

Abschlussbericht

Verkehrskonzept

Fördergebiet Quartiersmanagement Badstraße



26. November 2020

LK Argus GmbH in Zusammenarbeit mit plan & rat



Abschlussbericht

Verkehrskonzept

Fördergebiet Quartiersmanagement Badstraße

Auftraggeber

Bezirksamt Mitte von Berlin

Straßen- und Grünflächenamt

Karl-Marx-Allee 31

10718 Berlin

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Markgrafenstraße 62/64

D-10969 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Unterauftragnehmer

Plan & rat

Büro für kommunale Planung und Beratung

Humboldtstraße 21

D-38106 Braunschweig

Tel. 0531.79 82 03

Fax 0531.7 78 43

krause.plan-und-rat@t-online.de

www.plan-und-rat.com

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Michael Schreiber

M. Sc. Laura Fritsche

Bearbeitung

Bauass. Dipl.-Ing. Juliane Krause

Dipl.-Ing. Ina Ockel

Berlin, 26. November 2020

1	Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet	1
2	Bestands- und Konfliktanalyse	3
2.1	Nutzungen	3
2.2	Radverkehr	4
2.2.1	Radroutennetz	4
2.2.2	Radinfrastruktur	6
2.3	Öffentlicher Verkehr	8
2.4	Kfz-Verkehr	9
2.4.1	Straßennetzhierarchie	9
2.4.2	Verkehrsorganisation	9
2.4.3	Verkehrsmengen	10
2.4.4	Fahrbahnbeläge	11
2.5	Unfallgeschehen	12
2.6	Konfliktanalyse	13
2.6.1	Konflikte im Fußverkehr	14
2.6.2	Konflikte im Radverkehr	18
2.6.3	Konflikte im Kfz-Verkehr	19
3	Beteiligungsprozess	21
3.1	Dialogforum	21
3.2	Stadtspaziergang	23
3.3	Öffentlicher Workshop	25
3.4	Abschlussveranstaltung	26
4	Maßnahmenkonzept	28
4.1	Entwicklungsziele	28
4.2	Fußverkehr	28
4.2.1	Netzkonzeption	29
4.2.2	Qualitätsstandards	33

	4.2.3	Fußverkehrsnetz	37
	4.3	Radverkehr	42
	4.3.1	Netzkonzeption	42
	4.3.2	Radverkehrsnetz	46
	4.3.3	Konzept zu Fahrradabstellanlagen	47
	4.4	Integriertes verkehrliches Maßnahmenkonzept	51
	4.4.1	Verkehrsberuhigende Maßnahmen	51
	4.4.2	Fahrradstraßen	54
	4.4.3	Verbesserung der Führung des Radverkehrs	56
	4.4.4	Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit	57
	4.4.5	Neue Fußwegeverbindungen	58
	4.4.6	Schutz vor Kfz auf Gehwegen	59
	4.4.7	Platzgestaltung	60
	4.4.8	Umgestaltungen des Straßenraums	62
	4.4.9	Anordnung neuer und Verbesserung vorhandener Querungsanlagen sowie Bordsteinabsenkung	63
	4.4.10	Neuordnung des ruhenden Verkehrs	65
	4.5	Kostenschätzung	66
	4.6	Maßnahmenkatalog und Prioritätenreihung	75
	4.7	Förderprogramme	80
5		Mobilitätsmanagement	87
	5.1	Bedeutung von Mobilitätsmanagement für eine nachhaltige Mobilität	87
	5.2	Ziele von Mobilitätsmanagement: ökologische, ökonomische und soziale Ziele gleichermaßen	87
	5.3	Mobilitätsmanagement im Quartier	88
	5.3.1	Infrastruktur	89
	5.3.2	Parkraummanagement	90

5.3.3	Bereitstellen alternativer Mobilitätsangebote	90
5.3.4	Information / Kommunikation / Motivation	91
5.4	Quartiere mit nachhaltigen Mobilitätskonzepten	92
5.5	Empfehlungen	93
	Tabellenverzeichnis	96
	Abbildungsverzeichnis	96
	Literaturverzeichnis	99
	Anhang	100

1 Aufgabenstellung und Untersuchungsgebiet

Das Quartiersmanagement Badstraße hat das Bezirksamt Mitte gebeten, ein Integriertes Verkehrskonzept erstellen zu lassen. Ziel ist es, in den nächsten Jahren sowohl verkehrliche als auch bauliche Maßnahmen im öffentlichen Raum des Fördergebietes Quartiersmanagement Badstraße umzusetzen, um den vorhandenen Missständen zu begegnen. Grundlagen sind das Integrierte Handlungs- und Entwicklungskonzept (IHEK) Quartiersmanagement Badstraße (Stand Juni 2017) sowie bereits vorhandene Teilkonzepte und gutachterliche Untersuchungen.

Verschiedene Untersuchungen im Quartiersmanagementgebiet Badstraße und dem nahen Umfeld und in Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung haben bereits folgende Handlungsbedarfe identifiziert:

- vermuteter Durchgangsverkehr in Wohnstraßen,
- hohe Geschwindigkeiten im Haupt- und Nebennetz und damit verbundene Wünsche nach Verkehrsberuhigung,
- Verkehrssicherheitsprobleme,
- fehlende und mangelhafte Radinfrastrukturen,
- mangelnde Qualität der Infrastrukturen für Gehende,
- hoher Parkdruck,
- Barrierewirkung und hohe Lärmbelastung durch die Hauptverkehrsstraßen Badstraße und Pankstraße und
- Bring- und Abholverkehre an den Grundschulen.

Im Zentrum des Konzeptes stehen nachhaltige Mobilität und Verkehrssicherheit, gerade der schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Der Fokus liegt auf Empfehlungen von umsetzungsorientierten Maßnahmen, die im Vergleich zu umfangreichen baulichen Maßnahmen schnell realisierbar sind.

Im ersten Schritt wird das Gebiet durch die Auswertung vorhandener Daten, Vor-Ort-Besichtigungen und Hinweisen aus der Bevölkerung analysiert. Im zweiten Schritt werden Maßnahmen mit Blick auf die Ziele der Verkehrssicherheit und der nachhaltigen Mobilität entwickelt und in einem Maßnahmenkatalog mit Kostenschätzung und Empfehlungen zur zeitlichen Umsetzung zusammengefasst.

Durch die begrenzten finanziellen Mittel sind die Möglichkeiten für bauliche Veränderungen eingeschränkt. Daher liegt der Fokus der Untersuchung auf möglichst einfach umsetzbaren und nicht baulichen Maßnahmen, die ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Bewohnenden fördern.

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Badstraße

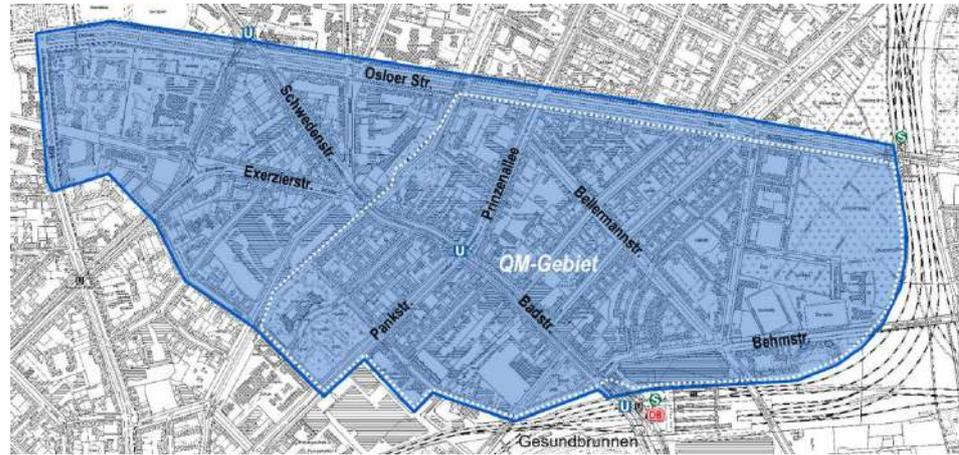
26. November 2020

Das Untersuchungsgebiet liegt im Berliner Bezirk Mitte und beinhaltet das Fördergebiet des Quartiersmanagements Badstraße. Es wird begrenzt von der Reickendorfer Straße im Westen, der Martin-Opitz-Straße und Schönstedter Straße im Südwesten, der Behmstraße im Süden, der S-Bahn im Osten und der Osloer Straße im Norden (Abbildung 1).

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020



2 Bestands- und Konfliktanalyse

Die vorliegende Bestands- und Konfliktanalyse basiert auf vorhandenen Daten und Unterlagen, Verkehrszählungen, Vor-Ort-Begehungen und Hinweisen relevanter Akteure und der lokalen Bevölkerung während Beteiligungsveranstaltungen.

2.1 Nutzungen

Das Untersuchungsgebiet zeichnet sich durch eine hohe Dichte an Wohn-, Dienstleistungs-, Arbeits- und Versorgungsfunktionen aus (Abbildung 2). Die Badstraße hat nach dem Stadtentwicklungsplan Zentren 3 (Stadtentwicklung, 2011) die Funktion eines Haupt- bzw. Stadtteilzentrums für die umliegenden Quartiere.

Die Badstraße ist damit der Hauptgeschäftsbereich im Zentrum des Untersuchungsgebiets mit einer durchmischten Gewerbenutzung auf Erdgeschossflächen und dem Einkaufszentrum „Gesundbrunnencenter“. Im Gebiet finden sich mehrere Grund- und weiterführende Schulen, soziale Einrichtungen wie u. a. Kindergärten und Jugendclubs, Gesundheitseinrichtungen wie ein Kranken- und Ärztehaus und behördliche Einrichtungen wie das Amtsgericht Wedding. Die Vielzahl an Freizeiteinrichtungen wie zum Beispiel die Uferhallen als Kultur-, Bildungs- und Veranstaltungsort oder die Bibliothek am Luisenbad werden durch eine hohe Anzahl an Spiel- und Sportflächen innerhalb der Wohngebiete und die vielen öffentlichen Grünflächen wie den Park am Brunnenplatz und die Grünzüge entlang der Panke und der Grüntaler Straße ergänzt. Neben der dominierenden Wohnnutzung im Gebiet finden sich auch Hotels und große Kleingartenanlagen.

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

Auf der Grundlage des Berliner Mobilitätsgesetzes (MobGBE) wird aktuell das Berliner Radverkehrsnetz weiterentwickelt. Dazu gehört die Definition eines Vorrangnetzes mit prioritärer Umsetzung. Weiterhin liegt eine Machbarkeitsstudie mit zehn Trassenkorridoren zu Radschnellverbindungen (RSV) im Stadtgebiet vor. Im Untersuchungsgebiet verläuft ein Trassenkorridor auf der Grüntaler Straße (ehemalige Stettiner Bahntrasse).

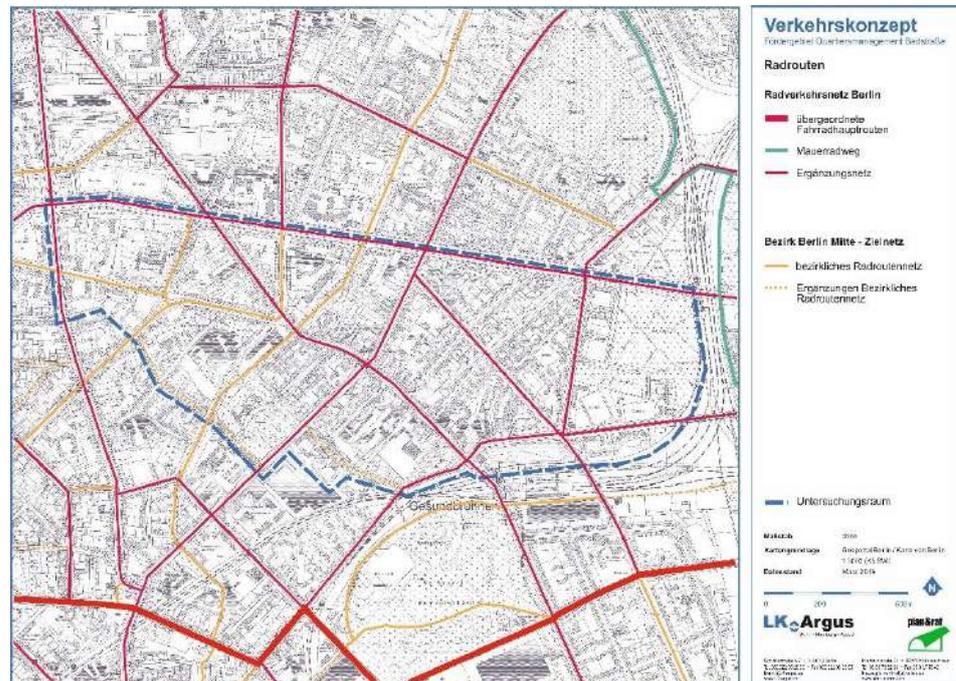
Abbildung 3: Berliner Fahrradrouthauptnetz



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2013

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Badstraße
26. November 2020

Abbildung 4: Radroutennetz

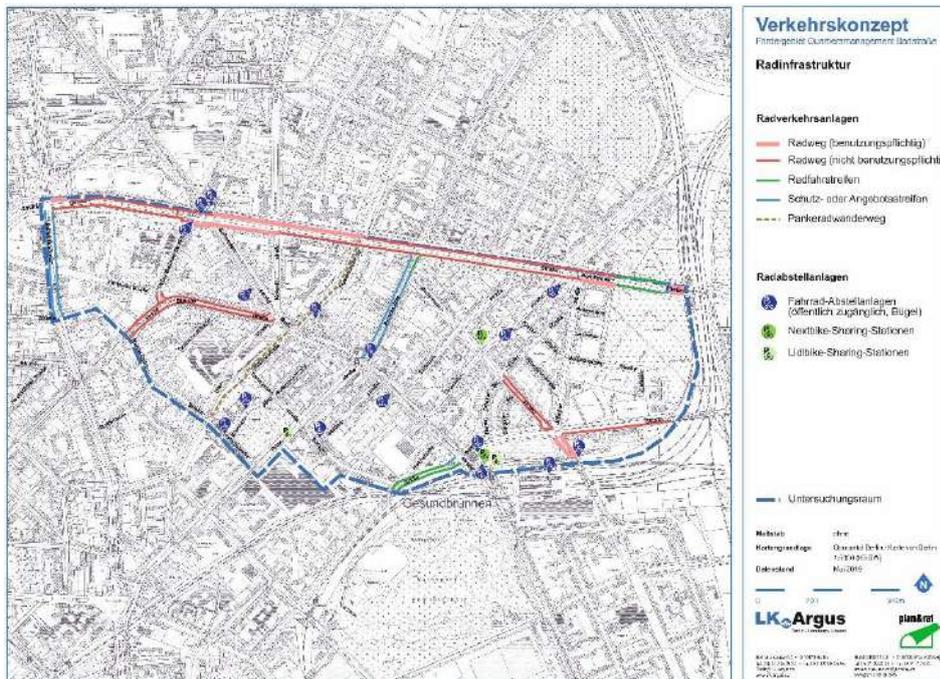


2.2.2 Radinfrastruktur

Die Radinfrastruktur (Abbildung 5) umfasst die Radverkehrsanlagen und die Radabstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Die vorhandenen baulichen Radwege, wie z. B. in der Exerzierstraße und Osloer Straße, sind größtenteils nicht benutzungspflichtig und in qualitativ sehr unterschiedlichen Zuständen (Abbildung 6). Schutzstreifen sind im Bereich der Prinzenallee vorhanden. Dieser ist häufig durch haltende oder parkende Autos blockiert. Des Weiteren gibt es kleinere Abschnitte mit Radfahrstreifen in der Bornholmer Straße und Böttgerstraße. Für die Pankstraße gibt es Machbarkeitsstudien zur Umgestaltung, die geschützte Radfahrstreifen vorsehen.

Die Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sind vorwiegend an den U- und S-Bahnhöfen zu finden. Es handelt sich hierbei um Kreuzberger Bügel. Wild abgestellte Fahrräder dokumentieren den zusätzlichen Bedarf an diesen Orten (Abbildung 7). Bikesharing-Standorte von Nextbike und Lidlbike sind im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes am S+U-Bahnhof Gesundbrunnen und in der Nähe des Amtsgerichts zu finden.

Abbildung 5: Radinfrastruktur



Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**
26. November 2020

Abbildung 6: Beispiele für zu schmale Radwege und Schutzstreifen



Osloer Straße (nicht benutzungspflichtig)



Prinzenallee

Abbildung 7: Beispiele für Fahrradabstellanlagen



Kreuzberger Bügel am U-Bahnhof Gesundbrunnen



Wild geparkte Fahrräder um U-Bahnhof Pankstraße

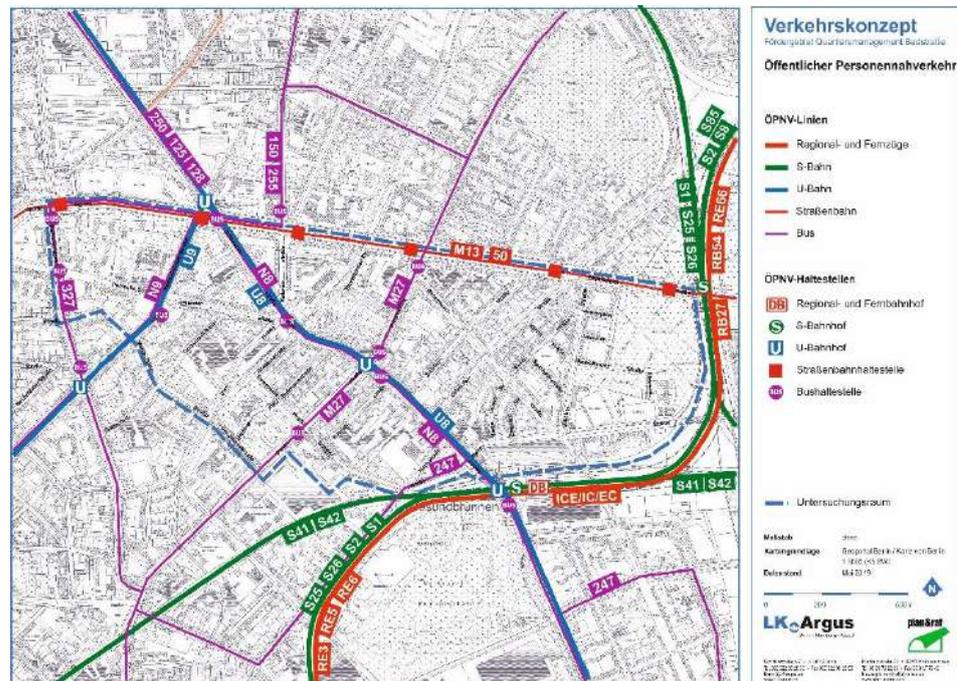
2.3 Öffentlicher Verkehr

Das Untersuchungsgebiet ist gut mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erschlossen (Abbildung 8). Zur Erschließung des Untersuchungsgebietes dienen:

- die S-Bahnlinien S 1, S 2, S 25, S 26, S 41, S 42, S 8, S 85 und S 9 (Bahnhöfe Gesundbrunnen und Bornholmer Straße),
- die U-Bahnlinien U 8 entlang der Badstraße und U 9 Richtung Zoologischer Garten (Bahnhöfe Osloer Straße, Pankstraße und Gesundbrunnen),
- die Straßenbahnlinien M 13 und 50 entlang der Osloer und Bornholmer Straße und
- die Buslinien M 27, 125, 128, 150, 247, 255, N 9, N 52, N 8 und N 9 (über die Bahnhöfe Osloer Straße, Pankstraße und Gesundbrunnen).

Am Bahnhof Gesundbrunnen besteht außerdem Anschluss an das Fern- und Regionalbahnnetz der Deutschen Bahn AG.

Abbildung 8: Öffentlicher Nah- und Fernverkehr

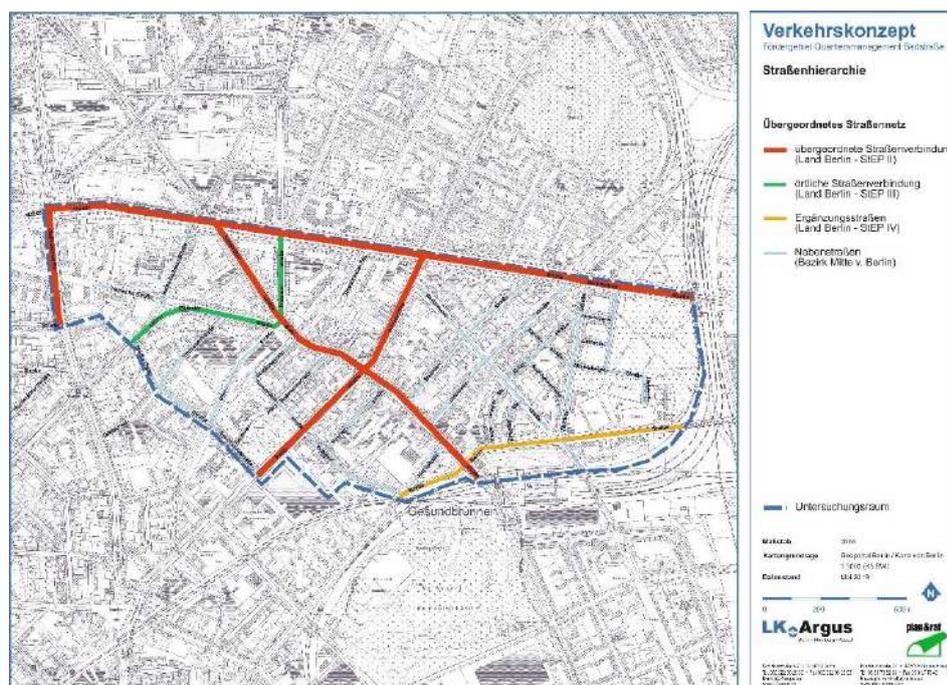


2.4 Kfz-Verkehr

2.4.1 Straßennetzhierarchie

Das Hauptverkehrsnetz des Untersuchungsgebiets umfasst gemäß Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr (Land Berlin, 2011) Straßen der Kategorien übergeordnete Straßenverbindungen, örtliche Straßenverbindung und Ergänzungsstraßen (Abbildung 9). Die Badstraße, die Schwedenstraße, die Pankstraße, die Prinzenallee, die Reinickendorfer Straße, die Osloer Straße und die Bornholmer Straße gehören zu den übergeordneten Straßenverbindungen. Die Exerzier- und Schulstraße sowie die Koloniestraße haben eine örtliche Verbindungsfunktion. Die Behmstraße und ein Teil der Böttgerstraße werden als Ergänzungsstraßen kategorisiert. Alle weiteren Straßen im Untersuchungsgebiet sind Nebenstraßen.

Abbildung 9: Straßenhierarchie



Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Badstraße

26. November 2020

2.4.2 Verkehrsorganisation

An allen Straßen des Hauptverkehrsnetzes (siehe Kapitel 2.4.1) sowie an der Travemünder Straße ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angeordnet (Abbildung 10). Ausnahmen mit einer angeordneten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind Teilabschnitte der Exerzierstraße in der Nähe des Fußgängerüberweges und der Prinzenallee (zwischen 9 und 18 Uhr im Bereich vor

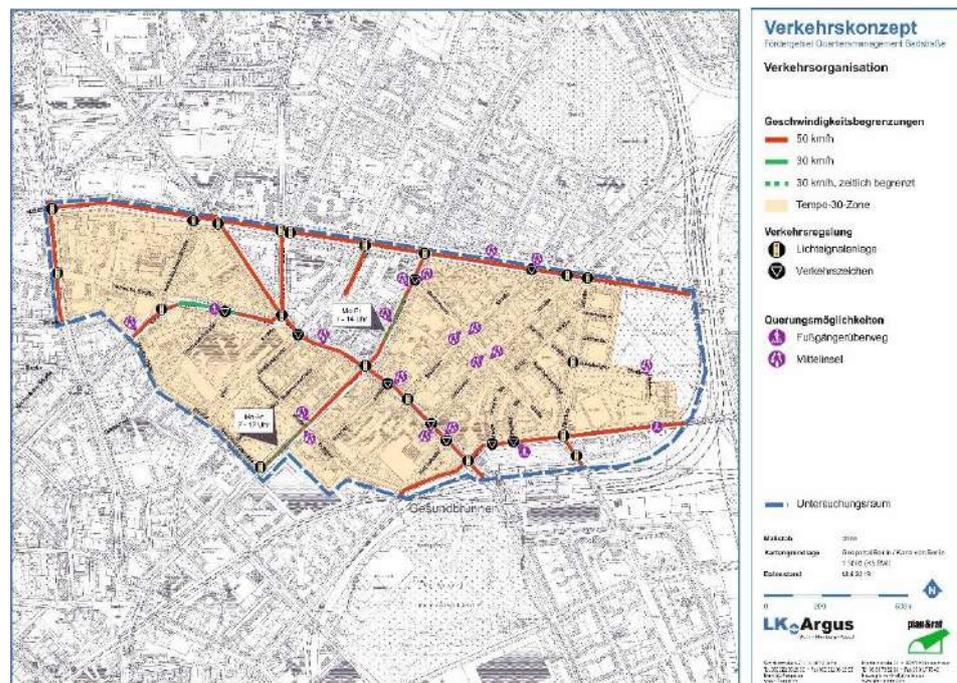
der Gesundbrunnenschule.² Nahezu das gesamte Nebennetz ist Teil von flächendeckenden Tempo 30-Zonen.

An den Knotenpunkten des Hauptverkehrsnetzes regeln Lichtsignalanlagen und Beschilderung die Vorfahrt. In den Tempo 30-Zonen gilt in der Regel rechts vor links. Eine Ausnahme stellt hier die Lichtsignalanlage in der Jülicher Straße dar.

Entlang der Hauptverkehrsstraßen fungieren die Lichtsignalanlagen auch als Querungsmöglichkeiten für Zufußgehende. Entlang der Bad- und Pankstraße sowie der Prinzenallee sind zusätzlich Querungshilfen vorhanden, diese sind jedoch oft wegen blockierenden Kfz nicht nutzbar. Als einzige Straße im Nebennetz weist die Bellermannstraße Querungshilfen auf.

Kfz können an zwei Tankstellen (Prinzenallee und Jülicher Straße) mit fossilen Kraftstoffen betankt und an drei Standorten (Gesundbrunnencenter, Bahnhof Gesundbrunnen und Prinzenallee) elektrisch aufgeladen werden.

Abbildung 10: Verkehrsorganisation



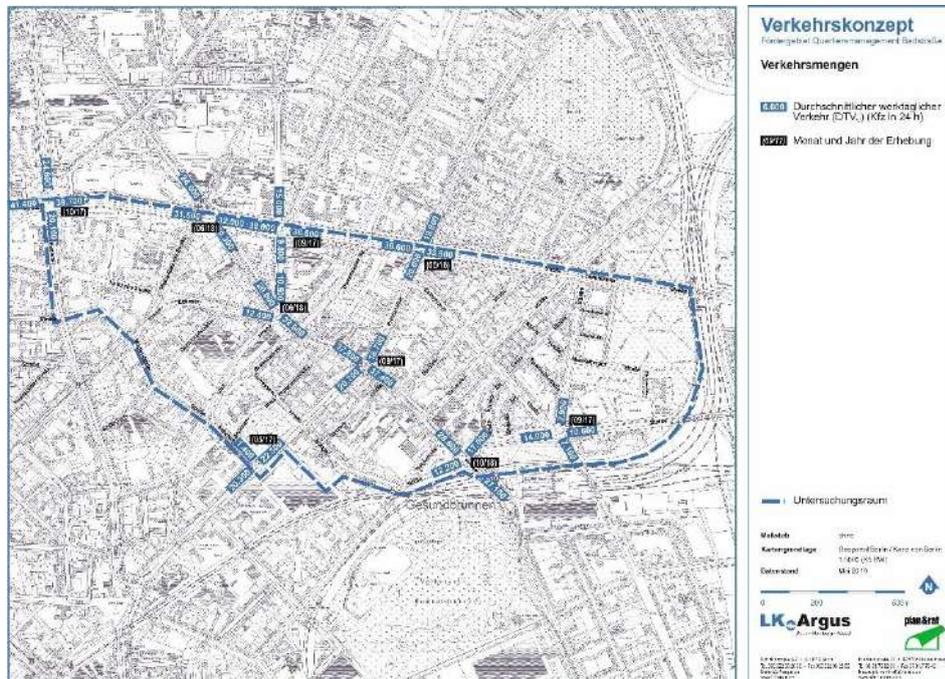
2.4.3 Verkehrsmengen

Das Verkehrsaufkommen basiert auf Erhebungen der Verkehrslenkung Berlin (VLB) und wird in Abbildung 11 dargestellt. Die höchsten Verkehrsmengen

² Die Bestandsanalyse wurde im April 2019 durchgeführt. Im Laufe der Bearbeitung des Projektes wurde in der Badstraße Tempo 30 zur Verbesserung der Luftqualität eingeführt.

finden sich auf der Osloer Straße mit ca. 40.000 Kfz/24 h und der Badstraße mit ca. 38.000 Kfz/24 h.

Abbildung 11: Verkehrsmengen

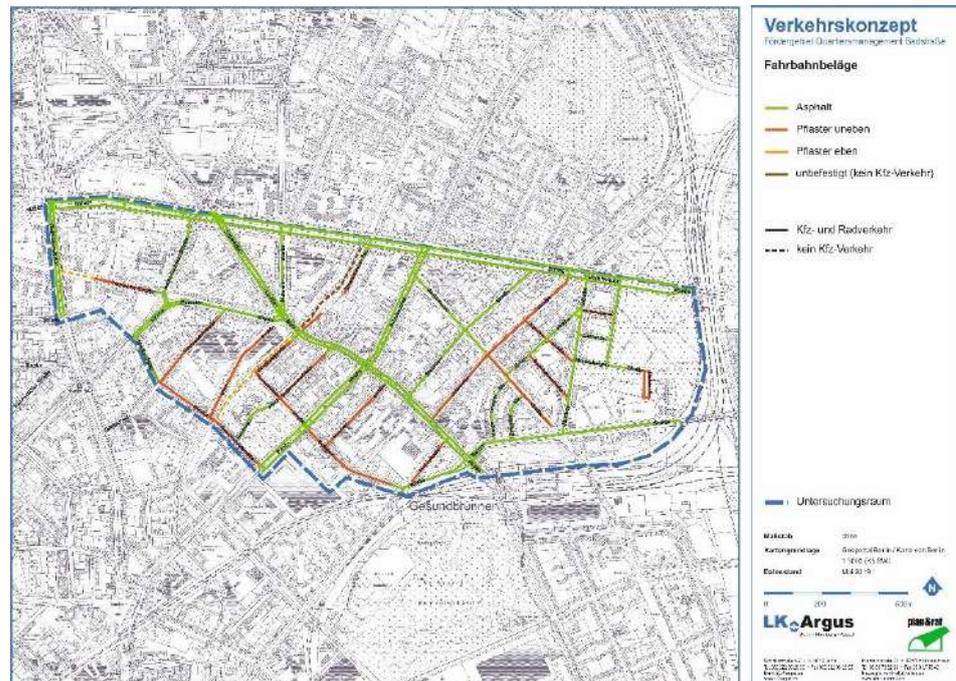


Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Badstraße
26. November 2020

2.4.4 Fahrbahnbeläge

Das Hauptverkehrsnetz verfügt über Fahrbahnoberflächen in Asphaltbauweise. Im Nebenstraßennetz finden sich daneben viele Straßenabschnitte mit unebenem Natursteinpflaster. Einzelne Abschnitte des Geh- und Radwegenetzes sind unbefestigt oder mit ebenem Pflaster ausgeführt (Abbildung 12).

Abbildung 12: Fahrbahnbeläge



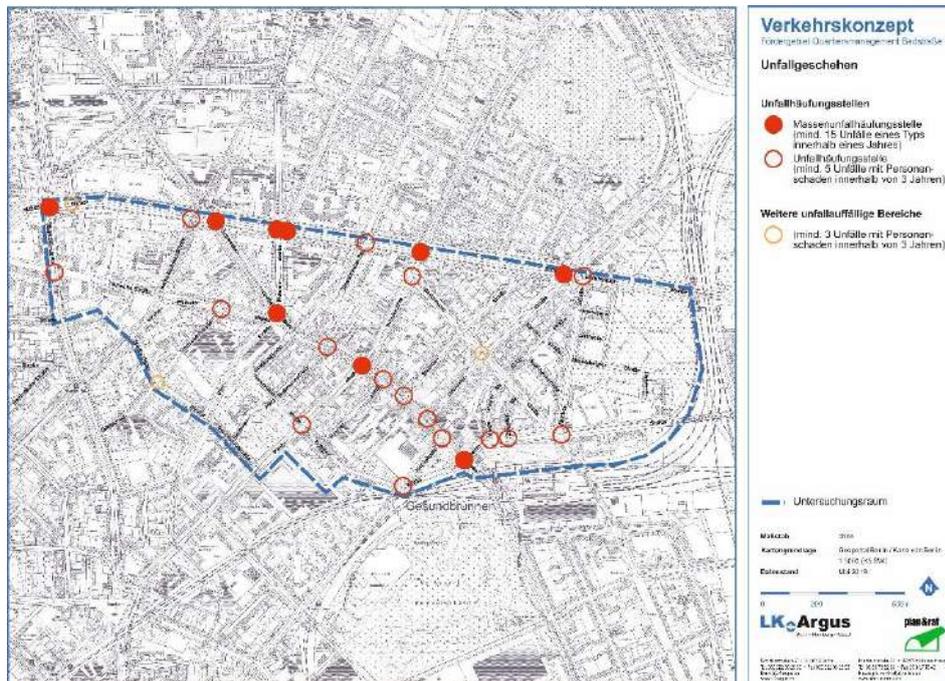
2.5 Unfallgeschehen

Von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz wurden Unfall-
daten aus den Jahren 2016 - 2018 zur Verfügung gestellt. Die Auswertung er-
folgt in Anlehnung an das Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfall-
kommissionen (FGSV, 2012).

Anhand der identifizierten Unfälle mit Personenschaden werden Massenunfall-
häufungsstellen (MUHS), Unfallhäufungsstellen (UHS) und unfallauffällige Be-
reiche (UAB) an Knotenpunkten und Strecken bestimmt.

Die Auswertung der Unfalldaten ergab die in Abbildung 13 dargestellten (Mas-
sen-) Unfallhäufungsstellen und unfallauffälligen Bereiche. Es wird deutlich,
dass alle Massenunfallhäufungsstellen und Unfallhäufungsstellen im übergeord-
neten Netz liegen. Besonders die Osloer Straße und die Badstraße sind hier
auffällig. Zusätzlich gibt es im Nebennetz an den Knotenpunkten Gott-
schedstraße/Martin-Opitz-Straße und Bellermannstraße/Grüntaler Straße unfall-
auffällige Bereiche.

Abbildung 13: Unfallgeschehen



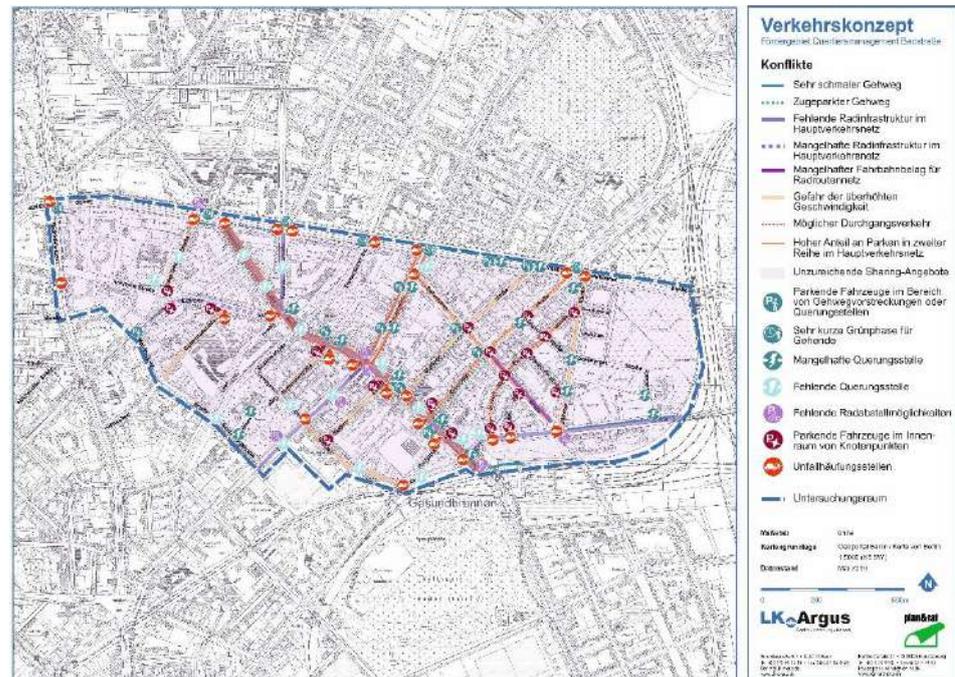
Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Badstraße

26. November 2020

2.6 Konfliktanalyse

Die auf der Bestandsanalyse und der Beteiligung der lokalen Bevölkerung basierenden Konflikte werden bzgl. der drei Verkehrsarten Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr betrachtet. Die Abbildung 14 zeigt zusammenfassend die identifizierten Konflikte im gesamten Untersuchungsgebiet, die im Folgenden genauer erläutert werden.

Abbildung 14: Konflikte



2.6.1 Konflikte im Fußverkehr

Die Konflikte im Fußverkehr umfassen fehlende Querungsstellen bzw. Mängel an bestehenden Querungsstellen mit oder ohne Lichtsignalanlagen (LSA). Weiterhin zählen dazu fehlende Barrierefreiheit (z. B. fehlende Bordsteinabsenkungen, mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit von Gehwegen), Konflikte mit ruhendem Verkehr (auf dem Gehweg abgestellte Pkw bzw. Fahrräder), aber auch Bereiche mit mangelnder Aufenthaltsqualität (z. B. fehlende Sitzmöglichkeiten, mangelhafte oder fehlende Beleuchtung oder Müll).

Die Konflikte im Fußverkehrsnetz sind zusätzlich zur Gesamtübersicht in Abbildung 14 im Konfliktplan Fußverkehr (Abbildung 20) zusammenfassend dargestellt. Wesentliche Konflikte sind:

- fehlende Querungshilfen bzw. mangelhafte Gestaltung:
(z. B. Behmstraße/ Heidebrinker Straße sowie Prinzenallee und Badstraße)
Gehwegvorstreckungen sind nur in Einzelfällen vorhanden, meist sind sie nur markiert. Die alten und zum Teil abgelösten Markierungen werden zusätzlich von Kfz als Parkfläche genutzt (Abbildung 15 und Abbildung 16).
- mangelnde Barrierefreiheit wie fehlende Bordsteinabsenkungen:
Querungsstellen sind meist nicht mit taktilen Platten ausgerüstet (ein Ausnahme bildet z. B. der Knotenpunkt Bellermannstraße/ Grüntaler Straße bzw. Stettiner Straße), zusätzlich hindern in Kreuzungsbereichen geparkte Kfz die Gehenden am sicheren Überqueren der Straßen (z. B. Bellermannstraße; Grüntaler Straße) (Abbildung 17).

- mangelhafte Aufenthaltsqualität auf Plätzen:
(z. B. Platz im Kreuzungsbereich Eulerstraße / Jülicher Straße, Platz im Kreuzungsbereich Iranische Straße / Exerzierstraße / Heinz-Galinski-Straße) (Abbildung 18).
- Müll im Straßenraum:
(z. B. Schwedenstraße und Badstraße).
- Radfahrende auf den Gehwegen:
Kopfsteinpflaster auf den Straßen, mangelnde Radverkehrsinfrastruktur oder mit Kfz beparkten Radwege und -streifen bedingt, missbrauchen viele Radfahrende die Gehwege als Radweg und gefährden damit den Fußverkehr (Abbildung 19).
- parkende Kfz auf Gehwegen:
Die Gehwege und Einfahrten werden als Parkplätze missbraucht und schränken somit die Gehenden ein und behindern diese (Abbildung 19).
- lange Querungszeiten an Lichtsignalanlagen über die Osloer Straße:
An den Lichtsignalanlagen an der Osloer Straße ist es Gehenden an den meisten Stellen nicht möglich, in einer Phase die andere Straßenseite zu erreichen.
- überhöhte Geschwindigkeiten der Kfz:
Der Kiez um die Grüntaler Straße und die Bellermannstraße wird als Abkürzung von Kfz genutzt, durch die überhöhten Geschwindigkeiten werden Gehende beim Überqueren der Straße gefährdet und sind vom Lärm betroffen.

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

Abbildung 15: Beispiele für fehlende Querungsstellen



Behmstraße / Heidebrinker Straße



Badstraße / Buttmannstraße

Abbildung 16: Beispiele für zugeparkte Querungsstellen



Bellermannstraße / Grüntaler Straße



Grüntaler Straße / Klever Straße

Abbildung 17: Beispiele für mangelnde Barrierefreiheit und fehlende Bordsteinabsenkung



Verbindungsweg Rudolf-Wissell-Grundschule zur Behmstraße



Sonderburger Straße

Abbildung 18: Beispiele für mangelnde Aufenthaltsqualität



Kreuzungsbereich Eulerstraße / Jülicher Straße



Platz Iranische Straße / Exerzierstraße / Heinz-Galinski-Straße)

Abbildung 19: Beispiele für Radfahrende bzw. Parkende im Gehwegbereich



Grüntaler Straße

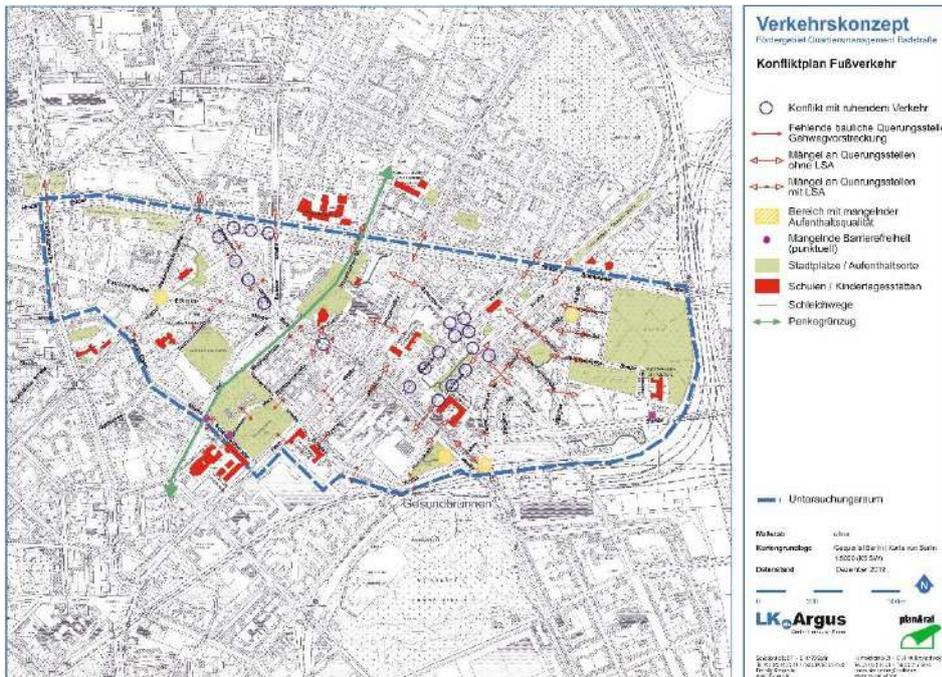


Jülischer Straße Straße

Im nachstehenden Konfliktplan sind ebenfalls Schleichwege verzeichnet, welche im Rahmen des Workshops mit Hilfe der ortskundigen Teilnehmenden ermittelt wurden.

Hierbei handelt es sich i. d. R. um informelle Verbindungen durchs Quartier, die sowohl von den Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Ortskundigen häufig auch als Abkürzung genutzt werden. Dazu gehören u. a.: die Verbindung Exerzierstraße / Heinz-Galinski-Straße (durch den Blockinnenhof und über den Spielplatz), Behmstraße (durch den Innenhof), Eulerstraße (über den Spielplatz Eulerstraße), Grüntaler Straße (über den Spielplatz Grüntaler Straße).

Abbildung 20: Konfliktplan Fußverkehr



2.6.2 Konflikte im Radverkehr

Wesentliche Konflikte im Radverkehr sind (Abbildung 21):

- unübersichtliche Führung des Radverkehrs in Kreuzungsbereichen:
Der Stand der Technik (z. B. direktes Linksabbiegen, Roteinfärbung) wird nicht beachtet (vgl. ERA (FGSV, 2010), z. B. Badstraße/ Exerzierstraße).
- zu schmale nicht benutzungspflichtige Radwege an Hauptverkehrsstraßen, die jedoch genutzt werden (z. B. Osloer Straße).
- fehlende Radverkehrsanlagen entlang der Hauptverkehrsstraßen:
Entlang der Pankstraße, Schwedenstraße, Koloniestraße, Badstraße und auf Teilen der Behmstraße gibt es keinerlei Radverkehrsanlagen. Besonders gravierend ist dies bei der Schweden- und Badstraße zu beurteilen, da diese als Radialachsen in die Innenstadt fungieren. Neben den fehlenden Radverkehrsanlagen entlang der Bad- und Schwedenstraße ist der Knotenpunktbereich an der Böttgerstraße aufgrund der Fahrbahnverschenkungen in Südrichtung für Radfahrende besonders gefährlich.
- unkomfortabler bzw. ungeeigneter Fahrbahnbelag (Kopfsteinpflaster) auf Radrouten:
Das Kopfsteinpflaster in den Nebenstraßen führt dazu, dass die Radfahrenden auf den Gehweg ausweichen und den Fußverkehr behindern (z. B. Belermannstraße).
- parkende Kfz auf Radverkehrsanlagen (z. B. Schutzstreifen):
Das Parken auf Schutzstreifen ist nicht zulässig. Aufgrund fehlender polizeilicher Überwachung sind jedoch zugeparkte Schutzstreifen ein häufiges Phänomen (z. B. Prinzenallee, Travemünder Straße im Zuge des Panke-Radweges).
- unzureichende Anzahl von Abstellanlagen:
Dies führt an den Haltepunkten des ÖPNV, aber auch in den Wohnstraßen, zu Konflikten, weil die Fahrräder im Gehwegbereich abgestellt werden (z. B. am U-Bahnhof Pankstraße).

Abbildung 21: Beispiele für typische Konflikte im Radverkehr



Fehlende Radwege an Hauptverkehrsstraßen (Badstraße)



Zu schmale (nicht benutzungspflichtige) Radwege (Osloer Straße)



Defizite hinsichtlich der Oberflächen: Grobes Kopfsteinpflaster (Bellermannstraße)



Defizite hinsichtlich der Verkehrssicherheit: zugeparkter Schutzstreifen (Prinzenallee)



Mangel an Fahrradabstellanlagen an U- und S-Bahnhöfen (U-Bahnhof Pankstraße)



Mangel an Fahrradabstellanlagen im Quartier (Spanheimstraße)

2.6.3 Konflikte im Kfz-Verkehr

Wesentliche Konflikte im Kfz-Verkehr sind:

- geradlinige monotone Querschnitts- bzw. Straßenraumgestaltung:
Lange und grade Straßenabschnitte, besonders im Nebennetz, können zu überhöhten Geschwindigkeiten führen. Dies betrifft im Untersuchungsgebiet unter anderem die Stettiner, die Grüntaler Straße, die Bellermannstraße und die Buttmannstraße.

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

- hoher Parkdruck:
Der hohe Parkdruck im Gebiet führt zu unrechtmäßig abgestellten Fahrzeugen zum Beispiel in Kreuzungsbereichen und vor Querungsstellen, welche die Sichtbeziehungen einschränken. Während des Tages finden sich darüber hinaus oft in zweiter Reihe abgestellte Kfz, was den fließenden Kfz- und Radverkehr behindert. Vor allem nachts werden Fahrzeuge auch auf Gehwegen abgestellt.
- Unfallhäufungsstellen und unfallauffällige Bereiche:
Besonders entlang der Badstraße und Osloer Straße finden sich viele Knotenpunkte mit einer hohen Anzahl an Unfällen mit Personenschaden.
- Eingeschränktes Sharing-Angebot von Pkw und Fahrrädern:
Da die Geschäftsbereiche der meisten Anbieter auf das Gebiet innerhalb des S-Bahn-Rings begrenzt sind, sind die Angebote im Untersuchungsgebiet, besonders im Norden, stark eingeschränkt.
- Eingeschränktes Angebot von Lademöglichkeiten für Elektro-Kfz
Im Untersuchungsgebiet können Elektro-Kfz nur an drei Standorten aufgeladen werden.

Abbildung 22: Beispiele für Konflikte im Kfz-Verkehr



Monotoner Straßenquerschnitt in der Jülicher Straße



Zugeparkter Knotenpunktbereich in der Eulerstraße

3 Beteiligungsprozess

Der Erfolg der Umsetzung des Verkehrskonzeptes für das Quartiersmanagementgebiet Badstraße und der entsprechenden Maßnahmen hängt maßgeblich von der Akzeptanz durch die Öffentlichkeit ab. Daher begleitete ein intensives Beteiligungsverfahren den Planungsprozess. Es sollte von Projektbeginn an umfassende Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten geben. Das heißt, alle relevanten Akteure (Bewohnerinnen und Bewohner, Gewerbetreibende, Eigentümerinnen und Eigentümer, Vertreterinnen und Vertreter von Einrichtungen wie Schulen und Kindertagesstätten sowie Verbänden), der Quartiersrat, aber auch spezielle Personengruppen (wie z. B. Mobilitätseingeschränkte) sollten eingebunden werden.

Der Beteiligungsprozess mit der interessierten Öffentlichkeit (Verbände, Institutionen, interessierte Bürgerinnen und Bürger) zum Thema Mobilitätsmanagement erfolgte im Rahmen eines Dialogforums mit Workshopcharakter. Bürgerinnen und Bürger des Quartiers waren aufgerufen, an einer öffentlichen Stadtbegehung (Methode: Stadtspaziergang) und einem öffentlichen Workshop teilzunehmen.

Das integrierte verkehrliche Maßnahmenkonzept wurde auf einer öffentlichen Abschlussveranstaltung vorgestellt und mit den Anwesenden diskutiert. Dabei wurden auch weitere Anregungen aufgenommen.

Nachstehend werden die einzelnen Formate kurz beschrieben und die wesentlichen Ergebnisse vorgestellt.

3.1 Dialogforum

In dem Dialogforum sollten zusammen mit den örtlichen Akteuren Maßnahmenkonzepte für bessere Bedingungen einer nachhaltigen Mobilität im Quartier erarbeitet werden. Eingeladen waren das QM-Büro, der Quartiersrat, Vertreterinnen und Vertreter der lokalen Wohnungsunternehmen, der Mietervertretungen, der Gewerbetreibenden, von Schulen und von Kindertagesstätten. Ziel war es, gemeinsam möglichst konkrete Ideen zu erarbeiten.

Das Dialogforum fand am 21. Mai 2019 in der Zeit von 16.30 Uhr bis 19.00 Uhr im Puttensaal der Bibliothek am Luisenbad mit 21 Teilnehmenden statt. Nach einer Kurzvorstellung des Projektes, der einzelnen Arbeitspakete und einem einführenden Vortrag zu Zielen und Beispielen von Mobilitätsmanagement stand ein Fachvortrag zum Projekt des Verkehrsclubs Deutschland e. V. (VCD) „Wohnen leitet Mobilität“. Der Vortrag stellte die Ergebnisse von anderen Quartieren vor, bei denen bereits der Zugang zu klimaverträglichen Verkehrsmitteln als Alternative zum Auto in den Quartieren erleichtert wird (VCD e.V., 2019).

In einer ersten Arbeitsphase ging es um Bedarfe, Hemmnisse und Potenziale der Förderung einer nachhaltigen Mobilität im Quartier. Als wesentliches

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

Problem wurden die hochfrequentierten Hauptverkehrsstraßen und der damit verbundene Durchgangsverkehr durch das Quartier (z. B. Badstraße) genannt. Weitere Probleme sind fehlende Radverkehrsanlagen an den Hauptverkehrsstraßen, mangelhafte Barrierefreiheit und die über Jahre gewachsene „Vorherrschaft“ des motorisierten Individualverkehrs. Als Potenziale für eine nachhaltige Mobilität wurden vor allem die Vielfalt der engagierten Akteure im Quartier genannt, aber auch das ausprobieren von Pedelecs und Lastenfahrrädern. Dazu sollte ein leicht zugängliches und gutes Angebot geschaffen werden, um Berührungspunkte abzubauen.

In der zweiten Arbeitsphase wurden die Teilnehmenden gebeten, konkrete, auf das Quartier zugeschnittene Projektideen zu benennen. Es gab eine ganze Reihe von Projektideen für eine nachhaltige Mobilität. Der Ansatz mit der größten Bedeutung war die Schaffung von Bewusstsein und eine Attraktivitätssteigerung für das zu Fuß Gehen und das Radfahren sowie die direkte Einbeziehung und Beteiligung von Kindern und Jugendlichen.

Abbildung 23: Diskussionsrunde während des Dialogforums



Abbildung 24: Diskussionsergebnisse des Dialogforums



Das Ergebnis des Dialogforums ist ausführlich dokumentiert in Anlage 3.

3.2 Stadtpaziergang

Stadtpaziergänge sind strukturierte Rundgänge durch das Plangebiet mit den Betroffenen. Die Stadtpaziergänge werden über Schlüsselpersonen organisiert, die selbst an den Spaziergängen teilnehmen. Die systematische Auswertung der Stadtpaziergänge liefert Angaben zur Ausgangssituation (Nutzung des öffentlichen Raumes, typische Wege), zu den Konfliktbereichen (z. B. Angsträume oder gefährliche Querungsstellen) und zu den Bedürfnissen, Wünschen und Vorschlägen spezifischer Personengruppen. Stadtpaziergänge können entweder mit der allgemeinen Öffentlichkeit oder mit unterschiedlichen Nutzungsgruppen, z. B. mit Kindern/Jugendlichen, Älteren, Mobilitätseingeschränkten und/oder Personen mit Behinderungen durchgeführt werden (FGSV Arbeitsgruppe Straßenentwurf, 2012).

Zur Vorbereitung des Stadtpaziergangs wurden systematische Ortsbegehungen durchgeführt, um einen ersten Überblick über Aufenthaltsorte und Mängel im Quartier zu bekommen. Für den Stadtpaziergang wurde im Anschluss eine spezifische Route mit Haltepunkten erarbeitet und mit dem Team aus Auftraggeber und Quartiersmanagement abgestimmt (Abbildung 25).

Der Stadtpaziergang fand am 13. Juni 2019 am späteren Nachmittag mit 20 Teilnehmenden statt. Im Wesentlichen wurden folgende Mängel benannt:

- Fehlende Radwege an Hauptverkehrsstraßen
- Parkende Autos im Kreuzungsbereich
- Fehlende Fahrradabstellmöglichkeiten

- Gefährliche Situationen zu Schulbeginn (Prinzenallee)
- Parkende Autos auf Schutzstreifen
- Tempo 30-Regelung wird nicht eingehalten
- Radfahrende auf Gehwegen

Das Ergebnis des Stadtspaziergangs ist in Anlage 4 ausführlich dokumentiert.

Abbildung 25: Route des Stadtspaziergangs im QM-Gebiet Badstraße am 13.06.2019

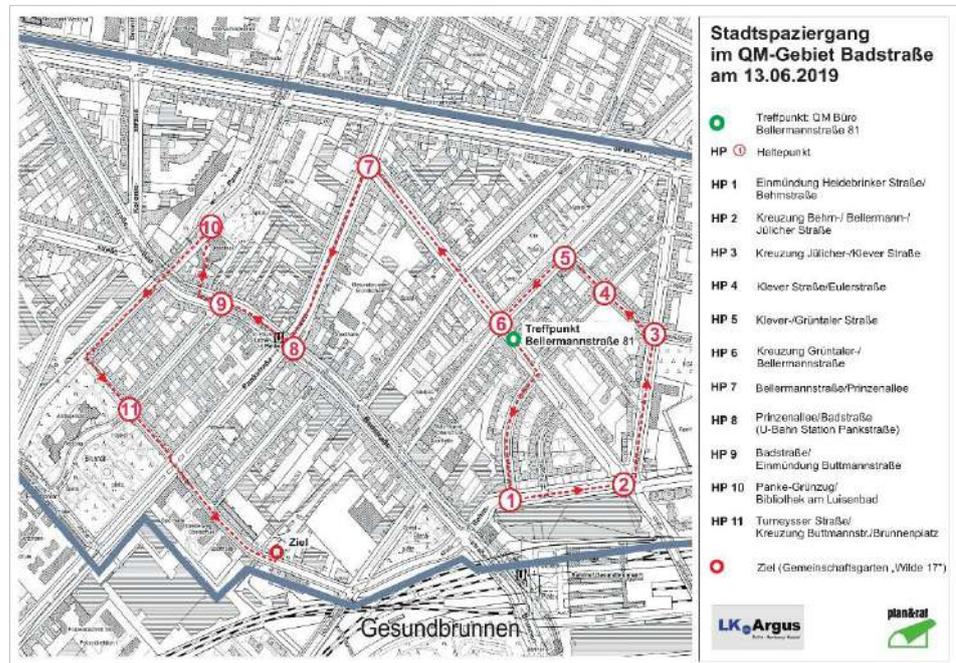


Abbildung 26: Teilnehmende am Stadtspaziergang



3.3 Öffentlicher Workshop

Im Rahmen der Bearbeitung des integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzepts für das Untersuchungsgebiet wurde ein moderierter Workshop für die interessierte Öffentlichkeit durchgeführt. Ziel des Workshops war es, die Quartiersbevölkerung über das Konzept und den Sachstand zum Verkehrskonzept Badstraße zu informieren, Ideen und Anregungen aufzunehmen.

Die Veranstaltung wurde auf der Internetseite des Quartiersmanagements und durch Plakate im öffentlichen Raum angekündigt. Der Workshop fand am 10. Oktober 2019 in der Zeit von 17.00 Uhr bis 21.00 Uhr im Puttensaal der Bibliothek am Luisenbad statt. 20 Personen nahmen teil.

Nach einer Kurzvorstellung des Projektes, der einzelnen Arbeitspakete und der Vorstellung der Ergebnisse der Bestands- und Konfliktanalyse wurden Ziele und Maßnahmenansätze für das Quartier vorgestellt. Oberziel ist die Stärkung des QM-Gebiets Badstraße als lebenswertes Quartier mit der Entwicklung eines neuen Bewusstseins und einer neuen Mobilitätskultur.

Im weiteren Verlauf des Workshops wurden zu den drei Themenbereichen Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen/Verkehrsberuhigung, Radverkehr und Fußverkehr (inkl. Aufenthalt) an Thementischen (Methode Wandelgang/World Café) die Ideen und Anregungen aus der Quartiersbevölkerung aufgenommen und in einer Abschlussrunde gemeinsam diskutiert.

Die wesentlichen Ergebnisse sind:

- Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen/Verkehrsberuhigung: Straßen, in denen Geschwindigkeitsüberschreitungen vorliegen, wurden festgehalten (z. B. Jülicher Straße, Bellermannstraße, Prinzenallee), mögliche Schleichwege wurden identifiziert und im Plan festgehalten (z. B. Stettiner- und Grüntaler Straße) Vorschläge für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wurden benannt.
- Radverkehr: Besonders wichtige Verbindungen für den Radverkehr (Prinzenallee, Pankstraße, Panke-Grünzug) und Mängel im Radverkehrsnetz wurden benannt, diskutiert und im Plan dargestellt. Vorschläge für die Einrichtung von Fahrradstraßen (z. B. Bellermannstraße) und Standorte für Fahrradverleihsysteme und Lastenfahrräder (fLotte kommunal) wurden notiert.
- Fußverkehr: Problematische Bereiche im Fußverkehrsnetz wurden identifiziert (z. B. die Querung der Osloer Straße von der Stettiner Straße zur Freienwalder Straße). Schleichwege (z. B. von der Bellermannstraße durch die Spielplätze bis zur Badstraße), beliebte bzw. gemiedene Ort im öffentlichen Raum wurden benannt. Beliebt ist der Panke-Grünzug (bemängelt wird die fehlende Beleuchtung, aber auch Drogen- und Alkoholkonsum in der Nähe zur Bibliothek), als unsichere Aufenthaltsorte wurden (verwahrloste)

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

Spielplätze bezeichnet. Die Bewertungen wurden in der Diskussion begründet und die jeweiligen Orte im Plan fixiert.

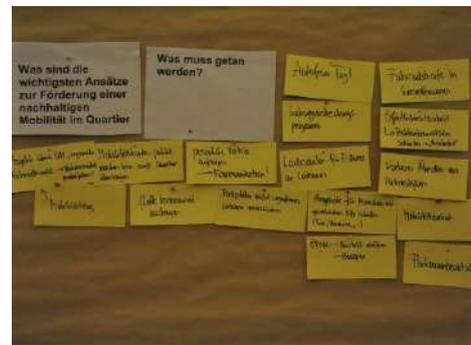
Anhand von Leitfragen (Wichtige Ansätze zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität?) wurde eine rege Abschlussdiskussion geführt. Als wesentlichster Ansatz konnte gemeinsam u. a. ein dringend notwendiger „Verkehrskulturwandel“, aber auch „Ordnung schaffen im Quartier“ (Müll) herausgestellt werden.

Das Ergebnis des Workshops ist in Anlage 5 ausführlich dokumentiert.

Abbildung 27: Öffentlicher Workshop am 10.10.2019



Arbeit an den Thementischen



Ergebnisse Leitfragen

3.4 Abschlussveranstaltung

Ziel der Abschlussveranstaltung war es, der Quartiersbevölkerung den Entwurf des integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzeptes vorzustellen. Informiert wurde weiterhin über die Vorgehensweise bei der Bearbeitung, wesentliche Ergebnisse der Bestandsanalyse und der Öffentlichkeitsbeteiligung (Stadtspaziergang, Dialogforum, Workshop).

Die öffentliche Abschlussveranstaltung fand am 16. Dezember 2019 in der Zeit von 17.30 Uhr bis 21.00 Uhr im Puttensaal der Bibliothek am Luisenbad statt. 15 Personen nahmen teil.

Vor Beginn der Abschlussveranstaltung bestand die Gelegenheit, die Bestandspläne und die Pläne zum integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept an Wandtafeln zu begutachten. Nach der Begrüßung durch Frau Weißler, Stadträtin für Weiterbildung, Kultur, Umwelt, Natur, Straßen und Grünflächen wurde das Integrierte verkehrliche Maßnahmenkonzept für das Untersuchungsgebiet anhand der Konzeptbausteine Fußverkehr (Konzeption des hierarchisch gegliederten Fußverkehrsnetzes, Konflikte und Mängel, Netzplan, Maßnahmen), Radverkehr (Konflikte und Mängel, Radroutennetz, Konzept Fahrradabstellanlagen, Maßnahmen) und Kfz-Verkehr/verkehrsberuhigende Maßnahmen (Konflikte und Mängel, Maßnahmen) vorgestellt.

Die Aussprache zum integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept erfolgt unter zwei Prämissen:

- Zufriedenheit mit dem Konzept und den vorgestellten Maßnahmen
- Was ist besonders wichtig? (prioritäre Maßnahmen)

Das Feedback zum vorgestellten integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept war positiv, die vorgestellten Maßnahmen wurden begrüßt.

Als wichtigste Maßnahmen, die prioritär umgesetzt werden sollten, wurden abschließend die Einrichtung von Fahrradstraßen (z. B. Bellermannstraße), der Bau von Querungsanlagen, die Verminderung des MIV sowie die bessere Gestaltung des öffentlichen Raumes (Eulerspielplatz, Bellermann-, Grüntaler Straße) genannt.

Die Ergebnisse der Abschlussveranstaltung sind ausführlich in Anlage 6 dokumentiert.

Abbildung 28: Abschlussveranstaltung



Diskussion an den Plänen



Prioritäre Maßnahmen: Nennungen

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Badstraße

26. November 2020

4 Maßnahmenkonzept

4.1 Entwicklungsziele

Für die zukünftige Entwicklung des Untersuchungsgebietes werden die folgenden Ober- und Leitziele zugrunde gelegt:

- **Oberziel**
 - Stärkung des QM-Gebiets Badstraße als sicheres und lebenswertes Quartier.
 - Entwicklung eines neuen Bewusstseins und einer neuen Mobilitätskultur.
- **Leitziele**
 - Integrative Berücksichtigung aller Verkehrsarten.
 - Priorität der Verkehrsmittel Fuß, Fahrrad, Bus, Bahn.
 - Sichere Erreichbarkeit der Versorgungsschwerpunkte zu Fuß, mit dem Rad und dem ÖPNV.
 - Direktere und kürzere Wege für Fuß- und Radverkehr.
 - Gestaltung des öffentlichen Raums für Aufenthalt und Begegnung.
 - Sicherung und Attraktivitätssteigerung der Schul- und Spielwege für Kinder und Jugendliche.
 - Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit Behinderungen bzw. Mobilitätseinschränkungen.
 - Anforderungsgerechte Fahrrad-Abstellanlagen an Quellen und Zielen.
 - Neuordnung der Parkraumsituation.
 - Nutzung bestehender und neuer Kommunikationswege zur Aktivierung möglichst vieler Akteure.

4.2 Fußverkehr

Fußverkehr ist ein häufig unterschätzter Bestandteil stadtverträglicher Mobilität. Das Zufußgehen ist die Form der Mobilität, die am wenigsten Menschen aufgrund von sozialen, finanziellen oder körperlichen Einschränkungen ausschließt. Gute und sichere Bedingungen für das Zufußgehen gewährleisten Eigenständigkeit und Mobilität bis ins hohe Alter.

Mobil im Quartier bedeutet Nahraumqualität. Für die Ausbildung von Nahraumqualitäten (Stadtteilqualität) kommt der Gestaltung des öffentlichen Raumes –

zur Sicherung von Erschließung und Aufenthalt sowie von Aktivitäten und Erlebnismöglichkeiten – eine wichtige Bedeutung zu. Neben den rein „verkehrstechnisch“ bestimmten Anforderungen an Bewegungsräume, Querungen und Beläge, sind darüber hinaus Gestaltungs- und Wahrnehmungsqualitäten zu verbessern, Optionen für Aktivitäten „auf dem Weg“ (Aufenthalt, Beobachtung, Spiel, Kommunikation) zu erweitern. Jeder Weg beginnt und endet zu Fuß. Zufußgehen ist demnach eine wichtige Größe zur Mobilitätssicherung und keine Restgröße.

Das Fußverkehrskonzept wird für das gesamte Untersuchungsgebiet vorgelegt. Es ist vorgesehen, dass das Konzept (hierarchisiertes Netz, Standards, Netzkonzeption) Teil einer zukünftigen Fußverkehrsstrategie für den gesamten Bezirk Mitte sein soll bzw. eine Grundlage für die Anforderungen des derzeit in Bearbeitung befindlichen Teils zum Fußverkehr im Berliner Mobilitätsgesetz bildet.

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

4.2.1 Netzkonzeption

Die Konzeption von Fußverkehrsnetzen umfasst die Festlegung von Grundsätzen, Leitlinien und Qualitätsstandards, die Konzeption eines attraktiven, sicheren und lückenlosen Netzes, die problemorientierte Bestandsanalyse sowie ein Maßnahmen- und Handlungskonzept mit einer entsprechenden Öffentlichkeitsbeteiligung.

Aufgaben und Anforderungen an die Netzplanung

Ein wichtiges Ziel von Planungen für den Fußverkehr ist es, ein möglichst engmaschiges Wegenetz vorzuhalten. Das Netz soll größtmögliche Bewegungsfreiheit und Wahlmöglichkeit bieten. Die Gehbeziehungen sind meist weniger achsenbezogen als Wege, die mit anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Gebündelte Bewegung von Fußgängerströmen gibt es oftmals nur über kurze Distanzen oder an Orten mit hoher Publikumswirksamkeit. Daher sind zur Gewährleistung einer geringen Maschenweite des Netzes neben der qualitativ hochwertigen Ausgestaltung von Hauptverbindungen sukzessive auch die kleinstmöglichen Bedingungen zu verbessern.

Ziel ist die Schaffung eines durchgängigen, zusammenhängenden und möglichst engmaschigen Fußverkehrsnetzes, welches unter Berücksichtigung der Gehökonomie von Fußgängerinnen und Fußgängern gestaltet wird. Wichtig sind eine gute Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen des täglichen Bedarfs (einschließlich der Freizeit- und Erholungsflächen) und Anschlüsse an Nachbarstadtteile bzw. Freizeitwege.

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Badstraße

26. November 2020

Die Aufgaben der Netzplanung sind:

- Zuordnung der Strecken zu Netzkategorien,
- Identifizieren von Netzlücken, um Verbindungen zu schließen,
- Zuordnung von angestrebten Qualitäten für die Strecken,
- Priorisieren von Verbesserungsmaßnahmen (bauliche Qualität, Verkehrssicherheit, soziale Sicherheit), um die angestrebten Qualitäten zu erreichen.

Der Netzkonzeption werden die folgenden Leitlinien zugrunde gelegt:

- Das Netz ist vorrangig auf den Alltagsverkehr ausgerichtet.
- Das Alltagsnetz ermöglicht sichere, bequeme und möglichst direkte Wege.
- Das Netz ist zusammenhängend.
- Der Schwerpunkt liegt bei der Erreichbarkeit wichtiger Ziele im Quartier.
- Die Anbindung der Quartiere untereinander und die Integration von Wander- und Freizeitwegen sind gewährleistet.
- Das Netz ist durch eine Hierarchisierung in drei Stufen gekennzeichnet.

Das Netz ist vorrangig auf den Alltagsverkehr ausgerichtet, die Integration von Wegen mit überwiegend Freizeitcharakter oder Erholungsfunktion und der Anschluss an benachbarte Netze sind gewährleistet. Bei der Netzentwicklung werden die genannten Leitlinien berücksichtigt und die folgenden Zielsetzungen zugrunde gelegt.

Der öffentliche Raum ist so zu gestalten, dass Kindern und Jugendlichen, älteren Menschen, Personen mit Familien- und Erziehungsarbeit und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ein sicheres und eigenständiges Fortbewegen ermöglicht wird. Diese Personengruppen haben einen starken Bezug zum Quartier bzw. Stadtteil und ein besonderes Bedürfnis nach Überschaubarkeit, Sicherheit und Sauberkeit, nach Nähe und eigenständiger Mobilität.

Für die Erstellung der Netzkonzeption werden die folgenden Qualitätsstandards angelegt:

- Stabilisierung des Fußverkehrs durch
 - Steigerung des Verkehrsmittelanteils der Fußwege und
 - Erhaltung und Verbesserung der Nutzungsstruktur im fußläufigen Einzugsbereich (z. B. Nahversorgung),
- Verbesserung der Qualität durch
 - ausreichend breite und benutzbare Gehwege,

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität und
- Erhöhung der Fußwegenetzqualität,
- Erhöhung der Sicherheit durch
 - Geschwindigkeitsreduzierung des motorisierten Individualverkehrs,
 - Vermeidung von Unfällen bzw. schweren Unfällen und
 - Verhinderung von Angsträumen, sowie
- Verbesserung der Mobilitätschancen für Menschen mit besonderen Bedürfnissen durch
 - Umsetzung der Barrierefreiheit durch Abbau physischer Barrieren und
 - Umsetzung des „2-Sinne-Prinzips“³ bei der Gestaltung des Straßenraums.

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

Hierarchisierung der Fußverkehrsverbindungen

Ähnlich den Hierarchien im Straßennetz, großenteils auch im Radverkehrsnetz, wird das Fußwegenetz entsprechend seiner Funktion gegliedert. Neben Fußgängerfrequenzen und Alltagsbeobachtungen, die Aufschluss über die Nutzung der Fußverkehrsverbindungen geben, sind die Kartierung von wichtigen Zielen des Alltags- und Freizeitverkehrs, wie z. B. Nahversorgungsbereiche, öffentliche Einrichtungen, Ausbildungs- und Weiterbildungseinrichtungen, maßgebliche Kriterien für die Einstufung der Fußverkehrsverbindungen.

Das Fußverkehrsnetz besteht aus Fußwegen 1. Ordnung (Fußwegeachsen) und Fußwegen 2. Ordnung (Hauptfußwegen). Fußwege 1. Ordnung sind die Hauptfußwegebeziehungen zur Sicherung der Nahmobilität im Alltagsverkehr, teilweise mit Bedeutung über den Stadtteil hinaus. Die Fußwege 2. Ordnung dienen der Erschließung wichtiger Einrichtungen bzw. Ziele des lokal orientierten Verkehrs auf Stadtteilebene wie Schulen, Parks, größere Einkaufsgelegenheiten). Fußwege 3. Ordnung (Nachbarschaftswege) ergänzen das Netz.

Im Rahmen des Konzeptes werden vor allem die Fußwege 1. und 2. Ordnung betrachtet. Dabei kommen unterschiedliche Netzelemente zum Einsatz. Die nachstehenden Netzelemente können sowohl Bestandteil von Fußwegen 1. Ordnung als auch von Fußwegen 2. Ordnung eines Fußverkehrsnetzes sein:

- Fußgängerbereiche und zentrale Plätze (z. B. Brunnenplatz, Blochplatz.),

³ Unter Zwei-Sinne-Prinzip versteht man die gleichzeitige Vermittlung von Informationen für bzw. von mindestens zwei Sinnen (E DIN 18040). Beispielsweise wird neben der visuellen Wahrnehmung (Sehen) auch die taktile (Fühlen, Tasten z. B. mit Händen, Füßen) oder auditive (Hören) Wahrnehmung genutzt.

- Straßen mit überwiegend innerörtlicher Verbindungsfunktion und Hauptverbindungswege (z. B. Koloniestraße, Behmstraße),
- Geschäftsstraßen im Stadtteil (z. B. Badstraße),
- Erholungswege (z. B. Panke-Grünzug)

Abbildung 29: Hierarchisierung der Fußverkehrsverbindungen

Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen)



Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen) sind die wesentlichen Erschließungsachsen zur Sicherung der Nahmobilität im Alltagsverkehr. Diese Wegeverbindungen sind durch nennenswerte Fußgängerfrequenzen gekennzeichnet und erschließen wichtige Einrichtungen und Ziele, denen teilweise Bedeutung für die gesamte Stadt zukommt (z. B. Einkaufszentren, Bahnhof, Schulzentren, Universitäts-Standorte).

In Abhängigkeit von der städtebaulichen Situation (Gebietstyp) kann es sich hierbei eher um Wege mit Bedeutung für den Alltagsverkehr (z. B. Erreichbarkeit des Stadtteilzentrum oder der Geschäftsstraße) oder den alltäglichen Freizeitverkehr (z. B. zu Parks und in Erholungsgebiete) handeln.

Beispiel: Bellermannstraße

Fußwege 2. Ordnung (Hauptfußwege)



Fußwege 2. Ordnung (Hauptfußwege) erschließen wichtige Einrichtungen bzw. Ziele des lokal orientierten Verkehrs auf Stadtteil-ebene, wie z. B. Schulen, Sport- und Freizeitanlagen, wichtige Bushaltestellen und kleinere Einkaufszentren.

Beispiel: Jülicher Straße

Fußwege 3. Ordnung (Nachbarschaftswege)



Fußwege 3. Ordnung (Nachbarschaftswege) stellen im Wesentlichen das „Restnetz“ dar.

Dieses ist für die kleinräumige Erschließung wichtig (z. B. separate Rad- und Fußwegeverbindungen als Verbindung zwischen zwei Straßen oder als Zugang zur Wohnanlage oder Abkürzungen).

Beispiel: Durchgang von der Badstraße zur Bibliothek am Luisenbad / Panke-Grünzug

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

4.2.2 Qualitätsstandards

Auf der Grundlage von DIN-Normen, Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie dem aktuellen Forschungsstand wurden grundsätzliche Anforderungen und Standards formuliert. Diese Standards werden in einem weiteren Schritt differenziert nach Fußwegen 1. und 2. Ordnung. Diese Differenzierung entspricht gängiger Praxis, ist aktuell jedoch keine Planungsgrundlage des Landes Berlin.

Als Grundlagen dienen:

- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) (FGSV, 2006),
- Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) (FGSV, 2002),
- Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA) (FGSV, 2011),
- Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ) (FGSV, 2013),
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) (FGSV, 2015),
- Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) (Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur, 2001) sowie
- Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußverkehr (M WBF) (FGSV, 2007).

Weiterhin gelten im Land Berlin die Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) (SenStadtUm, 2013).

Die Qualitätsstandards geben den Stand der Technik im Bereich Fußverkehrsinfrastruktur wieder. Sie sind unterschieden in die Bereiche:

- Ausgestaltung von Fußwegen im Verlauf von Straßen und separaten Wegen unabhängig von Straßen (im Folgenden kurz Längsverkehr genannt),
- Queren von Fahrbahnen (im Folgenden kurz Querverkehr genannt),
- Aufenthaltsqualität von öffentlichen Räumen,
- Barrierefreiheit,
- Zugangsbedingungen zum öffentlichen Verkehrsnetz (ÖPNV-Umfeld),
- Wegweisung und
- Reinigung/ Winterdienst.

Qualitätsstandards für Fußwege im Verlauf von Straßen (Längsverkehr)

Durchgängige, eindeutig erkennbare Wegebeziehungen auf direktem Weg sind für die in hohem Maße umwegeempfindlichen Zufußgehenden von hoher Bedeutung. Die Regelbreiten nach EFA sind einzuhalten (FGSV, 2002).

Blockbebauungen, Friedhöfe usw. können Barrieren darstellen, die unnötige Umwege erforderlich machen. Öffentliche Durchgänge sind zu ermöglichen. Der Übergang von der Straße zur Grünfläche/Parkanlage in Fortsetzung der Wegebeziehung ist sicherzustellen (Anschlussicherheit).

Einseitig angebaute Straßen bedingen in der Regel nur einseitige Anlagen für den Fußverkehr, es sei denn, die nicht angebaute Seite besitzt aus anderen Gründen Attraktivität (z. B. durch Haltestellen oder Parkplätze).

Qualitätsstandards für das Queren von Fahrbahnen (Querverkehr)

Die Querung von Fahrbahnen stellt für Fußgängerinnen und Fußgänger oftmals ein Problem dar. Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen besitzen darüber hinaus häufig eine starke Trennwirkung für den Fußverkehr. Querungsanlagen sind notwendig, wenn die Verkehrsstärke mehr als 1.000 Kfz/h im Querschnitt und die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt (FGSV, 2002). Bei starkem Kfz-Verkehr sind die Querungsstellen für den Fußverkehr durch Lichtsignalanlagen abzusichern.

Aufenthaltsqualität und soziale Sicherheit

Beim Gehen wird der öffentliche Raum am intensivsten und unmittelbarsten wahrgenommen. Attraktivität und soziale Brauchbarkeit⁴ sind zu gewährleisten.

⁴ Unter sozialer Brauchbarkeit wird die Möglichkeit der Nutzung eines Straßenraumes durch alle Bevölkerungsgruppen des Quartiers (gelebte Toleranz und Soildarität) verstanden. Sie gehört zu den immateriellen Ansprüchen an eine Straßenraumgestaltung wie auch Orientierung, Identität und Identifikation, Anregung.

Die Entstehung von Angsträumen muss durch die Gestaltung vermieden werden. Dazu gehört die Gewährleistung der sozialen Sicherheit. Der Begriff enthält Merkmale der Aneignung von Räumen, der Akzeptanz von Verkehrsanlagen und des subjektiven Sicherheitsempfindens.

Attraktiv ist die Führung von Hauptfußwegen (Fußwege 1. und 2. Ordnung) durch Tempo 30-Zonen bzw. verkehrsberuhigte Bereiche (Z 325 StVO). Verkehrsberuhigte Plätze, die auch für Kinder bspw. durch Ausstattung mit kleineren Spielgeräten oder Spielmöglichkeiten (z. B. Trampolin wie am Leopoldplatz) attraktiv gestaltet sind, erhöhen die Attraktivität. Bäume können zur Abgrenzung von anderen Verkehrsanlagen beitragen und erhöhen die Attraktivität des Weges. Zudem bieten Bäume Schutz bei Niederschlag und starker Sonneneinstrahlung, befeuchten die Luft und binden den Straßenstaub, schaffen somit klimatisch angenehmere Räume.

Das Gehwegenetz ist darauf auszulegen, in regelmäßigen Abständen (ca. 100 – 150 m) Ruheplätze und Sitzgelegenheiten einzubeziehen. Diese erhöhen die Qualität des Aufenthalts im öffentlichen Raum und können die Reichweite des Gehens erheblich erweitern. Sie kommen insbesondere älteren Menschen, Mobilitätseingeschränkten und Kindern zugute.

Barrierefreiheit

Bestandteil der Mobilität ist die Ermöglichung körpergerechter und rollergerechter Mobilität für alle sozialen Gruppen, das heißt einer möglichst eigenständigen Mobilität. Alle Fußwege sind durchgängig barrierefrei zu gestalten, die 1. Ordnung haben Priorität.

Barrierefreie Wegeführungen müssen einerseits möglichst schwellen- und stufenlos (für Rollstühle bzw. Rollatoren) sein, andererseits Orientierung für Blinde bieten. Zur barrierefreien Wegeführung gehören Bordsteinabsenkungen im Bereich von Querungen, Fugenvergüsse auf gepflasterten Streckenabschnitten sowie Rillen- und Noppenplatten als Grundelemente eines taktilen Orientierungssystems (zu den baulichen Ausführungen siehe die AV Geh- und Radwege (SenStadtUm, 2013), vgl. auch DIN 32984, ausführlicher HBVA mit dem Ansatz „design for all“ (FGSV, 2011)).

ÖPNV-Umfeld

Aus Sicht einer fußgängerfreundlichen Verkehrsplanung sind vor allem die Zugangsbedingungen zum öffentlichen Verkehrsnetz von Bedeutung. Die Wege zu den Haltestellen des ÖPNV sollen leicht und sicher erreichbar sein. Unzumutbare Umwege oder Wartezeiten an Ampeln, Unterführungen und dunkle Wege (Angsträume) mindern die Attraktivität des ÖPNV und sind daher zu vermeiden.

Innerhalb eines Radius von 300 m um eine Haltestelle des ÖPNV kommt es zu einer Verdichtung der Fußgängerströme. Gehwege sind in diesem Bereich ausreichend zu dimensionieren. Die soziale Sicherheit muss gewährleistet sein.

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

Wegweisung

Wegweisungssysteme für den Fußverkehr sind mehr als gewöhnliche Orientierungshilfen. Zu erwarten sind auch wirtschaftliche Effekte für die Städte, ihren Tourismus und Einzelhandel. Sie dienen ebenfalls als Kommunikationsmedien, die die Besonderheiten einer Stadt darlegen.

Die Wegweisung dient der Orientierung, der Ortsbestimmung sowie dem richtigen und sicheren Auffinden eines Zieles auf umwegfreien Routen. Die Anforderungen ähneln denen der Radverkehrswegweisung: leicht verständlich, gut erkenn- und lesbar. Die Fußwege 1. Ordnung sollten mit einer Wegweisung ausgestattet werden. Grundlage für die Wegweisung in Berlin ist die für den touristischen Fußverkehr konzipierte Pfeilwegweisung des Touristischen Informationssystems des Landes Berlin (TIB).

Reinigung/ Winterdienst

Die Fußwege 1. Ordnung sollten in die Reinigungs- und Räumpläne mit hoher Prioritätseinstufung eingeschlossen werden. Aktuell sind sie nicht Bestandteil der Reinigungspläne der Straßenunterhaltung.

Die Einhaltung und Berücksichtigung dieser Standards ist für eine Stadt, die es sich zum Ziel gesetzt hat, den Fußverkehr zu fördern, von hoher Bedeutung. Bei Neuplanungen und Umbaumaßnahmen sollten diese Qualitätsstandards zugrunde gelegt werden.

Qualitätsstandards für Fußwege 1. Ordnung

Für die Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen) als Hauptverbindungen des Fußverkehrs sind nachstehende Qualitätsanforderungen maßgeblich. Sie bilden die Grundlage für die Mängel- bzw. Konfliktanalyse.

- Direktheit und Netzschlüssigkeit,
- durchgängige Fußwegebreite von mindestens 2,50 m nach EFA (FGSV, 2002) bzw. mind. 5 m bei Wohnstraßen und 6-8 m bei Einkaufsstraßen (mit Baumscheiben nach der AV Geh- und Radwege (SenStadtUm, 2013),
- durchgängige barrierefreie Wegebeziehungen (inkl. Kreuzungen und Querungen),
- durchgängige barrierefreie Wegebeziehungen (inkl. Kreuzungen und Querungen),
- hohes Maß an objektiver und subjektiver Sicherheit,
- Ausschluss des Gehwegparkens,

- Ausschluss der gemeinsamen Führung von Fuß- und Radverkehr auf Hauptverbindungen des Radverkehrs,
- sichere und umwegfreie Erreichbarkeit des ÖPNV,
- hindernisfreie Wegeführung mit stolperfreiem Wegebelaag,
- gute Aufenthaltsqualität und
- möglichst durchgängige Beleuchtung.

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Badstraße

26. November 2020

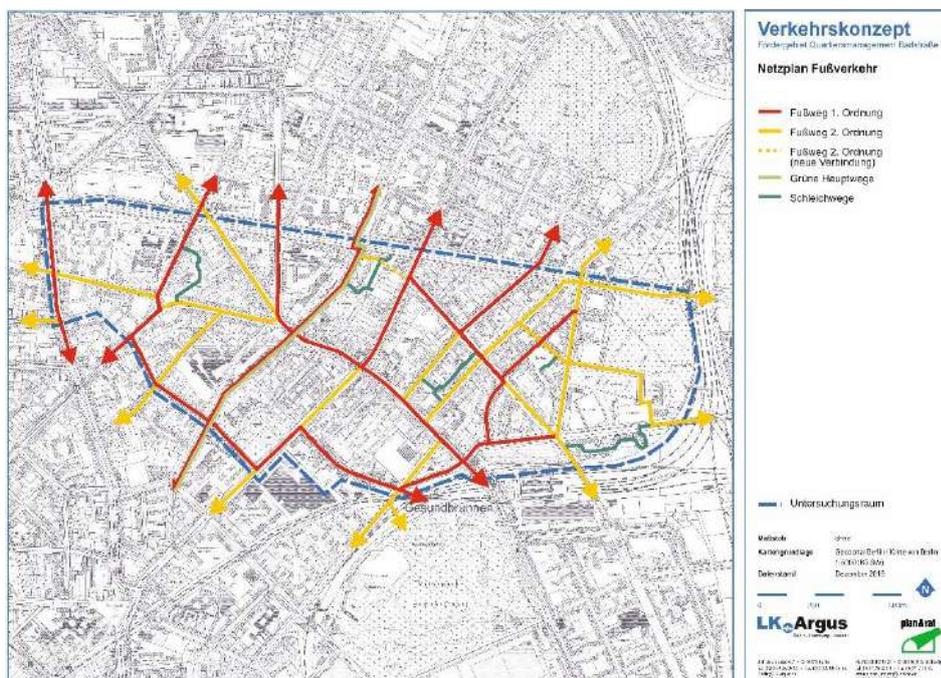
Qualitätsstandards für Fußwege 2. Ordnung

Für die Fußwege 2. Ordnung (Hauptfußwege) gelten die Qualitätsstandards in „abgeschwächter Form“. So ist beispielsweise für Fußwege 2. Ordnung die gemeinsame Führung mit dem Radverkehr möglich.

4.2.3 Fußverkehrsnetz

Im Fußverkehrsnetz sind die Fußwege 1. und 2. Ordnung und ergänzende Freizeitverbindungen (Erholungswege) dargestellt (Abbildung 30).

Abbildung 30: Netzplan Fußverkehr



Beschreibung der Fußwege 1. Ordnung (Fußwegeachsen)

Reinickendorfer Straße

Die Reinickendorfer Straße (Abbildung 31) bildet am westlichen Rand des Quartiers eine wichtige Fußwegeachse. Sie bindet Krankenhäuser und Bushaltestellen an und führt zu weiteren Einrichtungen des Gesundheits- und Sozialwesens, zur U-Bahn-Station Nauener Platz und zu weiteren Straßenbahn- und Bushaltestellen.

Abbildung 31: Reinickendorfer Straße



Heinz-Galinski-Straße/Schulstraße

Die Heinz-Galinski-Straße (Abbildung 32) verbindet über die Schulstraße die U-Bahn-Stationen Osloer Straße im Norden und Nauener Platz im Süden des Quartiers. Sie erschließt das Jüdische Krankenhaus sowie eine Kindertagesstätte. An ihr befinden sich verschiedene gastronomische Einrichtungen. Den Übergang zur Schulstraße (Knotenpunkt) bilden neben den Verkehrsflächen kleinere und größere Plätze bzw. Grünflächen (Iranische Straße) mit höherer Aufenthaltsqualität. Die Schulstraße hat Anschluss an das Jugendzentrum und weitere Bushaltestellen.

Abbildung 32: Heinz-Galinski-Straße/Schulstraße



Badstraße/Koloniestraße

Die Verbindung Badstraße/Koloniestraße (Abbildung 33) ist eine Hauptverbindung, die quer durch das Zentrum des Quartiers führt. Die Badstraße ist eine übergeordnete Hauptverkehrsstraße, die mit ihren Verlängerungen der Schweden- bzw. Brunnenstraße in andere Berliner Stadtteile führt und am Bahnhof Gesundbrunnen beginnt. Sie übernimmt eine zentrale Funktion zur Nahversorgung. An ihr befinden sich neben dem Bahnhof Gesundbrunnen die U-Bahn-Station Pankstraße, Bushaltestellen und im weiteren Verlauf die U-Bahn-Station Osloer Straße sowie die Bibliothek am Luisenbad und Einrichtungen der Gastronomie und des Einzelhandels. Die Koloniestraße ist eine ruhigere Seitenstraße im Quartier mit Gastronomie- und Einkaufsmöglichkeiten und bindet die Wohngebiete nördlich der Osloer Straße an.

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

Abbildung 33: Badstraße/Koloniestraße



Panke-Grünzug (Travemünder Straße/Gropiusstraße/Orthstraße)

Der Panke-Grünzug (Abbildung 34) quert das Quartier in Nord-Süd-Richtung und bildet eine wichtige alternative Fuß- und Radverkehrsachse abseits der Hauptverkehrsstraßen, begleitet von Grünflächen entlang der Panke und parallel zu den Straßen Travemünder-, Gropius- und Orthstraße. Der Panke-Grünzug ist einer der 20 Grünen Hauptwege von Berlin (Nr. 5: Nord-Süd-Weg).

Abbildung 34: Panke-Grünzug (Travemünder Straße/Gropiusstraße/Orthstraße)



Prinzenallee

Die Prinzenallee (Abbildung 35) ist Teil des Straßenzuges Pankstraße-Prinzenallee-Wollankstraße mit übergeordnetem Charakter und eine Geschäftsstraße. Von der Prinzenallee führt auch der Zugang zur Gesundbrunnen-Grundschule. Die Prinzenallee bindet im Norden Bus- und Straßenbahnhaltestellen in der Osloer Straße, im Süden die U-Bahn-Station Pankstraße an der Kreuzung Pank-/Badstraße an.

Abbildung 35: Prinzenallee



Stettiner Straße/Bellermannstraße

Die Fußwegachse Stettiner Straße mit einer Kindertagesstätte verbindet die Osloer Straße (mit Haltestellen des ÖPNV) im Norden mit der Bellermannstraße im Süden (Abbildung 36). Die Bellermannstraße mit vereinzelt Kultur-, Gastronomie- und Einkaufsangeboten ist eine wichtige Achse. Sie wird neben der Stettiner Straße außerdem von der Grüntaler Straße gequert und verbindet in diesem Wohnquartier die Fußwegachsen Prinzenallee und Eulerstraße.

Abbildung 36: Stettiner Straße/Bellermannstraße



Euler Straße/Heidebrinker Straße

Diese überwiegend ein ruhiges und durchgrüntes Wohnviertel querende Fußwegachse führt vom Eulerplatz (Kreuzung Euler-/Jülicher Straße mit Cafe- und Gastronomieangeboten) über die Eulerstraße und Heidebrinker Straße direkt

auf den Westeingang des Bahnhofs Gesundbrunnen (Abbildung 37). Die Eulerstraße, gequert von der Klever- und Spanheimstraße und den Eulerspielplatz einschließend, verbindet die Jülicher Straße mit der Behmstraße.

Abbildung 37: Euler Straße / Heidebrinker Straße



Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Badstraße

26. November 2020

Böttgerstraße/Pankstraße/Schönstedtstraße/Martin-Opitz-Straße

Die abwechslungsreiche in Ost-West-Richtung verlaufende Hauptachse (Abbildung 38) verbindet die Bellermannstraße und den Bahnhof Gesundbrunnen im Osten mit der Schulstraße im Westen des Untersuchungsgebietes. Sie führt entlang der Böttgerstraße vorbei an der Grünanlage des Blochplatzes, vorbei an für die Bahnhofs- und Gleisanlagennähe typischen Nutzungen wie Hotel, Kletterhalle und Sportvereinen sowie am Diesterweg-Gymnasium. Weiter führt die Achse auf der Pankstraße vorbei am östlichen Rand des Brunnenplatzes und dann abknickend auf die Schönstedter Straße. Die Schönstedter Straße verläuft zwischen der Grünanlage Brunnenplatz und dem Amtsgericht Wedding, quert dann die Panke mit dem Pankegrünzug und führt als Martin-Opitz-Straße weiter. Die Martin-Opitz-Straße, teilweise stärker durchgrünt und von Wohnnutzung dominiert, führt zur Schulstraße mit Anschluss an das Jugendzentrum und den U-Bahnhof Nauener Platz bzw. Bushaltestellen.

Abbildung 38: Böttgerstraße/Pankstraße



4.3 Radverkehr

Für den Bezirk Mitte liegt das Zielnetz des Bezirks Mitte von 2011 vor. Die Aufgabe bestand darin, eine Grundlage für eine zukünftige Überarbeitung zu erarbeiten. Dabei werden etwaige veränderte Rahmenbedingungen (z. B. neue anzubindende Alltagsziele, geänderte Rahmenbedingungen und aktuelle Planungen seitens der Senatsverwaltung) berücksichtigt.

Im Rahmen dieses Gutachtens werden im Bereich Radverkehr die Grundzüge der Netzkonzeption mit der Hierarchisierung des Netzes vorgestellt. Auf dieser Basis wird das vorliegende Radroutennetz auf Plausibilität hin geprüft und ergänzt. Darüber hinaus wird ein Maßnahmenkonzept zu Fahrradabstellanlagen vorgelegt.

4.3.1 Netzkonzeption

Aufgaben und Anforderungen an die Netzplanung

Grundlage einer effektiven Förderung des Radverkehrs ist ein flächenhaftes Radverkehrsnetz. Es soll möglichst direkte und attraktive Verbindungen zwischen wichtigen Quellen (z. B. Wohnvierteln) und Zielen (z. B. größere Arbeitsstätten, Schulen oder zentralen Versorgungs- und Dienstleistungsbereichen) für den Alltagsverkehr schaffen. Für den Freizeitverkehr ist es wichtig, Freizeit- und Erholungsflächen auf landschaftlich attraktiven Strecken zu erreichen. Oftmals besteht jedoch ein fließender Übergang vom Alltags- zum Freizeitverkehr, so kann z. B. ein freizeitorientiertes Streckenangebot für Berufspendler attraktiv sein.

Primäres Ziel ist das Angebot eines geschlossenen, attraktiven und sicheren Netzes von Radverkehrsverbindungen, das eine gute Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen des täglichen Bedarfs sicherstellt und die Anschlüsse an benachbarte und überörtliche Netze herstellt. Das Netz ist ein Alltagsnetz unter Berücksichtigung des Freizeit- und touristischen Radverkehrs.

Die Ziele alltagsorientierter Radverkehrsplanung sind:

- Flächenhafte Erschließung von Wohngebieten,
- Sicherung der Erreichbarkeit wichtiger Alltagsziele,
- Schaffung bedarfsgerechter Anlagen und Infrastruktur,
- Erleichterung bei der Bewältigung von Wegeketten,
- Minimierung der Notwendigkeit der Begleitung anderer Personen und Erleichtern der nötigen Begleitung sowie

- Fahranfängerinnen und -anfängern, Ungeübten, Personen mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis etc. Radfahren ermöglichen.

Anforderungen wichtiger Nutzungsgruppen

Grundsätzlich haben alle Radfahrenden das Bedürfnis, sicher und störungsfrei voran zu kommen. Die in der planerischen Praxis zu berücksichtigenden Nutzungsgruppen unterscheiden sich hinsichtlich

- der Fähigkeit, komplexe Verkehrssituationen zu bewältigen,
- der gewünschten Fahrgeschwindigkeiten,
- der Zweckorientierung der Fahrt (zielorientiert oder routenorientiert),
- der Anforderungen an die Sicherheit im öffentlichen Raum (soziale Sicherheit) sowie
- der Nutzung unterschiedlicher Fahrzeuge (z. B. Fahrräder mit Anhängern oder Trailern zum Kindertransport).

Neben den Anforderungen verkehrsgewandter Radfahrender, die im Alltagsradverkehr schnelle und direkte Wege, z. B. zur Arbeit oder Ausbildungsstätte, bevorzugen, sind die besonderen Anforderungen folgender Nutzungsgruppen zu berücksichtigen:

Bei **Kindern und Jugendlichen** fördert die Möglichkeit, ihre Wege mit dem Rad eigenständig zurücklegen zu können, die Entwicklung von Gesundheit und Selbständigkeit. Das Einstiegsalter zum Radfahren liegt bei etwa 4 Jahren, zwei Drittel der Mädchen und Jungen dieses Alters verfügen über ein Fahrrad. Kinder brauchen ein sicheres Wohnumfeld, besonders bei stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen. In der Netzplanung muss besonders auf die Sicherung des Radverkehrs zwischen Wohnorten und Schulstandorten sowie zu Spielorten und Freizeiteinrichtungen geachtet werden.

Ältere Menschen nutzen das Fahrrad in vielfältiger Weise und zunehmend in der Freizeit. Sie benötigen vor allem ebene Oberflächen mit hoher Griffigkeit. Bei Wahlmöglichkeiten ziehen viele eine vom Kfz-Verkehr getrennte Führung vor. Bedeutsam für diese Gruppe ist die Gewährleistung der Sicherheit im öffentlichen Raum.

Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind in besonderer Weise auf Barrierefreiheit angewiesen. In diesem Zusammenhang sind barrierefreie Ausbaustandards, die auch die uneingeschränkte Nutzung von mehrspurigen Sonderfahrrädern wie Erwachsenendreiräder erlauben, von besonderer Bedeutung.

Freizeitradlerinnen und -radler (abendlicher Freizeitverkehr, Radtouren), darunter sind auch sportlich weniger Geübte, Familien mit Kindern und ältere

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

Menschen, erwarten vor allem ein gut befahrbares und abseits der Hauptverkehrsstraßen liegendes, verknüpftes Wegenetz und eine verlässliche Wegweisung. Die Wegeführung selbst gestaltet sich erlebnisorientiert.

Radtouristen benötigen umwegarme überregionale Radverkehrsverbindungen, die der Überbrückung größerer Entfernungen dienen. Radtouristen erwarten vor allem ein gut befahrbares Netz abseits der Hauptverkehrsstraßen, verlässliche Wegweisung, ausreichend breite Wege, gut befestigte Oberflächen und eine landschaftlich interessante und abwechslungsreiche Gegend.

Hierarchisch gestuftes Radverkehrsnetz

Im Rahmen der Netzplanung werden hierarchisch gestufte Radverkehrsnetze entwickelt, bestehend aus Hauptverbindungen 1. und 2. Ordnung mit jeweils spezifischen Anforderungen (FGSV, 2010).

Zur Einstufung der Hierarchiestufen war die Kartierung von wichtigen Zielen des Alltags- und Freizeitverkehrs wichtig, wie z. B. Nahversorgungsbereiche, öffentliche Einrichtungen, Ausbildungs- und Weiterbildungseinrichtungen sowie U-Bahn- und S-Bahn-Haltestellen (s. Abbildung 2 in Kapitel 2.1).

Hauptverbindungen 1. Ordnung

Die Hauptverbindungen 1. Ordnung (Abbildung 39) sind ein Raster von durchgehenden Hauptverbindungen (radiale und tangential Verbindungen). Wichtige Quellen (Wohngebiete) und übergeordnete Ziele der Bereiche Beruf, Ausbildung (Schulzentren), Einkaufszentren, Behörden, U- und S-Bahnhöfe sowie übergeordnete Freizeitziele (z. B. Humboldthain) werden miteinander verbunden.

Qualitätsstandards von Hauptverbindungen 1. Ordnung sind:

- Regelmaße nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), bei größeren Radverkehrsmengen auch darüber hinaus,
- alltagstauglich (ebene Oberfläche, sozial sicher),
- keine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr bei hoher Frequenz,
- keine Führung „Gehweg/ Radfahrer frei“ und
- Führung über Fahrradstraßen.

Abbildung 39: Beispiele für Hauptverbindungen 1. Ordnung



Bellermannstraße



Badstraße

Hauptverbindungen 2. Ordnung

Die Hauptverbindungen 2. Ordnung (Abbildung 40) verbinden die typischen Ziele auf Stadtteilniveau (Schulen, Stadtteilzentren, Versorgungseinrichtungen und Freizeitziele) miteinander.

Bei den Hauptverbindungen 2. Ordnung sind folgende Führungen möglich:

- gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr (Z 240 StVO),
- Führung „Gehweg/Radfahrer“ frei (Z 237 StVO mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“) und
- Führung über Fahrradstraßen (Zeichen 244.1 StVO).

Abbildung 40: Beispiele für Hauptverbindungen 2. Ordnung



Jülicher Straße



Schönstedtstraße

Freizeitverbindungen/ Radwanderwege

Die Freizeitverbindungen bzw. Radwanderwege führen meist abseits des Straßenverkehrs entlang und nutzen teilweise Wirtschaftswege. Sie können Bestandteil des Alltagsnetzes sein (Hauptverbindungen 1. bzw. 2. Ordnung). Hervorzuheben sind im Quartier der Panke-Grünzug (Abbildung 41) und die Wege im Humboldthain.

Abbildung 41: Panke-Grünzug



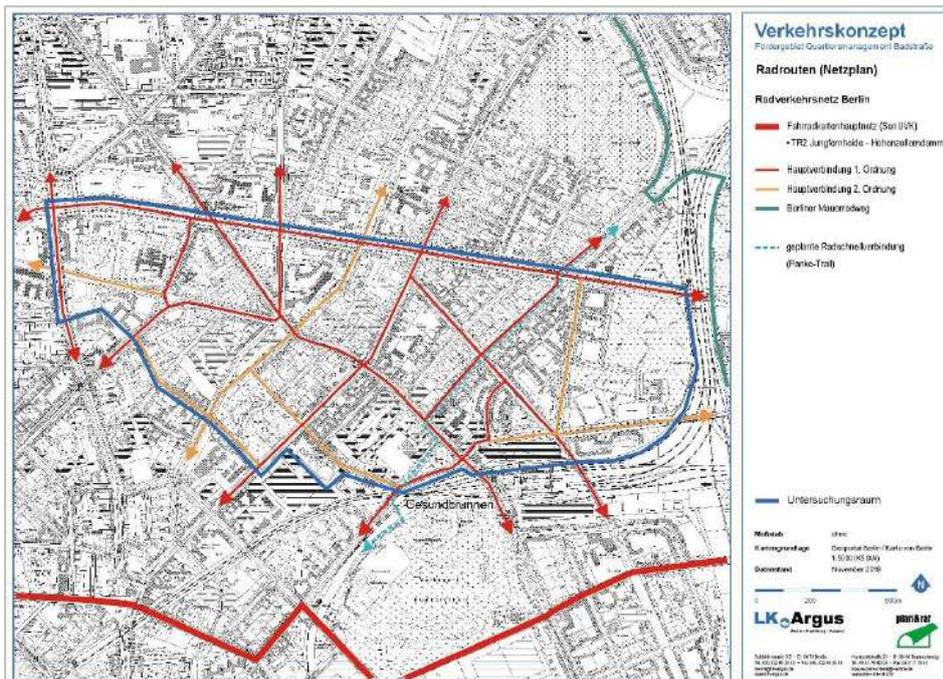
4.3.2 Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz mit den Radrouten ist in Abbildung 42 dargestellt. Das Radverkehrsnetz umfasst das Untersuchungsgebiet und sichert die Anbindungen an die angrenzenden Wohnquartiere und den Freizeitbereich. Im Osten verläuft der Mauerradweg und im Süden grenzt die Radroute TR2 (Jungfernhöhe-Hohenzollerndamm) des Fahrradrouthenauptnetzes (SenUVK) an den Humboldthain. Wichtige Bestandteile der Hauptverbindungen 1. Ordnung sind die Verbindungen aus dem aktuellen Ergänzungsnetz, z. B. Badstraße, Bellermannstraße, Pankstraße und Exerzierstraße. Wichtige Ost-West-Achsen im Quartier sind Brunnensraße – Badstraße – Schwedenstraße und Swinemünder Straße – Bellermannstraße. Wichtige Nord-Süd-Achsen sind die Prinzenallee – Pankstraße und die Grüntaler Straße mit Anbindung an die Badstraße. Über die Grüntaler Straße soll auch die geplante Radschnellverbindung (Panke-Trail) verlaufen. Der geplante Verlauf (bisher favorisierte Variante) ist nachrichtlich übernommen (s. Abbildung 42).

Gegenüber dem Zielnetz von 2011 sind folgende Verbindungen 1. und 2. Ordnung neu aufgenommen worden:

- Heidebrinker Straße (1. Ordnung),
- Grüntaler Straße (1. Ordnung),
- Böttcherstraße, Thurneysser Straße (2. Ordnung) und
- Schönstedtstraße, Martin-Opitz-Straße (2. Ordnung).

Abbildung 42: Radrouten (Netzplan)



Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**
26. November 2020

4.3.3 Konzept zu Fahrradabstellanlagen

Für die Förderung des Radverkehrs sind sichere und qualitätsvolle Fahrradabstellanlagen an den Verkehrsquellen wie Wohnungen und wichtigen Verkehrszielen von großer Bedeutung. Fahrradabstellanlagen dienen der Ordnung des ruhenden Radverkehrs und sollen gestalterische und nutzungsspezifische Anforderungen erfüllen. Qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen zeichnen sich durch eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen bzw. Flächengröße und deren gute Zugänglichkeit aus und bieten Fahrrädern neben sicherem Stand und Schutz vor Diebstahl bzw. Vandalismus auch ausreichenden Wetterschutz für längeres Abstellen.

Im Rahmen dieses Gutachtens wurden lediglich Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum betrachtet: U-Bahn-Haltestellen, Bushaltestellen, öffentlicher Straßenraum und potenzielle Standorte für Fahrradverleihstationen.

In Berlin wird im öffentlichen Raum vorwiegend der Kreuzberger Bügel installiert (Abbildung 43). Dieser Anlehnbügel, bei dem das Anschließen des Rahmens gut möglich ist, ist vergleichsweise kostengünstig und durch den Holm in der Mitte auch für das Anschließen von Kinderfahrrädern geeignet. Der Flächenbedarf für 4 Kreuzberger Bügel liegt bei 6,40 m x 2,50 m.

Abbildung 43: Kreuzberger Bügel (Beispiele)



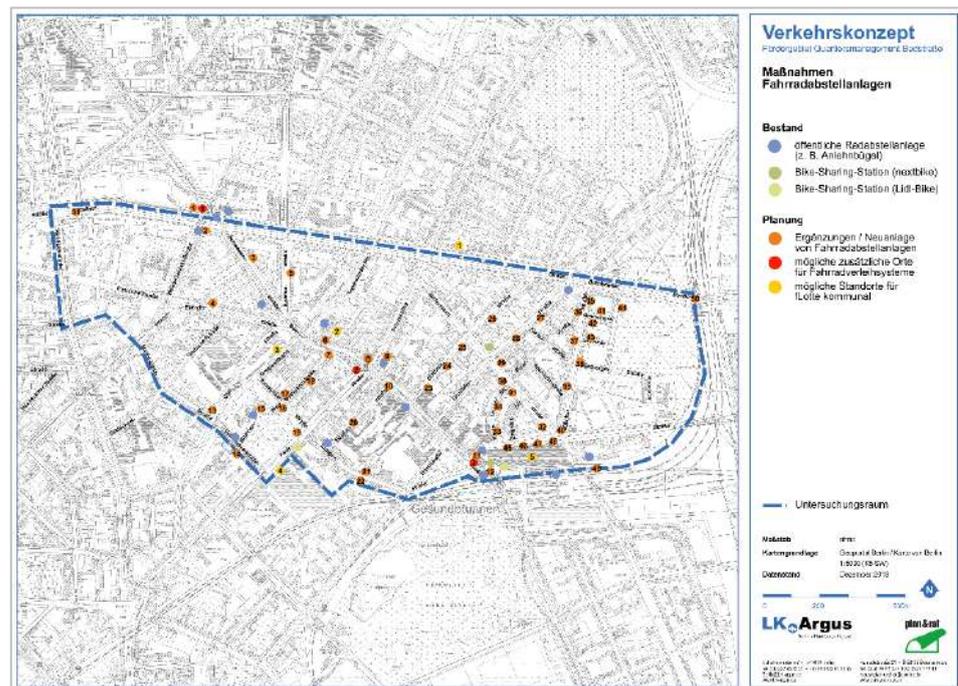
Brunnenstraße (Nähe U-Bahnhof Gesundbrunnen)



Bastianstraße (im Fahrbahnraum)

Abbildung 44 zeigt das Maßnahmenkonzept zur Verbesserung des Fahrradparkens im öffentlichen Raum. Integriert sind in die Karte die bestehenden Fahrradabstellanlagen und die existierenden Standorte für Bike-Sharing (Nextbike und Lidlbike).

Abbildung 44: Maßnahmen Fahrradabstellanlagen



Standorte für Fahrradabstellanlagen

Bei den Standortvorschlägen handelt es sich um Erweiterungen (z. B. im Umfeld von ÖV-Haltestellen) oder Neueinrichtungen (z. B. an Kreuzungen und in überbreiten Gehwegbereichen). Die Ermittlung des Bedarfs wurde per Augenschein im Rahmen einer systematischen Ortsbegehung (Oktober 2019) am Nachmittag bei sonnigem Herbstwetter vorgenommen. Dabei wurden die Orte lokalisiert, wo viele wild parkende Fahrräder standen bzw. Platz für

Radabstellanlagen vorhanden ist. Weitere wichtige Hinweise wurden im Rahmen des Stadtspaziergangs und des Workshops gegeben. Zusätzlich wurden die Standorte mit aufgenommen, die im Rahmen einer Begehung des Bezirksstadtrats Herrn Grothe identifiziert wurden.

Differenziert wurde in mögliche weitere Fahrradabstellanlagen als Neuanlagen oder Ergänzungen im öffentlichen Raum in Anlage 2.

Für die Erweiterung bestehender Anlagen sollte neben den Kreuzberger Bügeln auch über Anlagen mit größerer Kapazität nachgedacht werden. Dazu gehören z. B. Doppelstockanlagen oder auch die Integration in kleine Mobilitätsstationen (Abbildung 45). Am U-Bahnhof Osloer Straße (Eingang Heinz-Galinski-Straße) ist beispielsweise ein weiterer hoher Bedarf zu erkennen. Die Anlage ist erweiterungsfähig z. B. für eine Doppelstockanlage. Dies gilt auch für den U-Bahnhof Pankstraße. Eine Mobilstation sollte am Bahnhof Gesundbrunnen eingerichtet werden. Aktuell wird durch die InfraVelo GmbH an den Stationen im S-Bahnring ein Konzept für Fahrradparkhäuser erarbeitet.

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

Abbildung 45: Doppelstockanlage und kleine Mobilitätsstation



Doppelstockanlage (Konstabler Wache, Frankfurt)



mobil.punkt® (Bremen)



mobil.punkt® (Bremen)

Für die Erweiterung an bestehenden Standorten bzw. die Neueinrichtung im öffentlichen Raum konnten 47 neue Standorte für ca. 228 Kreuzberger Bügel identifiziert werden. Ergänzungen sollten primär in folgenden Bereichen vorgenommen werden:

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

- in der Behmstraße im Zugangsbereich zum Gesundbrunnencenter,
- in den dicht besiedelten Wohnstraßen Jülicher Straße und den angrenzenden Seitenstraßen,
- rund um den Eulerspielplatz und
- in der Bellermannstraße.

Des Weiteren sollten Radabstellanlagen engmaschig und unabhängig der genannten Standorte im gesamten Straßennetz des Untersuchungsgebietes verteilt werden, um Besuche von Gewerben wie Einzelhandel und Gastronomie, Besuche von sozialen Einrichtungen und von Privatpersonen mit dem Fahrrad zu erleichtern.

Standorte Fahrradverleihsysteme

Identifiziert und kartiert sind darüber hinaus mögliche Standorte für Fahrradverleihsysteme. Bereits neu eingerichtet ist ein Standort im Kreuzungsbereich Grüntaler Straße/ Bellermannstraße. Dieser Standort sollte noch einmal überdacht werden, ist doch an dieser Stelle auch ein kleinerer Aufenthaltsbereich (Abbildung 46).

Abbildung 46: Standort Fahrradverleihsystem (Nextbike)



Bellermannstraße/ Ecke Grüntaler Straße



Als potenzielle neue Standorte für Fahrradverleihsysteme (stationsbasiert) werden drei weitere vorgeschlagen:

- U-Bahn-Station Osloer Straße: Kreuzungsbereich Schweden-/ Osloer-Straße,
- U-Bahn-Station Pankstraße: Kreuzungsbereich Pank-/ Badstraße/ Prinzenallee,
- Bahnhof Gesundbrunnen: Erweiterung der bestehenden Anlage.

Des Weiteren sollten Abstellorte für Ausleihräder auch im Nebennetz und entfernt von den U-Bahn-Stationen geschaffen werden, um den Radverkehr im Quartier weiter zu fördern.

Standorte fLotte kommunal

fLotte kommunal ist ein Verleihsystem für Lastenfahrräder in Berlin. Es wird ehrenamtlich vom ADFC e. V. betrieben und aus Mitteln des Berliner Energie- und Klimaschutzprogramms 2030 finanziert. Mittlerweile sind ca. 120 Lastenfahrräder in allen Berliner Bezirken verfügbar. Im Plangebiet gibt es bislang keinen Standort. Die nachstehenden Vorschläge für Standorte wurden auch im Rahmen des Workshops diskutiert und befürwortet.

- Osloer Straße/ Bereich Kindermuseum,
- Bibliothek am Luisenbad (Badstraße),
- Uferstraße (Bereich Uferstudios, Tanzfabrik),
- Pankstraße (Bereich Möbelmarkt),
- Bahnhof Gesundbrunnen (Einkaufszentrum).

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

4.4 Integriertes verkehrliches Maßnahmenkonzept

Für die in der Analyse genannten Konflikte und Problembereiche werden im integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept Lösungsansätze vorgestellt. Besondere Berücksichtigung fanden die Hinweise der lokalen Bevölkerung aus den Beteiligungsveranstaltungen sowie die Hinweise der Fachämter und des Quartiersmanagements. Alle Straßenabschnitte mit einer Maßnahmenempfehlung sind im Maßnahmenkatalog (Kapitel 4.6) noch einmal tabellarisch zusammengefasst.

4.4.1 Verkehrsberuhigende Maßnahmen

Im Untersuchungsgebiet finden sich einige Straßen mit sehr geradlinigen und monotonen Querschnitts- bzw. Straßenraumgestaltungen. Diese verführen zu überhöhten Geschwindigkeiten von Kfz und können damit andere Verkehrsteilnehmende gefährden.

Solch Querschnitte finden sich unter anderem in der Stettiner Straße, Eulerstraße, Grüntaler Straße und Jülicher Straße (Abbildung 47). Besonders letztere ist durch ihren sehr breiten Querschnitt und Gestaltung als besonders kritisch zu bewerten. Auch die Straßen um den Euler-Platz (Spiel- und Sportplatz) sowie die Klever Straße und die Spanheimstraße sind davon betroffen.

Abbildung 47: Beispiele für geradlinige monotone Querschnitts- bzw. Straßenraumgestaltung



Eulerstraße



Stettiner Straße



Grüntaler Straße



Jülicher Straße



Klever Straße



Spanheimstraße

Um das Tempolimit von 30 km/h auf den geradlinigen Nebenstraßen durchzusetzen, sollten verkehrsberuhigende Maßnahmen eingesetzt werden. Folgende Elemente sind erprobt und in den genannten Straßen möglich:

- Fahrbahnverschwenkungen z. B. durch eine wechselnde Parkanordnung oder Einbauten,
- Optische und tatsächliche Einengung des Straßenraums, z. B. Gehwegvorstreckungen, vorgezogene Seitenräume oder Mittelinseln, die gleichzeitig als Querungshilfe oder Fahrradabstellstandort genutzt werden können,
- Bremsschwellen zur Reduktion der Geschwindigkeit, z. B. Aufpflasterungen bzw. Teilaufpflasterungen der Fahrbahnoberfläche wie Moabiter Kissen sowie
- Anordnung und bauliche Herstellung von verkehrsberuhigten Bereichen.

Abbildung 48: Beispiele für die Gestaltung durch vorgezogene Seitenbereiche (links) und Verschwenkungen (rechts)



Im verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325 StVO) gilt für Fahrzeuge Schrittgeschwindigkeit und Gehende dürfen die Straße in ihrer gesamten Breite nutzen. Fahrzeuge und Gehende dürfen sich gegenseitig nicht behindern. Kinderspiel ist erlaubt und es gilt der Grundsatz der gegenseitigen Rücksichtnahme.

Das Parken ist generell nicht erlaubt, außer wenn Flächen explizit dafür gekennzeichnet sind. Auf Verkehrsschilder wird in einem verkehrsberuhigten Bereich verzichtet. Um die Wahrnehmung der Straße als verkehrsberuhigten Bereich zu erreichen, wird ein niveaugleicher Ausbau der ehemaligen Fahrbahn und Gehwege notwendig.

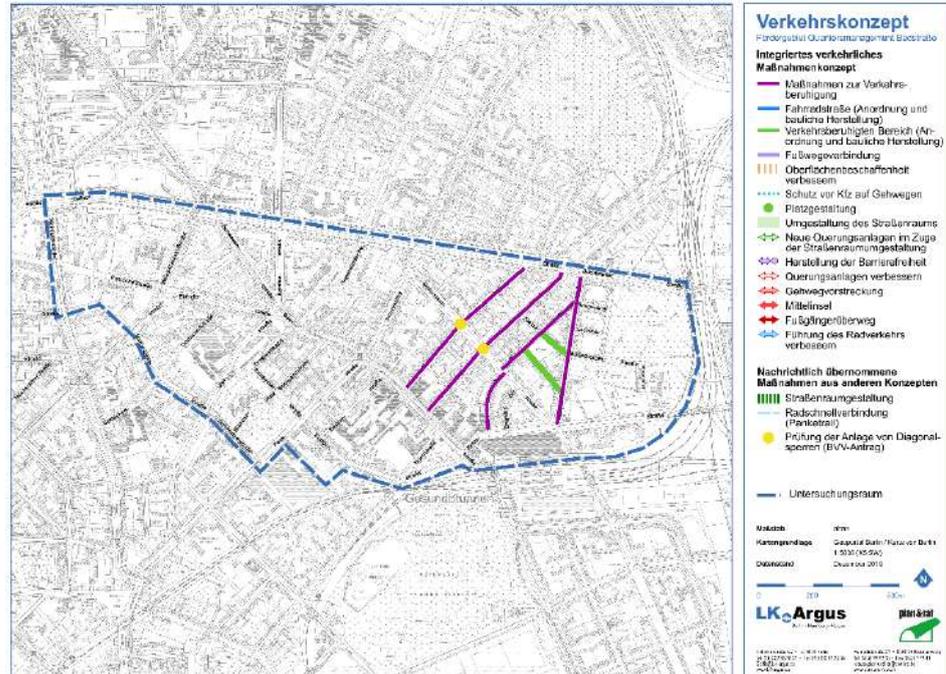
Nach der VwV-StVO sind verkehrsberuhigte Bereiche nur dort zulässig, wo die Aufenthaltsfunktion überwiegt und über bauliche Maßnahmen eine Schrittgeschwindigkeit hergestellt werden kann. Hinsichtlich der Verkehrsbelastung liegt die Einsatzgrenze aufgrund des Mischprinzips laut RAS 06 und VwV-StVO bei 400 Kfz/h. Diese ist im Nebennetz für gewöhnlich erfüllt und wird für die Stettiner Straße, Grüntaler Straße, Eulerstraße und Heidebrinker Straße sowie Jülicher Straße empfohlen.

Es ist des Weiteren auf Antrag der Bezirksverordnetenversammlung zu prüfen, inwiefern Diagonalsperren an den Knotenpunkten der Bellermannstraße mit der Stettiner Straße und der Grüntaler Straße eine verkehrsberuhigende Wirkung erzielen könnten.

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Badstraße

26. November 2020

Abbildung 49: Verortung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen im integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept



4.4.2 Fahrradstraßen

Zur Förderung des Radverkehrs besonders entlang der wichtigen Radrouten- und -achsen (siehe Radverkehrsnetz in Kapitel 4.3.2) ist aus fachlicher Sicht die Anordnung von Fahrradstraßen (Zeichen 244) sinnvoll. Eine Einrichtung von Fahrradstraßen in der Heinz-Galinski-Straße, Bellermannstraße und Grüntaler Straße wird empfohlen (Abbildung 51 und Abbildung 52). In Fahrradstraßen hat der Radverkehr bei einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h Vorrang. Radfahrende dürfen nebeneinander fahren. Im Ausnahmefall können Kfz zugelassen sein (Zusatzschilder Anlieger frei, Anwohner frei). Diese Kfz dürfen Radfahrende nicht behindern. Mit der Einrichtung einer Fahrradstraße geht auch die Herstellung einer geeigneten und glatten Oberfläche in der Grüntaler Straße und Teilen der Bellermannstraße einher (siehe Kapitel 4.4.3).

Parkende Fahrzeuge schränken den nutzbaren Fahrbahnraum ein und beeinflussen durch häufige Parkvorgänge den Fahrkomfort und die Sicherheit der Radfahrenden. Auch das unbeabsichtigte Dooring (dem Öffnen von Autotüren) stellt eine Gefahr dar. Dem ruhenden Verkehr ist in Fahrradstraßen daher besondere Aufmerksamkeit bei der Planung zu widmen. Ein Beispiel für eine Markierung, die die Fahrradstraße optisch schmälert und einen Sicherheitsabstand zu den parkenden Fahrzeugen anzeigt, findet sich in der Linienstraße im Bezirk Mitte (Abbildung 50).

Abbildung 50: Markierungen in der Linienstraße (Berlin Mitte)



Quelle: carlheinz via mapillary.com unter CC BY-SA 4.0

Fahrradstraßen sind kostengünstig einzurichten und erfordern in der Regel nur wenige oder keine baulichen Änderungen. Das Berliner Mobilitätsgesetz weist außerdem explizit auf eine verstärkte Einrichtung von Fahrradstraßen hin (s. § 44 MobG BE).

Bei einer möglichen Fahrradstraße im Bereich der Bellermannstraße ist eine Knotenpunktgestaltung von besonderer Bedeutung. Aufgrund des geplanten Radschnellweges und des grünen Weges entlang der Grüntaler Straße ist hier ein starker Fuß- und Radverkehr zu erwarten. Außerdem soll der Kfz-Durchgangsverkehr zurückgedrängt und verlangsamt werden.

Abbildung 51: Beispiele für sich als Fahrradstraße eignende Straßen



Grüntaler Straße



Bellermannstraße

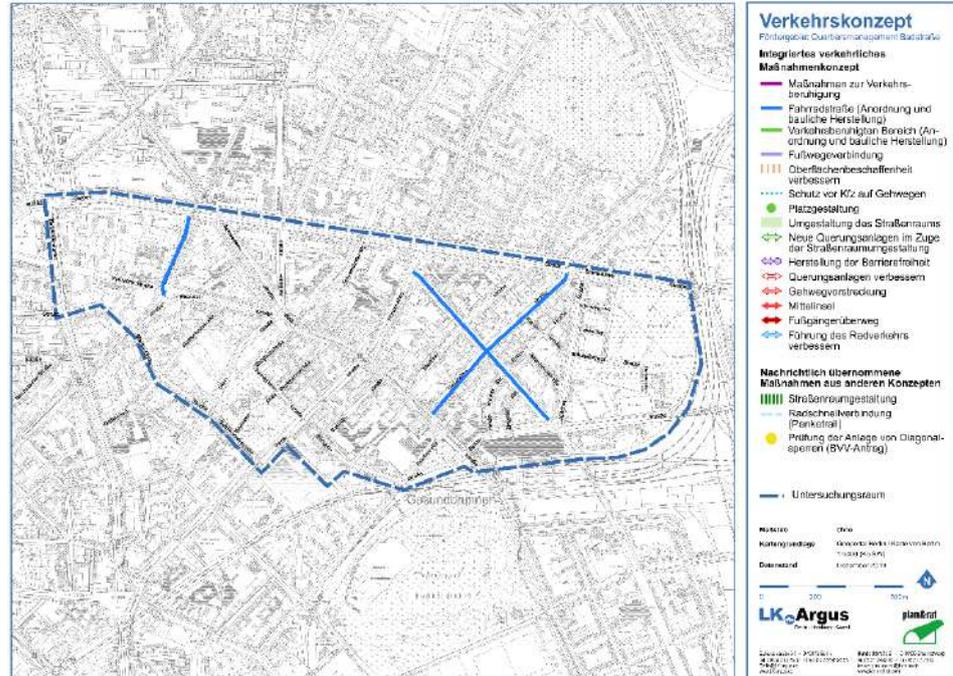


Heinz-Galinski-Straße

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Badstraße

26. November 2020

Abbildung 52: Verortung der Fahrradstraßen im integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept



4.4.3 Verbesserung der Führung des Radverkehrs

An den Enden der empfohlenen Fahrradstraßen Heinz-Galsinski-Straße und Bellermannstraße ist die Radverkehrsführung mangelhaft und uneindeutig. An erster Stelle betrifft dies besonders die Verbindung zwischen Exerzierstraße und Iranische Straße, an zweiter Stelle die Einmündung Bellermannstraße/Prinzenallee. Hier werden freie Sichtachsen, Hilfen zu Querung der Fahrbahnen (z. B. Bordabsenkungen und Markierungen) und Aufstellflächen benötigt. Zusätzlich ist die Verbindung des Pankeradwanderweges über die Badstraße bis nicht gegeben. Eine Herstellung einer Querungshilfe zur direkten Verbindung der Pankewege ohne Umweg ist zu empfehlen.

Abbildung 53: Beispiele für die mangelhafte Gestaltung Radverkehrsführung

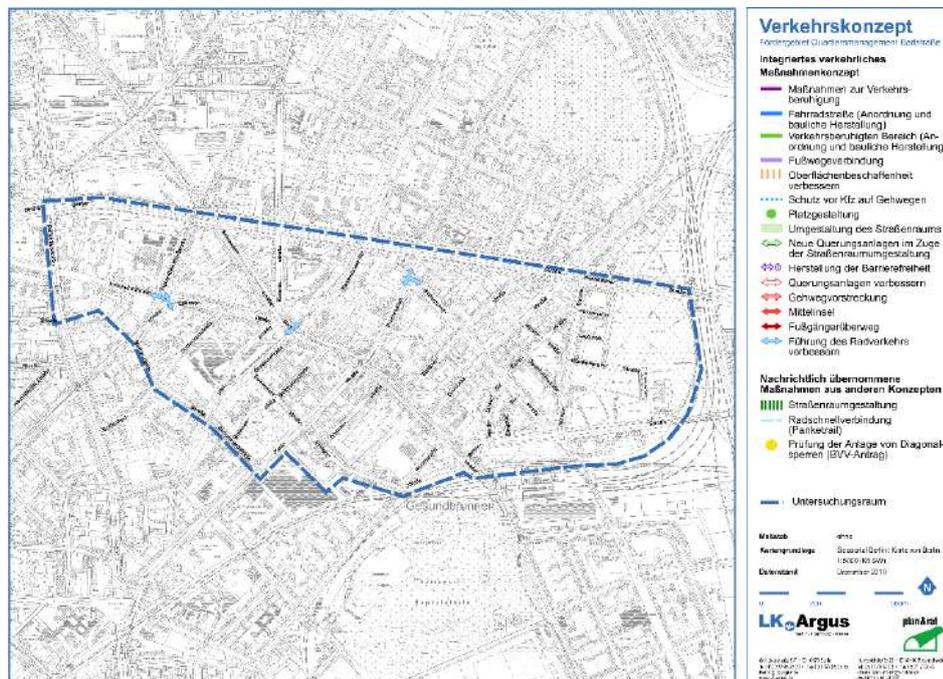


Bellermannstraße / Prinzenallee



Exerzierstraße / Heinz-Galsinski-Straße

Abbildung 54: Verortung der Maßnahmen zu Radverkehrsführung im integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept

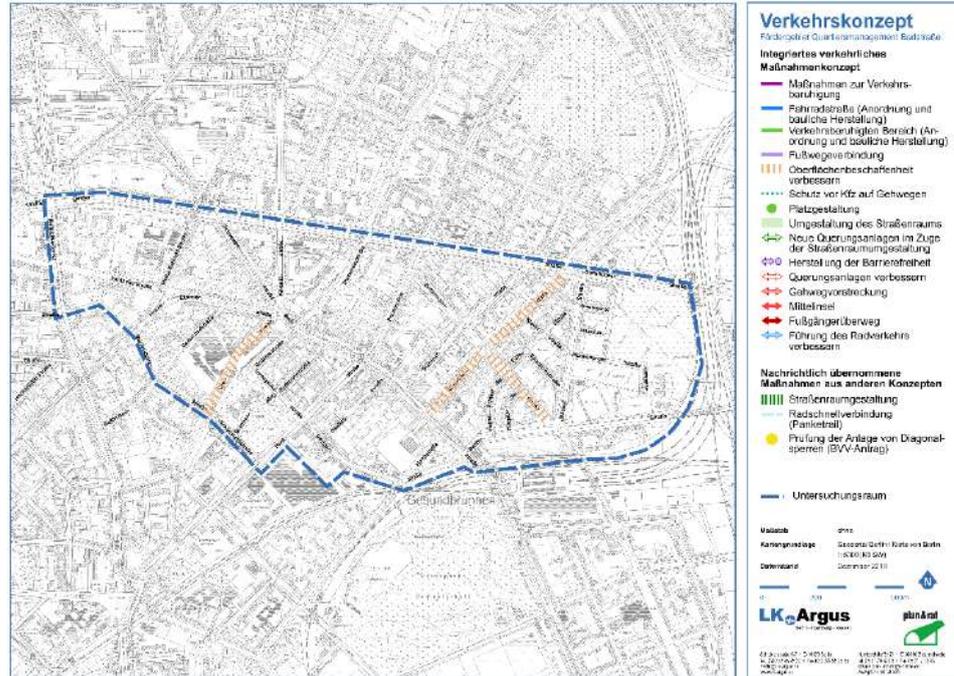


Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Badstraße
26. November 2020

4.4.4 Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit

Ungeeignete Fahrbahnoberflächen führen zum Beispiel dazu, dass Radfahrende aufgrund der unebenen Pflasterfahrbahn und des damit schlechten Fahrkomforts auf den Gehweg ausweichen oder das Rad nicht benutzen. Aus diesem Grund sollte vor allem auf Fahrradhauptverbindungen, an denen der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, eine ebene Oberfläche geschaffen werden. Das betrifft im Untersuchungsgebiet die Grüntaler Straße und die Bellermannstraße (Abbildung 55). Auch die Uferstraße sollte in ihrer Oberflächenbeschaffenheit verbessert werden.

Abbildung 55: Verortung der Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit im integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept



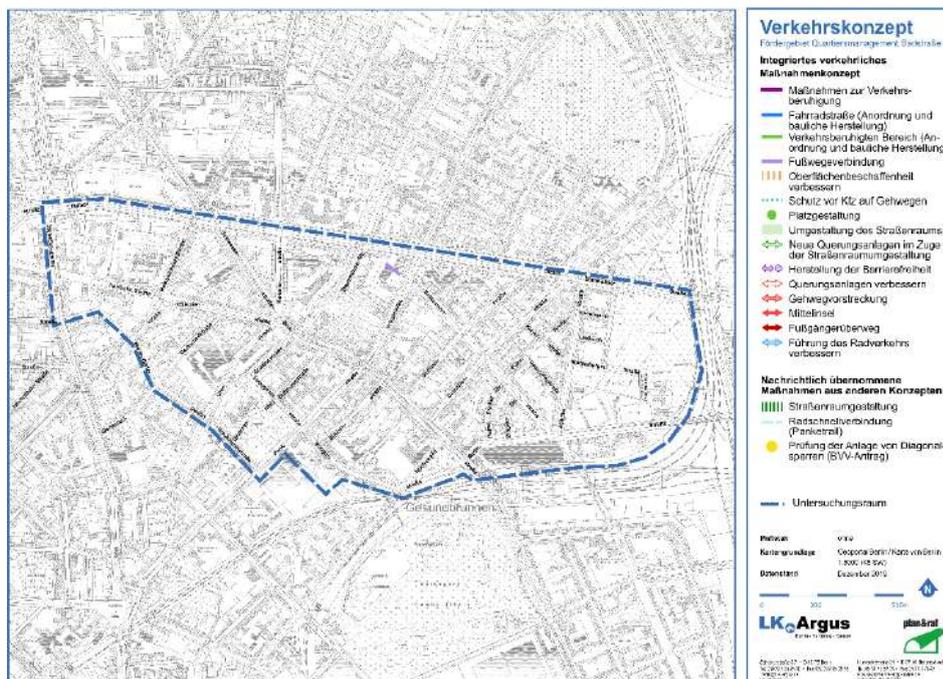
4.4.5 Neue Fußwegeverbindungen

Zur Erhöhung der Netzdichte des Fußverkehrsnetzes wird eine neue Fußwegeverbindung zur Anbindung eines Schleichweges an das Fußverkehrsnetz 1. und 2. Ordnung empfohlen. Diese Anbindung liegt nordwestlich des Lidl's in der Prinzenallee auf Privatgelände und ist mit den Eigentümern der Grundstücke abzustimmen. Sie stellt eine direktere Verbindung von den Wohngebieten an der Travemünder Straße zur Prinzenallee dar. Die hochbelastete Osloer Straße kann so umgangen werden.

Abbildung 56: Ort der möglichen neuen Fußwegeverbindung



Abbildung 57: Verortung der neuen Fußwegeverbindungen im integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept



Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**
26. November 2020

4.4.6 Schutz vor Kfz auf Gehwegen

Gehwege im Untersuchungsgebiet werden in ihrer Qualität beeinträchtigt, da Kfz darauf parken. Das verringert die Gehwegbreite und beschädigt nachhaltig den Gehweg. Besonders stark betrifft dies die westliche Schwedenstraße, die südliche Osloer Straße zwischen Schwedenstraße und Koloniestraße, die südwestlichen Seiten der Grüntaler- und Stettiner Straße als auch den Zugang zur Bibliothek am Luisenbad (Abbildung 58). Es wird empfohlen, die Gehwege von widerrechtlich parkenden Kfz freizuhalten. Dies kann mit Pollern oder einer stärkeren Kontrolle durch das Ordnungsamt oder Polizei und nachhaltige Konsequenzen für die Fahrzeughaltenden (wie Umsetzungen) geschehen.

Abbildung 58: Beispiele für widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge auf Gehwegen

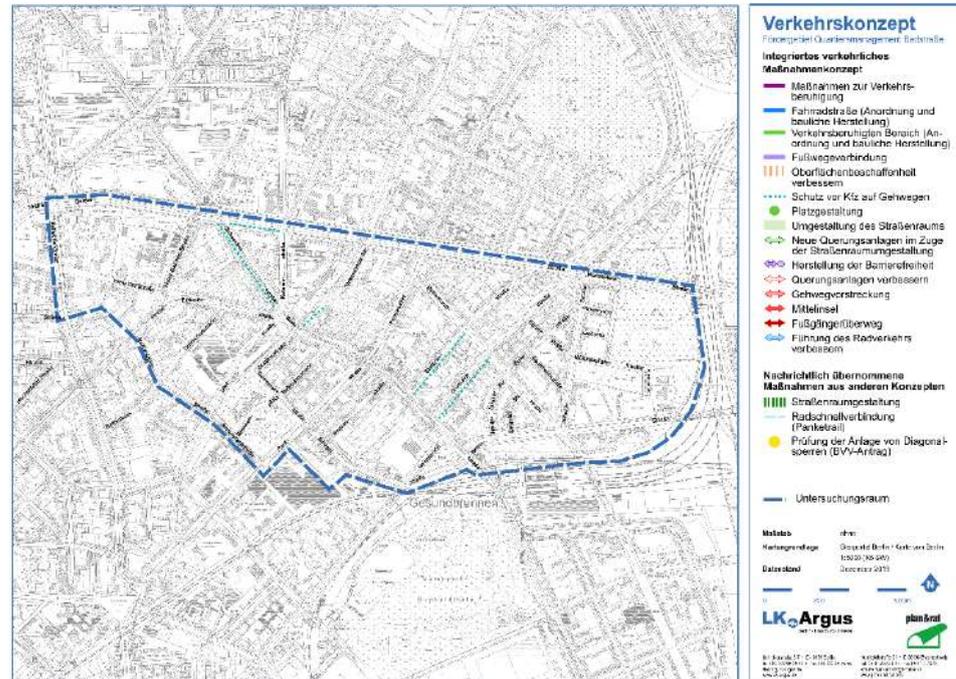


Osloer Straße



An der Luisenbibliothek

Abbildung 59: Verortung der Maßnahmen zum Schutz vor Kfz auf Gehwegen im integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept



4.4.7 Platzgestaltung

Im Quartier finden sich zahlreiche Plätze, teilweise mit stadträumlicher Bedeutung. Eine aufwertende Platzgestaltung ist teilweise notwendig, um damit eine Verbesserung der Gestaltungs-, Aufenthalts- und Nutzungsqualität für unterschiedliche Alters- und Nutzergruppen zu erreichen.

Die Maßnahmen der Neugestaltung betreffen die Plätze an der Exerzierstraße/Heinz-Galinski-Straße, an der Jülicher Straße/Eulerstraße, den Vorplatz des Bahnhofs Gesundbrunnen als auch den Blochplatz (Abbildung 60). Für den Blochplatz ist eine Neugestaltung bereits beauftragt.

Der Platz an der Exerzier- und Heinz-Galinski-Straße ist bereits jetzt Treffpunkt für Anwohnende und Gäste des Restaurants Balkan Grill, bisher jedoch nicht einladend gestaltet.

Der Vorplatz des Bahnhofs Gesundbrunnen bietet Kfz sehr viel Platz, der Fußverkehr dagegen hat nur wenig Platz mit einigen Engstellen und mangelnder Barrierefreiheit. Weiterhin sind die Radabstellanlagen überlastet, selbst in den Wintermonaten (s. dazu Kapitel 4.3.3). Eine Neugestaltung mit Fokus auf die Reisenden und Gäste zu Fuß sowie auf Orten mit Möglichkeiten zum Verweilen ohne Konsumzwang wird empfohlen.

Die vielen parkenden Fahrzeuge an der Verkehrsinsel am Knotenpunkt Jülicher Straße und Eulerstraße nehmen die Sicht und mindern die Aufenthaltsqualität

der eigentlich großen Fläche. Die Neuanlage eines Platzes durch Aufheben der Verknüpfung der beiden Straßen bietet großes Potenzial für einen Kiezplatz.

Abbildung 60: Orte für eine mögliche Platzgestaltung



Heinz-Galinski-Straße / Exerzierstraße



Jülicher Straße / Eulerstraße



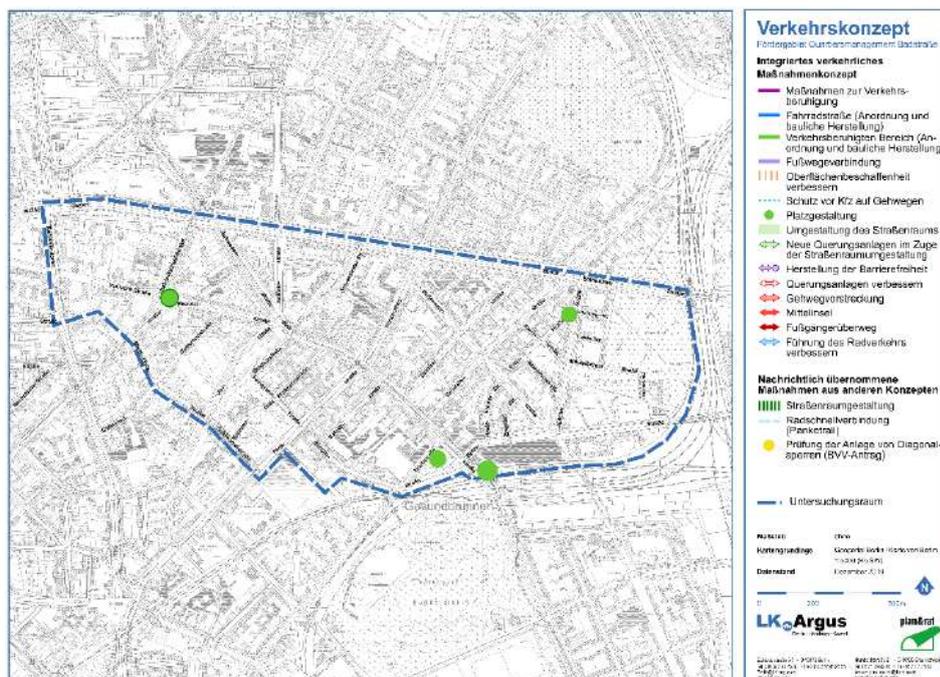
Blochplatz



Vorplatz des Bahnhofs Gesundbrunnen

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Badstraße
26. November 2020

Abbildung 61: Verortung der Maßnahmen zur Platzgestaltung im integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept



4.4.8 Umgestaltungen des Straßenraums

Um den Straßenraum für Gehende und Radfahrende attraktiver und sicherer zu gestalten, kann der Straßenquerschnitt sowie angrenzenden Straßenräume und Kreuzungsbereiche umgestaltet werden. Für die Pankstraße gibt es bereits Planungen zur Straßenraumgestaltung, die eine umfassende Neugestaltung der Straßen- bzw. Fahrbahnabschnitte vorsehen. Die in der Pankstraße angedachte Straßenraumgestaltung könnte auf die Prinzenallee sowie Badstraße ausgeweitet werden.

Besonders entlang der Badstraße sind die Konflikte für den Fuß- und Radverkehr so gravierend, dass es hier einer zusammenhängenden Konzeption und Umgestaltung des gesamten Straßenraums bedarf. Da sich die Badstraße im übergeordneten Straßennetz befindet, sollte dazu ein Hinweis an die zuständige Stelle der Hauptverwaltung erfolgen.

Abbildung 62: Beispiele für zu gestaltende Straßenräume

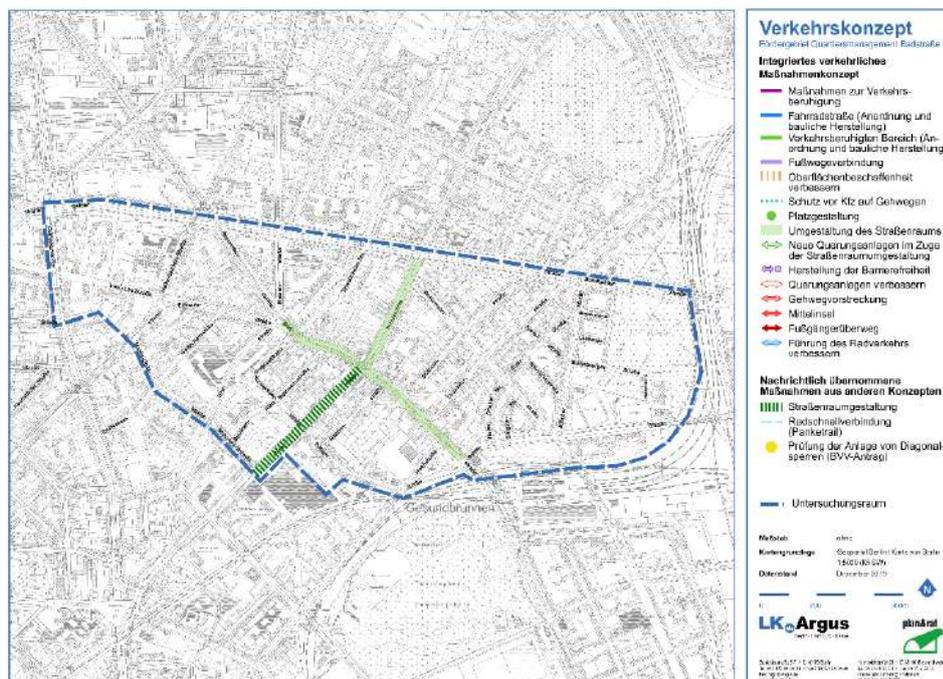


Pankstraße und Prinzenallee



Badstraße

Abbildung 63: Verortung der Maßnahmen zur Umgestaltung des Straßenraums im integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept



Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**
26. November 2020

4.4.9 Anordnung neuer und Verbesserung vorhandener Querungsanlagen sowie Bordsteinabsenkung

Zur Förderung des Fußverkehrs sind die Anordnung neuer und die Verbesserung vorhandener Querungsanlagen sowie die Herstellung von Barrierefreiheit durch Bordsteinabsenkungen wesentliche Bestandteile. Wichtige Querungsstellen im Verlauf von Fußwegeverbindungen 1. und 2. Ordnung sollten durch Querungsanlagen gesichert sein. Im Hauptstraßennetz können dafür Fußgängerüberwege, Mittelinsel sowie baulich hergestellte Gehwegvorstreckungen genutzt werden. Die barrierefreie Herstellung durch abgesenkte Borde sowie taktile und kontrastreiche Flächen ist obligatorisch.

Neue Querungsanlagen sind an Stellen notwendig, an denen es aktuell keine Querungshilfen gibt. Dies betrifft einige Straßen im Hauptverkehrsnetz, die zwischen den lichtsignalisierten Knotenpunkten keine oder zu wenig Querungshilfen haben wie z. B. die Schwedenstraße und die Badstraße. Hier werden neue Querungshilfen wie Fußgängerüberwege, Mittelinseln und baulich hergestellte Gehwegvorstreckungen empfohlen. Im Nebennetz betrifft der Mangel an Querungshilfen meist Knotenpunkte entlang von Fußwegen 1. Ordnung und 2. Ordnung, die durch die aktuellen Straßenquerschnitte zugeparkt werden und damit nicht nutzbar sind. Hier sind Gehwegvorstreckungen notwendig.

Die Verbesserung vorhandener Querungsanlagen bezieht sich zumeist auf Querungsanlagen am Hauptverkehrsnetz, die aufgrund verschiedener Mängel nicht nutzbar sind. Dazu gehören beparkte Knotenpunkte, lange

Querungszeiten für Gehende an Lichtsignalanlagen, nicht nutzbare markierte Gehwegvorstreckungen durch Kfz und mangelnde Barrierefreiheit, wie hohe Borde. Besonders betrifft dies die Badstraße und Prinzenallee, da diese aufgrund der vielen Einrichtungen im Erdgeschossbereich einen hohen Querungsbedarf aufweisen, die markierten Gehwegvorstreckungen jedoch oft von Kfz beparkt werden. Zur Verbesserung dieser Querungsanlagen wird empfohlen, Grünphasen für Gehende an Lichtsignalanlagen zu verlängern, die Barrierefreiheit herzustellen und die Querungsdistanz durch geschützte Gehwegvorstreckungen zu verringern. Kreuzungsbereiche sollen von parkenden Kfz freigehalten und damit Sichtbeziehungen sichergestellt werden. Dies kann beispielsweise mit Hilfe von Pollern geschehen.

Generell sind bei der Einrichtung von Querungsstellen die Belange von Mobilitätseingeschränkten Personen zu berücksichtigen, d. h. es sind Bordsteinabsenkungen sowie ebene Wegführungen (z. B. kein Kopfsteinpflaster) im Bereich von Querungsstellen vorzusehen. Geringere Fahrbahnbreiten, z. B. durch Gehwegvorstreckungen, verringern zudem die Querungsdistanz und verbessern die Sichtbeziehungen. Querungshilfen sind besonders in der Nähe von Bildungseinrichtungen zur Schulwegsicherung, an Einzelhandels- und wichtigen Sozialeinrichtungen sowie an ÖPNV-Haltestellen notwendig, um dort die Fußverkehrssicherheit zu erhöhen und damit auch den Umweltverbund zu fördern.

Von besonderer Bedeutung sind die Querungsstellen entlang der Badstraße, die im Rahmen einer empfohlenen Umgestaltung des Straßenraums konkretisiert und umgesetzt werden sollen, und der Knotenpunkten Badstraße / Exerzierstraße / Schwedenstraße / Koloniestraße. Dieser ist in seiner Größe überdimensioniert sowie die Knotenpunktarme nicht orthogonal angeordnet, was die Querungsbedingungen für Gehende unnötig erschwert sowie Abbiegewinkel teilweise stark vergrößert. Eine Überarbeitung des Knotenpunktlayouts mit schmaleren Fahrbahnquerschnitten ist neben der Verbesserung der vorhandenen Querungsanlagen zu empfehlen.

Abbildung 64: Orte für neue Querungsanlagen, die Verbesserung vorhandener Querungsanlagen oder die Herstellung von Barrierefreiheit



Schwedenstraße



Ellebeker Straße



Badstraße

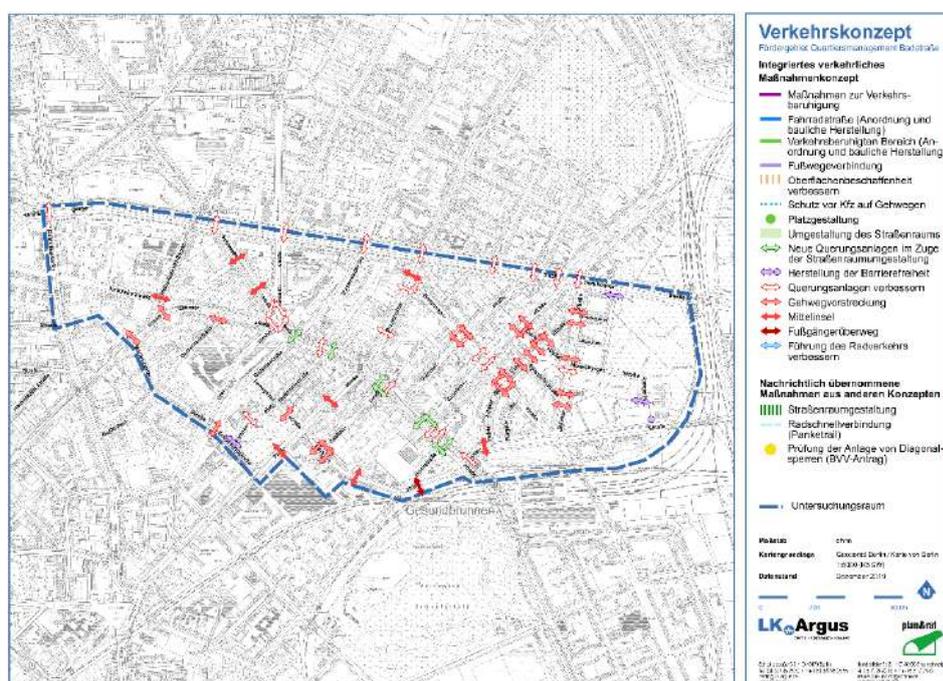


Prinzenallee

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Badstraße

26. November 2020

Abbildung 65: Verortung der Maßnahmen zur Querungsverbesserung im integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept



4.4.10 Neuordnung des ruhenden Verkehrs

Der hohe Parkdruck im Gebiet führt zu parkenden und haltenden Fahrzeugen in Knotenpunktbereichen, an Querungshilfen, in Einfahrten, auf Gehwegen und in der zweiten Reihe. Die widerrechtlich geparkten Fahrzeuge stellen an diesen Punkten vor allem ein Sicherheitsrisiko dar, da sie die Sichtbeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmenden behindern. Durch eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs einiger Straßenabschnitte kann die Situation verbessert werden. Darüber hinaus wird eine verstärkte Überwachung des ruhenden Verkehrs empfohlen. Dies gilt vor allem auch für Bereiche in der Nähe von Gastronomie und Handel sowie nachts.

Diese Maßnahmen können im Rahmen der geplanten und in Umsetzung befindlichen Parkraumbewirtschaftung verwirklicht werden. Die Einführung im Untersuchungsgebiet ist ab 2021 geplant. Für einen geringen Betrag können

Anwohnende eine Vignette für ihre Parkzone bekommen, andere Parkende zahlen montags bis freitags zwischen 9 und 20 Uhr eine Gebühr in Höhe von 2 Euro pro Stunde.

Zusätzlich kann eine flächendeckende Einrichtung von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge, zum Beispiel an vorhandenen Straßenlaternen, als Basis für eine Umstellung auf Elektromobilität berücksichtigt werden.

4.5 Kostenschätzung

Die in der Verkehrskonzeption erarbeiteten Maßnahmenempfehlungen werden mit einer Grobkostenschätzung untersetzt. Für die Berechnung der Grobkosten wird auf Kostensätze ausgewählter Planungsprojekte zurückgegriffen. Die Ergebnisse zeigen Tabelle 1 bis Tabelle 13.⁵

Tabelle 1: Grobkostenschätzung für die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen

Verkehrsberuhigter Bereich				
Straße	Abschnitt	Gesamtfläche [m ²]	Kostensatz ¹ [€/m ²]	Kosten [€]
Klever Straße	Eulerstraße bis Jülicher Straße	2.240	150	336.000
Spanheimstraße	Eulerstraße bis Jülicher Straße	3.420	150	513.000

¹ Kostensatz für einen Komplettumbau

Tabelle 2: Grobkostenschätzung für die Einrichtung verkehrsberuhigender Maßnahmen

Verkehrsberuhigende Maßnahmen					
Straße	Abschnitt	Abschnittslänge [m]	Anzahl der Querungshilfen	Kostensatz [€/QH]	Kosten [€]
Stettiner Straße	Badstraße bis Bellermannstraße	290	4	25.000	100.000
	Bellermannstraße bis Osloer Straße	290	4	25.000	100.000
Grüntaler Straße	Badstraße bis Bellermannstraße	270	4	25.000	100.000
	Bellermannstraße bis Osloer Straße	380	5	25.000	125.000
Eulerstraße	Bellermannstraße bis Spanheimer Straße	100	2	25.000	50.000
	Spanheimer Straße bis Klever Straße	80	2	25.000	50.000
	Klever Straße bis Jülicher Straße	150	3	25.000	75.000
Heidebrinker Straße		210	3	25.000	75.000
Jülicher Straße	Gesamte Straße	520	6	25.000	150.000
Bellermannstraße	Stettiner Straße	Prüfung der Anlage von Diagonalsperren			Abhängig von Art der Maßnahme
	Grüntaler Straße				

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**
26. November 2020

Tabelle 3: Grobkostenschätzung für die Einrichtung von Fahrradstraßen

Fahrradstraße					
Straße	Abschnitt	Abschnittslänge [m]	Anzahl TA ¹	Kostensatz ² [€/TA]	Kosten [€]
Heinz-Galinski-Straße	Gesamte Straße	300	2	1.000	2.000
Bellermannstraße	Gesamte Straße	720	4	1.000	4.000
Grüntaler Straße	Gesamte Straße	660	2	1.000	2.000

¹ TA - Teilabschnitt

² Kostensatz für Fahrbahnmarkierung und Beschilderung

Tabelle 4: Grobkostenschätzung für die Einrichtung einer neuen Fußwegverbindung

Einrichtung einer neuen Fußwegverbindung		
Straße	Abschnitt	Kosten [€]
Prinzenalle	nordwestlich des Lidl	Abhängig von Art der Maßnahme und der Einzelfallprüfung

Tabelle 5: Grobkostenschätzung für die Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit von Fahrbahnen

Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit					
Straße	Abschnitt	Abschnitts- länge [m]	F _{FB} ¹ [m ²]	Kostensatz ² [€/F _{FB}]	Kosten [€]
Grüntaler Straße	Gesamte Straße	510	12	150	918.000
Bellermannstraße	Gesamte Straße	350	16	150	840.000
Uferstraße	Gesamte Straße	620	10	150	930.000

¹ F_{FB} - Fahrbahnoberfläche

² Kostensatz für Neubau der Fahrbahnoberfläche

Tabelle 6: Grobkostenschätzung für eine neue Platzgestaltung

Platzgestaltung						
Straße	Abschnitt		Gesamtfläche [m ²]	Kostensatz ohne Spiel- fläche [€/m ²]	Kostensatz mit Spiel- fläche [€/m ²]	Kosten [€]
Hanne-Sobek- Platz	Badstraße	Variante 1	6.000	180	-	1.080.000
		Variante 2	1.800	180	-	324.000
Blochplatz	Hochstraße / Behmstraße / Badstraße		7.800		200	1.560.000
Knotenpunkt	Eulerstraße / Jülicher Straße		500	180	-	90.000
Knotenpunkt	Exerzierstraße / Heinz-Galinski- Straße		400	180	-	72.000

Variante 1: Umbau Gesamtfläche

Variante 2: Umbau der nördlichen Teilflächen außer Kfz-Verkehrsflächen

Tabelle 7: Grobkostenschätzung für eine Umgestaltung des Straßenraums

Umgestaltung des Straßenraums				
Straße	Abschnitt	Abschnitts- länge [m]	Breite [m]	Kosten [€]
Badstraße	Gesamte Straße	950	32	Abhängig von Art der Maßnahme und der Einzelfallprüfung
Prinzenallee	Gesamte Straße	430	31	

Tabelle 8: Grobkostenschätzung für die Herstellung von mehr Barrierefreiheit

Barrierefreiheit				
Straße	Abschnitt	Gehweg- fläche [m ²]	Kostensatz ¹ [€/m ²]	Kosten [€]
Brunnenstraße	Bordabsenkung beidseitig	60	110	6.600
Sonderburger Straße	Bordabsenkung beidseitig	60	110	6.600
Ellerbeker Straße	Bordabsenkung beidseitig	60	110	6.600
Behmstraße	Rampe an Treppe	Abhängig von Art der Maßnahmen und der Einzelfallprüfung		

¹Kostensatz für Umbau von Gehwegteifflächen

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

Tabelle 9: Grobkostenschätzung für die Verbesserung der Radverkehrsführung

Verbesserung der Radverkehrsführung		
Straße	Abschnitt	Kosten [€]
Knotenpunkt	Iranische Straße / Heinz-Galinski-Straße / Exerzierstraße	Abhängig von Art der Maßnahme und der Einzelfallprüfung
Knotenpunkt	Prizenallee / Bellermannstraße	Abhängig von Art der Maßnahme und der Einzelfallprüfung
Knotenpunkt	Querung der Badstraße zwischen den Pankeradwanderwegen	Abhängig von Art der Maßnahme und der Einzelfallprüfung

Tabelle 10: Grobkostenschätzung für die Einrichtung neuer Querungsanlagen

Neue Querungsanlagen						
Straße	Abschnitt	Anzahl			Kosten ⁴ [€]	
		FGÜ ¹	Mi ²	GwV ³	Variante 1: GwV baulich hergestellt	Variante 2: GwV mit Pollern
Behmstraße	Höchste Straße bis Badstraße	1			60.000	60.000
Behmstraße	Heidebrinker Straße		1	2	75.000	33.400
Böttgerstraße	Bastianstraße bis Hochstraße		1	2	75.000	33.400
Pankstraße	Schönstedtstraße bis Böttgerstraße		1	2	75.000	33.400
Pankstraße	Böttgerstraße bis Badstraße		1	2	75.000	33.400
Prinzenallee	Bellermannstraße bis Osloer Straße		1	2	75.000	33.400
Schwedenstraße	Osloer Straße bis Koloniestraße		2	4	150.000	66.800
Heinz-Galinski- Straße	Iranische Straße		1	2	75.000	33.400
Heinz-Galinski- Straße	Einfahrt zum Jüdischen Krankenhaus		1	2	75.000	33.400
Gottschedstraße	Exerzierstraße			2	50.000	8.400
Schönstedtstraße	Pankeradwanderweg			1	25.000	4.200
Turneysserstraße	Buttmannstraße bis Pankstraße			2	50.000	8.400
Böttgerstraße	Bastianstraße			2	50.000	8.400
Bastianstraße	Böttgerstraße			2	50.000	8.400
Stettiner Straße	Bellermannstraße			4	100.000	16.800
Grüntaler Straße	Bellermannstraße			4	100.000	16.800
Bellermannstraße	Eulerstraße			2	50.000	8.400
Bellermannstraße	Heidebrinker Straße			2	50.000	8.400
Heidebrinker Straße	Bellermannstraße			2	50.000	8.400
Heidebrinker Straße	Behmstraße			2	50.000	8.400
Zingster Straße	Behmstraße			2	50.000	8.400
Eulerstraße	Bellermannstraße			2	50.000	8.400
Eulerstraße	Spanheimer Straße			4	100.000	16.800
Eulerstraße	Klevert Straße			4	100.000	16.800
Klevert Straße	Grüntaler Straße			2	50.000	8.400
Klevert Straße	Eulerstraße			2	50.000	8.400
Jülicher Straße	Glücksburger Straße			4	100.000	16.800
Jülicher Straße	Monkeberger Straße			2	50.000	8.400
Jülicher Straße	Spanheimer Straße			4	100.000	16.800

¹ FGÜ: Fußgängerüberweg

² Mi: Mittelinsel

³ GwV: Gehwegvorstreckung

⁴ Kostensätze:

60.000 € Fußgängerüberweg

25.000 € Mittelinsel

25.000 € Gehwegvorstreckung

4.200 € Gehwegvorstreckung durch Poller und
Bordabsenkung

Tabelle 11: Grobkostenschätzung für die Verbesserung vorhandener Querungsanlagen⁶ mit baulichen Maßnahmen

Querungsanlagen verbessern - bauliche Maßnahmen					
Straße	Abschnitt	Maßnahme und Anzahl		Kosten ³ [€]	
		Ml ¹ herstellen	GwV ² sichern	Variante 1: GwV mit Pollern und Bordabsenkung	Variante 2: GwV mit Pollern
Osloer Straße	Wriezener Straße		2	8.400	1.800
Osloer Straße	Stettiner Straße / Freienwalder Straße		2	8.400	1.800
Exerzierstraße	Martin-Opitz-Straße		2	8.400	1.800
Exerzierstraße	Heinz-Galinski-Straße		2	8.400	1.800
Exerzierstraße	Badstraße / Schwedenstraße		1	4.200	900
Schwedenstraße	Exerzierstraße / Koloniestraße		1	4.200	900
Koloniestraße	Badstraße / Schwedenstraße		1	4.200	900
Badstraße	Exerzierstraße / Koloniestraße		1	4.200	900
Badstraße	Buttmannstraße		2	8.400	1.800
Badstraße	Bastianstraße		2	8.400	1.800
Badstraße	Grüntaler Straße		2	8.400	1.800
Badstraße	Hochstraße		2	8.400	1.800
Prinzenallee	Gesundbrunnen-Grundschule		2	8.400	1.800
Prinzenallee	Bellermannstraße		2	8.400	1.800
Bellermannstraße	Prinzenallee		2	8.400	1.800
Bellermannstraße	Stettiner Straße		4	16.800	3.600
Bellermannstraße	Grüntaler Straße		4	16.800	3.600
Jülicher Straße	Mönkeberger Straße		2	8.400	1.800
Brunnenplatz	Amtsgericht / Park	1		25.000	25.000

¹ Ml: Mittelinsel

² GwV: Gehwegvorstreckung

³ Kostensätze:

25.000 € Mittelinsel

4.200 € Gehwegvorstreckung mit Poller und

Bordabsenkung sichern

900 € Gehwegvorstreckung mit Pollern sichern

⁶ Neue oder zu verbessernde Querungsanlagen können zur weiteren Sicherung und Herstellung besserer Sichtbeziehungen durch Radabstellanlagen ergänzt werden. Ein Bügel für zwei Fahrräder wird auf 200 € geschätzt.

Tabelle 12: Grobkostenschätzung für die Verbesserung vorhandener Querungsanlagen ohne baulichen Maßnahmen

Querungsanlagen verbessern - nicht-bauliche Maßnahmen		
Straße	Abschnitt	Kosten (LSA¹-Phase verlängern) [€]
Osloer Straße	Schwedenstraße	einzelfallabhängig
Osloer Straße	Koloniestraße	einzelfallabhängig
Osloer Straße	Travemünder Straße	einzelfallabhängig
Osloer Straße	Prinzenallee	einzelfallabhängig
Osloer Straße	Grüntaler Straße	einzelfallabhängig
Osloer Straße	Jülicher Straße	einzelfallabhängig
Behmstraße	Badstraße	einzelfallabhängig

¹ LSA: Lichtsignalanlage

Tabelle 13: Grobkostenschätzung für weitere Radabstellanlagen

Neuanlage von Fahrradabstellanlagen / Erweiterung bestehender Standorte					
Nr.	Straße	Abschnitt	Anzahl Bügel	Kostensatz [€/Bügel]	Kosten [€]
Weitere Radabstellanlagen					
1	Osloer Straße	U-Bahnhof	13	200	2.600
2	Schwedenstraße	Hausnummer 5	4	200	800
3	Exerzierstraße	Hausnummer 22/24	4	200	800
4	Koloniestraße	Koloniestraße 9	4	200	800
5	Badstraße	Eingangsbereich Deutsche Post	3	200	600
6		Ecke Buttmannstraße	6	200	1.200
7		Ecken Prinzenallee	6	200	1.200
8		Ecke Pankstraße	2	200	400
9		Ecke Bastianstraße	3	200	600
10		Hanne-Sobek-Platz	20	200	4.000
11		Uferstraße	Ecke Martin-Opitz-Straße	3	200
12	Schönstedtstraße	Hausnummer 5	3	200	600
13	Brunnenplatz	Eingangsbereich Amtsgericht	4	200	800
14		Ecke Thurneysserstraße	6	200	1.200
15	Buttmannstraße	Ecke Thurneysserstraße	4	200	800
16		Hausnummer 16	4	200	800
17	Pankstraße	Am Brunnenplatz	6	200	1.200
18	Bastianstraße	Hausnummer 18	3	200	600
19	Böttgerstraße	Hausnummer 17	4	200	800
20		Hausnummer 16	4	200	800
21	Stettiner Straße	Hausnummer 2	4	200	800
22		Hausnummer 9	5	200	1.000
23		Hausnummer 13	3	200	600
24		Hausnummer 20	4	200	800
25	Grüntaler Straße	Hausnummer 24	4	200	800
26		Hausnummer 21	6	200	1.200

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**
26. November 2020

Neuanlage von Fahrradabstellanlagen / Erweiterung bestehender Standorte					
Nr.	Straße	Abschnitt	Anzahl Bügel	Kostensatz [€/Bügel]	Kosten [€]
Weitere Radabstellanlagen					
27	Bellermannstraße	Hausnummer 81	4	200	800
28		Hausnummer 19	3	200	600
29		Ecke Heidebrinker Straße	6	200	1.200
30		Hausnummer 25	8	200	1.600
31	Heidebrinker Straße	Ecke Behmstraße	3	200	600
32		Hausnummer 10	3	200	600
33	Jülicher Straße	Hausnummer 28	4	200	800
34		Ecke Eulerstraße	6	200	1.200
35		Hausnummer 4	4	200	800
36		Ecke Mönkeberger Straße	6	200	1.200
37		Ecke Spanheimstraße	4	200	800
38		Ecke Behmstraße	6	200	1.200
39	Glücksburger Straße	Hausnummer 5	4	200	800
40		Hausnummer 2	5	200	1.000
41	Laboer Straße	Hausnummer 15	4	200	800
42	Sonderburger Straße	Zugang zur Kleingartenanlage	6	200	1.200
43	Behmstraße	gegenüber Hausnummer 11		200	0
44		gegenüber Hausnummer 17	4	200	800
45		gegenüber Hausnummer 21	4	200	800
46		Ecke Bellermannstraße	4	200	800
47	Swinemünder Brücke	LSA	8	200	1.600

Neuanlage von Fahrradabstellanlagen / Erweiterung bestehender Standorte					
Nr.	Straße	Abschnitt	Anzahl Bügel	Kostensatz [€/Bügel]	Kosten [€]
Mögliche fLotte-Standorte					
1	Osloer Straße	Fabrik Osloer Straße	nicht zu beziffern		
2	Badstraße	Bibliothek am Luisenbad	nicht zu beziffern		
3	Badstraße	Uferhallen	nicht zu beziffern		
4	Pankstraße	Media Markt / Möbel Kraft	nicht zu beziffern		
5	Behmstraße	Gesundbrunnencenter	nicht zu beziffern		
Mögliche Bike-Sharing-Standorte					
1	Osloer Straße	U-Bahnhof	Abhängig von Art der Maßnahme und der Einzelfallprüfung		
2	Pankstraße	Ecke Badstraße an der Kirche	Abhängig von Art der Maßnahme und der Einzelfallprüfung		
3	Badstraße	Ecke Behmstraße	Abhängig von Art der Maßnahme und der Einzelfallprüfung		

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**
26. November 2020

4.6 Maßnahmenkatalog und Prioritätenreihung

Der Maßnahmenkatalog zeigt die gutachterliche Einschätzung und Priorisierung der Maßnahmen und unterscheidet nach Verkehrsart (Kfz-Verkehr, Rad- und Fußverkehr) und weiteren Bereichen (Tabelle 14 bis Tabelle 16). Folgende Prioritäten werden unterschieden:

- Maßnahmen erster Priorität (1) tragen deutlich zur Verkehrssicherheit bei (z. B. in der Nähe von Kitas und Schulen) und / oder sind aufgrund geringer Aufwendungen bzw. Abstimmungen kurzfristig umsetzbar bzw. befinden sich bereits in Planung oder in Bau.
- Maßnahmen zweiter Priorität (2) tragen zwar zur Verkehrssicherheit bei, sind jedoch aufgrund eines vermehrten Abstimmungsbedarfes und / oder möglichen höheren Kosten eher mittelfristig umsetzbar.
- Maßnahmen dritter Priorität (3) sind für die Verkehrssicherheit kaum von Relevanz und /oder erfordern hohe Aufwendungen bzw. Kosten und einen ausgiebigen Abstimmungsbedarf bei der Umsetzung.

Abweichend von dieser Systematik werden alle für eine Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit empfohlenen Straßenabschnitte, die ebenfalls eine Empfehlung zur Einrichtung einer Fahrradstraßen erhalten haben, mit der ersten Priorität bewertet. Trotz höherer Aufwendungen steht bei dieser Maßnahme die Benutzbarkeit der Fahrradstraße durch eine ebene Fahrbahnoberfläche im Vordergrund.

Tabelle 14: Handlungskatalog zum Fußverkehr

Fußverkehr		
Straße	Abschnitt	Priorität
Verkehrsberuhigter Bereich		
Klevert Straße	Eulerstraße bis Jülicher Straße	1
Spanheimstraße	Eulerstraße bis Jülicher Straße	1
Straßenraumgestaltung		
Badstraße	Gesamte Straße	2
Prinzenallee	Gesamte Straße	2
Fußwegeverbindung		
Prinzenalle	nordwestlich des Lidl	3
Platzgestaltung		
Hanne-Sobek-Platz	Badstraße	2
Blochplatz	Hochstraße / Behmstraße / Badstraße	1
Knotenpunkt	Eulerstraße / Jülicher Straße	1
Knotenpunkt	Exerzierstraße / Heinz-Galinski-Straße	3
Barrierefreiheit		
Brunnenstraße	Kreuzung Brunnenstraße / Schönstedtstraße	2
Sonderburger Straße	Einmündung Sonderbruger Straße auf die Bornholmer Straße	2
Ellerbeker Straße	Einmündung zum Sportplatz	1
Behmstraße	Zwischen Sportplatz und -halle	2

Fußverkehr		
Straße	Abschnitt	Priorität
Neue Querungsanlagen		
Behmstraße	Höchste Straße bis Badstraße	3
Behmstraße	Heidebrinker Straße	1
Böttgerstraße	Bastianstraße bis Hochstraße	3
Pankstraße	Schönstedtstraße bis Böttgerstraße	2
Pankstraße	Böttgerstraße bis Badstraße	2
Prinzenallee	Bellermannstraße bis Osloer Straße	1
Schwedenstraße	Osloer Straße bis Koloniestraße	2
Heinz-Galinski-Straße	Iranische Straße	2
Heinz-Galinski-Straße	Einfahrt zum Jüdischen Krankenhaus	2
Gottschedstraße	Exerzierstraße	2
Schönstedtstraße	Pankeradwanderweg	1
Turneysserstraße	Buttmannstraße bis Pankstraße	2
Böttgerstraße	Bastianstraße	1
Bastianstraße	Böttgerstraße	1
Stettiner Straße	Bellermannstraße	1
Grüntaler Straße	Bellermannstraße	1
Bellermannstraße	Eulerstraße	1
Bellermannstraße	Heidebrinker Straße	1
Heidebrinker Straße	Bellermannstraße	1
Heidebrinker Straße	Behmstraße	1
Zingster Straße	Behmstraße	1
Eulerstraße	Bellermannstraße	1
Eulerstraße	Spanheimer Straße	1
Eulerstraße	Klever Straße	1

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Badstraße

26. November 2020

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

Fußverkehr		
Straße	Abschnitt	Priorität
Neue Querungsanlagen		
Klevert Straße	Grüntaler Straße	1
Klevert Straße	Eulerstraße	1
Jülicher Straße	Glücksburger Straße	1
Jülicher Straße	Monkeberger Straße	1
Jülicher Straße	Spanheimer Straße	1
Verbesserung vorhandener Querungsanlagen		
Osloer Straße	Schwedenstraße	2
Osloer Straße	Koloniestraße	2
Osloer Straße	Travemünder Straße	2
Osloer Straße	Prinzenallee	2
Osloer Straße	Wriezener Straße	2
Osloer Straße	Stettiner Straße / Freienwalder Straße	2
Osloer Straße	Grüntaler Straße	2
Osloer Straße	Jülicher Straße	2
Exerzierstraße	Martin-Opitz-Straße	1
Exerzierstraße	Heinz-Galinski-Straße	1
Exerzierstraße	Badstraße / Schwedenstraße	2
Schwedenstraße	Exerzierstraße / Koloniestraße	2
Koloniestraße	Badstraße / Schwedenstraße	2
Badstraße	Exerzierstraße / Koloniestraße	2
Badstraße	Buttmannstraße	1
Badstraße	Bastianstraße	1
Badstraße	Grüntaler Straße	1
Badstraße	Hochstraße	1
Prinzenallee	Gesundbrunnen-Grundschule	1
Prinzenallee	Bellermannstraße	1

Fußverkehr		
Straße	Abschnitt	Priorität
Verbesserung vorhandener Querungsanlagen		
Bellermannstraße	Prinzenallee	1
Bellermannstraße	Stettiner Straße	1
Bellermannstraße	Grüntaler Straße	1
Behmstraße	Badstraße	3
Jülicher Straße	Mönkeberger Straße	3
Brunnenplatz	Amtsgericht / Park	3

Tabelle 15: Handlungskatalog zum Radverkehr

Radverkehr		
Straße	Abschnitt	Priorität
Fahrradstraße		
Heinz-Galinski-Straße	Gesamte Straße	1
Bellermannstraße	Gesamte Straße	1
Grüntaler Straße	Gesamte Straße	1
Verbesserung der Radverkehrsführung		
Knotenpunkt	Iranische Straße / Heinz-Galinski-Straße / Exerzierstraße	2
Knotenpunkt	Prizenallee / Bellermannstraße	1
Knotenpunkt	Querung der Badstraße zwischen den Pankeradwanderwegen	1
Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit		
Grüntaler Straße	Gesamte Straße	1
Bellermannstraße	Gesamte Straße	1
Uferstraße	Gesamte Straße	1

Tabelle 16: Handlungskatalog zum Kfz-Verkehr

Kfz-Verkehr		
Straße	Abschnitt	Priorität
Bauliche Maßnahme zur Verkehrsberuhigung (punktuelle Maßnahmen)		
Stettiner Straße	Badstraße bis Bellermannstraße	2
	Bellermannstraße bis Osloer Straße	2
Grüntaler Straße	Badstraße bis Bellermannstraße	2
	Bellermannstraße bis Osloer Straße	2
Eulerstraße	Bellermannstraße bis Spanheimer Straße	1
	Spanheimer Straße bis Klever Straße	2
	Klever Straße bis Jülicher Straße	3
Heidebrinker Straße	Gesamte Straße	1
Jülicher Straße	Gesamte Straße	2
Bellermannstraße	Stettiner Straße	1
	Grüntaler Straße	1

4.7 Förderprogramme

Durch Förderprogramme ergeben sich Finanzierungshilfen und Handlungsspielräume bei der Umsetzung von Maßnahmen durch den Bezirk oder die Hauptverwaltung. Ob die aufgeführten Förderprogramme für eine Maßnahme anwendbar sind, muss im Einzelnen geprüft werden.

Folgende Förderprogramme werden vorgestellt:

- Mehr Sicherheit für Fußgänger
- Städtebauförderung
- Klimaschutzinitiative – Klimaschutz im Radverkehr
- Klimaschutzinitiative – Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie)
- Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung (BENE) - Förderschwerpunkt 4: Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität, insbesondere zum Bau und Ausbau von Anlagen des ÖPNV und von Radverkehrsanlagen
- Förderung der Verkehrssicherheit

- Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans

Neben den genannten Programmen sind im Berliner Haushalt 2020/2021 zur Förderung und Verbesserung des Radverkehrs und der Radwegeinfrastruktur 31.408.000 € in 2020 und 32.808.000 € in 2021 vorgesehen. Darunter fallen unter anderem „Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs“ und „Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr“.

Mehr Sicherheit für Fußgänger

Inhalt	Ziel ist mehr Sicherheit für Fußgänger durch besseren Sichtkontakt zwischen Fußgängern und Autofahrer. Querungshilfen an möglichen Standorten werden geprüft und ggf. umgesetzt.
Mögliche förderfähige Maßnahmen	Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen, Fußgängerüberwege, Bordabsenkungen
Fördersatz	100 %
Antragstellung	Bei Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Referat IV B oder bei der bezirkseigenen Straßenverkehrsbehörde

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

Städtebauförderung

Inhalt	<p>Ziel ist es, Kommunen dabei zu unterstützen, sich an demographischen, sozialen, ökonomischen Wandel und Klimaschutz anzupassen sowie städtebauliche Missstände und Mängel zu beheben, die Lebens- und Arbeitsbedingungen zu verbessern und eine nachhaltige Stadt- und Ortsentwicklung zu verwirklichen. Typische Probleme, die auf städtebauliche Missstände hinweisen, sind bspw. Verkehrsprobleme (Stellplatzmangel, Straßenverkehrslärm usw.).</p> <p>Schwerpunkte der Förderung sind die Stärkung der Innenstädte und Ortsmitten sowie von Stadtteilzentren sowie die Fortentwicklung von Stadt- und Ortsteilen mit besonderem sozialem, ökonomischem und ökologischem Entwicklungsbedarf.</p>
Rechtsgrundlage	<p>Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung 2020 über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104 b des Grundgesetzes zur Förderung städtebaulicher Maßnahmen (VV Städtebauförderung 2020) vom 19.12.2019 / 07.05.2020</p>
Handlungsschwerpunkte / Programme	<p>Sozialer Zusammenhalt Wachstum und nachhaltige Erneuerung Lebendige Zentren</p>
Mögliche förderfähige Maßnahmen	<p>nach dem Programm <u>Sozialer Zusammenhalt</u> Stärkung des sozialen Zusammenhalts durch u. a. Straßenraumgestaltung und Geschwindigkeitsreduzierung im Wohnumfeld</p> <p>nach dem Programm <u>Wachstum und nachhaltige Erneuerung</u> Geschwindigkeitsreduzierung, Fahrbahnsanierung oder Straßenraumgestaltung bspw. durch Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen (öffentliche Straßen, Wege, Plätze)</p> <p>nach dem Programm <u>lebendige Zentren</u> Straßenraumgestaltung bspw. im Rahmen einer Aufwertung des öffentlichen Raums (Straßen, Wege, Plätze)</p> <p>Straßenraumgestaltung bspw. in Verbindung mit dem Erhalt und der Umgestaltung von Straßen- und Platzräumen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung</p>
Ende der Förderung	<p>31.12. eines Jahres (wird jährlich von SenSW in Abstimmung mit den Bezirksämtern entschieden)</p>
Fördersatz	<p>bis zu 90 %, unterschiedlich je nach BL und Projekt</p>
Antragstellung	<p>Durch Bezirke beim Land Berlin</p>

Klimaschutzinitiative – Klimaschutz im Radverkehr

Inhalt	Gefördert werden investive Maßnahmen mit Modellcharakter zur bedarfsgerechten und radverkehrsfreundlichen Umgestaltung des Straßenraumes, zur Errichtung notwendiger und zusätzlicher Radverkehrsinfrastruktur sowie zur Etablierung lokaler Radverkehrsdienstleistungen. Ziel ist die Minderung von Treibhausgasemissionen.
Rechtsgrundlage	Förderaufruf für modellhafte investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) vom 01.11.2018
Mögliche förderfähige Maßnahmen	Shared Spaces, Protected Bikelanes, Fahrradparkhäuser, Fahrradparken für Sharingbikes, modellhafte Straßenraumgestaltung, Radverkehrsnetzverbindungen und -Querungshilfen
Fördersatz	bis zu 65 % (bis zu 90 % bei finanzschwachen Kommunen)
Förderung	Mind. 200.000 €, max. 1 Mio. €
Antragstellung	bei dem Projektträger Jülich zwischen dem 01.08.2020 und dem 31.10.2020

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

Klimaschutzinitiative – Klimaschutzprojekte im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie)

Inhalt	Ziel ist die Erschließung von Effizienzpotenzialen und Emissionsminderungen durch Anreizsysteme. Gefördert werden strategische und investive Vorhaben wie kommunale Netzwerke; Klimaschutzkonzepte und Klimaschutzmanagement; hocheffiziente Außen- und Straßenbeleuchtung sowie Lichtsignalanlagen und nachhaltige Mobilität.
Rechtsgrundlage	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld „Kommunalrichtlinie“ vom 1. Oktober 2018
Mögliche förderfähige Maßnahmen	<p>Aufbau und Betrieb kommunaler Netzwerke zu den Themenbereichen Klimaschutz, Energieeffizienz, Ressourceneffizienz sowie klimafreundliche Mobilität (Gewinnungs- und Netzwerkphase);</p> <p>Erstellung von Klimaschutzkonzepten durch Klimaschutzmanager und die Umsetzung erster Maßnahmen in den Bereichen integrierter Klimaschutz, klimafreundliche Wärme- und Kältenutzung und klimafreundliche Mobilität sowie Umsetzung von Anschlussvorhaben;</p> <p>Einbau hocheffizienter Beleuchtungstechnik bei der Sanierung von Außen- und Straßenbeleuchtungsanlagen sowie von Beleuchtungstechnik bei Lichtsignalanlagen einschließlich der Steuer- und Regelungstechnik;</p> <p>Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen, die Verbesserung des Alltagsradverkehrs und der Radverkehrsinfrastruktur und die Beschaffung bzw. Nutzung smarter (Big-Data-)Datenquellen mit Verkehrsbezug als Maßnahme zur intelligenten Verkehrssteuerung.</p>
Ende der Förderung	5 Jahre nach Bewilligung
Fördersatz	Je nach Projektart
Förderung	Je nach Projektart
Antragstellung	bei dem Projektträger Jülich

Berliner Programm für Nachhaltige Entwicklung (BENE) - Förderschwerpunkt 4: Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität, insbesondere zum Bau und Ausbau von Anlagen des ÖPNV und von Radverkehrsanlagen

Inhalt	Im Förderschwerpunkt 4 werden Projekte gefördert, die zur nachhaltigen Mobilität, insbesondere zum Bau und Ausbau des ÖPNV und von Radverkehrsanlagen beitragen. Ziel ist eine CO ₂ -Reduktion.
Rechtsgrundlage	Förderrichtlinie für die Gewährung von Förderungen im Rahmen des Berliner Programms für Nachhaltige Entwicklung (BENE) vom 5. Februar 2016
Mögliche förderfähige Maßnahmen	Radfahrinfrastruktur wie Fahrradwege, Protected Bikelanes, Abstellanlagen, Aufstellflächen, Fahrradstraßen ÖPNV-Infrastruktur wie Kasseler Borde zur Erhöhung der Barrierearmut, taktile Flächen Vernetzung von ÖPNV und Rad: Abstellflächen an Bahnhöfen und Haltestellen
Ende der Förderung	31.12.2023
Fördersatz	50 % - max. 100 %
Antragstellung	B.&S.U. Beratungs- und Service-Gesellschaft Umwelt mbH

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

Förderung der Verkehrssicherheit

Inhalt	Ziel ist die Reduzierung der Unfallopfer im Verkehr. Hier werden Projekte gefördert, die besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer für die gefahren sensibilisiert und aufklärt.
Mögliche förderfähige Maßnahmen	Bildungsveranstaltungen wie Feste, Workshops, Kampagnen, Aktionen
Antragstellung	Zu Beginn eines Jahres an die Verkehrslenkung Berlin (VLB)

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans

Inhalt	Förderung des Radverkehrs als Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik und nachhaltigen Mobilitätspolitik von Bund, Ländern und Gemeinden
Rechtsgrundlage	Förderrichtlinie des Nationalen Radverkehrsplans vom 01.09.2017 bis zum 31.12.2020
Mögliche förderfähige Maßnahmen	Nicht investive Vorhaben im Bereich des Radverkehrs mit übertragbaren Ergebnissen, die einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr in Deutschland leisten oder die nachhaltige Mobilität sichern Informations- und Kommunikationskampagnen, technische Innovationen, Forschungs- und Entwicklungsvorhaben, Machbarkeitsstudien
Fördersatz	80 %
Antragstellung	Zum 01.08. eines laufenden Jahres an das BMV

5 Mobilitätsmanagement

Ein verändertes und nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Menschen im Untersuchungsgebiet kann entscheidend dazu beitragen, die Ziele des Verkehrskonzeptes zu erreichen. Vier von fünf Wegen beginnen oder enden am Wohnstandort. Die tägliche Entscheidung, sich zu Fuß, mit dem Rad, öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Pkw auf den Weg zu machen, wird am Wohnstandort getroffen und hängt somit wesentlich von der Wohnsituation und dem Wohnumfeld ab (Lambrecht & Sommer, 2016). Deshalb ist es wichtig, der Wohnbevölkerung nachhaltige Mobilität zu ermöglichen und entsprechende Angebote vorzuhalten. Hier setzt Mobilitätsmanagement an.

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

5.1 Bedeutung von Mobilitätsmanagement für eine nachhaltige Mobilität

Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage mit dem Ziel, den Personenverkehr effizienter, umwelt- und sozialverträglicher und damit nachhaltiger zu gestalten. Nachhaltige Mobilität heißt, die heutigen Mobilitätsbedürfnisse in Zukunft in einer dauerhaft umweltverträglichen Weise zu gewährleisten. Dies gilt für Menschen und Wirtschaft.

Mobilitätsmanagement bietet den Verkehrsteilnehmenden durch „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service, Anreize, ihr Mobilitätsverhalten und ihre Einstellungen zur Mobilität zu ändern. Dazu gehören z. B. Carsharing-Stationen, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Kinderwagen und Informationsangebote.

Dabei übernehmen Akteure, wie z. B. Betriebe, Wohnungsunternehmen oder Schulen, Verantwortung für den von ihnen verursachten Verkehr und kooperieren mit Kommunen, Verkehrsbetrieben und -anbietern (Land Berlin, 2011, S. 72 ff). Unter Mobilitätsmanagement werden also Maßnahmen des behördlichen, betrieblichen und schulischen Mobilitätsmanagements gefasst.

Besonders effektiv ist Mobilitätsmanagement, wenn es zielgruppenspezifisch ist und die Menschen in ihren jeweiligen Lebenslagen anspricht.

5.2 Ziele von Mobilitätsmanagement: ökologische, ökonomische und soziale Ziele gleichermaßen

Ziel von Mobilitätsmanagement ist weniger Autoverkehr, stärkere Nutzung der eigenen Füße, des Fahrrades und von Bus und Bahn. Folgende Kernziele sind zu nennen (Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 2020):

- mehr Mobilität mit weniger Autoverkehr,
- Steigerung der Kosteneffizienz des Verkehrs,

- effiziente Nutzung der bestehenden Infrastruktur,
- Reduzierung von umweltschädlichen Emissionen (Lärm, Feinstaub etc.) und geringerer Flächenverbrauch,
- Mobilitätssicherung (soziale Dimension),
- Gesundheitsförderung durch die Nutzung nicht-motorisierter Verkehrsmittel,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit und
- Aufwertung des öffentlichen Raumes

5.3 Mobilitätsmanagement im Quartier

Die Bausteine und Instrumente des Mobilitätsmanagement zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität im Quartier sind umfangreich. Mögliche Bausteine können sein (Abbildung 66):

- Bike-Sharing und Verleihstationen,
- Verleih von Lastenrädern und Fahrradanhängern,
- Carsharing-Stationen,
- E-Mobility-Angebote,
- Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Fahrradanhänger, Elektrofahrräder und Lastenräder,
- Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen, Rollatoren, Scooter und Ähnlichem,
- Informationsangebote und Außenkommunikation.

Abbildung 66: Mobilitätsmanagement - die Palette



Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

Es ist ein zentrales Anliegen, im Quartier den Zugang zu klimaverträglichen Verkehrsmitteln als Alternative zum privaten Pkw zu erleichtern. Mobilitätsmanagement am Wohnort ist der Schlüssel zu einer nachhaltigen Quartiersentwicklung. Es gilt, verschiedene Mobilitätsangebote, die die Wahlfreiheit fördern (können), zur Verfügung zu stellen.

Mobilitätsmanagement im Quartier bzw. am Wohnort umfasst die vier Bereiche:

- Infrastruktur,
- Parkraummanagement,
- Bereitstellen unterschiedlicher Mobilitätsangebote sowie
- Information / Kommunikation / Motivation.

Es geht um die intelligente Planung und Umsetzung von vielen kleinen Einzelmaßnahmen als auch um die Neuorganisation der (eigenen) Alltagsmobilität.

5.3.1 Infrastruktur

Die Infrastruktur ist eine notwendige Voraussetzung. Ein gut ausgebautes Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr, Fahrradabstellanlagen, Haltestellen von Bus und Bahn müssen fußläufig und barrierefrei erreichbar sein.

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes ist ein Netz für den Fuß- und Radverkehr und ein Konzept für Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum erarbeitet worden (s. Kapitel 4.2 und 4.3).

5.3.2 Parkraummanagement

Parkraummanagement kann dazu beitragen, Platz für neue Mobilitätsformen zu schaffen, aber auch zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raumes (Straße) beitragen. Ein bedeutender Baustein im Parkraummanagement ist die Parkraumbewirtschaftung. Parkraumbewirtschaftung ist die zielgerichtete Steuerung des Verhältnisses von Parkplatzsuchverkehr zur Anzahl verfügbarer Parkplätze im öffentlichen Straßenraum.

Parkraum wird vor allem dort bewirtschaftet, wo die Zahl der parkenden Fahrzeuge die Zahl der verfügbaren Parkplätze übersteigt. Dies führt zu einem erhöhten Parksuchverkehr und damit zu erhöhten Lärm- und Umweltbelastungen.

Für das Untersuchungsgebiet befindet sich die Parkraumbewirtschaftung in Umsetzung.

5.3.3 Bereitstellen alternativer Mobilitätsangebote

Zu den alternativen Mobilitätsangeboten zählen wohnungsnah (Elektro-) Carsharing-Stationen, aber auch gemeinschaftlich organisierte Mobilitätsangebote wie Lastenradverleih, (Elektro-) Fahrradverleih und Mietertickets.

Abbildung 67: Carsharing-Standort und kleine Mobilitätsstation



Carsharing – Standort (Freiburg)



Kleine Mobilitätsstation (Offenburg)

Bei Mietertickets handelt es sich um ein wohnungsbezogenes Verkehrsangebot im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs, bei dem Mieterinnen und Mieter eines bestimmten Wohnungsunternehmens oder Bewohnerinnen und Bewohner eines bestimmten Wohngebiets preisreduzierte Abonnements des öffentlichen Nahverkehrs als fakultatives Angebot nutzen können. In Tabelle 17 sind beispielhaft einige Konzepte von Mieterticketst zusammengestellt. In der Regel werden die Mietertickets von Wohnungsbaugesellschaften für ihre Mieterschaft angeboten.

Tabelle 17: Mietertickets (Konzepte und Beispiele)

Bielefeld
<p><u>Beteiligte Akteure:</u> Bielefelder Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft (BGW), mobil GmbH (Stadt Bielefeld) und Baugenossenschaft Freie Scholle e.G.</p> <ul style="list-style-type: none"> • seit 2005 • für alle Preisstufen und weitere Zusatzleistungen erhältlich • bei einer Mindestabnahme von 100 Tickets 10% Rabatt • bei Fahrten über Geltungsbereich des Abos hinaus spart man bis zu 40% gegenüber dem normalen Einzelfahrschein
Bochum
<p><u>Beteiligte Akteure:</u> VBW Bauen und Wohnen GmbH</p> <ul style="list-style-type: none"> • seit 2003 • Großkundenabonnement, Preisnachlass für Mieterinnen und Mieter von 11,5% (im Jahresabo, alle Preisstufen) (eignet sich deshalb nur bei großen Wohnungsbaugesellschaften) • 2013 nutzen rund 1250 Mieter das Angebot
Zürich
<p><u>Beteiligte Akteure:</u> Genossenschaft Zurlinden (Wohnpark Sihlbogen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • vergünstigtes Abo des Züricher Verkehrsverbundes pro Haushalt • bereits in Wohnungsmiete enthalten, wird in Form eines Gutscheins im Wert des Jahresabonnements ausgegeben • begleitend wurden die Pkw-Stellplätze auf das gesetzliche Minimum reduziert, Pkw-Besitz nur nach Sondergenehmigung erlaubt • auch Fahrradleihsysteme können zusätzlich als Begleitmaßnahme angeboten werden, bei denen z.B. Zugang und Ausleihe im Mieterticket erfasst werden können

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

5.3.4 Information / Kommunikation / Motivation

Ein zentrales Werkzeug bzw. Instrument für das Mobilitätsmanagement ist die Information der Angebote gegenüber den Nutzerinnen und Nutzern, aber auch Kommunikation und die Motivation (Beispiele s. Abbildung 68).

Abbildung 68: Beispiele für Öffentlichkeitsarbeit



Zu diesem Themenbereich zählt auch die Mobilitätsbildung. Mobilitätsbildung hat das Ziel, Personen für den Verkehr fit zu machen und ihnen gleichzeitig die Verantwortung zu übertragen, durch die Verkehrsmittelwahl an einer nachhaltigen Mobilität mitzuwirken. Bereits in der Kita oder spätestens in der Schule sollten erste Mobilitätsbildungsmaßnahmen ergriffen werden (s. Flyer „Aktionstage zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ in Abbildung 68).

5.4 Quartiere mit nachhaltigen Mobilitätskonzepten

Nachstehend sind Quartiere mit nachhaltigen Mobilitätskonzepten tabellarisch dargestellt (Tabelle 18). Diese Good-Practice-Beispiele beinhalten umfassende Ansätze zu nachhaltigen Mobilitätskonzepten mit Carsharing-Stationen, Bike-Sharing-Angeboten, Verleih von Lastenrädern, gute ÖV-Anbindung, Verbesserung der Infrastruktur für Rad und Fuß und Verbesserungen der Aufenthaltsqualität.

Tabelle 18: Beispiele für Quartiere mit nachhaltigen Mobilitätskonzepten

Nr.	Titel	Kurzbeschreibung	Themenfeld
1	Lincoln Siedlung Darmstadt	Umwandlung einer ehemaligen Wohnsiedlung von US-Soldaten zum urbanen, verkehrsberuhigten Quartier („Stadt der kurzen Wege“)	Umstrukturierung in ein Quartier mit nachhaltigen Mobilitätsangeboten
2	Gartenstadt Farmsen Hamburg	Umsetzung eines alternativen Mobilitätskonzeptes in einer denkmalgeschützten Siedlung (Car-Sharing-Stationen und E-Rad-Verleih) zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Ansatz: Energetische Sanierung	Fuß- und fahrradfreundliches Quartier
3	Ellerbek/ Wellingdorf Kiel	Förderung aktiver Mobilität mit dem Fokus „Beispielbares Quartier“ (Kinderfreundlichkeit)	Beispielbares Quartier
4	Stellwerk 60 Köln-Nippes	Mobilitätsförderung in einer autofreien Siedlung mit großer Fußgängerzone, die den Anwohnenden eine hohe Lebensqualität bietet	Autofreie Siedlung
5	Domagpark München	Neubauviertel mit ausgebautem Sharing-Angebot und großem ÖPNV Angebot soll den Anwohnenden eine attraktive Alternative zum eigenen Auto bieten. Betreiber der Mobilitätsstation ist Mobilitätsdienstleister	Neubauviertel mit umfassendem nachhaltigem Mobilitätsangebot
6	Gartenstadt Drewitz Potsdam	Mit einem Konzept der energetischen Sanierung und Parkraumbewirtschaftung entwickelte sich die Plattenbausiedlung zur Gartenstadt	Umstrukturierung und Erneuerung in „grünen Stadtteil“
7	Im langen Loh Basel	Wohnsiedlung mit „sehr guter ÖV-Erschließung“ und attraktiven Velorouten	Erhöhung der Mobilitätsangebote in einer Wohnsiedlung (Wohngemeinschaft)
8	Seestadt Aspern Wien	Durch innovative Konzepte entsteht ein neuer nachhaltiger Stadtteil mit hoher Lebensqualität	Realisierung eines nachhaltigen Stadtteils

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

Mit Blick auf das Untersuchungsgebiet sind die Beispiele von Bedeutung, die Veränderungen im Bestand herbeiführen bzw. mit Wohnungsbaugesellschaften gemeinsam Konzepte entwickeln (Lincoln Siedlung Darmstadt, Gartenstadt Farmsen Hamburg, Ellerbek / Wellington Kiel, Im Langen Loh Basel).

5.5 Empfehlungen

Das Konzept für ein Mobilitätsmanagement am Wohnort muss zum Quartier passen. Das heißt, bei der Entwicklung der Angebote muss die Quartiers- und Sozialstruktur berücksichtigt werden.

Bezirksamt Mitte
**Verkehrskonzept
Badstraße**

26. November 2020

Im Quartiersmanagementgebiet Badstraße lebt ein relativ hoher Anteil von Menschen in Arbeitslosigkeit und mit Transferleistungen (2017: 6,54 % bzw. 31,8 %) und es gibt eine hohe Kinderarmut (2017: 60,7 %). Von den insgesamt 17.922 Menschen im Quartier sind ca. 30 % unter 25 Jahre. Auch ist die Kriminalitätsrate vergleichsweise hoch. Andererseits gibt es eine Vielzahl von Akteuren, die als starke Partner eine wichtige Rolle für die Quartiersentwicklung haben (Quartiersmanagement Badstraße, 2017).

Eine grundsätzliche Bereitschaft, alternative Mobilitätsangebote (Carsharing, Lastenräder, Bike-Sharing-Angebote) zu nutzen, besteht im Gebiet. So wurde im Rahmen des Dialogforums zum Thema Mobilitätsmanagement das Ausprobieren dieser alternativen Mobilitätsangebote als wichtiges Potenzial im Quartier ausgemacht. Lastenfahrräder und Pedelecs sollten dazu zur Verfügung gestellt werden.

Zur Förderung der Nutzung des Fahrrades ist ein Konzept für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen mit konkreten Standorten im Quartier vorgelegt worden (Kapitel 4.3.3). Diese und die Vorschläge für die Erweiterung der Standorte für das Fahrradverleihsystem (Nextbike) sollten möglichst zeitnah umgesetzt werden. Dazu gehört auch die zeitnahe Umsetzung der Standorte der fLotte kommunal. Bisher gibt es im QM-Gebiet noch keine Verleihstationen (ADFC e.V., 2019).

In Kooperation mit den Wohnungsbauunternehmen sollte ein Konzept für ein Mieterticket vorgelegt und eine Mobilitätsstation (Carsharing, Leihfahrräder, Lastenräder) zusammen mit der Mieterschaft konzipiert werden. Folgende Wohnungsbaugesellschaften haben Wohnungsbestand im Gebiet: GESOBAU, Gartenstadt Atlantic, DeGeWo, BBG 1860, Becker & Gries.

Vor dem Hintergrund der Sozialstruktur im Quartier und der Bedeutung von Mobilitätsbildung für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten wird diesem Thema besondere Bedeutung beigemessen. Notwendig ist die Erarbeitung eines entsprechenden Konzeptes und die Umsetzung mit intensiver Informations- und Öffentlichkeitsarbeit. Wichtig ist, entsprechende Infomaterialien zu den Themen des nachhaltigen Verkehrs, gegenseitiger Rücksichtnahme, sicherer Schulwege in mehreren Sprachen anzubieten.

Als besonders anzusprechende Personengruppen gelten Kinder/ Jugendliche und ihre Eltern und schulische Bildungseinrichtungen. Viele der Schulwege können zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden. Als Mobilitätsbildungsangebote für Kindergärten bzw. Schulen sollte beispielhaft für eine Kita oder eine Grundschule im Quartier ein Mobilitätskonzept (Workshops mit Kindern, Erzieherinnen, Elternabend, Mobilitätsplan) erstellt werden. Eine weitere Möglichkeit ist die Teilnahme an der jährlichen Kampagne „Zu Fuß zur Schule“ des Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD) und des Deutschen Kinderhilfswerks oder die Organisation eines „Walking-Bus“. Ein „Walking-Bus“ hat keine Räder, sondern besteht aus Kindern, die in Begleitung einer erwachsenen Person auf

festgelegten Routen gemeinsam in die Schule gehen. Kinder „steigen“ an verschiedenen Haltestellen an der Strecke zu.

Für weiterführende Schulen wird die Erstellung eines Radschulwegplans vorgeschlagen. Ein Radschulwegplan ist bezogen auf eine Schule und gibt Empfehlungen für den Weg zur Schule mit dem Rad (Vorbereitung und Durchführung von Projekttagen an der Schule, Erarbeitung des Fachplans). Als mögliche Schulen im Gebiet kommen das Diesterweg-Gymnasium und die Willy-Brandt-Oberschule in Frage.

Laut MobG BE ist die Mobilitätsbildung und die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen bei der Gestaltung des Wohnumfeldes wichtig (Land Berlin, 2018). Empfohlen wird deshalb die Verstärkung der Zusammenarbeit mit dem Kinder- und Jugendbüro Mitte (Bezirksamt Mitte). Dazu wurden im Rahmen des Verkehrskonzeptes erste Ideen entwickelt, z. B. die Begehung mit Kindern durchs Quartier (Interviewstreifzüge), Einbeziehen von Mobilitätsaspekten in das Jugendaudit, aufsuchende Beteiligung. Diese konnten im Projektzeitraum aus zeitlichen Gründen nicht umgesetzt werden.

„Als besonders anzusprechende Personengruppen gilt auch die Gruppe der Älteren. Empfohlen werden z. B. Radfahrkurse für „Wiedereinsteiger“ oder Kurse für die richtige Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln. Für Personen, die aus anderen Gründen kein Rad fahren, könnten Radfahrlernkurse (zum Beispiel für Frauen) angeboten werden. In Berlin gibt es den Verein BIKEYGEES e. V., welcher Radfahrtrainings für Frauen, mehrsprachigen Verkehrsunterricht und Reparaturkurse organisiert.“

Für die Konzeption und Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen des Mobilitätsmanagement ist eine Kooperation der Akteure im Quartiersmanagementgebiet Badstraße notwendig. Wichtige Akteure, die einbezogen werden sollten, sind neben den Schulen und Kindertagesstätten die Bibliothek am Luisenbad, die Uferstudios, MÄDEA (Interkulturelles Zentrum für Mädchen und junge Frauen), Stadtteilkoordination Fabrik Osloer Straße, aber auch die Wohnungsgesellschaften, Netzwerk „Aktiv im Alter“ und bestehende Vereine im Quartier. Diese haben teilweise unterschiedliche Interessen. Dem Quartiersmanagement kommt eine wichtige koordinierende Funktion zu.

Bezirksamt Mitte
Verkehrskonzept
Badstraße

26. November 2020

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Grobkostenschätzung für die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen	66
Tabelle 2:	Grobkostenschätzung für die Einrichtung verkehrsberuhigender Maßnahmen	67
Tabelle 3:	Grobkostenschätzung für die Einrichtung von Fahrradstraßen	67
Tabelle 4:	Grobkostenschätzung für die Einrichtung einer neuen Fußwegverbindung	67
Tabelle 5:	Grobkostenschätzung für die Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit von Fahrbahnen	68
Tabelle 6:	Grobkostenschätzung für eine neue Platzgestaltung	68
Tabelle 7:	Grobkostenschätzung für eine Umgestaltung des Straßenraums	68
Tabelle 8:	Grobkostenschätzung für die Herstellung von mehr Barrierefreiheit	69
Tabelle 9:	Grobkostenschätzung für die Verbesserung der Radverkehrsführung	69
Tabelle 10:	Grobkostenschätzung für die Einrichtung neuer Querungsanlagen	70
Tabelle 11:	Grobkostenschätzung für die Verbesserung vorhandener Querungsanlagen mit baulichen Maßnahmen	71
Tabelle 12:	Grobkostenschätzung für die Verbesserung vorhandener Querungsanlagen ohne baulichen Maßnahmen	72
Tabelle 13:	Grobkostenschätzung für weitere Radabstellanlagen	73
Tabelle 14:	Handlungskatalog zum Fußverkehr	76
Tabelle 15:	Handlungskatalog zum Radverkehr	79
Tabelle 16:	Handlungskatalog zum Kfz-Verkehr	80
Tabelle 17:	Mietertickets (Konzepte und Beispiele)	91
Tabelle 18:	Beispiele für Quartiere mit nachhaltigen Mobilitätskonzepten	93

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Untersuchungsgebiet	2
Abbildung 2:	Nutzungen	4
Abbildung 3:	Berliner Fahrradrouthenauptnetz	5
Abbildung 4:	Radrouthennetz	6
Abbildung 5:	Radinfrastruktur	7

Abbildung 6:	Beispiele für zu schmale Radwege und Schutzstreifen	7
Abbildung 7:	Beispiele für Fahrradabstellanlagen	7
Abbildung 8:	Öffentlicher Nah- und Fernverkehr	8
Abbildung 9:	Straßenhierarchie	9
Abbildung 10:	Verkehrsorganisation	10
Abbildung 11:	Verkehrsmengen	11
Abbildung 12:	Fahrbahnbeläge	12
Abbildung 13:	Unfallgeschehen	13
Abbildung 14:	Konflikte	14
Abbildung 15:	Beispiele für fehlende Querungsstellen	15
Abbildung 16:	Beispiele für zugeparkte Querungsstellen	16
Abbildung 17:	Beispiele für mangelnde Barrierefreiheit und fehlende Bordsteinabsenkung	16
Abbildung 18:	Beispiele für mangelnde Aufenthaltsqualität	16
Abbildung 19:	Beispiele für Radfahrende bzw. Parkende im Gehwegbereich	17
Abbildung 20:	Konfliktplan Fußverkehr	17
Abbildung 21:	Beispiele für typische Konflikte im Radverkehr	19
Abbildung 22:	Beispiele für Konflikte im Kfz-Verkehr	20
Abbildung 23:	Diskussionsrunde während des Dialogforums	22
Abbildung 24:	Diskussionsergebnisse des Dialogforums	23
Abbildung 25:	Route des Stadtspaziergangs im QM-Gebiet Badstraße am 13.06.2019	24
Abbildung 26:	Teilnehmende am Stadtspaziergang	24
Abbildung 27:	Öffentlicher Workshop am 10.10.2019	26
Abbildung 28:	Abschlussveranstaltung	27
Abbildung 29:	Hierarchisierung der Fußverkehrsverbindungen	32
Abbildung 30:	Netzplan Fußverkehr	37
Abbildung 31:	Reinickendorfer Straße	38
Abbildung 32:	Heinz-Galinski-Straße/Schulstraße	38
Abbildung 33:	Badstraße/Koloniestraße	39
Abbildung 34:	Panke-Grünzug (Travemünder Straße/Gropiusstraße/Orthstraße)	39
Abbildung 35:	Prinzenallee	40
Abbildung 36:	Stettiner Straße/Bellermannstraße	40
Abbildung 37:	Euler Straße / Heidebrinker Straße	41

Abbildung 38:	Böttgerstraße/Pankstraße	41
Abbildung 39:	Beispiele für Hauptverbindungen 1. Ordnung	45
Abbildung 40:	Beispiele für Hauptverbindungen 2. Ordnung	45
Abbildung 41:	Panke-Grünzug	46
Abbildung 42:	Radrouten (Netzplan)	47
Abbildung 43:	Kreuzberger Bügel (Beispiele)	48
Abbildung 44:	Maßnahmen Fahrradabstellanlagen	48
Abbildung 45:	Doppelstockanlage und kleine Mobilitätsstation	49
Abbildung 46:	Standort Fahrradverleihsystem (Nextbike)	50
Abbildung 47:	Beispiele für geradlinige monotone Querschnitts- bzw. Straßenraumgestaltung	52
Abbildung 48:	Beispiele für die Gestaltung durch vorgezogene Seitenbereiche (links) und Verschwenkungen (rechts)	53
Abbildung 49:	Verortung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen im integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept	54
Abbildung 50:	Markierungen in der Linienstraße (Berlin Mitte)	55
Abbildung 51:	Beispiele für sich als Fahrradstraße eignende Straßen	55
Abbildung 52:	Verortung der Fahrradstraßen im integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept	56
Abbildung 53:	Beispiele für die mangelhafte Gestaltung Radverkehrsführung	56
Abbildung 54:	Verortung der Maßnahmen zu Radverkehrsführung im integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept	57
Abbildung 55:	Verortung der Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit im integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept	58
Abbildung 56:	Ort der möglichen neuen Fußwegeverbindung	58
Abbildung 57:	Verortung der neuen Fußwegeverbindungen im integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept	59
Abbildung 58:	Beispiele für widerrechtlich abgestellte Fahrzeuge auf Gehwegen	59
Abbildung 59:	Verortung der Maßnahmen zum Schutz vor Kfz auf Gehwegen im integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept	60
Abbildung 60:	Orte für eine mögliche Platzgestaltung	61
Abbildung 61:	Verortung der Maßnahmen zur Platzgestaltung im integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept	61
Abbildung 62:	Beispiele für zu gestaltende Straßenräume	62
Abbildung 63:	Verortung der Maßnahmen zur Umgestaltung des Straßenraums im integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept	63

Abbildung 64: Orte für neue Querungsanlagen, die Verbesserung vorhandener Querungsanlagen oder die Herstellung von Barrierefreiheit	64
Abbildung 65: Verortung der Maßnahmen zur Querungsverbesserung im integrierten verkehrlichen Maßnahmenkonzept	65
Abbildung 66: Mobilitätsmanagement - die Palette	89
Abbildung 67: Carsharing-Standort und kleine Mobilitätsstation	90
Abbildung 68: Beispiele für Öffentlichkeitsarbeit	92

Literaturverzeichnis

- ADFC e.V. (2019). *fLotte Berlin | Freie Lastenräder - powered by ADFC*.
Abgerufen am 17. Oktober 2019 von Standorte der Lastenrad-fLotte:
<https://flotte-berlin.de/lastenrad-ausleihen/standorte/>
- Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur. (2001). *Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen R-FGÜ 2001*.
Berlin: FGSV-Verlag.
- FGSV. (2002). *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)*. Köln:
FGSV-Verlag.
- FGSV. (2006). *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)*. Köln:
FGSV-Verlag.
- FGSV. (2007). *Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Fußgängerverkehr (M WBF)*. Köln: FGSV Verlag.
- FGSV. (2010). *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)*. Köln: FGSV-
Verlag.
- FGSV. (2011). *Hinweise für Barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA)*. Köln:
FGSV-Verlag.
- FGSV. (2012). *Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M UKo R2)*.
- FGSV. (2013). *Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ)*. Köln: FGSV Verlag.
- FGSV. (2015). *Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA)*. Bonn: FGSV-Verlag.
- FGSV Arbeitsgruppe Straßenentwurf. (2012). *Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung*. Köln: FGSV-Verlag.
- Lambrecht, F., & Sommer, C. (2016). Konzepte für Mietertickets zur Verknüpfung von Wohnen und Verkehr. In Gesellschaft für Informatik,

Lecture Notes in Informatics, INFORMATIK 2016. Bonn: Mayr, Heinrich C. / Pinzger, Martin.

Land Berlin. (2011). *Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr)*. Berlin: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Land Berlin. (2018). *Berliner Mobilitätsgesetz*. Berlin: Land Berlin.

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. (30. März 2020). *Zukunftsnetz Mobilität NRW*. Von <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/> abgerufen

Quartiersmanagement Badstraße. (2017). *Integriertes Handlungs- und Entwicklungskonzept (IHEK) Quartiersmanagement Badstraße*. Berlin: Quartiersmanagement Badstraße.

SenStadtUm. (2013). *Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege)*. (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Hrsg.) Berlin.

Stadtentwicklung, S. f. (2011). *Stadtentwicklungsplan Zentren 3*. Berlin.

VCD e.V. (2019). *Intelligent mobil im Wohnquartier*. Berlin: VCD e.V. Von https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Wohnen_leitet_Mobilitaet/pdf/Handlungsleitfaden_Intelligent_mobil_im_Wohnquartier.pdf abgerufen

Anhang

- | | |
|----------|--|
| Anlage 1 | Karten und Pläne |
| Anlage 2 | Liste zur Neuanlage oder Erweiterung von Fahrradabstellanlagen |
| Anlage 3 | Protokoll des Dialogforums |
| Anlage 4 | Protokoll des Stadtspaziergangs |
| Anlage 5 | Protokoll des Workshops |
| Anlage 6 | Protokoll der Abschlussveranstaltung |

Berlin

Schicklerstraße 5-7
D-10179 Berlin-Mitte
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de