zur Einordnung dieser wäre die Umstellung auf beidseitiges Längsparken in diesem Bereich erforderlich.

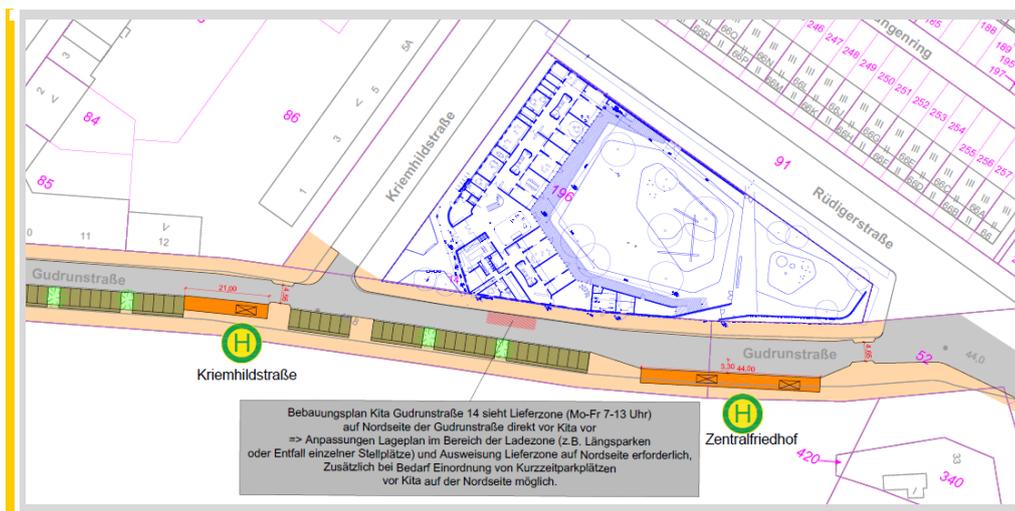


Abbildung 7.17: Lageplan Gudrunstraße Bereich Kriemhildstraße/Rüdigerstraße

Die Lagepläne des Konzeptes befinden sich in Anhang 9.

Teilkonzept Alte Frankfurter Allee/Gudrunstraße

Das Konzept ist auf die zukünftigen Planungen des Friedhofsvorplatzes abzustimmen. Die abgestimmte Vorplanung sieht vor, den Vorplatz zukünftig (mehr) für Kfz befahrbar auszuführen.

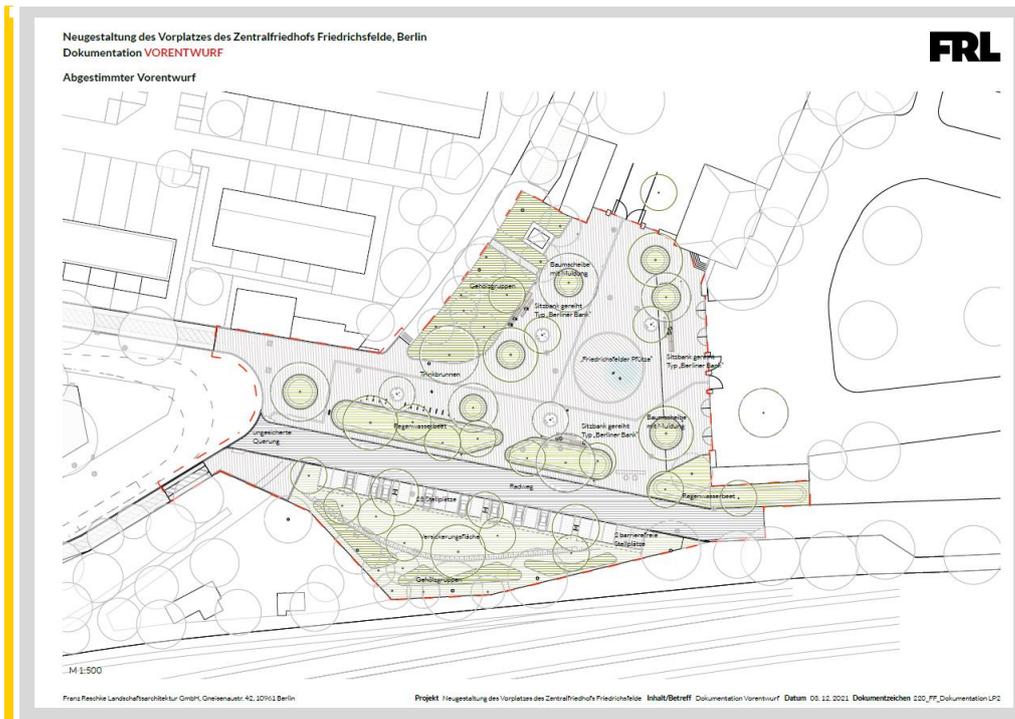


Abbildung 7.18: Vorentwurf Friedhofsvorplatz⁴⁵

Die Befahrbarkeit der Einmündung Gudrunstraße – Rüdigerstraße ist für Busse weiterhin zu gewährleisten (in beide Richtungen, um eventuelle zukünftige zusätzliche Busangebote zu berücksichtigen). Die Wegeverbindungen über den Vorplatz für Fußgänger und Radfahrer sind in beiden Planungen aufeinander abzustimmen. Die Verengung an der Bushaltestelle könnte vermutlich weiterhin dafür genutzt werden.

Die geschätzten Investitionskosten des vorgestellten Konzeptes basieren auf den in dieser Phase üblichen anhand der Verkehrsanlagenplanungen durchgeführten Mengenermittlungen und einer Hochrechnung mittels Einheitspreisen. Des Weiteren sind erfahrungsgemäße Zuschläge für Verkehrsführung während der Bauzeit, Baustelleneinrichtungen, Kleinleistungen/Unvorhersehbares und Planungskosten beinhaltet. Damit ergeben sich Gesamtkosten von ca. 4,1 Mio. € netto.

⁴⁵ Quelle | Franz Reschke Landschaftsarchitektur GmbH, Dezember 2021

Teilkonzept Alte Frankfurter Allee/Gudrunstraße

Kostenkomponente	
Baukosten Straßenbau	2.347 T€
Baukosten Haltestellen	295 T€
Weitere Ausrüstungskosten	12 T€
Kosten Ausgleichsmaßnahmen für Flächenversiegelung	35 T€
Weitere Baukosten	214 T€
Zwischensumme	2.904 T€
Zuschläge (VwdB, Unvorhergesehenes, Bü, Planungskosten)	1.162 T€
Gesamtsumme netto	4.066 T€
Gesamtsumme brutto (inkl. 19 % MwSt.)	4.839 T€

Tabelle 7.1: Kostenschätzung Gudrunstraße

7.4.4 Umsetzungskonzept

An der Gudrunstraße überlagern sich mehrere Planungen: Kita, Friedhofsvorplatz, Entnahme der Straßenbahn. Die Umsetzung des Gestaltungskonzeptes in einem Zug ist möglich. Allerdings sind die Planungshorizonte sehr unterschiedlich. Kita und Friedhofsvorplatz sind sehr kurzfristig umzusetzen, daher ist eine zeitgleiche bzw. zeitnahe Realisierung mit dem Umbau der Gudrunstraße wünschenswert (und möglich, da in diesem Abschnitt keine Gleise liegen).

Stufe 1: Eröffnung einer Kita auf der Dreiecksfläche Gudrun-/Kriemhild-/Rüdigerstraße, Friedhofsvorplatz

Wie oben beschrieben, ergeben sich durch Kita und Friedhofsvorplatz Schnittstellen zur Ausgestaltung der Gudrunstraße. Idealerweise erfolgt eine gleichzeitige Umsetzung der drei Maßnahmen. Da die Kita bereits 2023 eröffnet werden soll, sind aber vermutlich die oben definierten verkehrlichen Belange in Übergangslösungen im bestehenden Straßenraum zu integrieren. Dies scheint auch so umsetzbar zu sein.

Auch der Friedhofsvorplatz würde im Straßenraum der „alten“ Gudrunstraße seine grundsätzlichen verkehrlichen Funktionen erfüllen können.

Der Abschnitt weist eine Mindestlänge von 180 m bis zur Kriemhildstraße auf, kann aber je nach Lage des Übergangs zu Stufe 2 auch auf ca. 360 m bis zur Fanningerstraße verlängert werden.

Der Übergang zum Bestand kann/sollte jeweils mittels provisorischer Verschwenkungen, z. B. Markierungen erfolgen (Wechsel von beidseitigem Längsparken zu

Teilkonzept Alte Frankfurter Allee/Gudrunstraße

einseitigem Senkrechtparken), um die Übergänge zwischen zwei Stufen möglichst mit fließend ermöglichen zu können.

Stufe 2: Umgestaltung des Vorplatzes zum U-Bahnhof Lichtenberg mit Stilllegung der Straßenbahntrasse in der Gudrunstraße

Da mit der Fertigstellung der neuen Straßenbahndstelle im Bereich U-Bahnhof Lichtenberg frühestens 2025 gerechnet werden kann, ist ein Rückbau der dann nicht mehr erforderlichen Gleise erst im Anschluss daran möglich.

Der Abschnitt weist eine Mindestlänge von 330 m auf, kann sich aber je nach in Stufe 1 umgesetzter Länge auch auf 510 m verlängern.

Vermutlich ist die Unterteilung des Gesamtabschnittes in mehrere Bauabschnitte bei der Realisierung sinnvoll, um verkehrliche Belastungen zu minimieren (Umwegfahrten, Erreichbarkeiten von Grundstücken, Nutzung vorhandener / neu geschaffener Stellplätze). Neben der Fanningerstraße bietet sich dazu die Guntherstraße als mögliche Grenze an.

8 Teilkonzept HOWOGE-Arena Hans Zoschke

8.1 Bestand und Motivation

Es laufen derzeit Planungen, um das Stadion für den Bundesliga-Betrieb tauglich zu machen. Der ansässige Fußballverein SV Lichtenberg 47 spielt aktuell in der Regionalliga Nordost, der vierthöchsten Spielklasse im deutschen Männerfußball. Bei einem weiteren Aufstieg ist mit steigenden Besucherzahlen zu rechnen.

Im Rahmen der Ertüchtigung des Stadions wurde (während der Bearbeitung des vorliegenden Konzeptes) auch eine Flutlichtanlage errichtet (in 2021), um die Nutzungszeiten ausweiten zu können. Gleichzeitig wird eine Öffnung der Sportanlage für die öffentliche Nutzung angestrebt, deren konkrete Ausgestaltung noch nicht feststeht. Für die Herrichtung eines Sportbandes entlang der westlichen Seite des Stadions, welches hauptsächlich durch umliegende Schulen genutzt werden würde, aber auch den Anwohnern im Rahmen des Freizeitsports und der Erholung zur Verfügung stehen soll, wurde in 2021 die Planung bis zu einer BPU abgeschlossen.

Ziel dieser Untersuchung ist es, eine verkehrliche Einschätzung zur Erschließung des Stadions zu treffen und Empfehlungen zum Erschließungs- und Stellplatzkonzept zu formulieren, differenziert für die unterschiedlichen Nutzungsszenarien.

8.2 Verkehrspotenziale HOWOGE-Arena Hans Zoschke

8.2.1 Abschätzung der zusätzlichen Verkehrspotenziale

Beschreibung des Bestands und der Planfälle

Bei der Abschätzung werden der Bestand und drei verschiedene Planfälle mit unterschiedlichen Nutzungen betrachtet.

Als Bestand wird ein durchschnittlicher Werktag mit Spielbetrieb⁴⁶ sowie Trainingsbetrieb untersucht. Die durch den Trainingsbetrieb erzeugten Verkehre wurden anhand der vom SV Lichtenberg 47 übermittelten Übersicht der Trainingsgruppen für die Sportanlage HOWOGE-ARENA Hans Zoschke abgeschätzt. Die durch den

⁴⁶ werktägliche Zuschauerzahlen der Saison 2018 bis 2020

Spielbetrieb erzeugten Verkehre wurden durch die vom SV Lichtenberg 47 übermittelte Besucherstatistik bei Sportveranstaltungen im Stadion prognostiziert.

Im Planfall 1 wurde ein durchschnittlicher Werktag ohne Spielbetrieb betrachtet. Dabei werden die Veränderungen des Verkehrsaufkommens gegenüber dem Bestand unter Berücksichtigung der Neuverkehre durch das geplante Sportband (Kita, Schulen und Freizeitsportler) und der Verkehrsreduzierung durch den entfallenden Spielbetrieb ausgewertet. Im Ergebnis ist jeweils die Differenzbetrachtung an Wegen bzw. Fahrten gegenüber dem Bestand ausgewiesen.

Der Planfall 2 untersucht einen Werktag mit Spielbetrieb, mit maximal 4.999 Zuschauern. Hierbei werden die Veränderungen des Verkehrsaufkommens gegenüber dem Bestand, hinsichtlich der entstehenden Neuverkehre durch das geplante Sportband (Kita, Schulen und Freizeitsportler) sowie der zusätzlichen Verkehre durch Ausschöpfung der vollen Zuschauerkapazität analysiert. Im Ergebnis ist jeweils die Summe an Wegen bzw. Fahrten, bestehend aus den Neuverkehren durch das Sportband und den zusätzlichen Verkehren durch Ausschöpfung der vollen Zuschauerkapazität, gegenüber dem Bestand ausgewiesen.

Im Planfall 3 wird ein durchschnittlicher Werktag mit Spielbetrieb, mit maximal 3.000 Zuschauern betrachtet. Dieser setzt sich aus dem Verkehrsaufkommen resultierend aus dem Trainingsbetrieb (wie im Bestand), den Neuverkehren durch das geplante Sportband und dem Verkehrsaufkommen durch den Spielbetrieb mit 3.000 Zuschauern zusammen.

Maßgebende Eckdaten

Die verschiedenen Nutzungen je Planfall gestalten sich wie folgt:

- ▶ Bestand
 - ▶▶ Trainingsbetrieb
 - ▶▶ Spielbetrieb mit 600 Zuschauern
- ▶ Planfall 1
 - ▶▶ Trainingsbetrieb
 - ▶▶ kein Spielbetrieb
 - ▶▶ Nutzung des Sportbandes
- ▶ Planfall 2
 - ▶▶ Trainingsbetrieb
 - ▶▶ Spielbetrieb mit 4.999 Zuschauern
 - ▶▶ Nutzung des Sportbandes
- ▶ Planfall 3
 - ▶▶ Trainingsbetrieb

Teilkonzept HOWOGE-Arena Hans Zoschke

- ▶▶ Spielbetrieb mit 3.000 Zuschauern
- ▶▶ Nutzung des Sportbandes

Der Trainingsbetrieb kann auf Grundlage der Daten des SV Lichtenberg 47 einheitlich für alle Betrachtungsszenarien mit insgesamt 120 Teilnehmern benannt werden, welche sich auf die 1. Herren (30 Teilnehmer), 2. Herren (30 Teilnehmer) und Funino-Gruppe (60 Teilnehmer) aufteilen.

Auch die Nutzung des Sportbandes unterscheidet sich nicht zwischen den Planfällen. Diese wird mit folgenden Eckdaten abgeschätzt:

- ▶ Annahme: Nutzung durch 5 % der umliegenden Kita-Plätze pro Werktag⁴⁷, was 30 Kindern entspricht
- ▶ Nutzung durch 240 Schüler pro Werktag als Nutzungsabschätzung für umliegende Schulen
- ▶ zusätzliche Verwendung durch 15 Freizeitsportler pro Werktag

Eine Konstante bei den vorhandenen Spielbetrieben ist die Annahme von jeweils 30 Personen je Mannschaft, welche die Spieler und Trainer abbilden. Die Zuschaueranzahl ist dann der unterscheidende Punkt zwischen den Planfällen mit Spielbetrieb.

Für die Berechnung der zusätzlichen Verkehrsmengen wird stets davon ausgegangen, dass jeder Nutzer zwei Wege pro Werktag zurücklegt, also jeweils einen Hin- und Rückweg. Die daraus resultierenden Wege werden mittels einem gewählten Modal Split pro Nutzungsgruppe auf die einzelnen Verkehrsmittel aufgeteilt und im Falle der MIV-Personenwege durch jeweilige Besetzungsgrade auf resultierende Kfz verrechnet. Die getätigten Ansätze dafür können Anhang 10 entnommen werden.

Zusammenfassung zusätzlicher Verkehrspotenziale

In der folgenden Tabelle 8.1 ist die Veränderung des Verkehrspotenzials, Summe aus Quellverkehr und Zielverkehr, der drei Planfälle gegenüber dem Bestand ausgewiesen.

⁴⁷ Kita Sonnengarten = 185 Plätze; Kita Plonzzstifte = 240 Plätze; Kita Villa Milla = 180 Plätze

Betrachtungsszenario	Individualverkehr [Fahrten/Tag]			
	Fuß	Rad	ÖPNV	MIV [Kfz]
Bestand	496	182	450	182
Planfall 1 (ohne Spielbetrieb)	+92	-120	-350	-134
Planfall 2 (Spielbetrieb mit 4.999 Zuschauern)	+3.700	+1.092	+2.746	+926
Planfall 3 (Spielbetrieb mit 3.000 Zuschauern)	+2.126	+568	+1.568	+590

Tabelle 8.1: Erzeugte tägliche Verkehre HOWOGE-Arena Hans Zoschke

Die Gegenüberstellung dieser prognostizierten Verkehrsmengen ergibt folgendes Bild. Zu Vergleichszwecken sind in der Abbildung MIV-Personenwege dargestellt, im Gegensatz zu den MIV-Kfz-Wegen aus Tabelle 8.1.

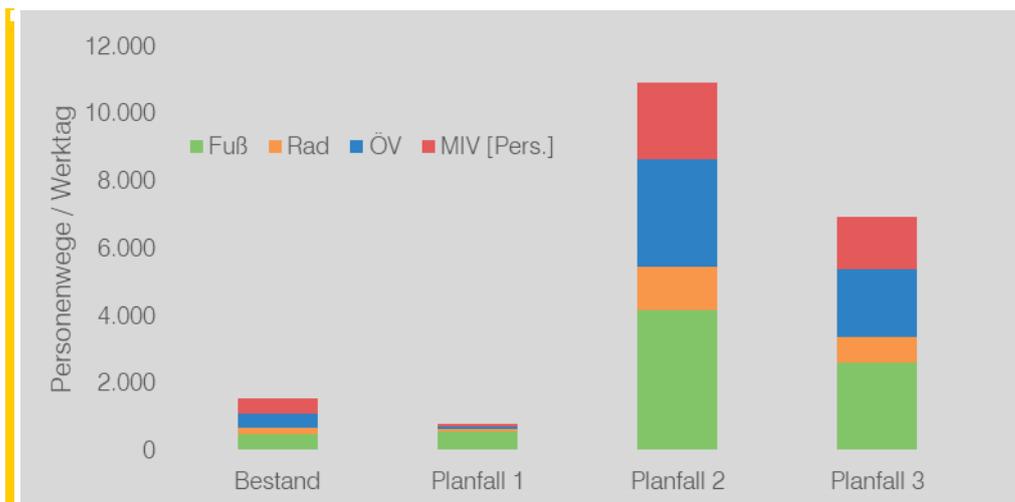


Abbildung 8.1: Vergleich der absoluten Personenwege als Resultat des gewählten Modal Splits

8.2.2 Umlegung der Verkehrspotenziale

Zur Verteilung der abgeschätzten zusätzlichen Verkehrsmengen gemäß Kapitel 8.2.1 wurden folgende Annahmen getroffen. Dabei liegt der Fokus auf den Kfz-Verkehrsmengen des Spielbetriebes, da dort die größten Nachfragespitzen auftreten. Der Trainingsbetrieb bleibt stets konstant und die zusätzliche Nutzung des Sportbandes erzeugt hauptsächlich Verkehre im Umweltverbund. Die zusätzlichen 6 Kfz-Fahrten pro Werktag als Folge des Sportbandes (Summe aus Hin- und Rückrichtung, vgl. Anhang 10) sind in ihrer Größenordnung vernachlässigbar.

Vereinfacht gesehen gibt es drei Möglichkeiten, das Stadion zu erreichen⁴⁸:

- ▶ aus Richtung Norden über die Ruschestraße,
- ▶ aus Richtung Osten über die Frankfurter Allee und
- ▶ aus Richtung Westen über die Frankfurter Allee.

Von den Verkehren nach Osten werden jeweils 20 % über die östliche Normanntenstraße geführt und 80 % über die Frankfurter Allee, da davon ausgegangen wird, dass sich die Verkehrsteilnehmer aufgrund der bereits im Bestand hoch ausgelasteten Infrastruktur für diese Relation, auf dem letzten Abschnitt, einen Weg durch das Nebennetz suchen.

Eine weitere Aufteilung auf zusätzliche Zufahrten würde die verkehrliche Situation weiter entspannen. Somit stellen diese drei Richtungen eine Worst-Case-Betrachtung dar.

Zur Ermittlung, wie sich die Zuschauer entsprechend dieser Zufahrten räumlich verteilen, wurden zwei Datengrundlagen ausgewertet.

- ▶ **Wohnbezirke von Dauerkartenbesitzern** – Vom SV Lichtenberg 47 wurde eine anonymisierte Liste der Wohnorte (mit PLZ) der Dauerkartenbesitzer zur Verfügung gestellt. Deren Auswertung ergab folgende prozentuale räumliche Verteilung für die Heimgäste:
 - ▶▶ Richtung Norden: 40 %
 - ▶▶ Richtung Osten: 30 %
 - ▶▶ Richtung Westen: 30 %
 - ▶▶ Es wurde die Annahme getroffen, dass sich die Spieler der Heimmannschaft auf gleiche Weise räumlich verteilen wie die Besitzer der Dauerkarten. Zusätzlich wird davon ausgegangen, dass die Heimgäste und die Heimmannschaft den Eingang an der Ruschestraße nutzen.
- ▶ **Heimatorte der gegnerischen Mannschaften** – Zur Abschätzung, wie sich die Auswärtsgäste und Gastmannschaften räumlich verteilen werden, wurden die Heimatorte der Mannschaften, welche in der Saison 2020/2021 in der 3. Bundesliga oder in der Regionalliga Nordost gespielt haben, ausgewertet – mit diesem Ergebnis:
 - ▶▶ Richtung Norden: 5 %
 - ▶▶ Richtung Osten: 30 %
 - ▶▶ Richtung Westen: 65 %

⁴⁸ Die letztendliche Verteilung auf die einzelnen Richtungen wurde innerhalb der Steuerungsrunde auf Grundlage der nachfolgenden Ausführungen abgestimmt.

Teilkonzept HOWOGE-Arena Hans Zoschke

- ▶ Es wird davon ausgegangen, dass Auswärtsgäste den Eingang an der Normannenstraße und die Gastmannschaft den Eingang an der Ruschestraße nutzen.

In der nachfolgenden Abbildung sind die abgeschätzten Verkehrsmengen des Spielbetriebes im Bestand sowie die Veränderungen der einzelnen Planfälle im Vergleich zu diesem gerundet dargestellt. Die Werte entsprechen der Hin- und Rückrichtung.

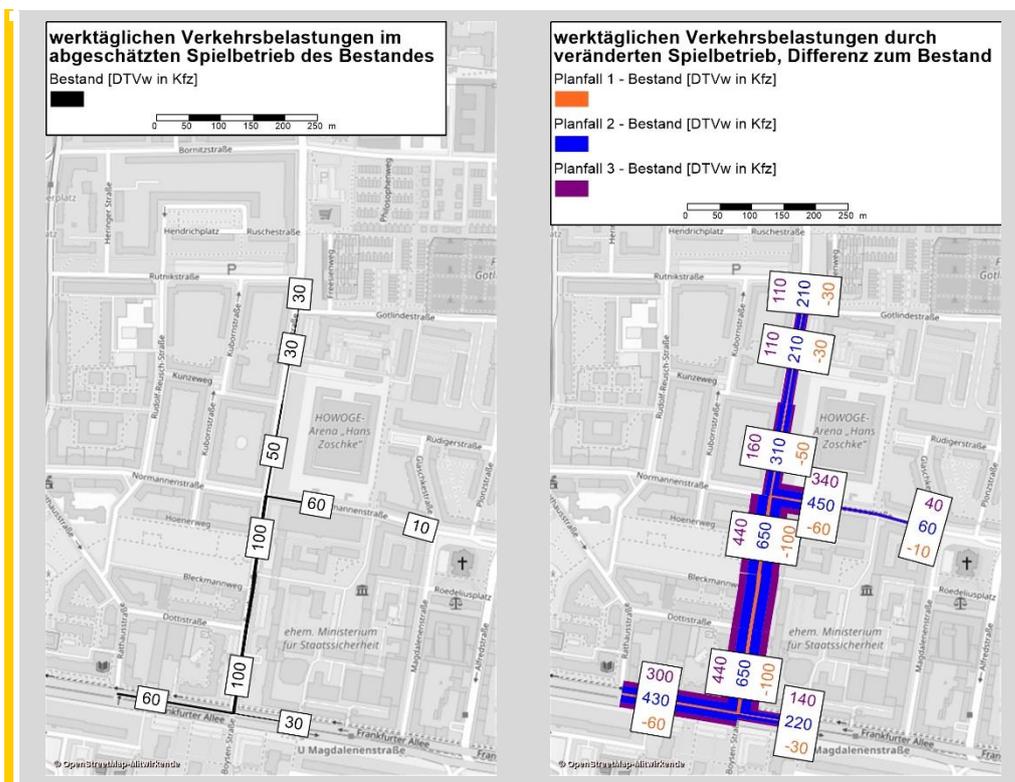


Abbildung 8.2: Abschätzung absoluter Kfz-Verkehrsmengen bei Spielbetrieb im Bestand und Veränderungen in den Planfällen

8.2.3 Auswahl des maßgebenden Belastungsfalles

Die empirisch erhobene Spitzenstunde der angrenzenden maßgebenden Knotenpunkte

- ▶ Ruschestraße / Gotlindestraße
- ▶ Ruschestraße / Normannenstraße
- ▶ Frankfurter Allee / Ruschestraße

ist mit 15 bis 16 Uhr ermittelt. Ob durch den Spielbetrieb eine Verschiebung der Spitzenstunde zu erwarten ist, wurde mit einem unterstellten Spielbeginn um 18 Uhr geprüft. Dieser Spielbeginn stellt den kritischsten Fall für die Leistungsfähigkeiten der Straßeninfrastruktur dar, da die Verkehrsmengen unabhängig des Stadions mit fortschreitender Stunde abnehmen. Aus diesem Grund sind bei der Auswahl des maßgebenden Belastungsfalls nur die Zielverkehre des Stadions vor Spielbeginn berücksichtigt. Die ermittelten Verkehrsmengen des Trainingsbetriebs sowie des Sportbandes sind bei dieser Betrachtung nicht von Relevanz.

Nach Auskunft des SV Lichtenberg 47 verteilen sich die Ankünfte der Zuschauer in etwa auf 90 % bis zu einer Stunde vor Spielbeginn (17 bis 18 Uhr) und 10 % mehr als 60 Minuten vor Spielbeginn (16 bis 17 Uhr). Die Verteilung der Ankünfte der Mannschaften wurde nach dem selbem Schlüssel durchgeführt. Die erzeugten Verkehrsmengen der beiden Mannschaften sind den Zuschauerströmen stark untergeordnet.

In den nachfolgenden Abbildungen sind die Verkehrsmengen der drei maßgebenden Knotenpunkte für die drei relevanten Zeitbereiche in den verschiedenen Planszenarien dargestellt. Dabei ist zu beachten, dass aus Darstellungszwecken die vertikalen Achsen eingekürzt sind. Die relativen Veränderungen gestalten sich geringer, als auf ersten Blick dargestellt. Der Planfall Campus für Demokratie (CfD, B-Plan Nr. 11-80, vgl. Kapitel 5) ist jeweils in den Betrachtungen enthalten. Die separate Nennung weist nochmals darauf hin, dass die Verkehrsströme des CfD in der Allgemeinen Prognose (Prognose-Nullfall PNF, vgl. Kapitel 3.1.3) nicht enthalten sind. Für das Stadion wurde die Abkürzung HAHZ verwendet.

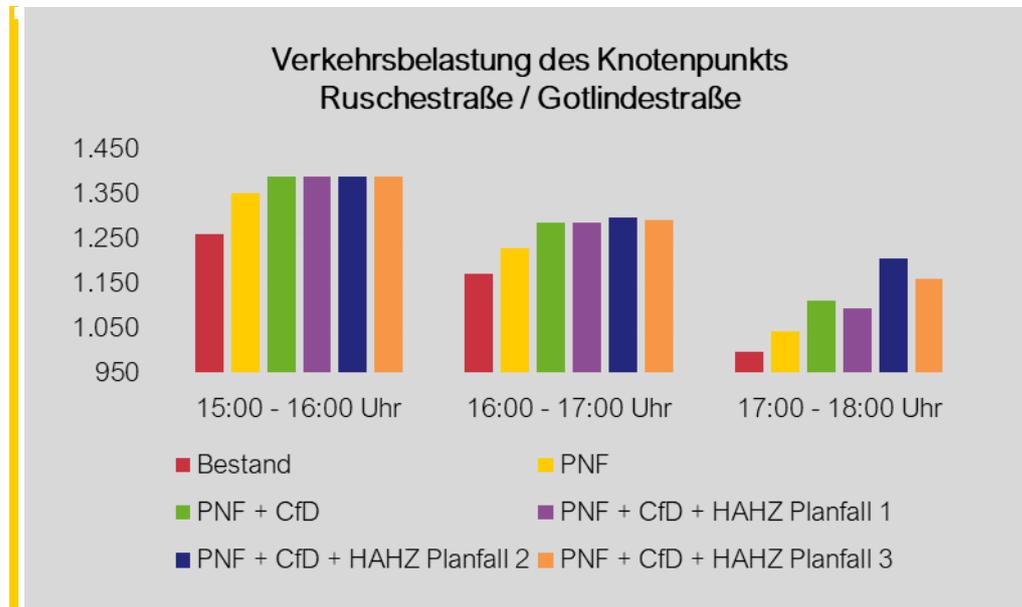


Abbildung 8.3: Stündliche Verkehrsmengen am Knotenpunkt Ruschestraße / Gotlindestraße

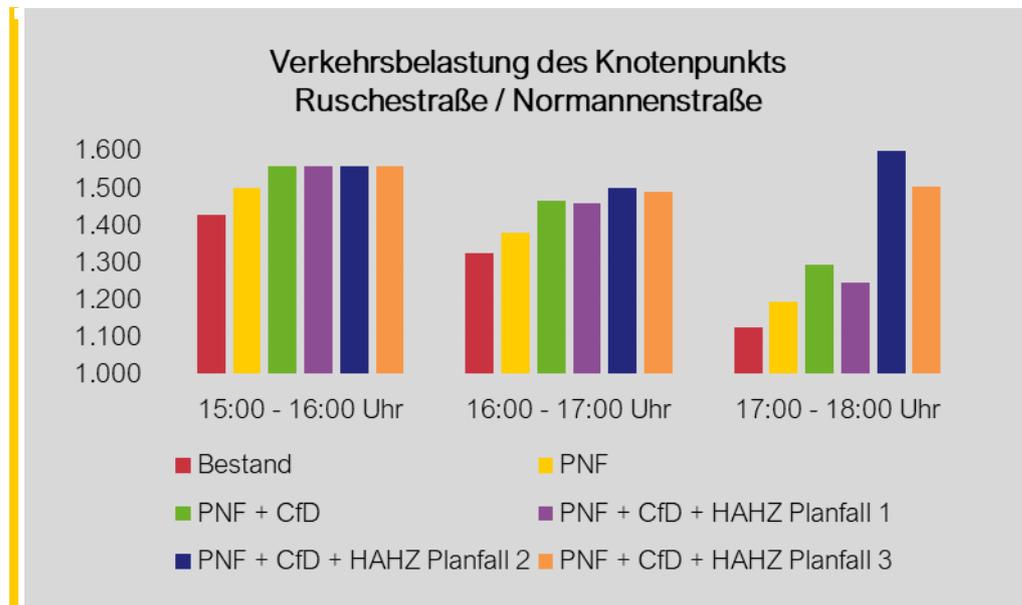


Abbildung 8.4: Stündliche Verkehrsmengen am Knotenpunkt Ruschestraße / Normannenstraße

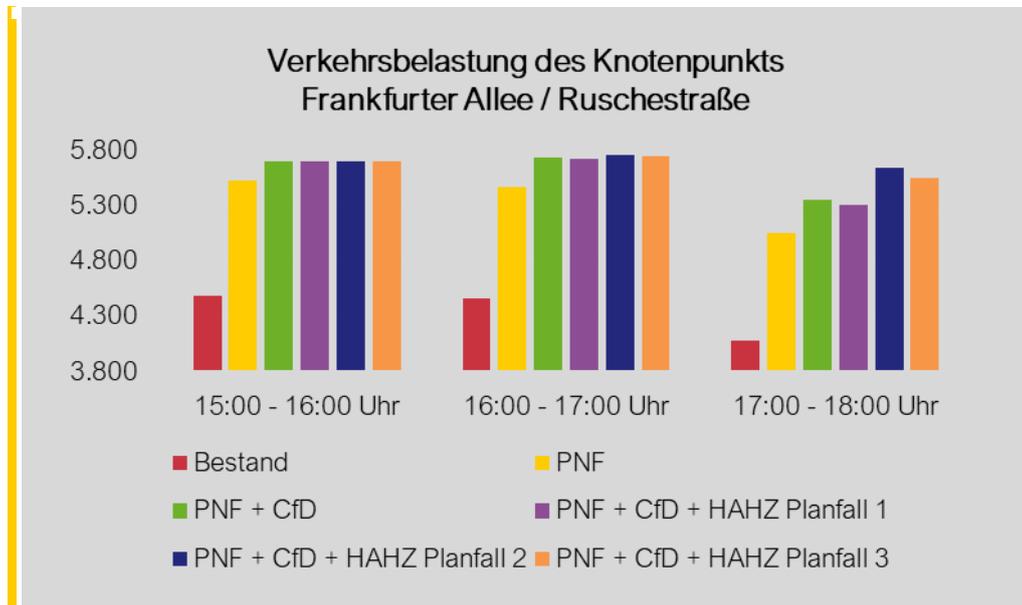


Abbildung 8.5: Stündliche Verkehrsmengen am Knotenpunkt Frankfurter Allee / Ruschestraße

Die Abbildung 8.3 bis Abbildung 8.5 zeigen, dass sich die Spitzenstunde von 15 bis 16 Uhr an den drei Knotenpunkten nicht maßgeblich verschiebt. Die allgemeinen Verkehrsrückgänge mit fortschreitenden Tagesstunden überwiegen somit den zusätzlichen Verkehrsmengen der HOWOGE-Arena Hans Zoschke.

Eine theoretisch rechnerische Verschiebung der Spitzenstunde ist für folgende Szenarien prognostiziert:

- ▶ Knotenpunkt Ruschestraße / Gotlindestraße
 - ▶▶ keine Verschiebung nachweisbar
- ▶ Knotenpunkt Ruschestraße / Normannenstraße
 - ▶▶ Verschiebung der Spitzenstunde im Planfall 2 auf 17 bis 18 Uhr mit rechnerisch 52 zusätzlichen Fahrzeugen am Knotenpunkt
- ▶ Knotenpunkt Frankfurter Allee / Ruschestraße
 - ▶▶ Verschiebung der Spitzenstunde im Planfall 1 auf 16 bis 17 Uhr mit rechnerisch 19 zusätzlichen Fahrzeugen am Knotenpunkt
 - ▶▶ Verschiebung der Spitzenstunde im Planfall 2 auf 16 bis 17 Uhr mit rechnerisch 57 zusätzlichen Fahrzeugen am Knotenpunkt
 - ▶▶ Verschiebung der Spitzenstunde im Planfall 3 auf 16 bis 17 Uhr mit rechnerisch 46 zusätzlichen Fahrzeugen am Knotenpunkt

Durch die rechnerisch nur geringen Zunahmen der absoluten Verkehrsmengen pro Knotenpunkt und Planfall, welche mit verschiedenen Annahmen prognostiziert

wurden, ist während der Projektbearbeitung⁴⁹ die Festlegung getroffen worden, dass die Spitzenstunde 15 bis 16 Uhr für alle drei Knotenpunkte als maßgebend anzusetzen ist. Die Betrachtung der Leistungsfähigkeiten des Stadions entspricht somit dem Planfall des Campus für Demokratie, der Knotenpunkt Ruschestraße / Gotlindestraße wird dabei ergänzend berechnet.

8.3 Verkehrsqualitäten

Es ist zu beachten, dass es im Netz der Hauptverkehrsstraßen teilweise kaum noch Kapazitäten für erhöhte Kfz-Mengen gibt. Auch sind Rückkopplungen zum Stellplatzkonzept zu beachten (vgl. Kapitel 5.5; es werden nicht alle rechnerisch notwendigen Stellplätze umgesetzt werden können). Die Beurteilung anhand der oben ausgewiesenen Kfz-Verkehrsmengen stellt einen worst-case-Ansatz dar.

Da der Planfall des CfD auch für das Stadion maßgebend ist, ergeben sich für die Knotenpunkte

- ▶ Ruschestraße / Normannenstraße
- ▶ Frankfurter Allee / Ruschestraße

die dort hinterlegten Aussagen (vgl. Kapitel 5.2) zu sehr geringen Reserven in den Leistungsfähigkeiten. Daher muss auch für die HOWOGE-Arena Hans Zoschke ein Ansatz sein, in der verkehrlichen Erschließung noch stärker auf den Umweltverbund einzugehen.

Für den Vorfahrtknoten Ruschestraße / Gotlindestraße kann eine ausreichend gute Verkehrsqualität nachgewiesen werden (vgl. Abbildung 8.6).

Vorfahrtknoten Ruschestraße / Gotlindestraße							
Fall		Prognose-Nullfall			Planfall		
Zufahrt	maßgebende Richtung	mittlere Wartezeit [s]	QSV [-]	Sättigungsgrad [-]	mittlere Wartezeit [s]	QSV [-]	Sättigungsgrad [-]
Ruschestr. Süd	gerade/rechts	keine Wartezeit			keine Wartezeit		
Gotlindestraße	links	25	C	0,15	30	C	0,16
Ruschestr. Nord	links	5	A	0,22	5	A	0,23

Abbildung 8.6: Verkehrsqualitäten KP Ruschestraße / Gotlindestraße (Teilkonzept HOWOGE-Arena Hans Zoschke)

⁴⁹ 5. Steuerungsrunde am 29.03.2021

8.4 Empfehlungen zum Erschließungs- und Stellplatzkonzept

Mit der Kenntnis der zu erwartenden Kfz- sowie Radfahrten pro Werktag können die benötigten Stellplätze exklusive der Auflagen des Nordostdeutschen Fußballverbandes abgeleitet werden (vgl. Kapitel 8.2.1). Dabei sind bis auf den Planfall 1 jeweils die Verkehre des Spielbetriebs maßgebend. Im Planfall 1, ohne Spielbetrieb, wird der Trainingsbetrieb zuzüglich der Nutzung des Sportbandes als maßgebend angesetzt.

Betrachtungsszenario	Pkw-Stellplätze	Bus-Stellplätze	Fahrrad-Stellplätze
Bestand	68	2	74
Planfall 1 (ohne Spielbetrieb)	24	0	31
Planfall 2 (Spielbetrieb mit 4.999 Zuschauern)	524	6	606
Planfall 3 (Spielbetrieb mit 3.000 Zuschauern)	359	3	344

Tabelle 8.2: Benötigte Stellplätze im Bereich der HOWOGE-Arena Hans Zoschke

Zusätzlich sind gemäß den Auflagen des Nordostdeutschen Fußballverbandes weitere 25 Pkw-Stellplätze für Funktionäre und ähnliches zur Verfügung zu stellen. Der geforderte eine Busstellplatz für die Gastmannschaft ist bereits berücksichtigt. Diese Stellplätze der Auflagen müssen nicht direkt auf dem Gelände liegen, aber unmittelbar am Eingang der Ruschestraße 90. Sie werden bereits im Bestand auf dem Gelände des Stadions realisiert, aber schöpfen die dortigen Kapazitäten vollständig aus.

Abbildung 8.7 zeigt den Übersichtsplan einer Übergangslösung der Regionalligaspiele 2019/2020. Es ist der Busstellplatz für die Gastmannschaft ausgewiesen sowie die vorhandenen Parkflächen P1 und P2 um Südwesten.

Teilkonzept HOWOGE-Arena Hans Zoschke

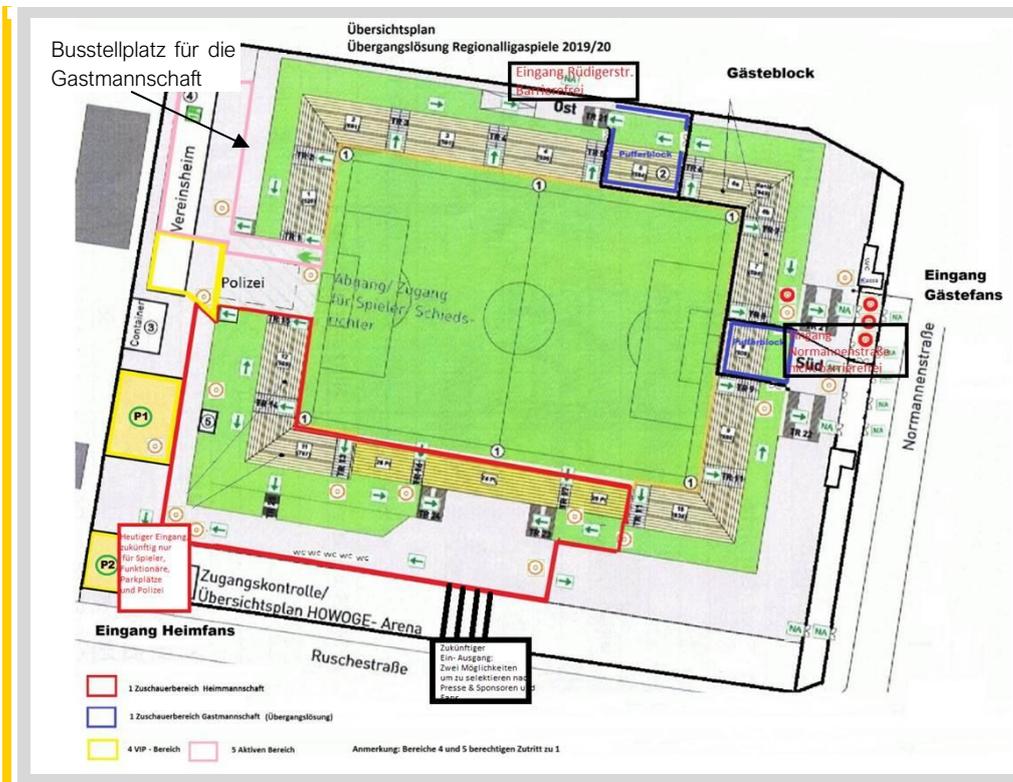


Abbildung 8.7: Übersichtsplan einer Übergangslösung der Regionalligaspiele 2019/2020

In Abbildung 8.8 sind die Stellplätze, welche über die Ruschestr. erreichbar sind abgebildet. Diese Stellplätze stehen ausschließlich für die Spieler, die Funktionäre und die Polizei zur Verfügung. Hier befindet sich ebenfalls der Eingang für die Heimmfans. Wichtig ist, zu beachten, dass eine Fantrennung stattfindet. Der Eingang für die Gästefans liegt in der Normannenstraße und ist somit direkt an das Busstellplatzkonzept des Campus für Demokratie angeknüpft (vgl. Kapitel 5.6).



Abbildung 8.8: Parkplätze P1 (links) und P2 (rechts) für Spieler, Funktionäre, Polizei

Teilkonzept HOWOGE-Arena Hans Zoschke

Direkt ausgewiesene „Besucherstellplätze“ gibt es nicht. Die Stellplatznachfrage muss im umliegenden öffentlichen Straßenraum gedeckt werden. In Kapitel 2.1.5 wird darauf hingewiesen, dass die Stellplätze im Umfeld mittel bis hoch ausgelastet sind. Je nach Planfall beträgt der zukünftige Bedarf die fünf- bis neunfache Menge an Pkw-Stellplätzen.

Die benötigten maximal 6 Busstellplätze könnten entlang der Normannenstraße bereitgestellt werden (Doppelnutzung zusammen mit Campus für Demokratie, vgl. Kapitel 5.6).

Das Fahrrad-Stellplatzangebot für die HOWOGE-Arena Hans Zoschke befindet sich derzeit neben der Zugangskontrolle (an der Ruschestraße). Hier ist eine kleine Fläche für einfache Fahrradständer abgezaunt. Dieser Bereich bietet Platz für etwa 55 Fahrrad-Stellplätze. Da Fahrradhelme etc. nicht ins Stadion mitgenommen werden dürfen, wird zusätzlich eine Garderobe benötigt (vgl. Abbildung 8.9). Diese Fläche würde durch das Sportband überbaut werden und entfallen.



Abbildung 8.9: Fahrrad-Stellplatzangebot (links) und Garderobe (rechts)

Für die Gestaltung des Pkw-Stellplatzkonzeptes wurde in der Nähe des Stadions nach möglichen Stellflächen gesucht. Am Ring-Center und der Arbeitsagentur besteht die Möglichkeit umliegende private Pkw-Stellplätze nutzbar zu machen. Aus dem Telefonat mit Herrn Oeltze (Agentur für Arbeit) am 23.03.2021 ging hervor, dass die dort verfügbaren Stellplätze immer ausgelastet sind. Auf der Fläche der Arbeitsagentur existieren 110 kostenfreie Pkw-Stellplätze ausschließlich für Mitarbeiter, wobei etwa 400 Mitarbeiter einen Parkantrag gestellt haben. Auch für den Kundenverkehr sind lediglich zwei Pkw-Stellplätze für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl vorhanden. Der Kundenverkehr schwankt zudem sehr stark. Vor der Pandemie lag das Besucheraufkommen täglich zwischen 200 und 300 Besuchern. Hinsichtlich des Fahrradstellplatzangebots stehen hier etwa 100 gesicherte Fahrradstellplätze ausschließlich für Mitarbeiter zur Verfügung. Zusätzlich werden etwa 20 frei zugängliche Fahrradstellplätze für Kunden bereitgestellt.

Allerdings besteht das Potenzial zur Erweiterung dieser Stellplätze, obwohl derzeit kein entsprechender Bedarf vorhanden ist. Grund dafür ist, dass viele Prozesse digitalisiert sind und das Kundenverkehrsaufkommen nach der Pandemie schwer abzuschätzen ist. Die Möglichkeiten für eine Nutzung der beschränkten Stellplatzanlagen an Wochenend-Spieltagen sind mit der Geschäftsleitung der Arbeitsagentur noch zu klären. Denkbar wäre eine Berechtigung nur für den Verein SV Lichtenberg 47. Zusätzlich wäre hierfür ein Pförtner vom SV Lichtenberg 47 erforderlich.

Eine weitere Gestaltungsoption stellt der Parkplatz an der Rutnikstraße dar. Hierbei würde die Umwandlung eines derzeit wilden Parkplatzes in ein Parkhaus mit größerer Kapazität erfolgen. Der Parkbestand von aktuell etwa 218 Parkplätzen würde durch diese bauliche Maßnahme gesteigert werden. Dafür ist ein Parkhaus mit Halbrampen vorstellbar. Die Breite eines Parkstandes beträgt bei Senkrechtaufstellung 2,5 m, wodurch etwa 63 Parkstände auf 159,0 m Breite möglich wären. Für die Rettungswege werden jeweils etwa zwei Plätze für einen Fahrstuhl bzw. ein Treppenhaus abgezogen (vgl. Abbildung 8.10).

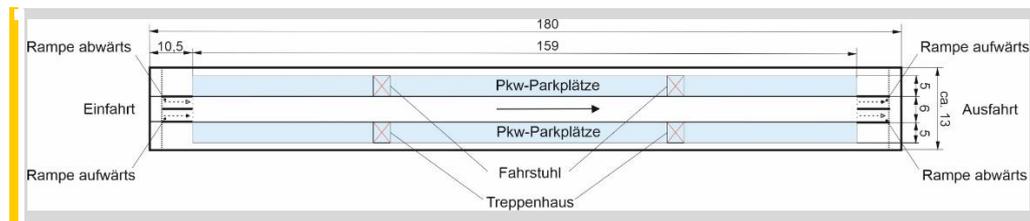


Abbildung 8.10: denkbare Parkhaus an der Rutnikstraße mit Halbrampen

Somit liegt die Kapazität einer Parkhausebene bei etwa 118 Pkw-Stellplätzen. Um mehr Stellplätze als im Bestand anbieten zu können, wären somit mindestens drei Ebenen notwendig. Die derzeitige Fläche ist allerdings langfristig als Grünzug vorgesehen, eine Umsetzung damit eher unwahrscheinlich.

Die vorliegenden Planungen für das Sportband sehen die Errichtung eines Kleinspielfelds auf der derzeit für die Radabstellanlagen genutzten Fläche vor (mit „1“ in Abbildung 8.11 bezeichnet).

Teilkonzept HOWOGE-Arena Hans Zoschke

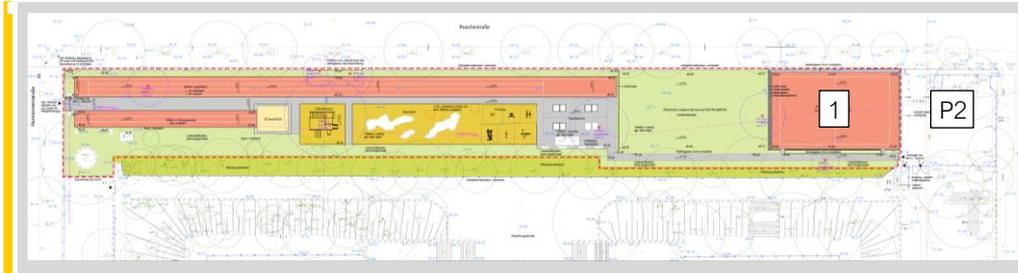


Abbildung 8.11: mögliche Fahrrad-Stellplätze auf dem Sportband

Der Verein könnte sich eine Umnutzung des derzeitigen Parkplatzes P2 für Fahrradstellplätze vorstellen. Die Fläche beträgt etwa 300 m², wofür ca. 20 m² für die Garderobe, Schließfächer oder ähnlich genutzt werden soll. Bei einem Flächenbedarf von ca. 1,2 m² für einen Fahrradstellplatz könnten etwa 230 Fahrradstellplätze geschaffen werden. Die entfallenden Pkw-Stellplätze für Funktionäre etc. sind dadurch allerdings an anderer Stelle zu reservieren.

Weitere Radabstellplätze könnten direkt an den Zugängen bereitgestellt werden (z.B. am Südeingang). Entlang der Normannenstraße erscheinen Flächen verfügbar, die bei Spielen mit erwartetem hohem Besucheraufkommen mit temporären Radabstellanlagen versehen werden können.

8.5 Einflüsse anderer Planungen und Entwicklungen

Im Wesentlichen haben zwei Projekte Einfluss auf die Entwicklung an der HOWOGE-Arena Hans Zoschke.

Entlang der Ruschestraße sollen Radverkehrsanlagen entstehen. Zum einen entfallen dadurch vermutlich die Stellplätze entlang der Ruschestraße. Zum anderen sind derzeit Flächenkonkurrenzen absehbar – auf den öffentlichen Verkehrsflächen werden wohl keine dem Mobilitätsgesetz entsprechenden Radverkehrsanlagen eingepasst werden können (vgl. Anhang 4, Punkt 3.8). Zumindest im Bereich des Stadions wäre eine Erweiterung der öffentlichen Verkehrsfläche möglich, würde aber Flächen des geplanten Sportbandes in Anspruch nehmen müssen. Hier ist ein Abwägungsprozess notwendig. Sollte das Sportband in Folge dieses Abwägungsprozesses entfallen, könnten die dann frei gewordenen Flächen genutzt werden (z.B. für Radstellplätze und die Errichtung der Radverkehrsanlage). Oder um es anders herum zu formulieren: Das Sportband steht in direkter Flächenkonkurrenz zu Radverkehrsanlagen und Radabstellanlagen und somit zur gewünschten Förderung dieser Verkehrsart (im Allgemeinen und auch im Speziellen für die Arena).

Weiterhin ist eine Kiezbuslinie geplant, welche über die Ruschestraße führen und damit die Erschließungslücke im Bereich JobCenter und HOWOGE-Arena Hans-Zoschke-Stadion schließen würde (vgl. Kapitel 6.2.2). Für die angestrebte Verlagerung von Kfz-Fahrten wäre dies eine positive Entwicklung.

Grundsätzlich gibt es aber auch Wechselwirkungen mit dem Campus für Demokratie. Die Busstellplatzreihe auf der Normannenstraße könnte von beiden Vorhaben genutzt werden, jedoch vermutlich nicht zeitgleich für jeden (Belastungs-)Fall (des Stadions).

8.6 Fazit Entwicklungschancen HOWOGE-Arena Hans Zoschke

Das Stadion ist in einem Spannungsfeld der vorhandenen Infrastruktur zu bewerten, der zum einen kaum Reserven in den notwendigen Leistungsfähigkeiten aufweist, zum anderen aber auch kaum Potentiale für die Schaffung weiterer Pkw-Stellplätze bietet. Dem gegenüber steht die Tatsache, dass es sich bei Fußballspielen um „Einzelereignisse“ handelt, die nicht alltäglich sind. Selbst für den Fall eines Fußballspiels ist nicht in jedem Fall mit einem vollen Stadion und damit den im worst-case dargestellten Kfz-Mengen und Abstellbedarfen zu rechnen. Das Vorhalten der dafür notwendigen Infrastrukturen für als selten einzuschätzende Ereignisse wird als nicht zweckmäßig angesehen.

Ebenso wie für den Campus für Demokratie ist die U-Bahnstation Magdalenenstraße als größte Chance zu verstehen, Besucherwege auf den ÖPNV zu verlagern⁵⁰. Die regional begrenzte Zugkraft der Heimfans (fast vollständig auf Lichtenberg begrenzt) ist auch im Fuß- und Radverkehr von besonderer Bedeutung.

⁵⁰ Hierzu kann auch eine „Kiezlinie“ beitragen, die in den bisherigen Planungen S+U Frankfurter Allee und S+U Lichtenberg miteinander verbindet und vermutlich am Knotenpunkt Ruschestraße / Normannenstraße eine Haltestelle erhält, vgl. Kapitel 6.2.2.

9 Anhangverzeichnis

- Anhang 1: Verkehrliche Konflikte und Defizite
- Anhang 2: Auswertung Bürgerbeteiligung (Konflikttabelle)
- Anhang 3: Konfliktpläne
- Anhang 4: Maßnahmenkonzept
- Anhang 5: Annahmen Verkehrspotentiale Campus für Demokratie
- Anhang 6: Normannenstraße
- Anhang 7: Westliche Gotlindestraße
- Anhang 8: Alte Frankfurter Allee
- Anhang 9: Gestaltungskonzept Gudrunstraße
- Anhang 10: Annahmen Verkehrspotentiale HOWGE-Arena Hans Zoschke