

Quartiersbezogenes Verkehrskonzept -

Mobilitätsplan Schöneberger Linse und Rote Insel

Bürgerveranstaltung, 12.11.2024



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen



**STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG**

von Bund, Ländern und
Gemeinden



Bezirksamt
Tempelhof-
Schöneberg

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und
Wohnen

BERLIN



Unter Beteiligung von

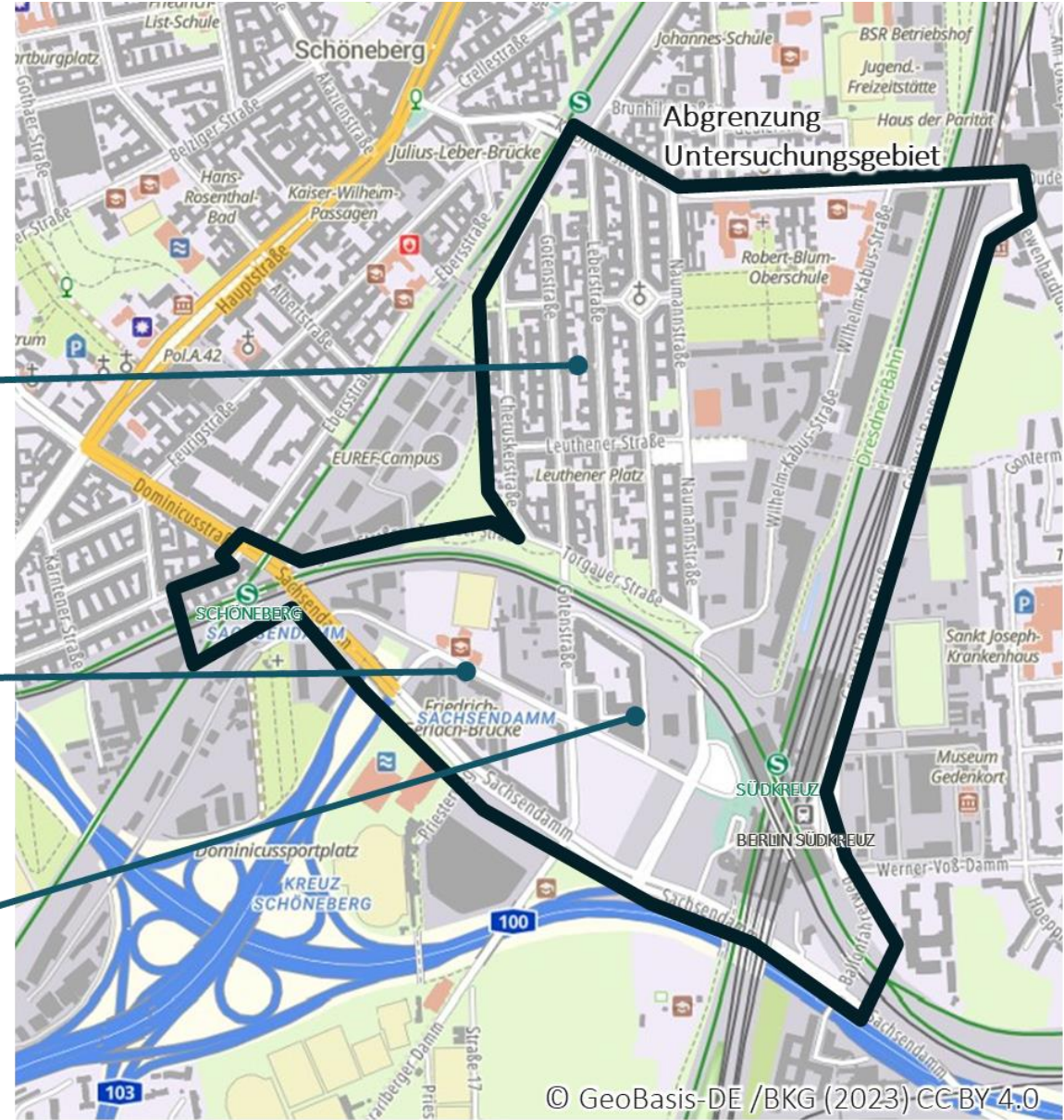


Das Untersuchungsgebiet

Ehemaliges Arbeiterviertel Rote Insel

Zentrale Achse **Ella-Barowsky-Straße** durch die Schöneberger Linse, derzeit Umgestaltungsplanungen

Transformationsprozess „Schöneberger Linse“ vom Gewerbegebiet hin zum urbanen Quartier



Ablauf des Abends

- | | | |
|----------|--------------------------------------|-----------------|
| 1 | Vorgehen | ⌚ ca. 3 min |
| 2 | Analyse und Bürgerbeteiligung | ⌚ ca. 15 min |
| 3 | Leitbild | ⌚ ca. 2 min |
| | <i>Pause</i> | ⌚ ca. 10 min |
| 4 | Variantenbetrachtung | ⌚ ca. 15 min |
| 5 | Vorzugsvariante und Begleitmaßnahmen | ⌚ ca. 25 min |
| 6 | Austausch Teil 1 (Plenum) | ⌚ ca. 15 min |
| | <i>Pause</i> | ⌚ ca. 10 min |
| 7 | Austausch Teil 2 (Kleingruppen) | ⌚ ca. 15 min |
| 8 | Zusammenfassung | ⌚ ca. 10 min |
| | <i>Ende der Veranstaltung</i> | (ca. 20.30 Uhr) |

Inhalte des Mobilitätsplans

Zielvorstellung Schöneberger Linse

Schöneberger Linse Masterplan (Stand Januar 2024)

Büronutzung, ggf. mit Einzelhandel und/oder Gastronomie

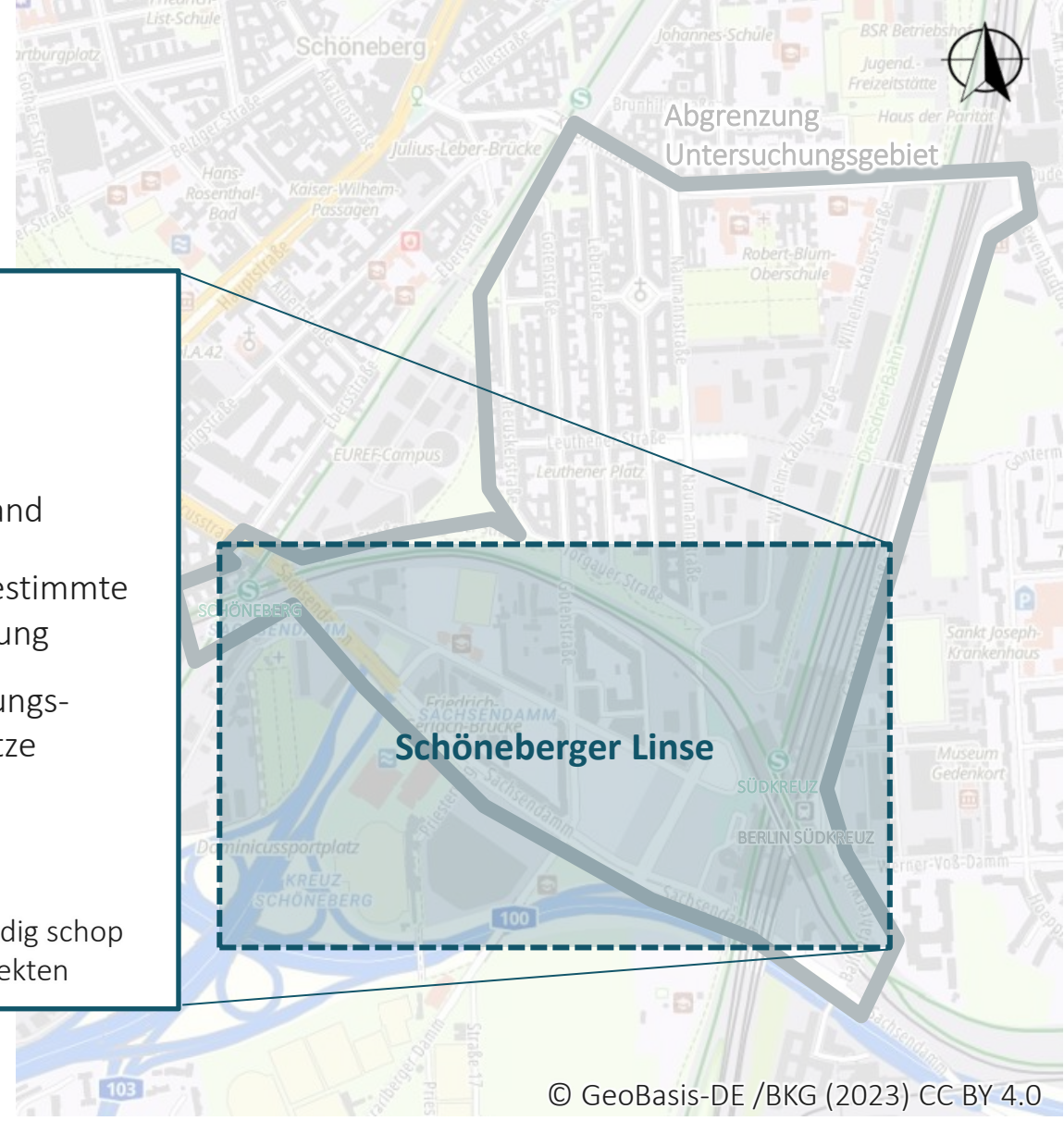
Reaktivierung der Schule (3 oder 4 Züge)

sportliche, soziale und kulturelle Nutzungen

Nachverdichtung möglich

Legend:
■ Bestand (grey)
■ Abgestimmte Planung (teal)
■ Planungsansätze (blue)

© roedig schop architekten

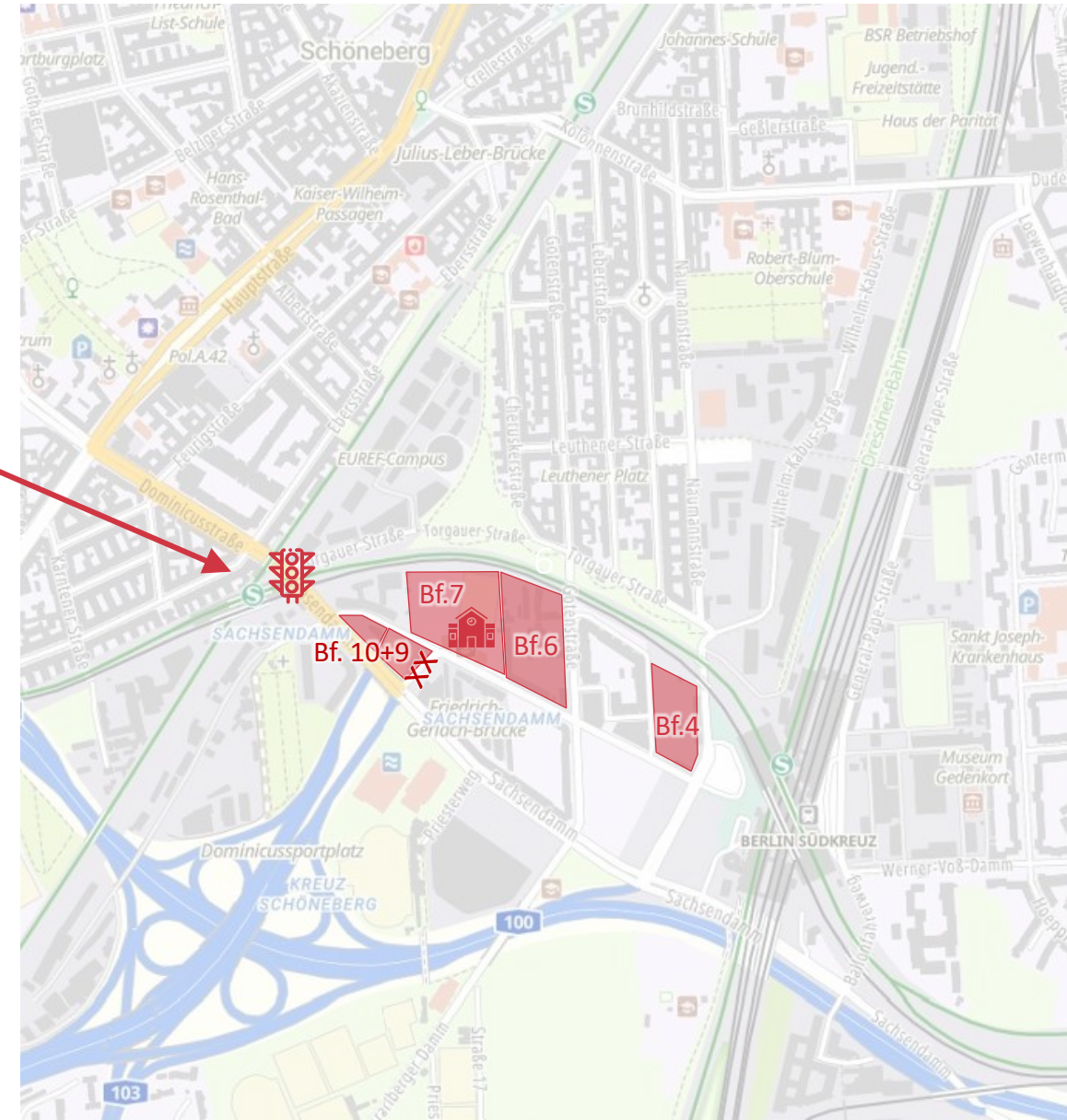


© GeoBasis-DE /BKG (2023) CC BY 4.0

Inhalte des Mobilitätsplans

Zielvorstellung Schöneberger Linse

- Entwicklung der Baufelder (Bf.) 4 und 6
- Entwicklung der Baufelder 9 und 10 mit Entfall der Verbindungstraße zwischen Ella-Barowsky-Straße und Autobahnabfahrt
- Erweiterung der Teske-Schule (Baufeld 7)
- Errichtung einer Fußgänger-Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Torgauer Straße/ Sachsendamm



Wo stehen wir?

Arbeitsschritte des Mobilitätsplans



Ablauf des Abends

1 Vorgehen

2 Analyse und Bürgerbeteiligung

3 Leitbild

Pause

4 Variantenbetrachtung

5 Vorzugsvariante und Begleitmaßnahmen

6 Austausch Teil 1 (Plenum)

Pause

7 Austausch Teil 2 (Kleingruppen)

8 Zusammenfassung

Ende der Veranstaltung

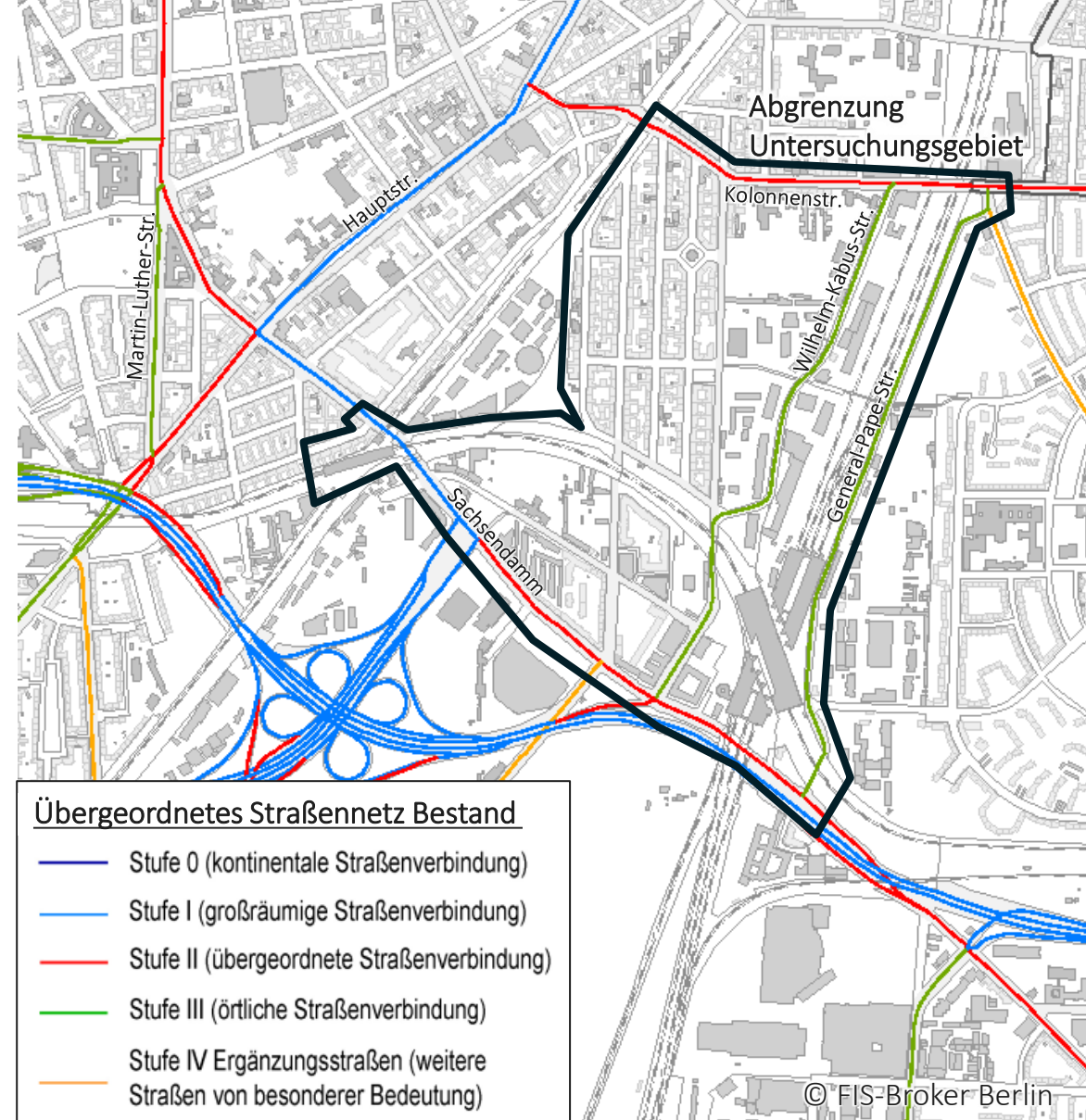
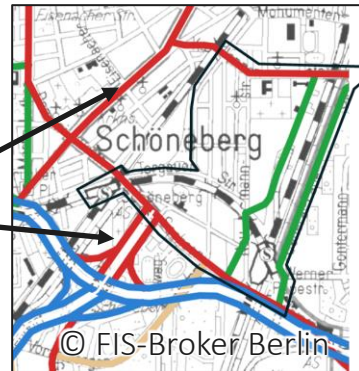
Kfz-Verkehr

Einordnung im übergeordneten Straßennetz

- Untersuchungsgebiet gut an übergeordnetes Straßennetz angebunden
 - großräumige und übergeordnete Straßenverbindungen im Norden und Süden
 - Hedwig-Dohm-Straße / Wilhelm-Kabus-Straße als örtliche (übergeordnete) Straßenverbindung durch das Untersuchungsgebiet von Nord nach Süd, General-Pape-Straße als Alternativroute

- *Ausblick: bis 2030 Abstufung von Teilen des Sachsendamms, der Autobahn und Hauptstraße (je von Stufe I zu Stufe II)*

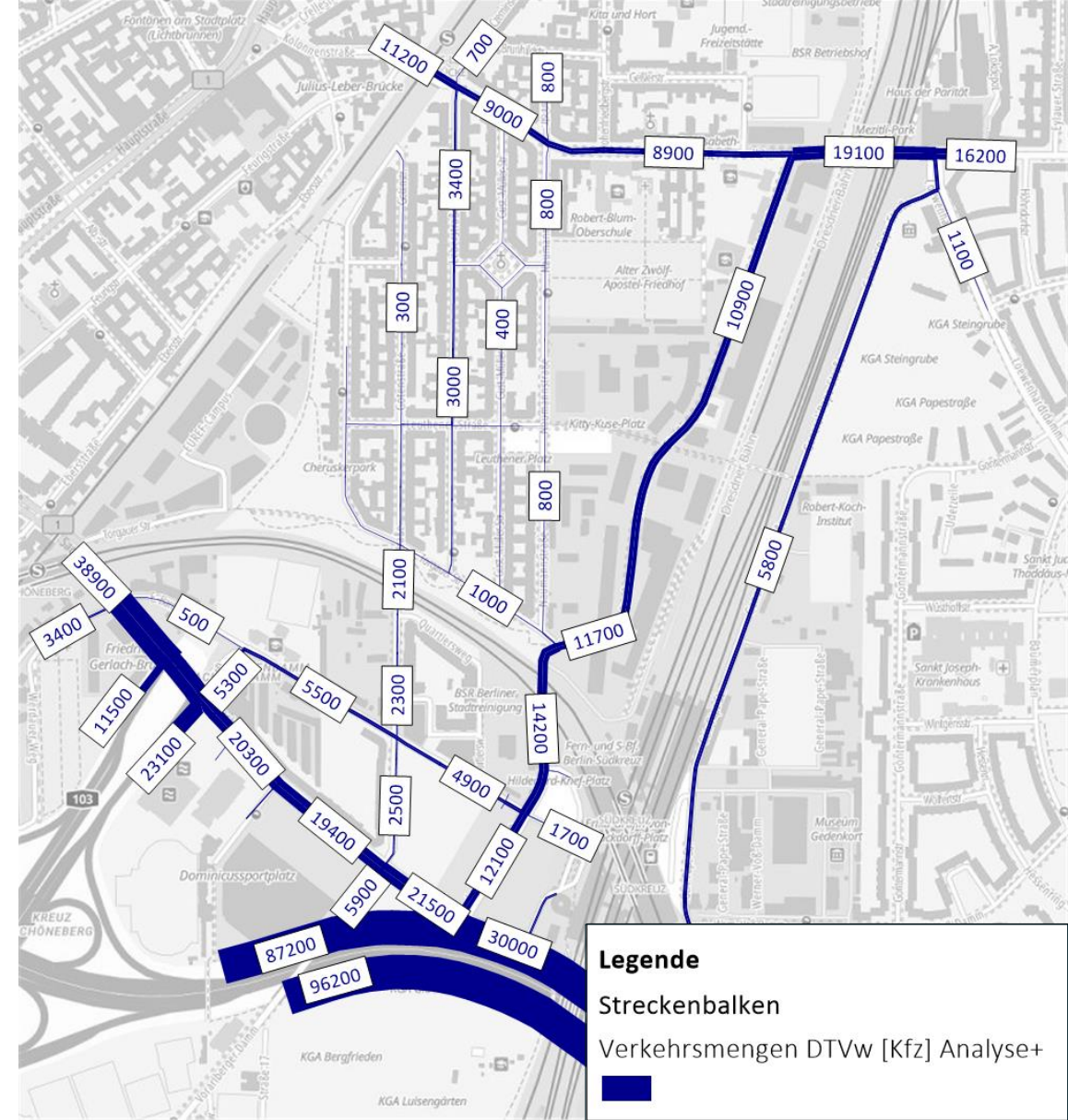
Übergeordnetes Straßennetz 2030



Kfz-Verkehr

Verkehrsmengen

- höchste Verkehrsmengen mit fast 40.000 Kfz am Tag auf dem westlichen Sachsendamm
- bis zu 14.200 Kfz am Tag auf der Wilhelm-Kabus-Straße unmittelbar durch das Untersuchungsgebiet

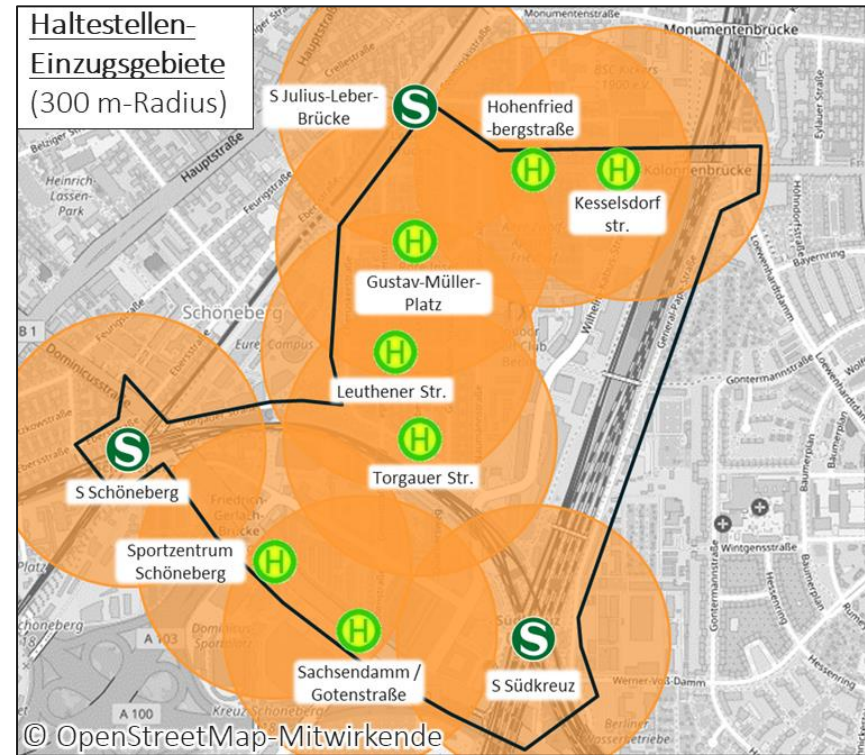
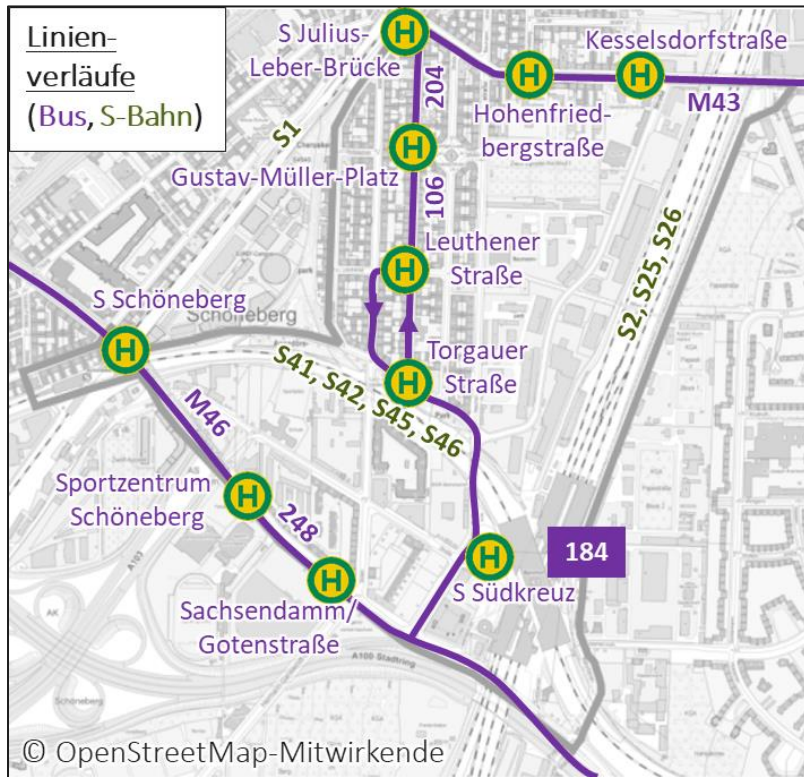


Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Linienverläufe im Untersuchungsgebiet

Linienverläufe der Buslinien entsprechen dem ÖPNV-Vorrangnetz.

→ Belange des ÖPNV sind besonders zu priorisieren



Erschließungsstandards werden erfüllt

Untersuchungsgebiet wird gemäß Erschließungsstandards fast vollständig mit dem angestrebten Zielwert (Haltestellen-Einzugsradius von 300 m) erschlossen.

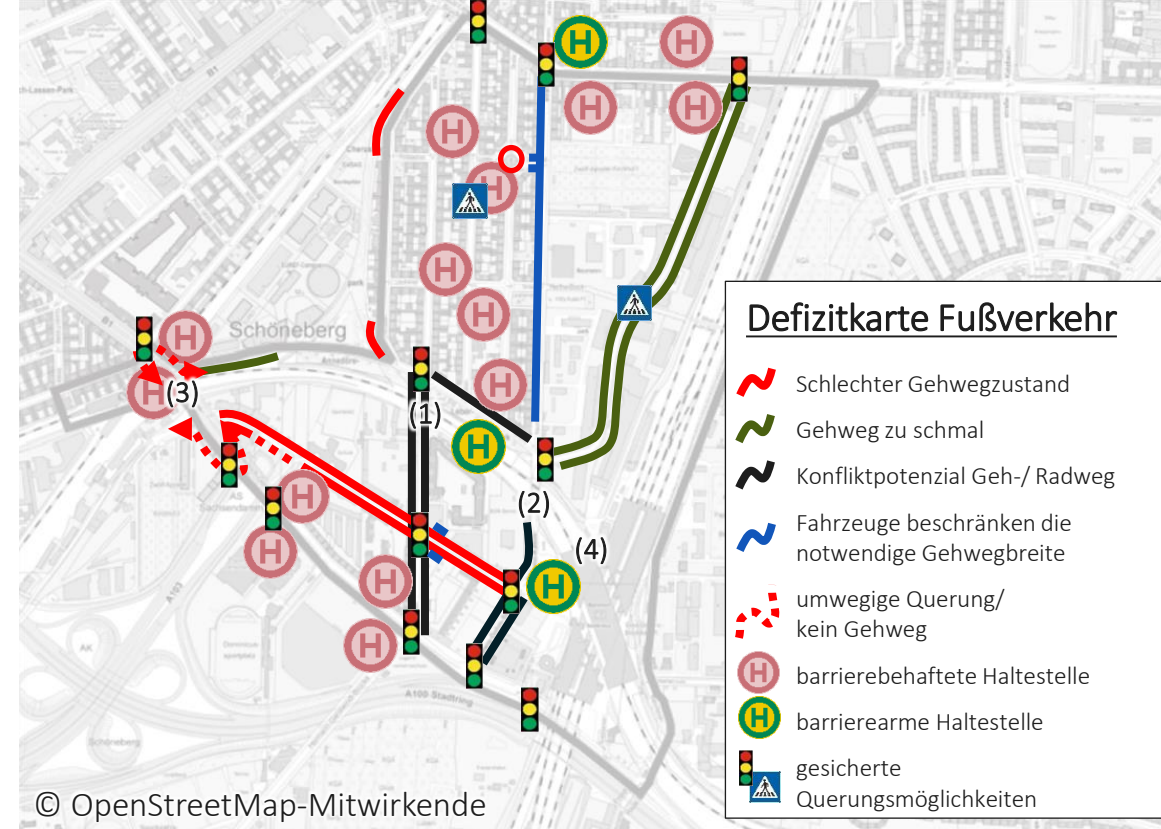
→ Ausnahme: Erschließungslücke im Bereich Alfred-Lion-Steg (vor allem Arbeitnehmende betroffen)

Fußverkehr

Zustand der Fußverkehrsinfrastruktur

- Fußwegeinfrastruktur in **Roter Insel** größtenteils zufriedenstellend
- Gehwegparken entlang der **westlichen Naumannstraße** verringert die nutzbare Breite stark
- Gehwege in **Schöneberger Linse** eher in schlechterem Zustand, zudem Konfliktpotenzial mit dem Radverkehr
- Planungen zur Neugestaltung der **Ella-Barowsky-Straße** liegen vor
- **Bushaltestellen** sind größtenteils barrierebehaftet

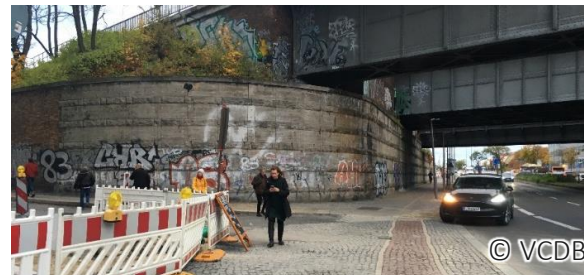
Verknüpfung der beiden Quartiere



(1) zentrale Verbindung – **Gotenstraße**



(2) übergeordnete Straßenverbindung und ÖPNV-Vorrangnetz – **Wilhelm-Kabus-Straße**



(3) umwegige Verbindung – **Torgauer Straße/Sachsendamms**

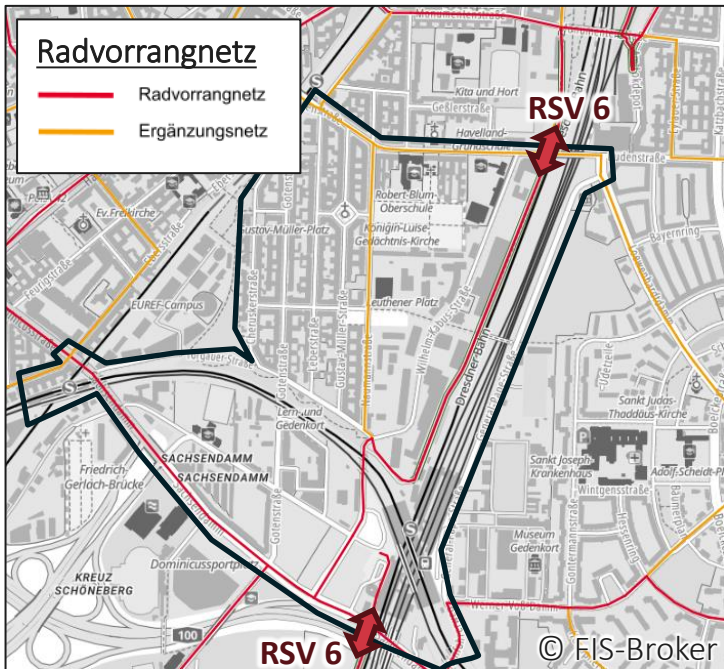


(4) unattraktive Empfangssituation – **Zugang zum Südkreuz von Norden**

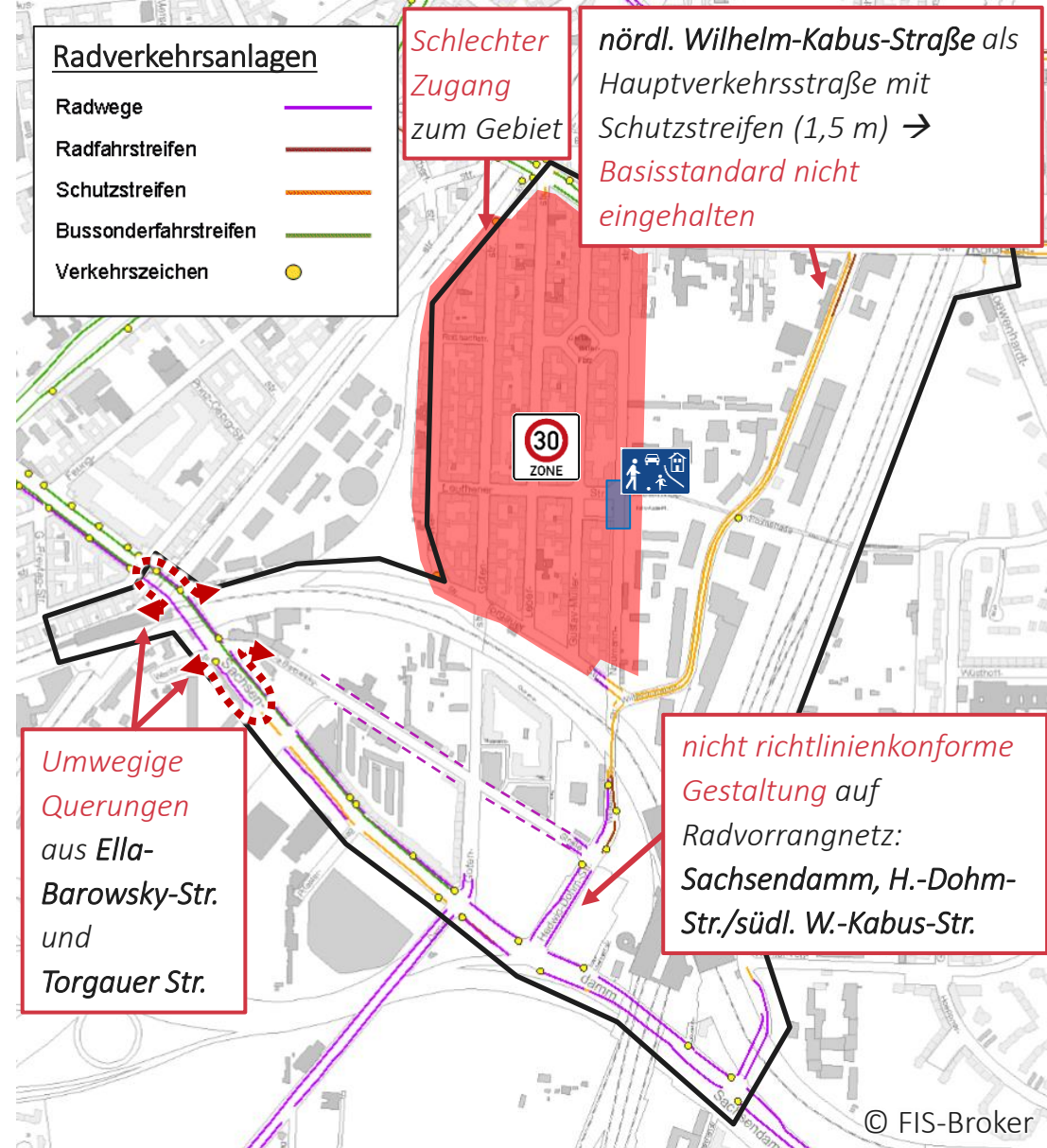
Radverkehr

Bestandsituation und Radvorrangnetz

- Hauptverkehrsstraßen sind mit Radverkehrsanlagen auszustatten, ebenso Radvorrang- und Ergänzungsrouten (nicht in T30-Zonen)
- Radvorrangnetz auf Sachsendamm und Hedwig-Dohm-Straße / Wilhelm-Kabus-Straße auf gleichen Routen wie ÖPNV-Vorrangnetz



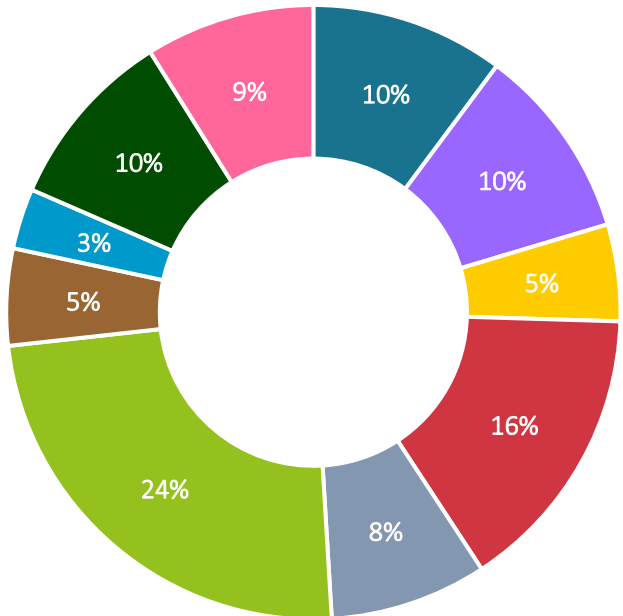
Ausblick: Vorrangroute der RSV 6 (Radschnellverbindung) soll entlang des Hans-Baluschek-Park – Hildegard-Knef-Platz und weiter entlang der Vorrangroute nach Norden (Nord-Süd-Grünzug) verlaufen.



Ergebnisse der Bürgerbeteiligung am 24.01.2024

Thema 1: Was ist Ihnen für Ihr Quartier besonders wichtig?

- Insgesamt 133 Beiträge
- Zuordnung der Beiträge nach Kategorien (Mehrfachzuordnungen möglich):

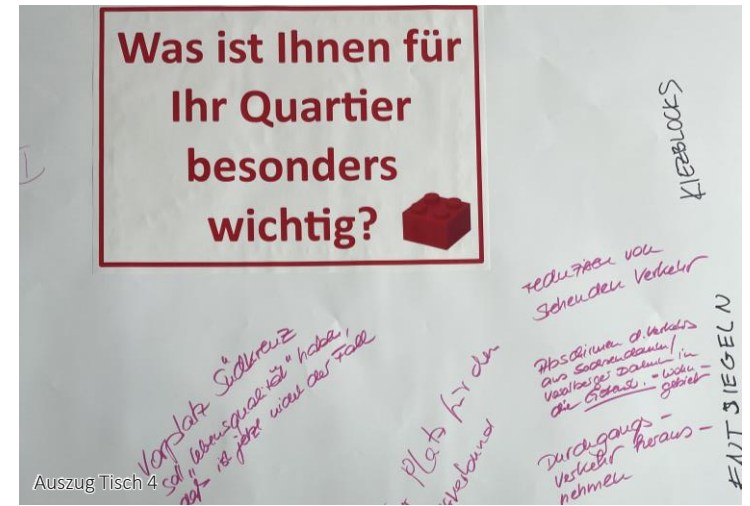
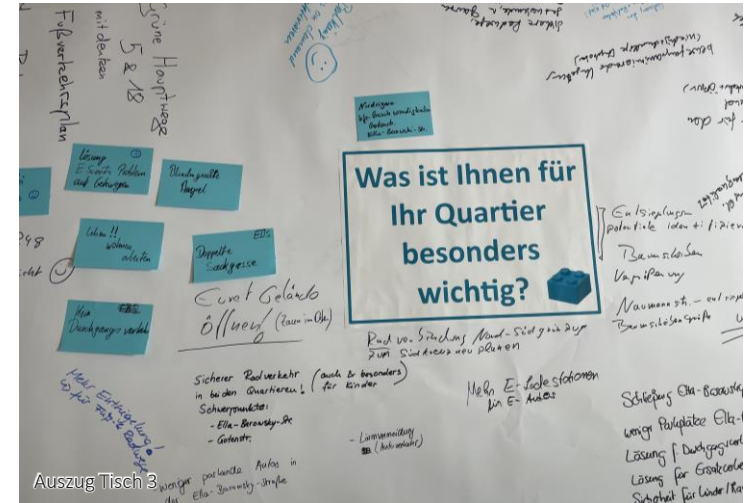


- Durchgangsverkehr, Lieferverkehr
- ruhender Verkehr
- Aufenthaltsqualität
- Verkehrssicherheit
- MIV beschränken
- Umweltverbund
- Verkehrsberuhigung, Kiezblock
- Quartiersvernetzung
- Stadtgrün
- sonstiges / Einmalnennungen

32 % allgemein, 26 % Fuß, 24 % Rad, 18 % ÖPNV

67 % grüne Infrastruktur, 33 % Entsiegelung

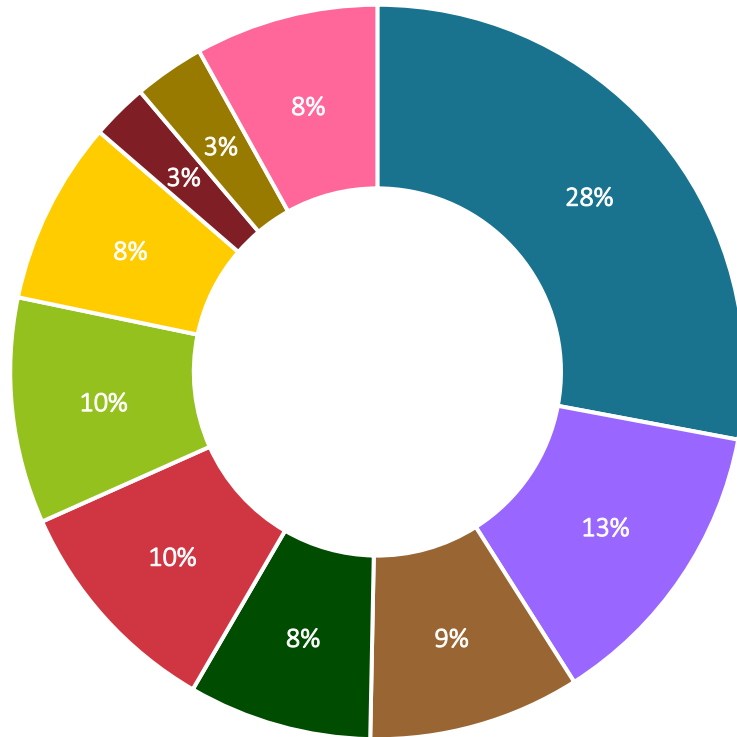
u.a. Elektromobilität, Barrierefreiheit, Lärmbelastung, Bauarbeiten



Ergebnisse der Bürgerbeteiligung am 24.01.2024

Thema 2: Was müsste Ihrer Meinung nach getan werden?

- Insgesamt 164 Beiträge (zzgl. Anmerkungen per Mail)
- Zuordnung der Beiträge nach Kategorien:



38 % Sperrungen,
33 % Verkehrsführung,
16 % Lieferverkehr,
13 % Durchgangsverkehr
beschränken

67 % Reduktion,
33 % Zentralisierung

Aufenthaltsqualität und Stadtgrün

Erhöhung Verkehrssicherheit

Ausbau Radverkehrsinfrastruktur

Verbesserung Fußverkehrsinfrastruktur

Sharing Angebote / Mobility Hubs

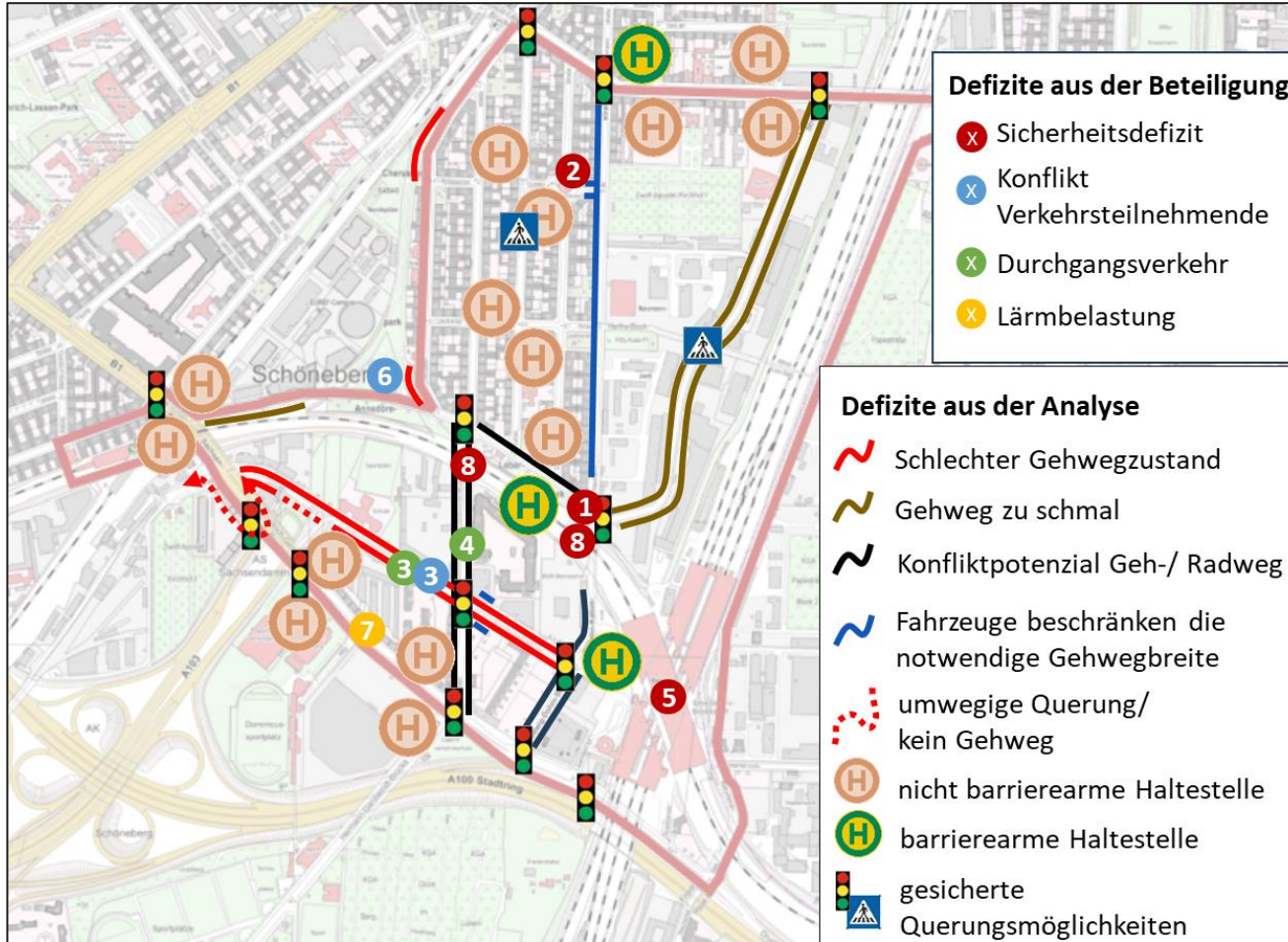
Keine Einschränkungen ruhender Verkehr

u.a. weiterführende
Planung, Bauarbeiten,
Sauberkeit

- Beispiele für konkrete Maßnahmenvorschläge:
- Tempo 30 in der Ella-Barowsky-Straße und Gotenstraße
 - Unterbrechungen für den Kfz-Verkehr in der südlichen Gotenstraße, in der Naumannstraße am Leuthener Platz und in der Ella-Barowsky-Straße im Bereich der Schule
 - sichere Gestaltung für den Radverkehr in der Ella-Barowsky-Straße und Gotenstraße

Ergebnisse der Bürgerbeteiligung am 24.01.2024

Genannte verortete Defizite/ Probleme



- 1 Torgauer Str. / Wilhelm-Kabus-Str.: unsicherer Knotenpunkt, insb. für Kinder, Gefahr durch Abbieger
- 2 Gustav-Müller-Platz: unsicheres Queren durch enge Parkflächen
- 3 3 Ella-Barowsky-Straße: Konflikt Rad- und Fußverkehr mit ruhendem Verkehr; zu viel Durchgangsverkehr
- 4 Gotenstraße Süd: zu viel Durchgangsverkehr
- 5 Bahnhof Südkreuz: unsicher für Rad- und Fußverkehr
- 6 Cherusker Park: Konfliktpunkte Fuß- und Radverkehr
- 7 Sachsendamm: hohe Lärmbelastung (auch durch Stadtautobahn)
- 8 S-Bahn-Unterführungen: sehr unsicher für Fuß- und Radfahrende, zu wenig Platz und Schutz

Ablauf des Abends

1 Vorgehen

2 Analyse und Bürgerbeteiligung

3 Leitbild

Pause

4 Variantenbetrachtung

5 Vorzugsvariante und Begleitmaßnahmen

6 Austausch Teil 1 (Plenum)

Pause

7 Austausch Teil 2 (Kleingruppen)

8 Zusammenfassung

Ende der Veranstaltung

Entwicklung des Leitbildes

Leitziele des Mobilitätsplans



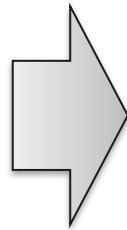
Stärkung der Quartiersachsen für den Fuß- und Radverkehr

Barrierearme und verkehrsberuhigte öffentliche Räume

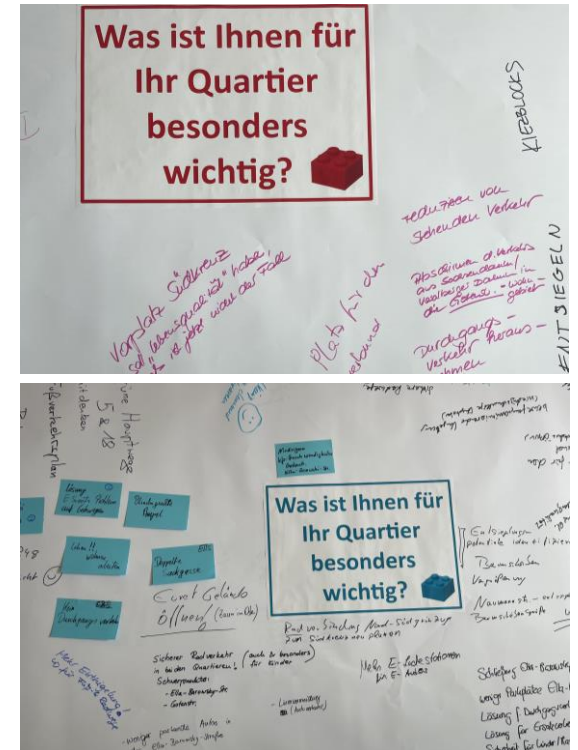


Lenkung des motorisierten Verkehrs und Radverkehrs

Partizipation



Beiträge des Workshops der Bürger*innen



Ablauf des Abends

1 Vorgehen

2 Analyse und Bürgerbeteiligung

3 Leitbild

Pause

4 Variantenbetrachtung

5 Vorzugsvariante und Begleitmaßnahmen

6 Austausch Teil 1 (Plenum)

Pause

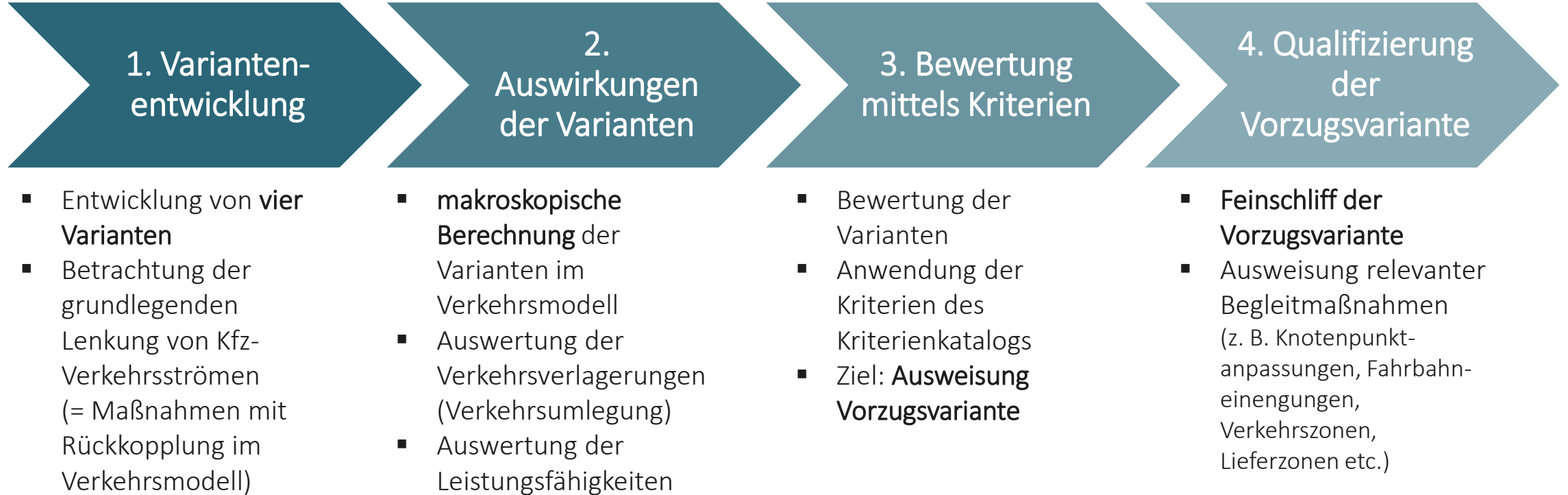
7 Austausch Teil 2 (Kleingruppen)

8 Zusammenfassung

Ende der Veranstaltung

Variantenbetrachtung

Vorgehensweise

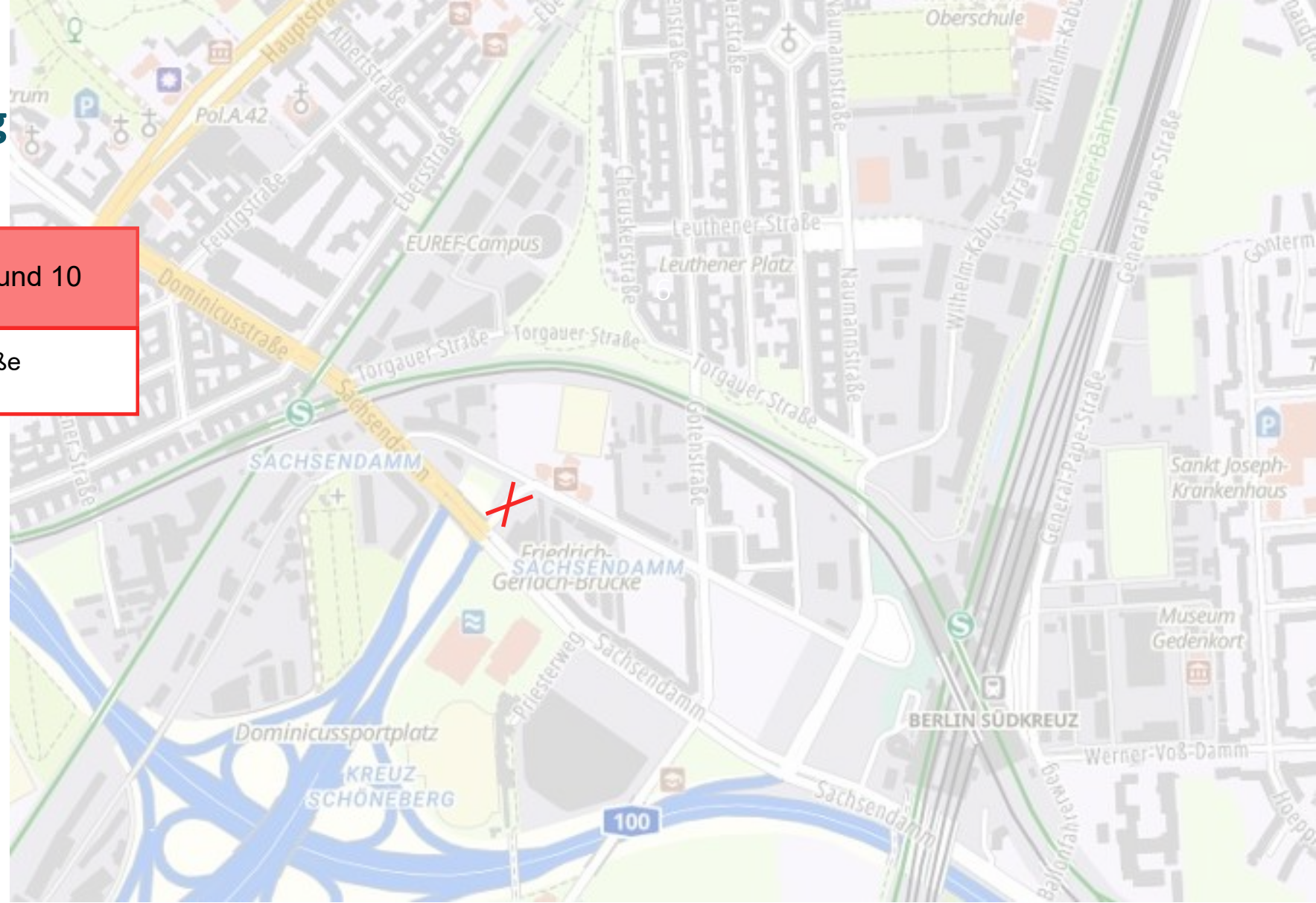


Der Weg zur Variantenentwicklung

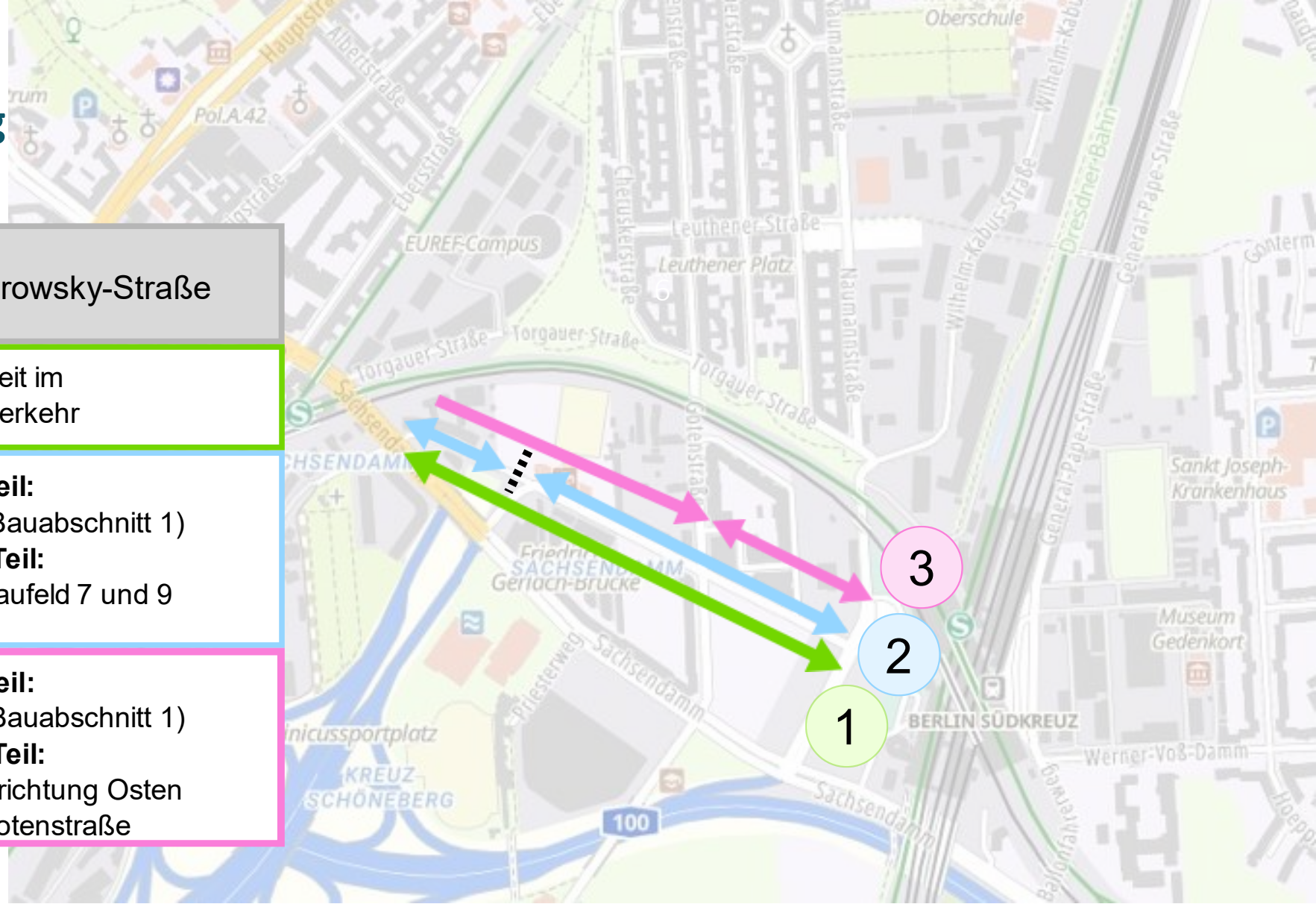
Entwicklungen Baufeld 9 und 10

Entfall Verbindungsstraße
(Autobahnabfahrt)

→ Entfall ist gesetzt, da
sonst keine Entwicklung
der Baufelder möglich ist



Der Weg zur Variantenentwicklung



Möglichkeiten Ella-Barowsky-Straße

1

Durchgängigkeit im
Zweirichtungsverkehr

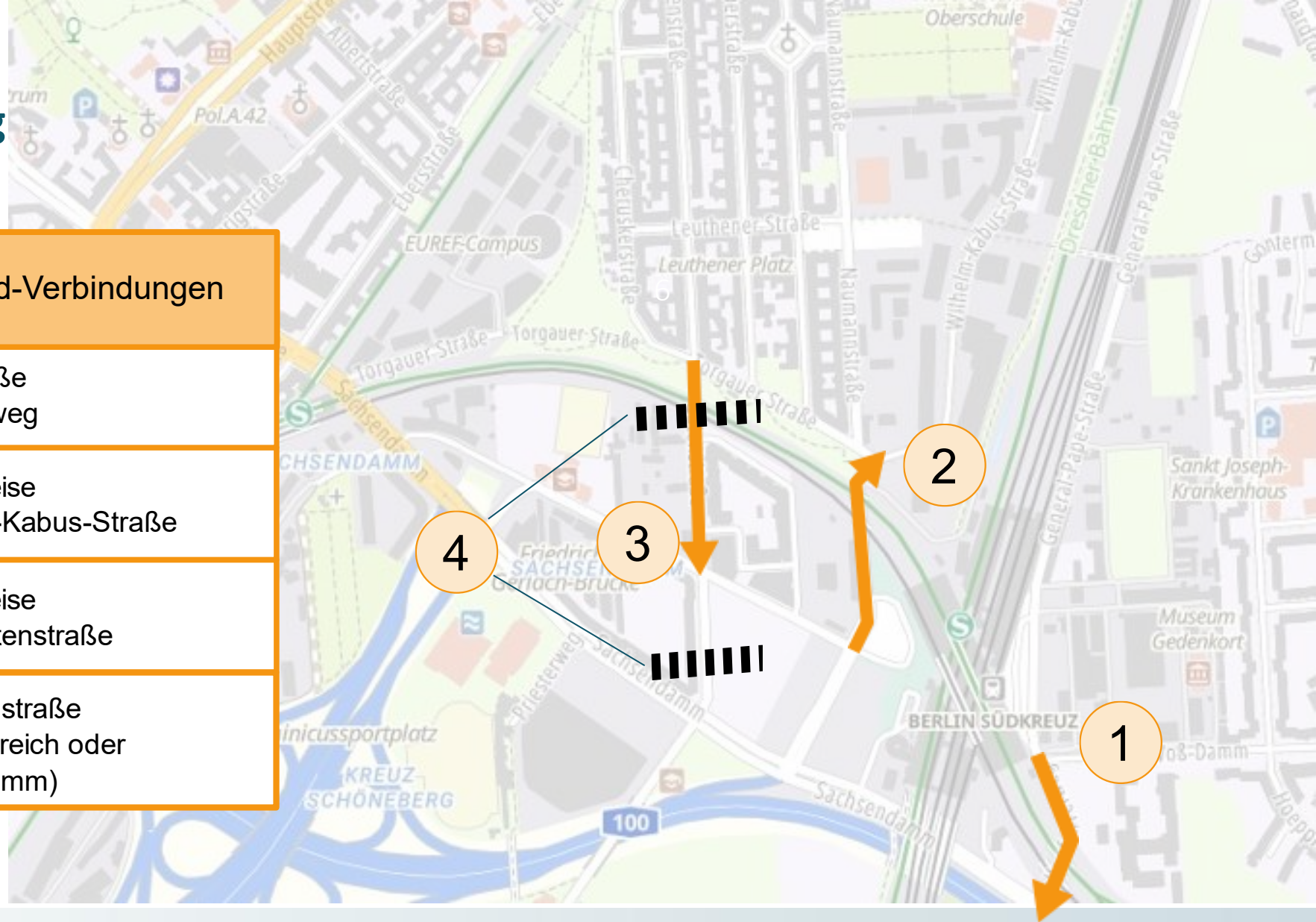
2

östlicher Teil:
Zweirichtungsverkehr (Bauabschnitt 1)
westlicher Teil:
Modalfilter zwischen Baufeld 7 und 9

3

östlicher Teil:
Zweirichtungsverkehr (Bauabschnitt 1)
westlicher Teil:
Einbahnstraße in Fahrtrichtung Osten
Sachsendam - Gotenstraße

Der Weg zur Variantenentwicklung



Möglichkeiten Nord-Süd-Verbindungen

1

Einbahnstraße
Ballonfahrerweg

2

abschnittsweise
Einbahnstraße Wilhelm-Kabus-Straße

3

abschnittsweise
Einbahnstraße Gotenstraße

4

Modalfilter Gotenstraße
(im Unterführungsbereich oder
vor Sachsendamm)

Der Weg zur Variantenentwicklung

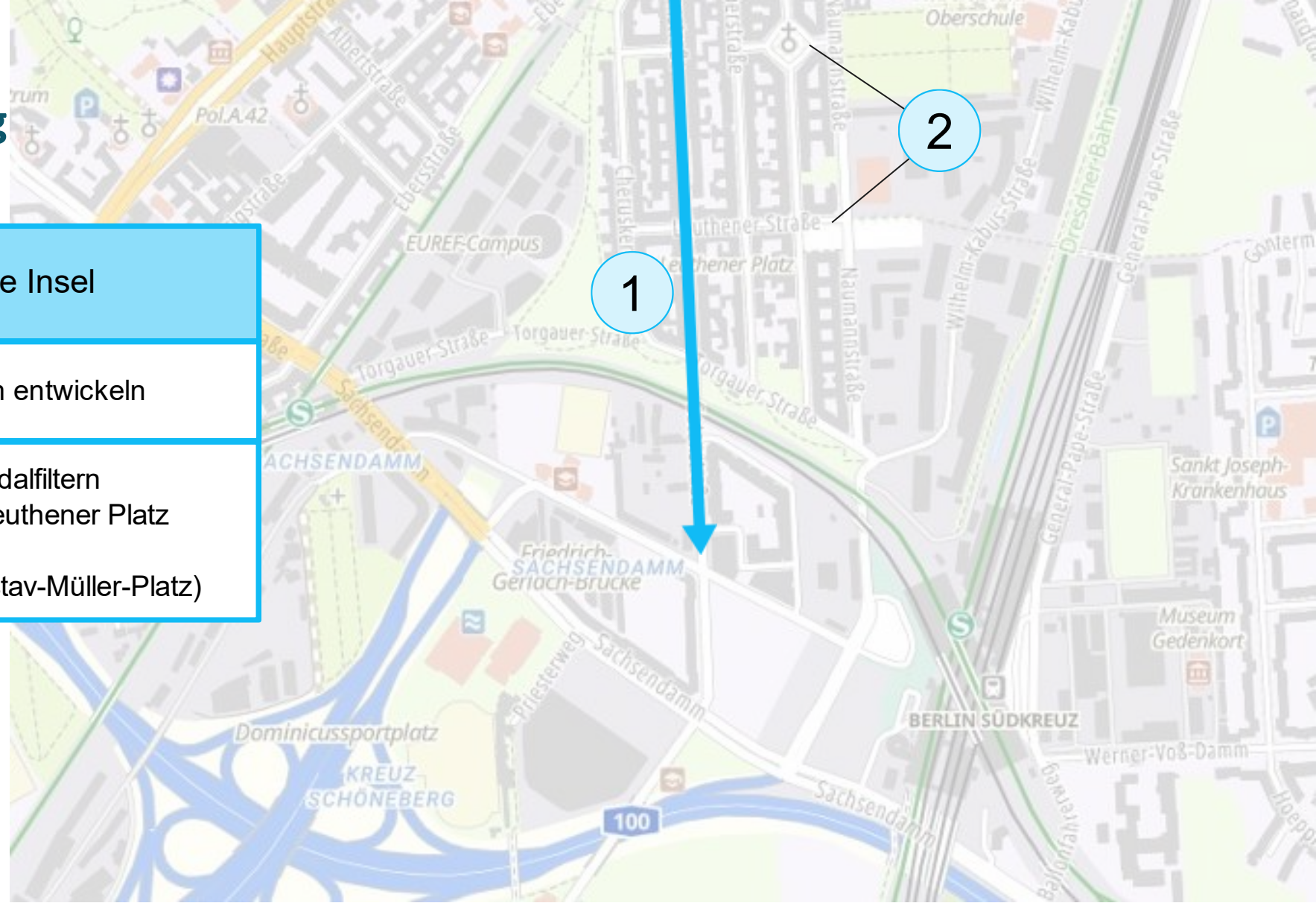
Möglichkeiten Rote Insel

1

Einbahnstraßensystem entwickeln

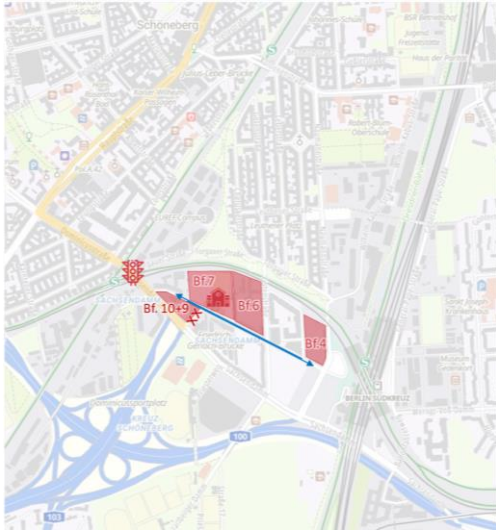
2

Anordnung von Modalfiltern
(z.B. Naumannstraße - Leuthener Platz
und
Gustav-Müller-Straße - Gustav-Müller-Platz)



Alle Varianten im Überblick

Vergleichsvariante



Ortskonkrete Prognose:

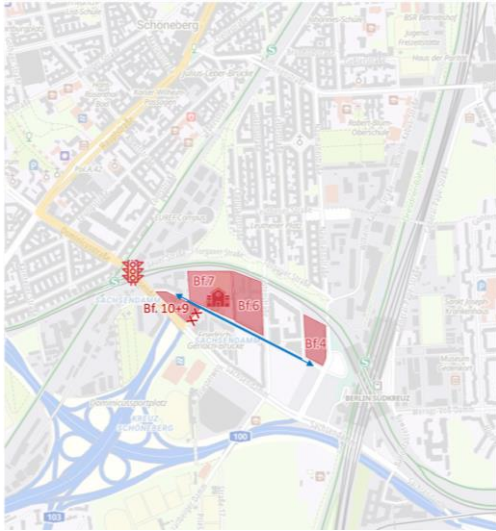
- Ella-Barowsky-Straße im Zweirichtungsverkehr (durchgängig, Tempo 30)

Alle Varianten im Überblick

Legende:

- Hauptachsen des MIV
- Hauptachsen des Rad- und Fußverkehrs
- Achsen des ÖPNV

Vergleichsvariante



Ortskonkrete Prognose:

- Ella-Barowsky-Straße im Zweirichtungsverkehr (durchgängig, Tempo 30)

Variante 1



Bündelung der Verkehre & Stärkung der Achsen:

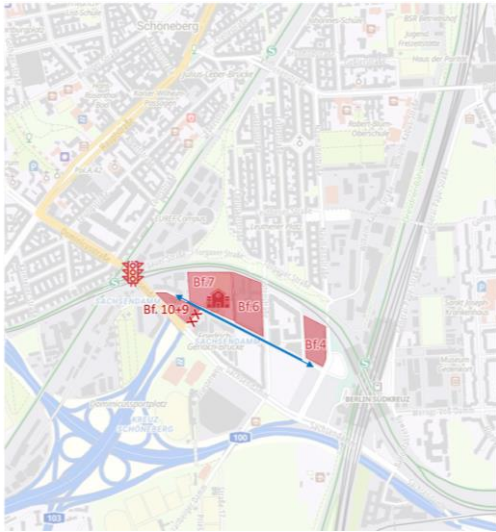
- W.-Kabus-Str. weiterhin im Zweirichtungsverkehr
- Unterbrechungen Gotenstr. im Bereich Unterführung & vor Sachsendamm für MIV

Alle Varianten im Überblick

Legende:

- Hauptachsen des MIV
- Hauptachsen des Rad- und Fußverkehrs
- Achsen des ÖPNV

Vergleichsvariante



Ortskonkrete Prognose:

- Ella-Barowsky-Straße im Zweirichtungsverkehr (durchgängig, Tempo 30)

Variante 1



Bündelung der Verkehre & Stärkung der Achsen:

- W.-Kabus-Str. weiterhin im Zweirichtungsverkehr
- Unterbrechungen Gotenstr. im Bereich Unterführung & vor Sachsendamm für MIV

Variante 2



Entflechtung MIV als Einbahnstraße:

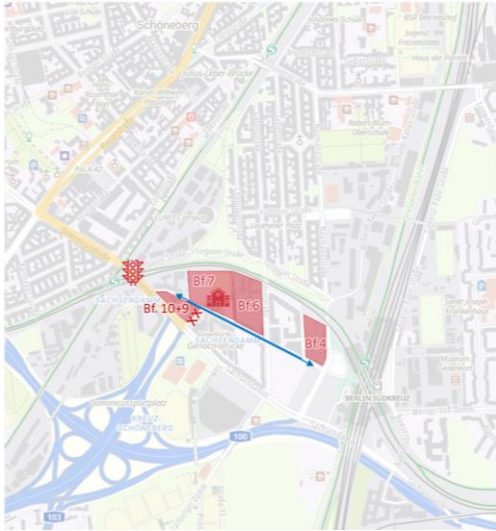
- W.-Kabus-Str. als Einbahnstraße Ri. Norden im Abschnitt Hildegard-Knef-Platz – Torgauer Str.
- Unterbrechungen Gotenstraße im Bereich der Unterführung

Alle Varianten im Überblick

Legende:

- Hauptachsen des MIV
- Hauptachsen des Rad- und Fußverkehrs
- Achsen des ÖPNV

Vergleichsvariante



Ortskonkrete Prognose:

- Ella-Barowsky-Straße im Zweirichtungsverkehr (durchgängig, Tempo 30)

Variante 1



Bündelung der Verkehre & Stärkung der Achsen:

- W.-Kabus-Str. weiterhin im Zweirichtungsverkehr
- Unterbrechungen Gotenstr. im Bereich Unterführung & vor Sachsendamm für MIV

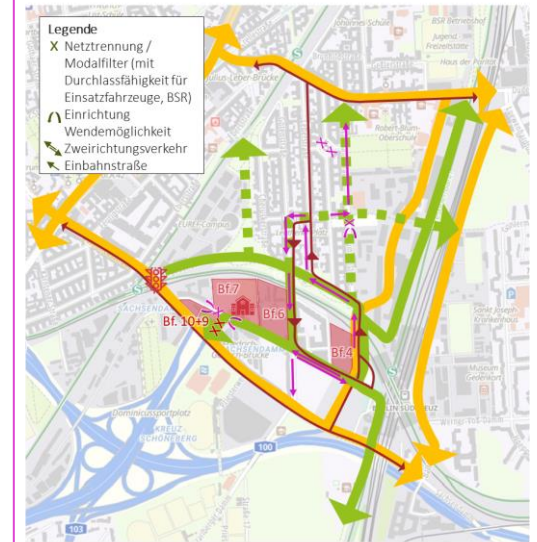
Variante 2



Entflechtung MIV als Einbahnstraße:

- W.-Kabus-Str. als Einbahnstraße Ri. Norden im Abschnitt Hildegard-Knef-Platz – Torgauer Str.
- Unterbrechungen Gotenstraße im Bereich der Unterführung

Variante 3



Blockumfahrung mit Verbindung gen Süden:

- W.-Kabus-Str. als Einbahnstraße Ri. Norden im Abschnitt Hildegard-Knef-Platz – Torgauer Str.
- Gotenstraße als Einbahnstraße Ri. Süden

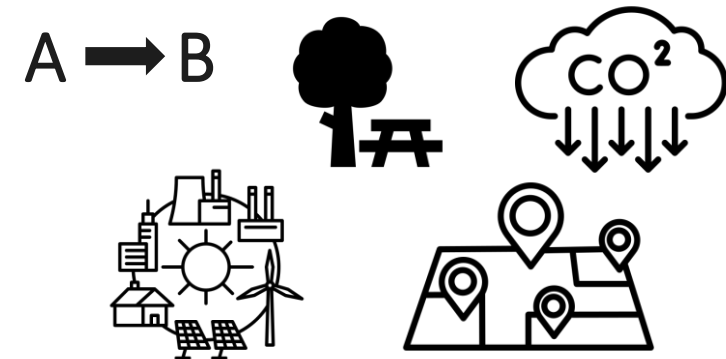
Auswahl der Vorzugsvariante



Anhand der Qualität der Verkehrssysteme



Berücksichtigung von Städtebau und Umwelt



Ablauf des Abends

1 Vorgehen

2 Analyse und Bürgerbeteiligung

3 Leitbild

Pause

4 Variantenbetrachtung

5 **Vorzugsvariante und Begleitmaßnahmen**

6 Austausch Teil 1 (Plenum)

Pause

7 Austausch Teil 2 (Kleingruppen)

8 Zusammenfassung

Ende der Veranstaltung

Vorzugsvariante – Philosophie

Ziel: Bündelung der Verkehre → Stärkung der Achsen für eine Wohnumfeldverbesserung (öffentl. Plätze, Sicherheit, Querung, etc.)

- **Hauptachsen des MIV** in Randbereichen der Quartiere

Bestandteile:

- Wilhelm-Kabus-Straße als Hauptroute für MIV weiterhin durchgängig im Zweirichtungsverkehr



Vorzugsvariante – Philosophie

Ziel: Bündelung der Verkehre → Stärkung der Achsen für eine Wohnumfeldverbesserung (öffentl. Plätze, Sicherheit, Querung, etc.)

- **Hauptachsen des MIV** in Randbereichen der Quartiere
- **Hauptachsen des Rad- und Fußverkehrs** im Kern der Quartiere

Bestandteile:

- Wilhelm-Kabus-Straße als Hauptroute für MIV weiterhin durchgängig im Zweirichtungsverkehr
- Qualifizieren der Gotenstraße als Hauptachse im Radverkehr



Vorzugsvariante – Philosophie

Ziel: Bündelung der Verkehre → Stärkung der Achsen für eine Wohnumfeldverbesserung (öffentl. Plätze, Sicherheit, Querung, etc.)

- **Hauptachsen des MIV** in Randbereichen der Quartiere
- **Hauptachsen des Rad- und Fußverkehrs** im Kern der Quartiere
- **Achsen des ÖPNV** wie im Bestand

Bestandteile:

- Wilhelm-Kabus-Straße als Hauptroute für MIV weiterhin durchgängig im Zweirichtungsverkehr
- Qualifizieren der Gotenstraße als Hauptachse im Radverkehr



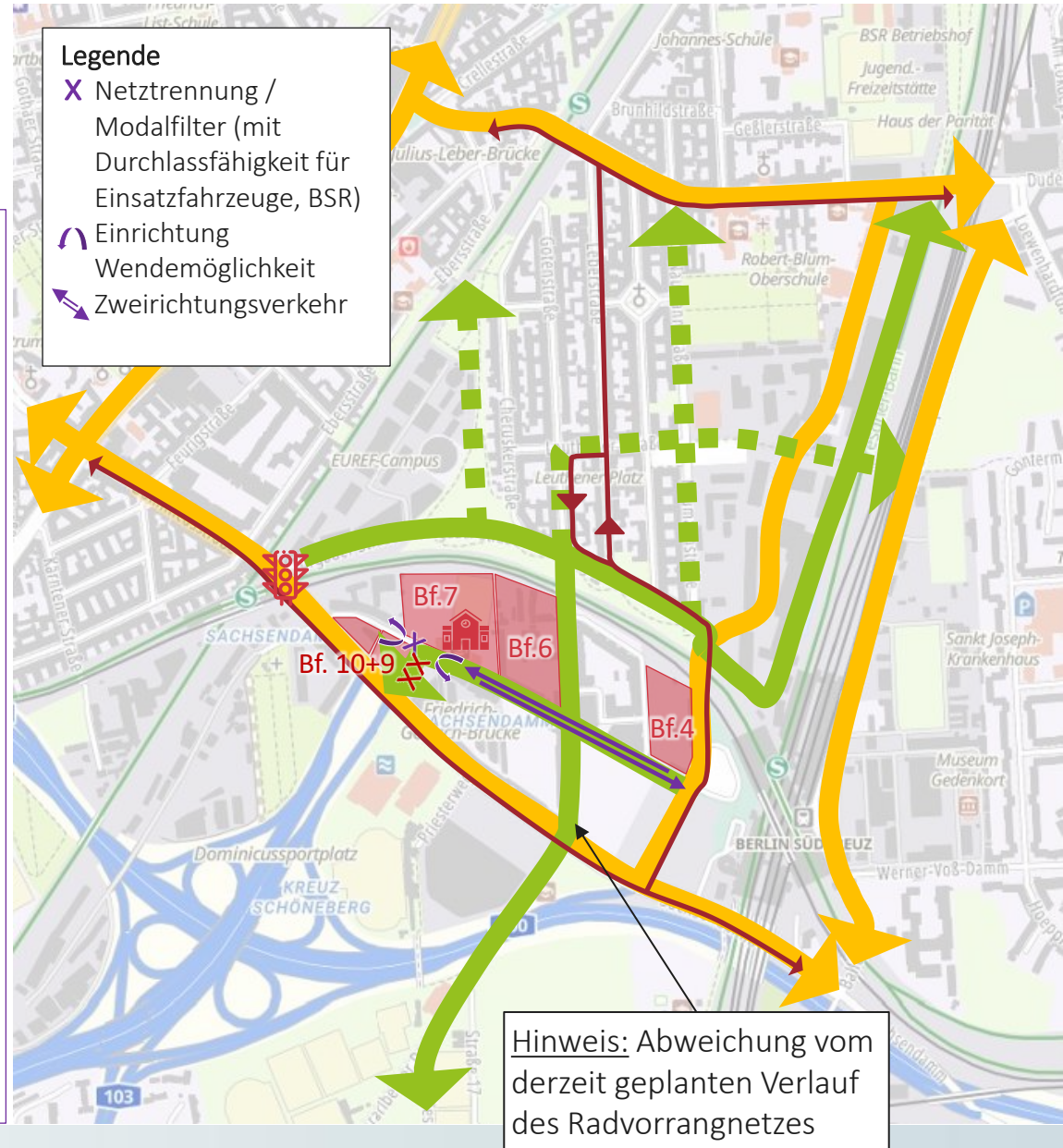
Vorzugsvariante – Philosophie

Ziel: Bündelung der Verkehre → Stärkung der Achsen für eine Wohnumfeldverbesserung (öffentl. Plätze, Sicherheit, Querung, etc.)

- **Hauptachsen des MIV** in Randbereichen der Quartiere
- **Hauptachsen des Rad- und Fußverkehrs** im Kern der Quartiere
- **Achsen des ÖPNV** wie im Bestand

Bestandteile:

- Wilhelm-Kabus-Straße als Hauptroute für MIV weiterhin durchgängig im Zweirichtungsverkehr
- Qualifizieren der Gotenstraße als Hauptachse im Radverkehr und Unterbrechungen im Bereich der Unterführung + vor Sachsendamm für MIV
- Ella-Barowsky-Straße im Zweirichtungsverkehr (Umsetzung Bauabschnitt 1), im westl. Teil Unterbrechung auf Höhe der Grenze der Baufelder 7 und 9



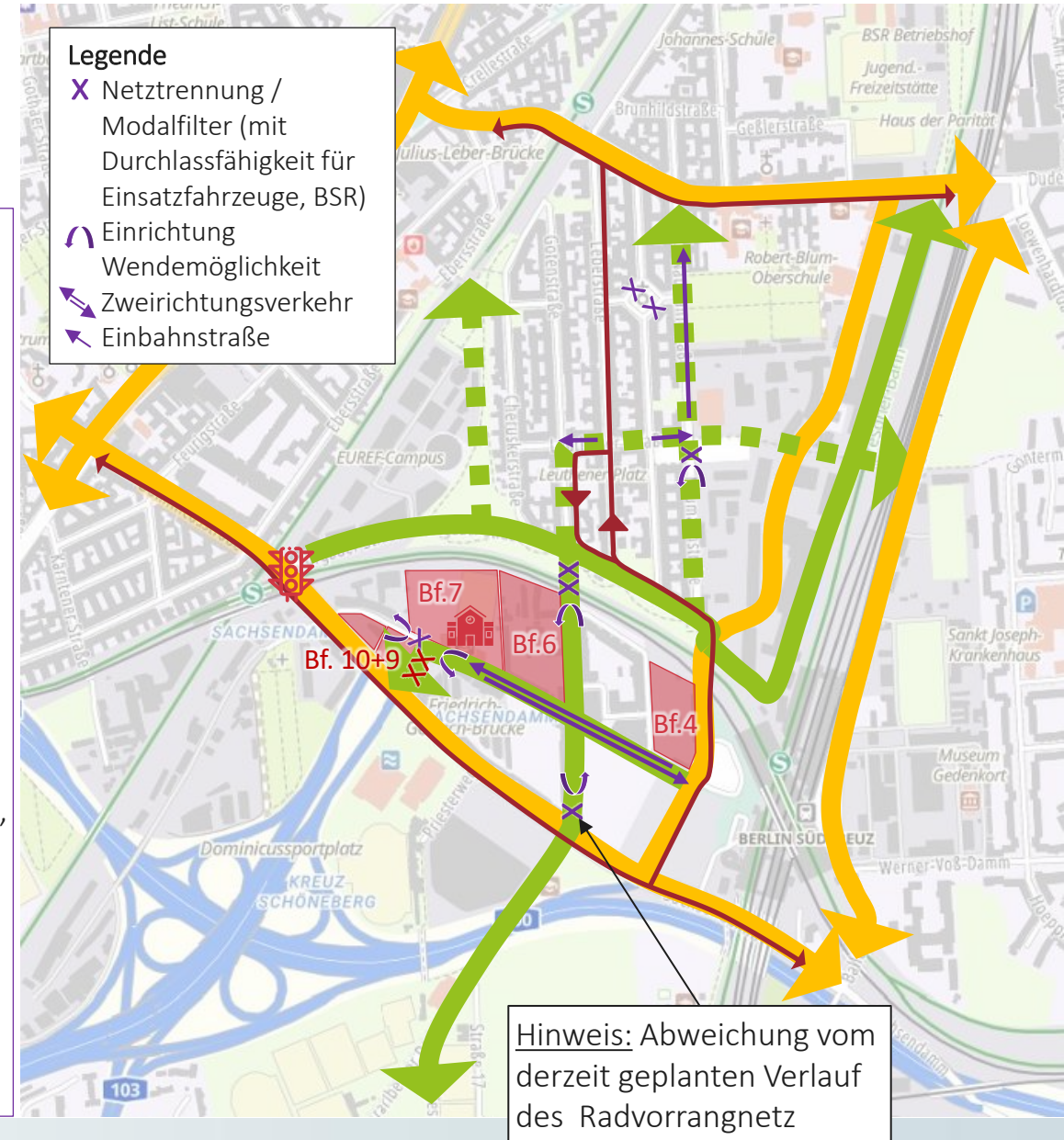
Vorzugsvariante – Philosophie

Ziel: Bündelung der Verkehre → Stärkung der Achsen für eine Wohnumfeldverbesserung (öffentl. Plätze, Sicherheit, Querung, etc.)

- **Hauptachsen des MIV** in Randbereichen der Quartiere
- **Hauptachsen des Rad- und Fußverkehrs** im Kern der Quartiere
- **Achsen des ÖPNV** wie im Bestand

Bestandteile:

- Wilhelm-Kabus-Straße als Hauptroute für MIV weiterhin durchgängig im Zweirichtungsverkehr
- Qualifizieren der Gotenstraße als Hauptachse im Radverkehr und Unterbrechungen im Bereich der Unterführung + vor Sachsendamm für MIV
- Ella-Barowsky-Straße im Zweirichtungsverkehr (Umsetzung Bauabschnitt 1), im westl. Teil Unterbrechung auf Höhe der Grenze der Baufelder 7 und 9
- Unterbrechungen für MIV am Gustav-Müller-Platz
- Unterbrechung Naumannstraße südlich des Leuthener Platzes denkbar
- Einbahnstraßensystem Leuthener Straße (wie Bestand Richtung Ost) → nördliche Naumannstraße (Richtung Nord)



Zusammenfassung Vorzugsvariante



Aufwertung des Fuß- und Radverkehrs durch Entkopplung vom MIV, Schaffung Einbahnstraßen & Kfz-Entlastung aus den Quartierskernen

- Legende**
- X Netztrennung / Modalfilter (mit Durchlassfähigkeit für Einsatzfahrzeuge, BSR)
 - ↻ Einrichtung Wendemöglichkeit
 - ↔ Zweirichtungsverkehr
 - ➔ Einbahnstraße



Hinweis: Abweichung vom derzeit geplanten Verlauf des Radvorrangnetzes

Zusammenfassung Vorzugsvariante



Aufwertung des Fuß- und Radverkehrs durch Entkopplung vom MIV, Schaffung Einbahnstraßen & Kfz-Entlastung aus den Quartierskernen



Schaffung Vielzahl **neuer Flächenpotenziale** für den Umweltverbund & Aufwertung Aufenthaltsqualität



Zusammenfassung Vorzugsvariante



Aufwertung des Fuß- und Radverkehrs durch Entkopplung vom MIV, Schaffung Einbahnstraßen & Kfz-Entlastung aus den Quartierskernen



Schaffung Vielzahl **neuer Flächenpotenziale** für den Umweltverbund & Aufwertung Aufenthaltsqualität



Beibehaltung der **Bestandsführung** des Busverkehrs

Legende

- X Netztrennung / Modalfilter (mit Durchlassfähigkeit für Einsatzfahrzeuge, BSR)
- ↻ Einrichtung Wendemöglichkeit
- ↔ Zweirichtungsverkehr
- ➔ Einbahnstraße



Zusammenfassung Vorzugsvariante



Aufwertung des Fuß- und Radverkehrs durch Entkopplung vom MIV, Schaffung Einbahnstraßen & Kfz-Entlastung aus den Quartierskernen



Schaffung Vielzahl **neuer Flächenpotenziale** für den Umweltverbund & Aufwertung Aufenthaltsqualität



Beibehaltung der **Bestandsführung** des Busverkehrs



Erschließung der **Gewerbeflächen** (Schöneberger Linse) ist vorhanden

Legende

- X Netztrennung / Modalfilter (mit Durchlassfähigkeit für Einsatzfahrzeuge, BSR)
- ↻ Einrichtung Wendemöglichkeit
- ↔ Zweirichtungsverkehr
- ➔ Einbahnstraße



Zusammenfassung Vorzugsvariante



Aufwertung des Fuß- und Radverkehrs durch Entkopplung vom MIV, Schaffung Einbahnstraßen & Kfz-Entlastung aus den Quartierskernen



Schaffung Vielzahl **neuer Flächenpotenziale** für den Umweltverbund & Aufwertung Aufenthaltsqualität



Beibehaltung der **Bestandsführung** des Busverkehrs



Erschließung der Gewerbeflächen (Schöneberger Linse) ist vorhanden



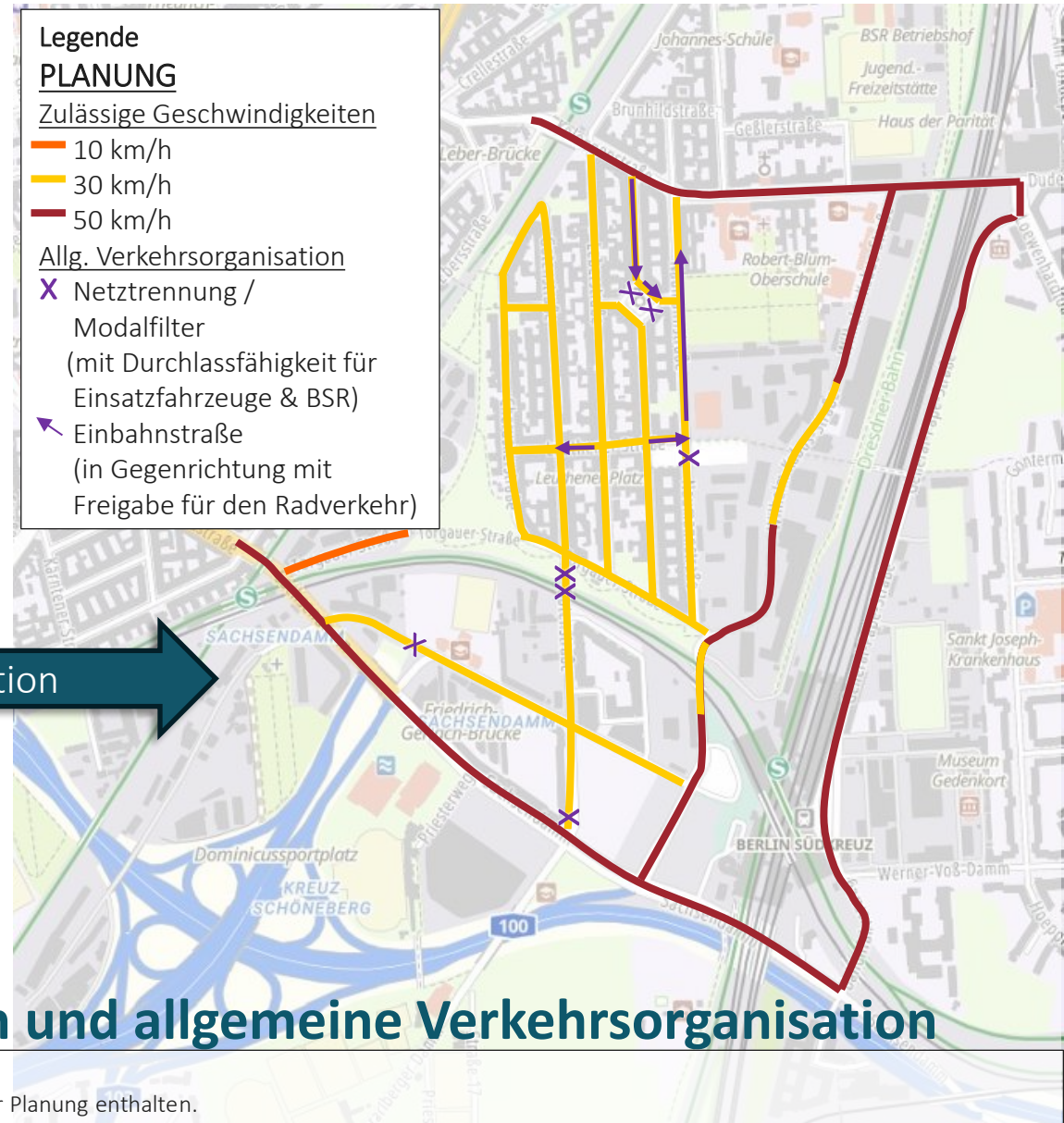
Führung des MIV entlang **tangentialen Hauptverkehrsstraßen** & innerhalb über **Wilhelm-Kabus-Straße** (Erschließung der Baufelder grundlegend weiterhin gegeben)

Legende

- X Netztrennung / Modalfilter (mit Durchlassfähigkeit für Einsatzfahrzeuge, BSR)
- ↻ Einrichtung Wendemöglichkeit
- ↔ Zweirichtungsverkehr
- ➔ Einbahnstraße



Hinweis: Abweichung vom derzeit geplanten Verlauf des Radvorrangnetzes



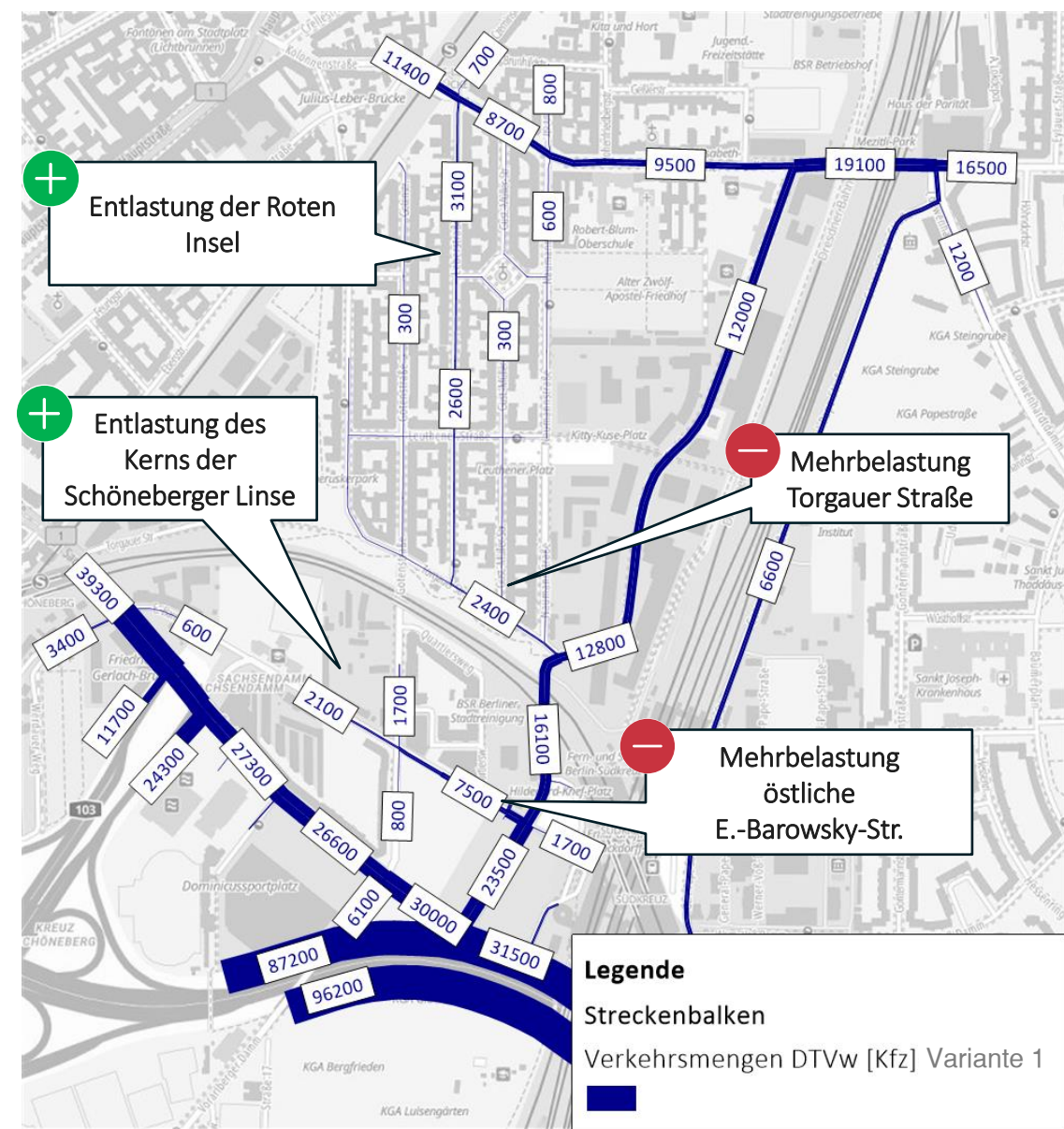
Übersichtspläne zulässige Geschwindigkeiten und allgemeine Verkehrsorganisation

Hinweis:

- Abschnittsweise zeitbeschränktes Tempolimit von 30 km/h entlang der Kolonnenstraße bleibt auch innerhalb der Planung enthalten.

Verkehrspotentiale der Vorzugsvariante

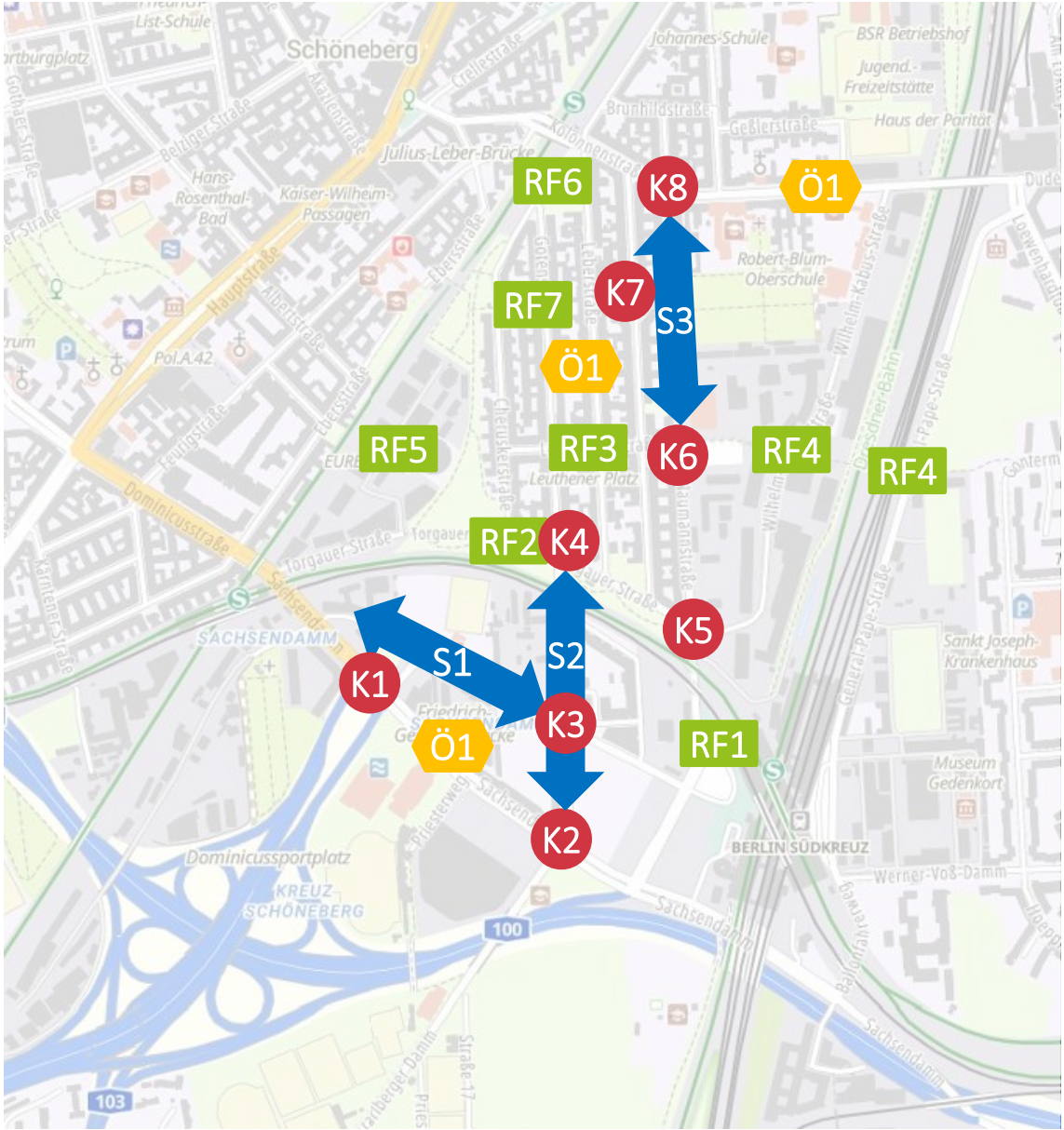
- Entlastung im Bereich der Gotenstraße aufgrund der Entkopplung des Fuß- und Radverkehrs vom Kfz-Verkehr im Bereich der Unterführung sowie vor dem Sachsendamm
 - Verlagerung dieser Verkehre in den östlichen Bereich vorrangig auf Wilhelm-Kabus-Straße und Torgauer Straße über Sachsendamm und Ella-Barowsky-Straße
- Entlastungen im Bereich der Roten Insel durch Einbahnstraßenregelungen und Netztrennungen



Konzeptbestandteile

Legende

- K Knotenpunkte / Plätze
- ↔ S Straßenräume
- RF Rad- und Fußverkehr
- Ö ÖPNV



Knotenpunkte / Plätze

Umbau Knotenpunkt Sachsendamm/ Zu- und Abfahrt BAB 103/ Verbindungsstraße zur Ella-Barowsky-Straße

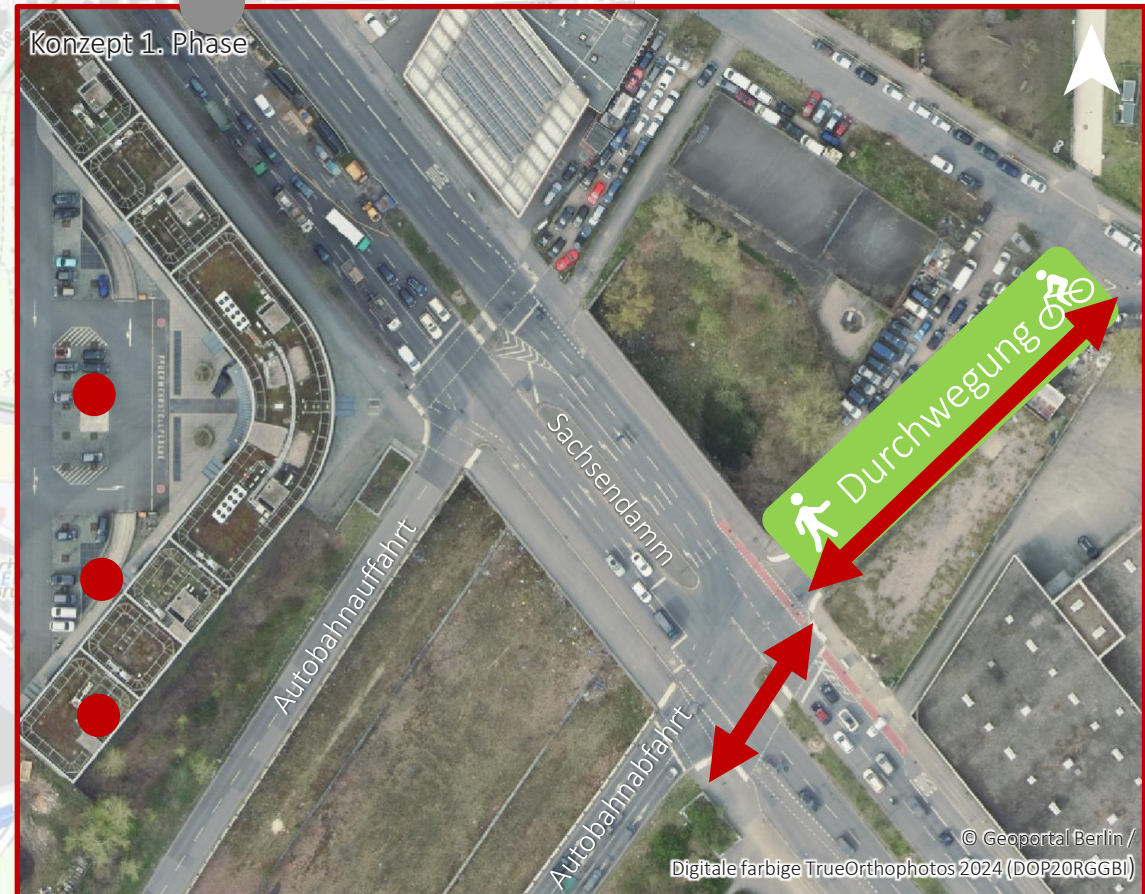
1. Phase:

- Entfall der Verbindungsstraße für den Kfz-Verkehr
- Errichtung einer Durchwegung für den Fuß- und Radverkehr

2. Phase (perspektivisch):

- kompaktere Knotenpunktgestaltung
- Neuordnung des Fuß- und Radverkehrs

Konzept 1. Phase



Knotenpunkte / Plätze

Anpassung Knotenpunkte Sachsendamm/ Gotenstraße und Gotenstraße/ Torgauer Straße

- an geänderte Verkehrsströme
- *siehe Umgestaltung Gotenstraße*

Anpassung Knotenpunkt Ella-Barowsky-Straße/ Gotenstraße

- Anbindung des Radverkehrs mit Berücksichtigung der Ausführungsplanung der Ella-Barowsky-Straße
- ggf. Entfall der Lichtsignalanlage
- *siehe Umgestaltung Gotenstraße*

Knotenpunkte / Plätze

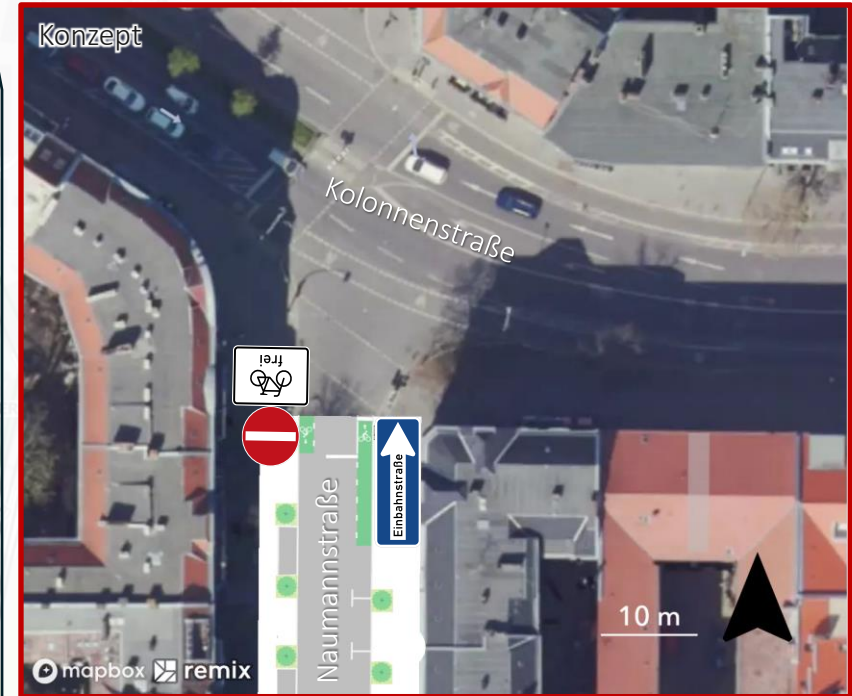
Umbau Knotenpunkt Wilhelm-Kabus-Straße/ Torgauer Straße

- Verbesserung der Anbindung des Nord-Süd-Grünzugs vor allem für den Radverkehr

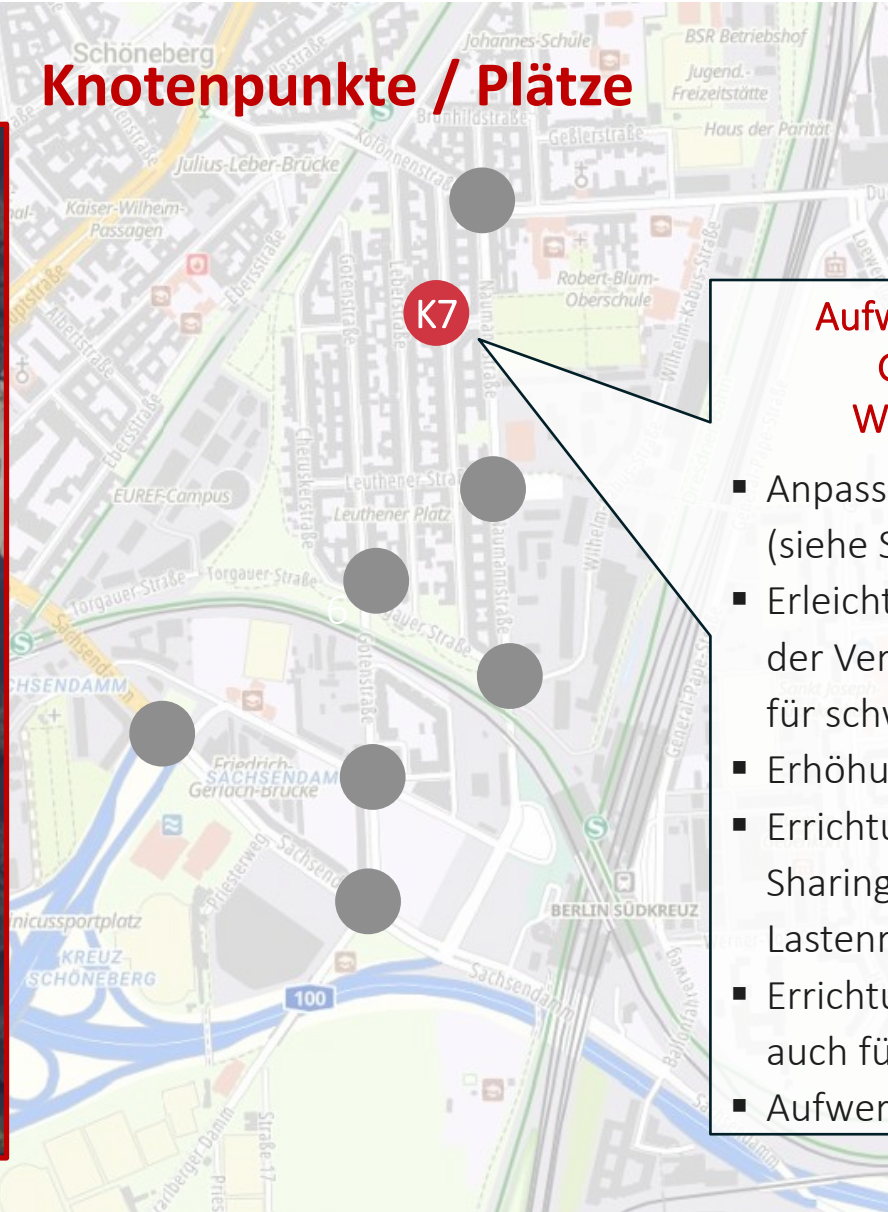


Umbau Knotenpunkt Naumannstraße/ Kolonnenstraße

- Anpassung an geplante Einbahnstraße Naumannstraße
- Verbesserung der Verkehrsbeziehungen für den Radverkehr



Knotenpunkte / Plätze



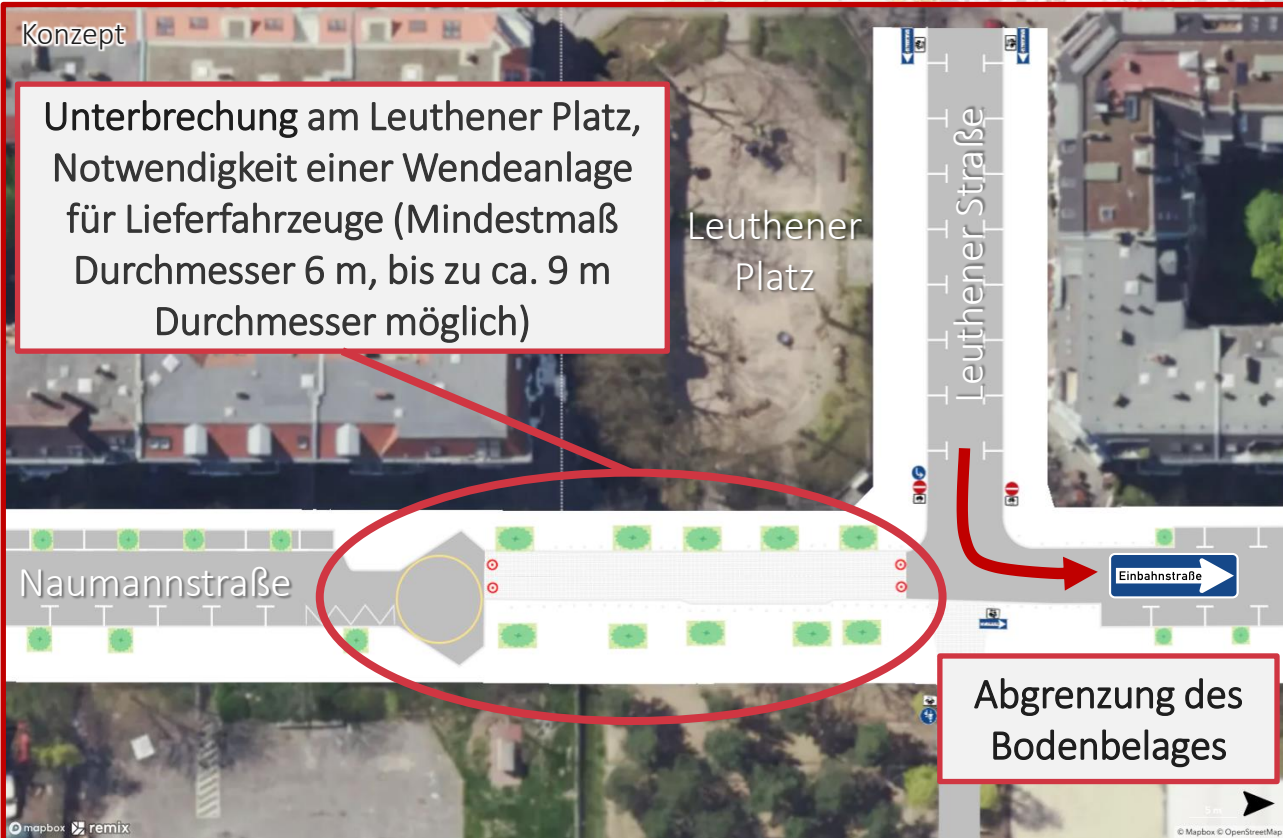
Aufwertung und Umgestaltung Gustav-Müller-Platz zur Wohnumfeldverbesserung

- Anpassung der Verkehrsorganisation (siehe Skizze)
- Erleichterung Querung und Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für schwache Verkehrsteilnehmende
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Errichtung einer Mobilitätsstation mit Sharing-Angeboten (Bikes, Lastenräder etc.), Ladestationen
- Errichtung von Radabstellanlagen auch für Lastenräder
- Aufwertung der Gehwege

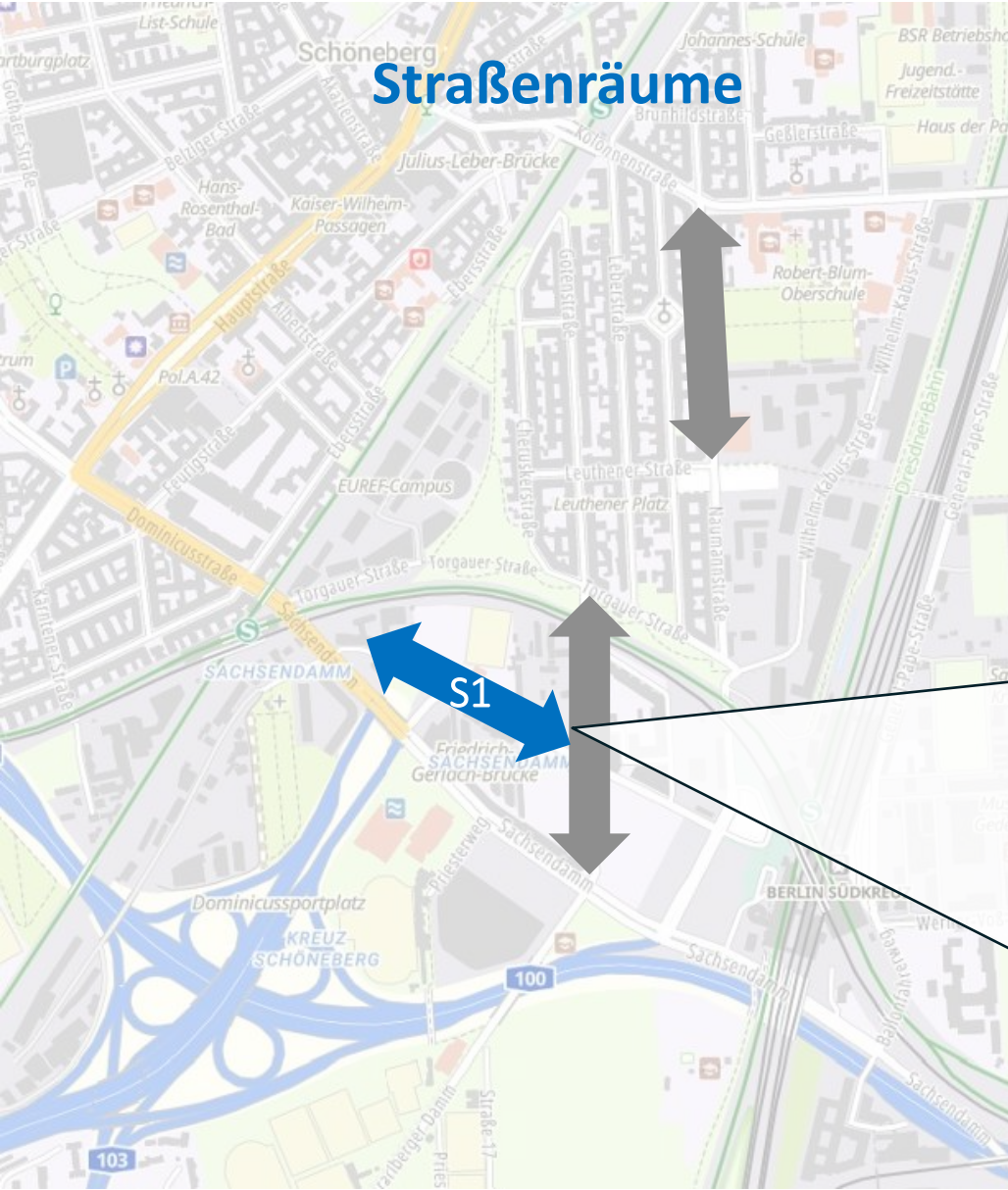
Knotenpunkte / Plätze

Platzgestaltung Leuthener Platz

- Einrichtung eines Kfz-freien Bereiches mit Durchlassfähigkeit für BSR und Einsatzfahrzeuge (siehe Skizze)
- Verbindung des Kitty-Kuse-Platzes und Leuthener Platzes durch Umgestaltung und Aufwertung des Kfz-freien Bereiches



Straßenräume

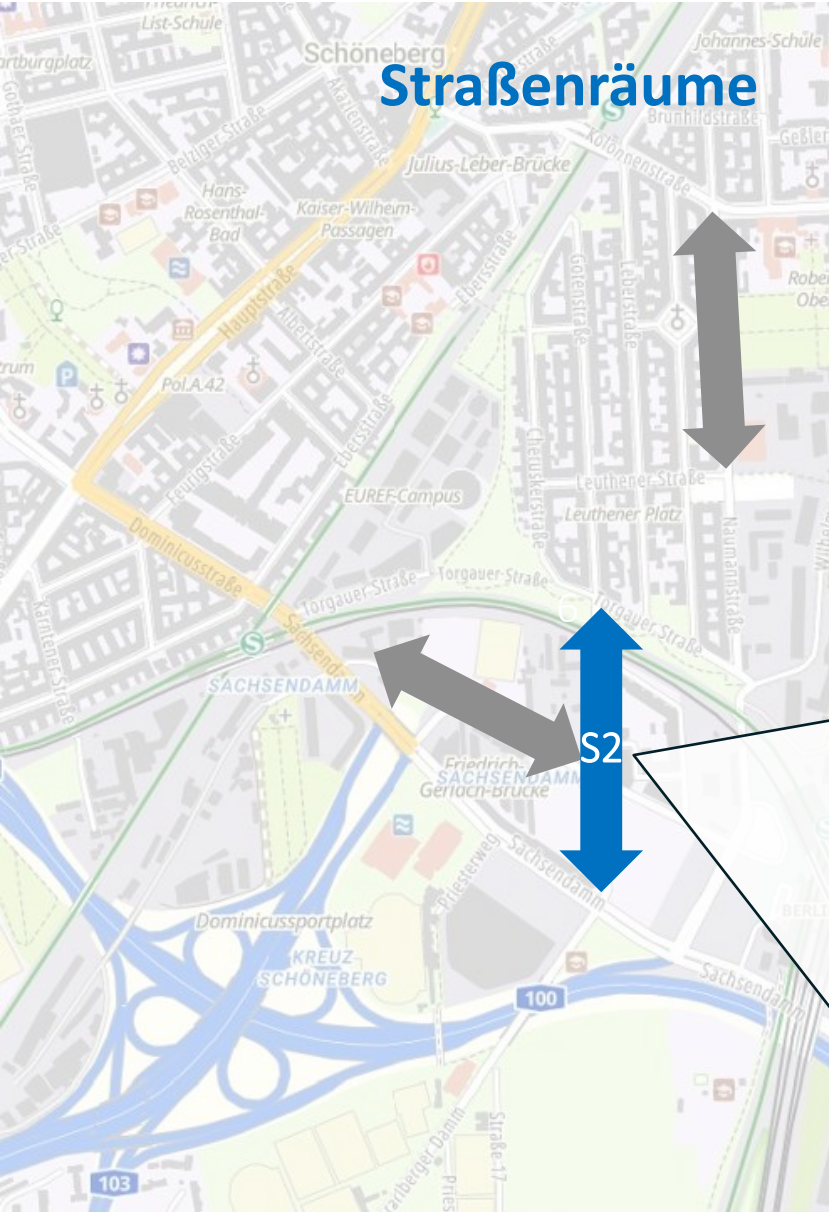


Umgestaltung der Ella-Barowsky-Straße (planungsrechtliche Grundlage B-Plan XI-231aba)

- Anordnung von Tempo 30
- Aufhebung der Einbahnstraßenregelung
- Schaffung von grüner Infrastruktur und Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Einrichtung eines Kfz-freien Bereiches



Straßenräume



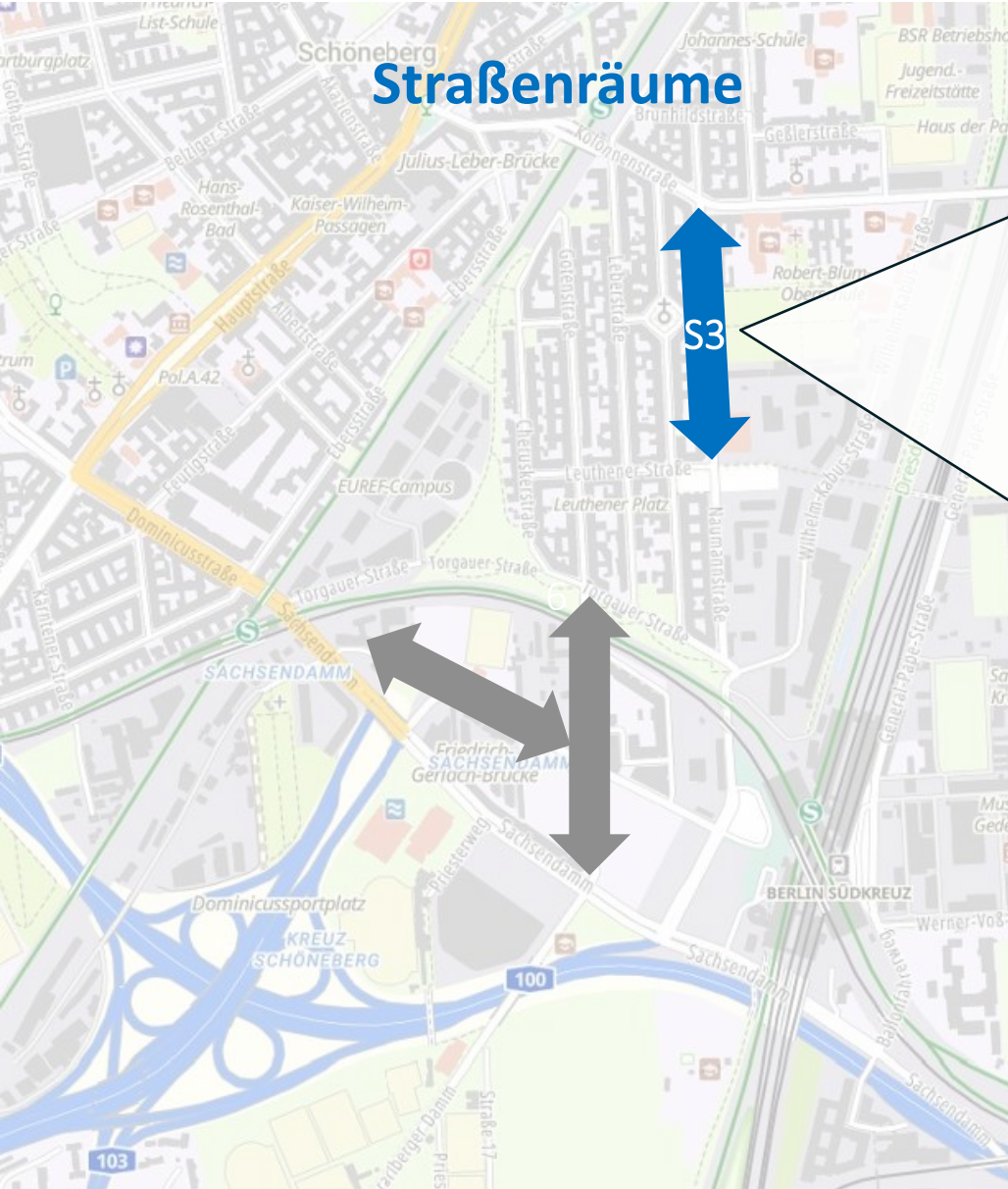
Umgestaltung der Gotenstraße

- Anordnung von Tempo 30
- Auflockerung Straßenraum (Grünflächen & Multifunktionsstreifen) Ausbildung der Gotenstraße als fahrradfreundliche Straße
- Wendeanlagen zum Sachsenendamm und an der Unterführung

stark vom ruhenden Verkehr geprägte Gotenstraße (im Bereich der Unterführung)



Straßenräume

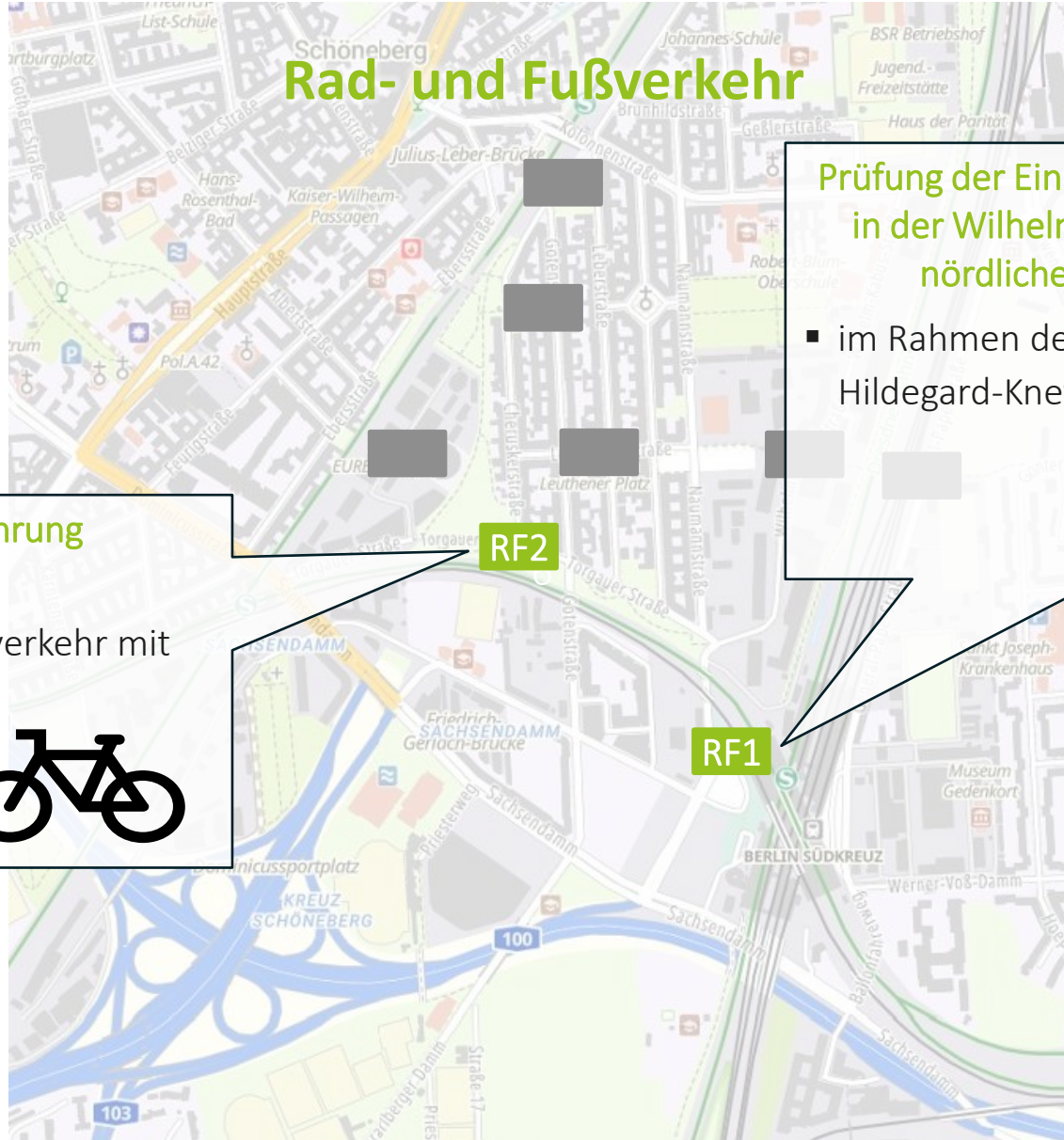


Verkehrsorganisatorische Anpassung der Naumannstraße

- Einrichtung einer Einbahnstraße
- Abordnung von einseitigem Gehwegparken



Rad- und Fußverkehr



Anpassung der Radverkehrsführung in der Torgauer Straße

- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn
- Auflösung nicht benutzungspflichtiger Radwege



Prüfung der Einrichtung einer Querungshilfe in der Wilhelm-Kabus-Straße im Bereich nördlicher Hildegard-Knef-Platz

- im Rahmen der Umorganisation des Hildegard-Knef-Platzes



Rad- und Fußverkehr

Einrichtung einseitiges Parkverbot Leuthener Straße

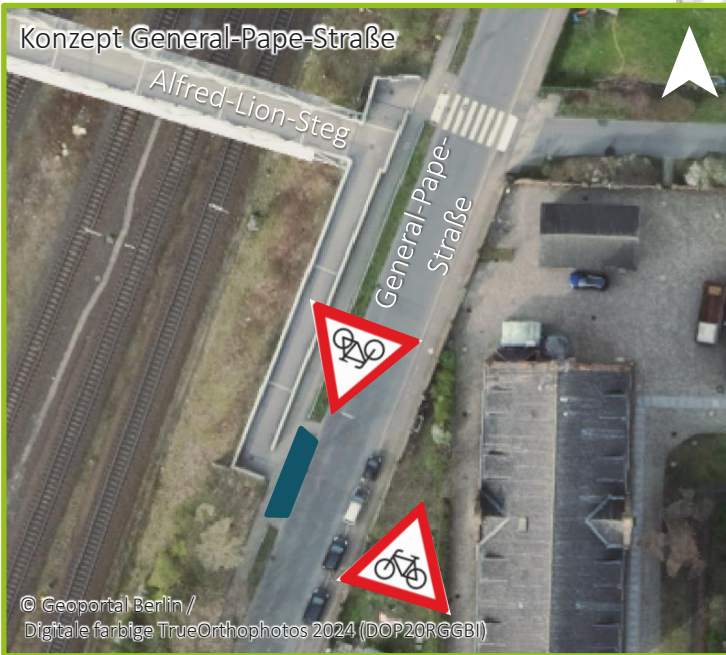
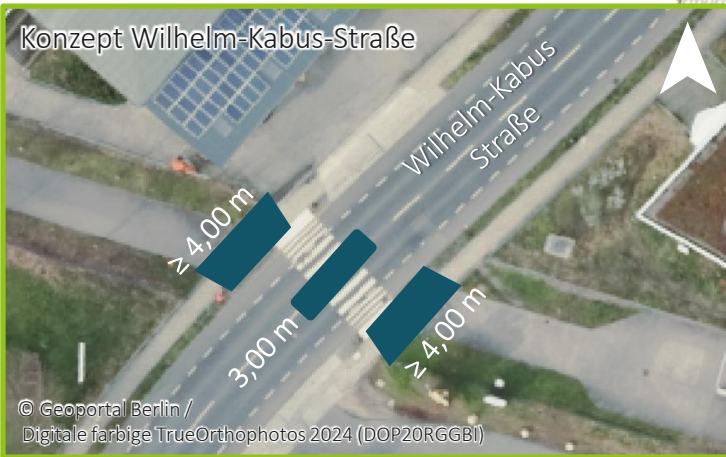


Anpassung der Beschilderung am Knotenpunkt Gustav-Müller-Straße/ Leuthener Straße



Aufstellung des Verkehrszeichens „Kreuzung mit Vorfahrt von rechts“ (VZ 102)

Rad- und Fußverkehr



Anpassung der Zugänge zum Alfred-Lion-Steg für den Radverkehr

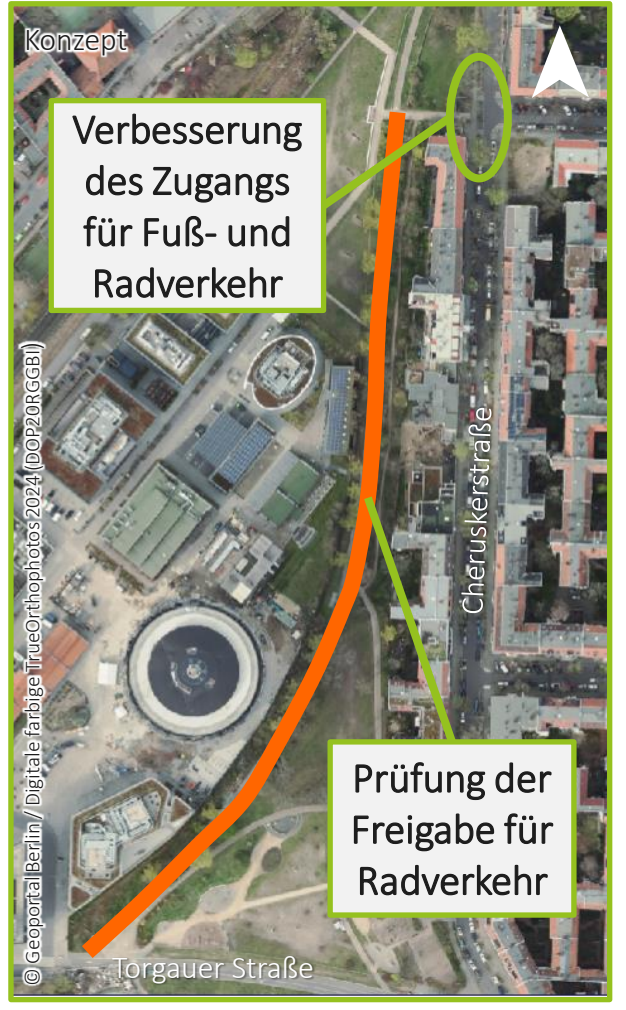
Wilhelm-Kabus-Straße:

- Errichtung einer Mittelinsel mit zwei verschiedenen Bordhöhen (6 cm und 0 cm) & Blindenleitsystem
- alternativ: Verbreiterung der Mittelinsel um weiteren Bereich für den Radverkehr ohne Bord
- im Bereich des Überweges Entfall des Schutzstreifens, der Poller, der Umlaufgitter

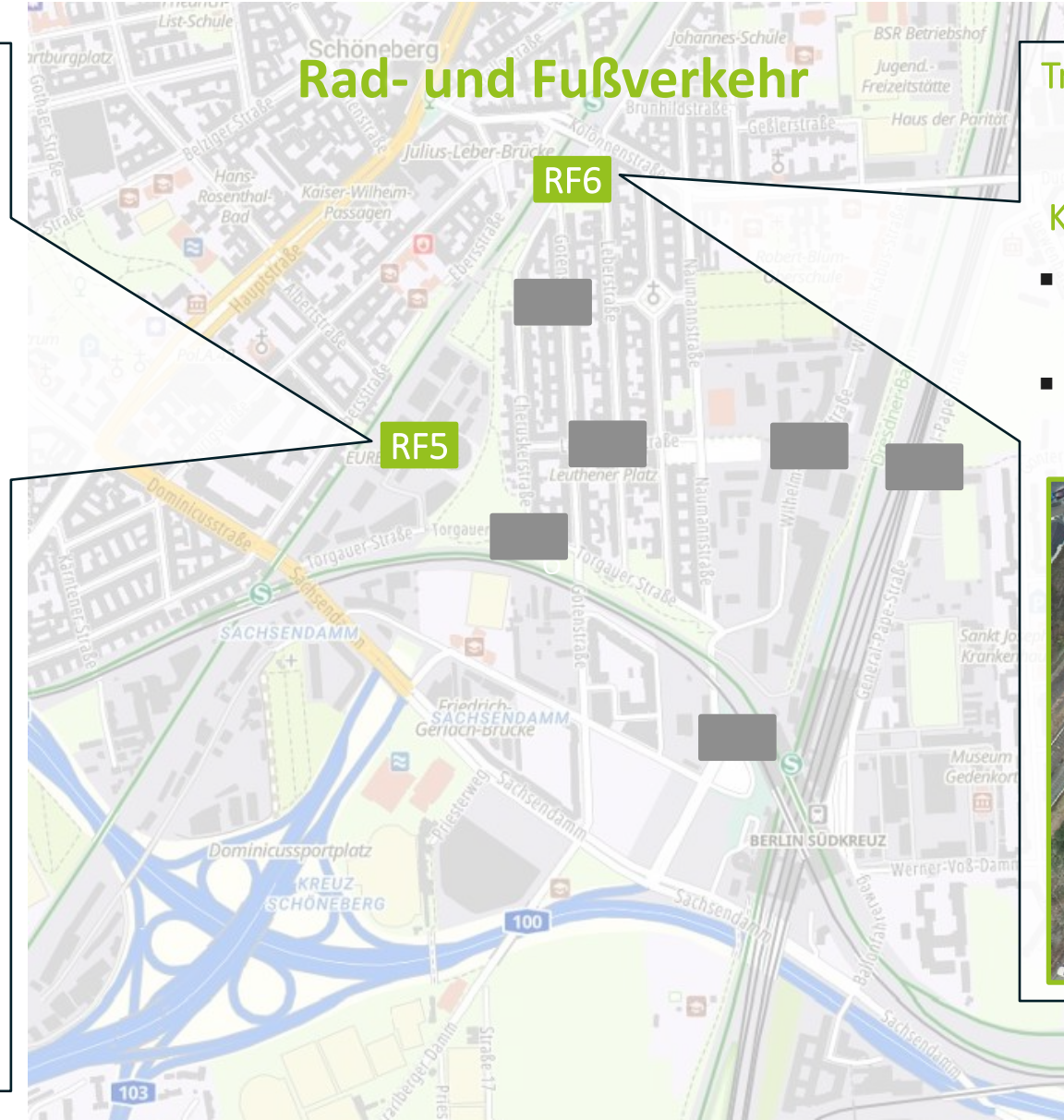
General-Pape-Straße:

- Einrichtung direkter Ausfahrt mit Gehwegabsenkung am Rampenende auf die Straße

Verbesserung der Durchwegung des Cheruskerparks für den Radverkehr



Rad- und Fußverkehr



Trennung und Qualifizierung des gemeinsamen Geh- und Radweges im Abschnitt Kolonnen- und Cheruskerstraße

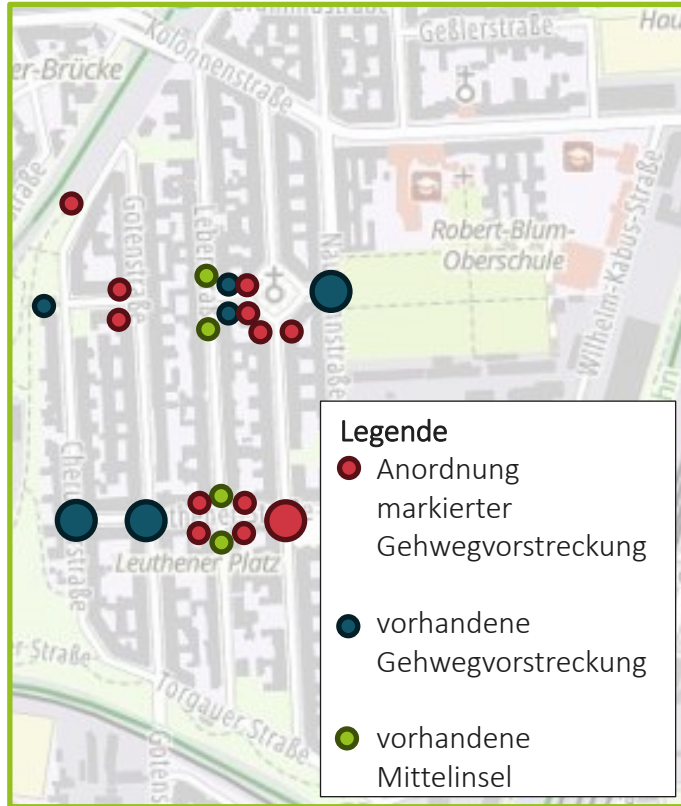
- Anordnung getrennter Geh- und Radweg
- Aufwertung der Oberflächenqualitäten



Rad- und Fußverkehr

Errichtung von Gehwegvorstreckungen im Viertel Rote Insel

- Anordnung markierter Gehwegvorstreckungen



- mittelfristig bauliche Unterstützung markierter Gehwegvorstreckungen:**
- baulich abgesetzt
 - mit Pollern
 - durch Fahrradbügel

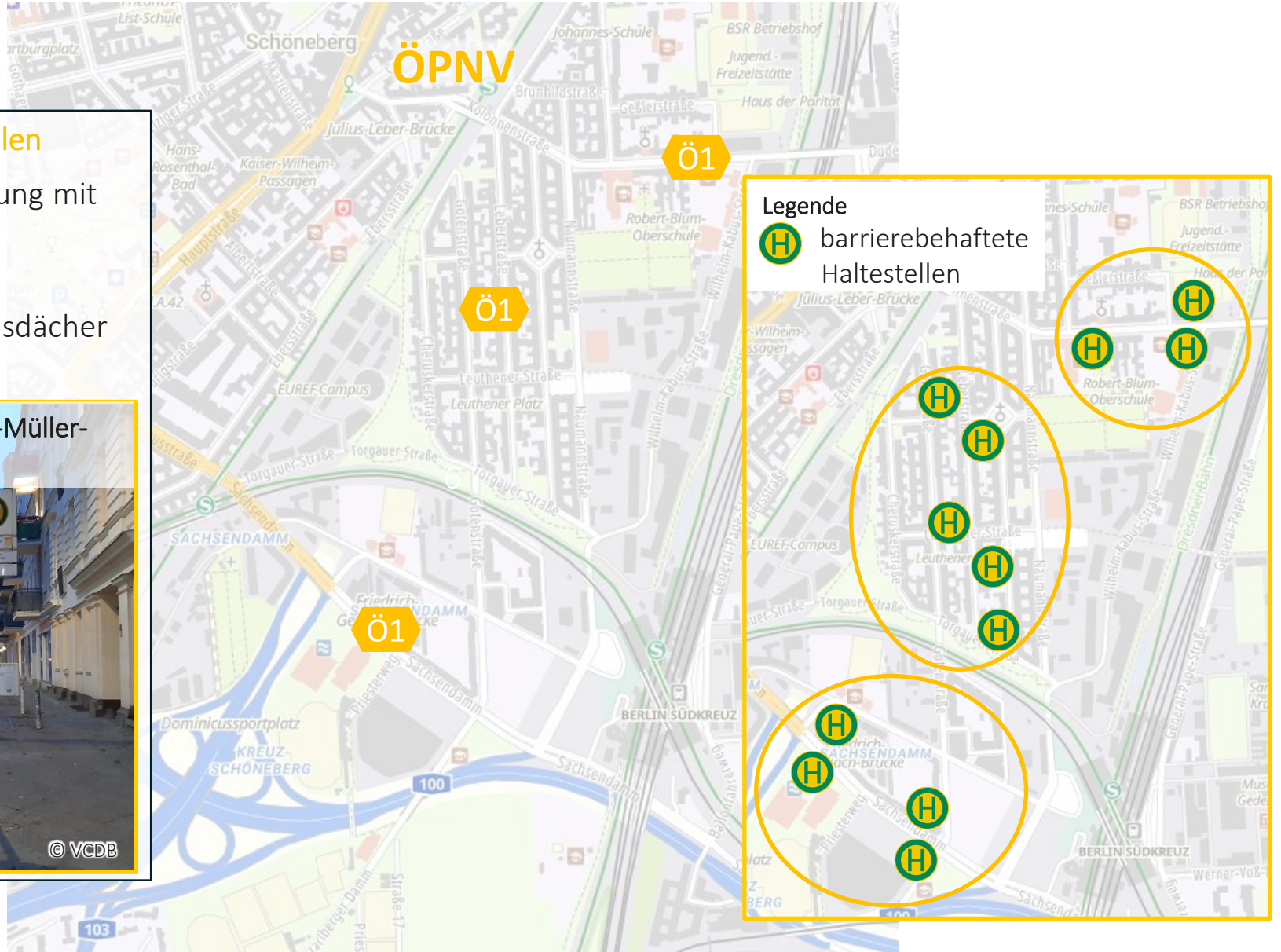
Ausbau barrierefreier Haltestellen

- barrierefreier Ausbau und Ausstattung mit Orientierungs- und Leitsystem
- Komplettierung der Ausstattung
- ggf. Begrünung der Haltestellenhausdächer prüfen

nicht barrierefreie Haltestelle „Gustav-Müller-Platz“ in der Leberstraße



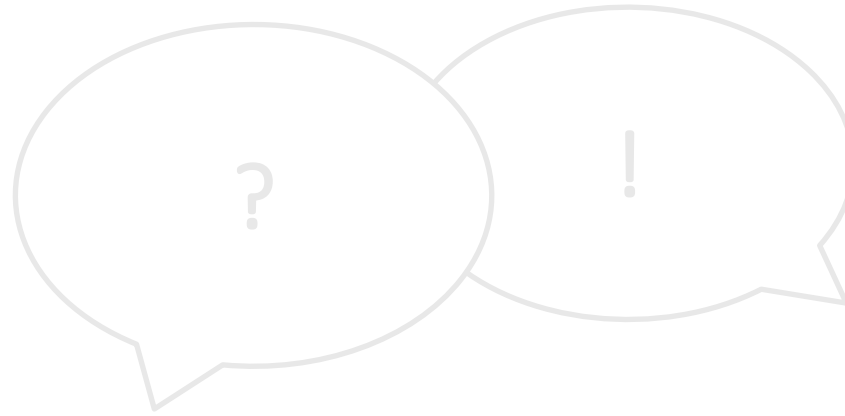
© VCDB



Ablauf des Abends

- 1 Vorgehen
- 2 Analyse und Bürgerbeteiligung
- 3 Leitbild
Pause
- 4 Variantenbetrachtung
- 5 Vorzugsvariante und Begleitmaßnahmen
- 6 Austausch Teil 1 (Plenum)**
Pause
- 7 Austausch Teil 2 (Kleingruppen)
- 8 Zusammenfassung
Ende der Veranstaltung

Austausch



Welche ergänzenden
Informationen benötigen Sie?

Was ist Ihr
Feedback?

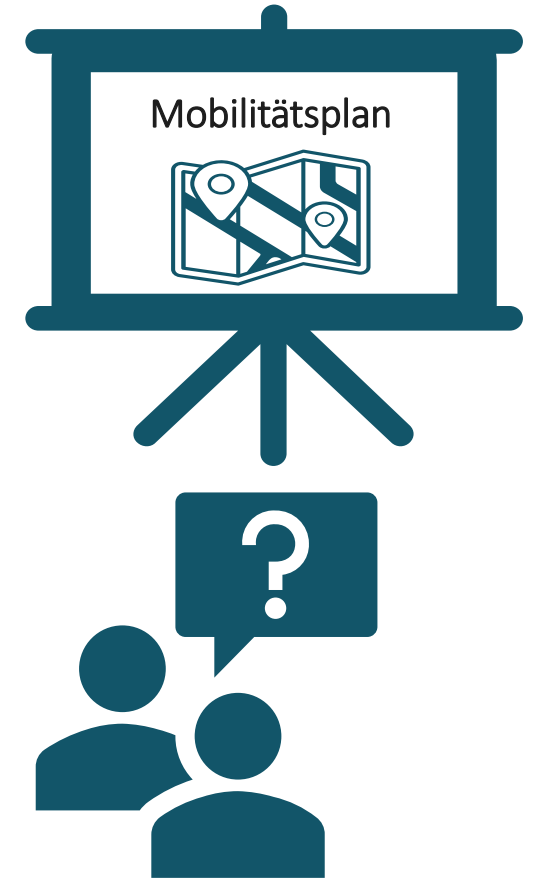
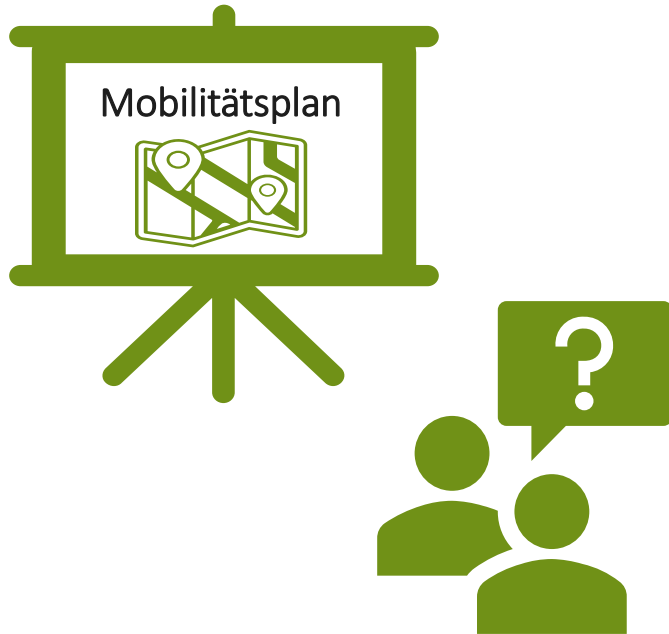
Pause



Ablauf des Abends

- 1 Vorgehen
- 2 Analyse und Bürgerbeteiligung
- 3 Leitbild
Pause
- 4 Variantenbetrachtung
- 5 Vorzugsvariante und Begleitmaßnahmen
- 6 Austausch Teil 1 (Plenum)
Pause
- 7 Austausch Teil 2 (Kleingruppen)**
- 8 Zusammenfassung
Ende der Veranstaltung

Austausch



Ablauf des Abends

- 1 Vorgehen
- 2 Analyse und Bürgerbeteiligung
- 3 Leitbild
Pause
- 4 Variantenbetrachtung
- 5 Vorzugsvariante und Begleitmaßnahmen
- 6 Austausch Teil 1 (Plenum)
Pause
- 7 Austausch Teil 2 (Kleingruppen)
- 8 Zusammenfassung
Ende der Veranstaltung

Zusammenfassung

Quartiersbezogenes Verkehrskonzept -

Mobilitätsplan Schöneberger Linse

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen



**STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG**

von Bund, Ländern und
Gemeinden



Bezirksamt
Tempelhof-
Schöneberg

Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und
Wohnen

BERLIN



Unter Beteiligung von



VCDB