Informations- & Beteiligungs-veranstaltung

22. November 2023

NEUKÖLLN

KARL-MARX-STRAßE
SONNENALLEE

Vorstudie Weichselstraße

Lebendiges Zentrum
und Sanierungsgebiet
Karl-Marx-Straße / Sonnenallee
www.kms-sonne.de

Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen

STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und
Gemeinden

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen

Bezirksamt
Neukölln

BERLIN

Begrüßung

NEUKÖLLN

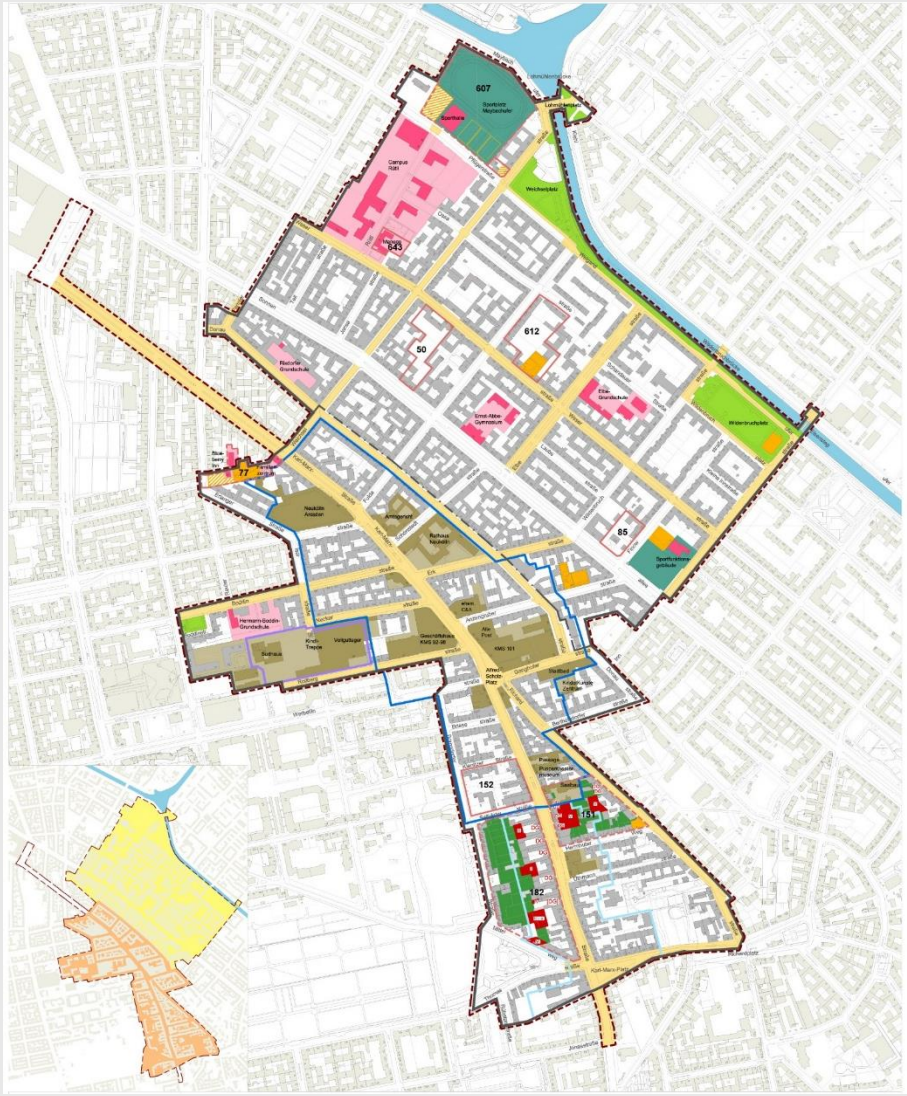
KARL-MARX-STRAßE
SONNENALLEE

Jochen Biedermann, Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr

Ablaufplan

19:00	Begrüßung *Jochen Biedermann, Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr*
19:10	Einordnung der Maßnahme ▪ in das Sanierungs- und Fördergebiet
19:20	Vorstudie ▪ Bestandsaufnahme + Analyse ▪ Vorstellung der Varianten
20:00	Plenum – Erörterung der Fragen des Publikums
20:30	Weiterer Fahrplan bis zur Umsetzung
20:35	Verabschiedung *Jochen Biedermann, Bezirksstadtrat*
Abschluss bis 21 Uhr	Erläuterung von Rückfragen an Plänen

Das Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße / Sonnenallee



Zielsetzung und Themenfelder:

- Umgestaltung des öffentlichen Raums
- Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs
- Verbesserung des Wohnumfelds + Begrünung von Innenhöfen
- Stärkung der sozialen Infrastruktur (Schulen, Kitas, Jugendfreizeit-einrichtungen)
- Stärkung der Zentrumsfunktion Karl-Marx-Straße

- Gesamtzeitraum 2011 – 2028

- Weitere Infos: www.kms-sonne.de

Fördermaßnahmen in der Nachbarschaft

Neugestaltung Weigandufer

Neugestaltung Weichselplatz

Sanierung
Elbe-Grundschule

Ausbau der Weserstraße zur
Fahrradstraße (in Bau)

Elbestraße
(in Planung)

Henning Larsen
Landscape . Water . Sustainability

RAMBØLL
Bright ideas.
Sustainable change.

Abschlusspräsentation

Vorstudie Weichselstraße

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen

STÄDTEBAU-FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und Gemeinden

Bezirksamt Neukölln

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

BERLIN

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Henning Larsen
Landscape . Water . Sustainability

RAMBØLL
Bright ideas.
Sustainable change.

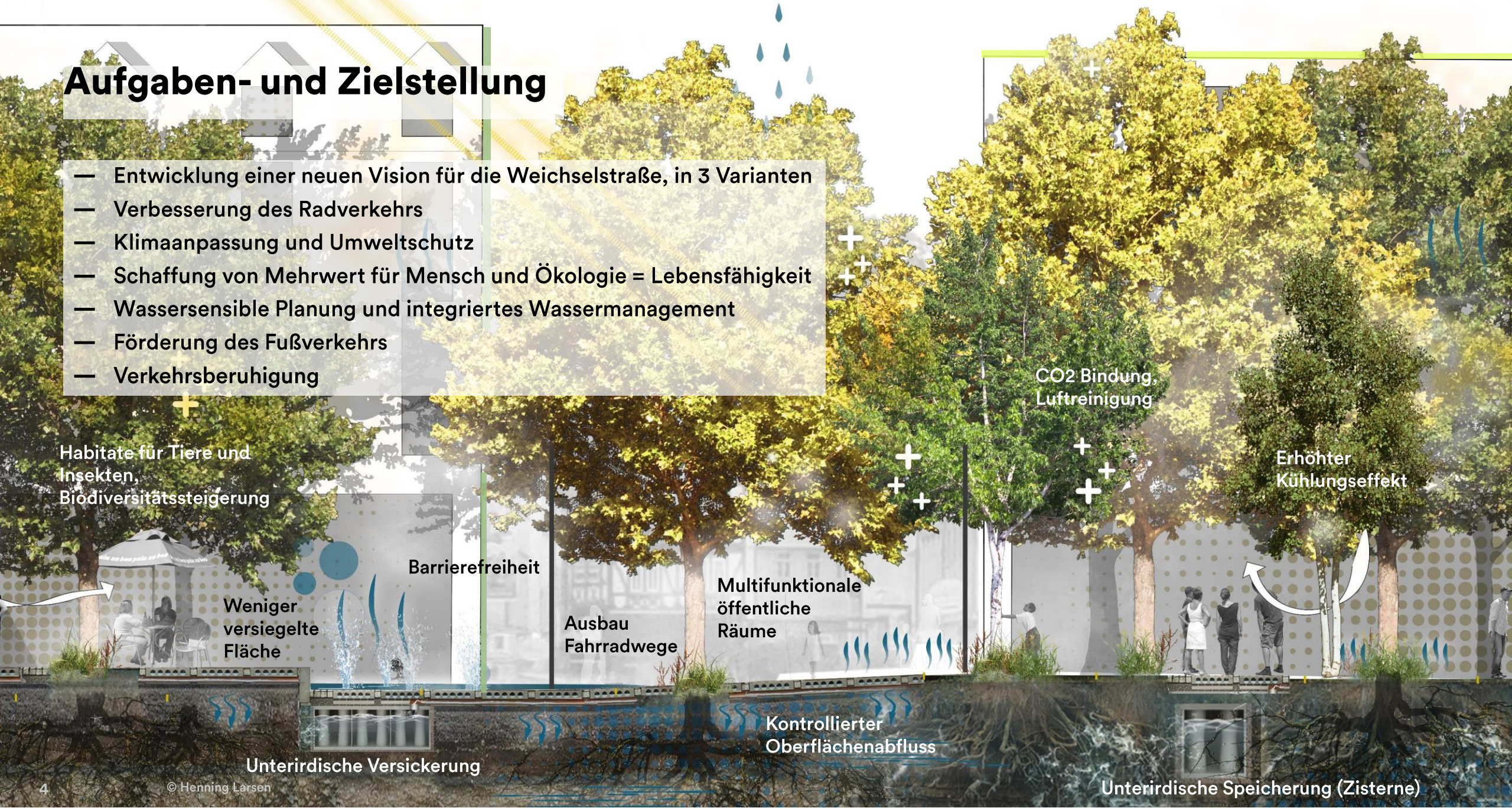
Inhaltsverzeichnis

— Aufgaben- und Zielstellung
— Bestandsanalyse und Grundlagenermittlung
— Variantenentwicklung und Maßnahmen
— Variante 1: Fahrradstraße
— Variante 2: Fußgängerzone und Fahrradstraße
— Variante 3: Fußgängerzone und verkehrsberuhigter Bereich
— Bewertungsmatrix
— Diskussion

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Aufgaben- und Zielstellung

- Entwicklung einer neuen Vision für die Weichselstraße, in 3 Varianten
- Verbesserung des Radverkehrs
- Klimaanpassung und Umweltschutz
- Schaffung von Mehrwert für Mensch und Ökologie = Lebensfähigkeit
- Wassersensible Planung und integriertes Wassermanagement
- Förderung des Fußverkehrs
- Verkehrsberuhigung



© Henning Larsen

Henning Larsen
Landscape . Water . Sustainability

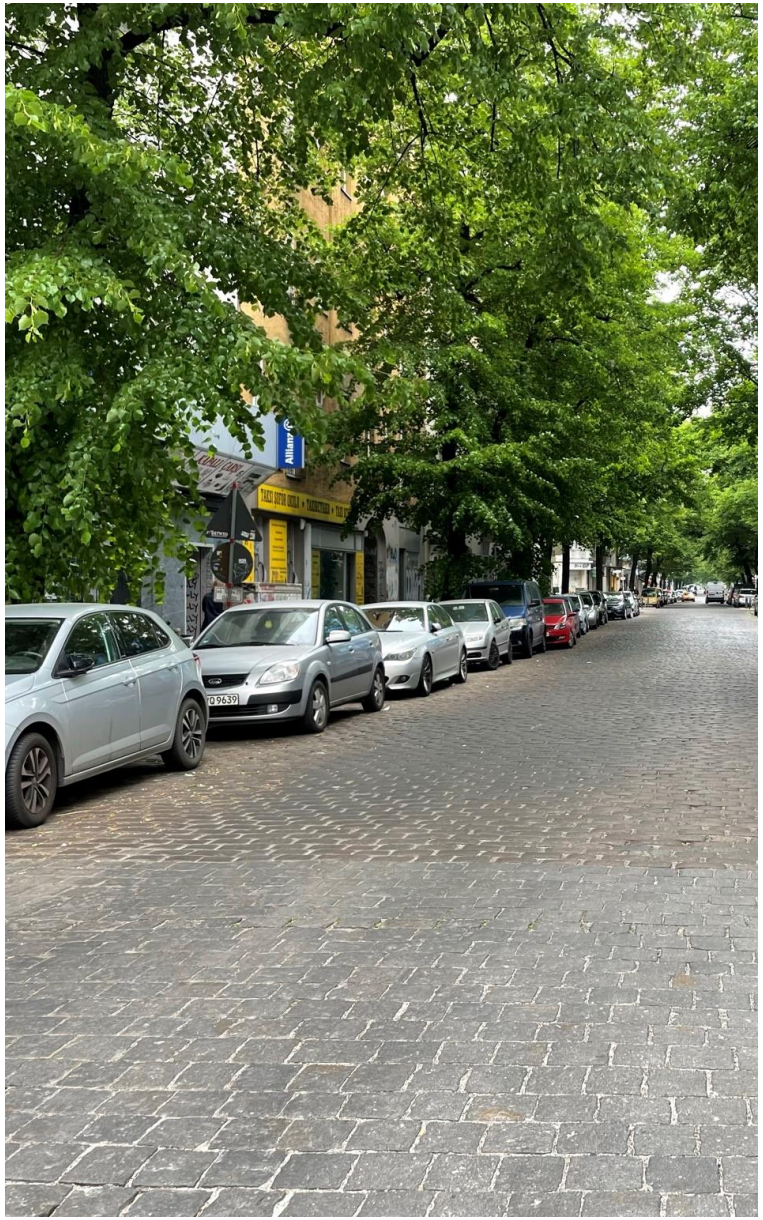
RAMBØLL
Bright ideas.
Sustainable change.

Bestandsanalyse und Grundlagen

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Bestandsbilder

Weichselstraße

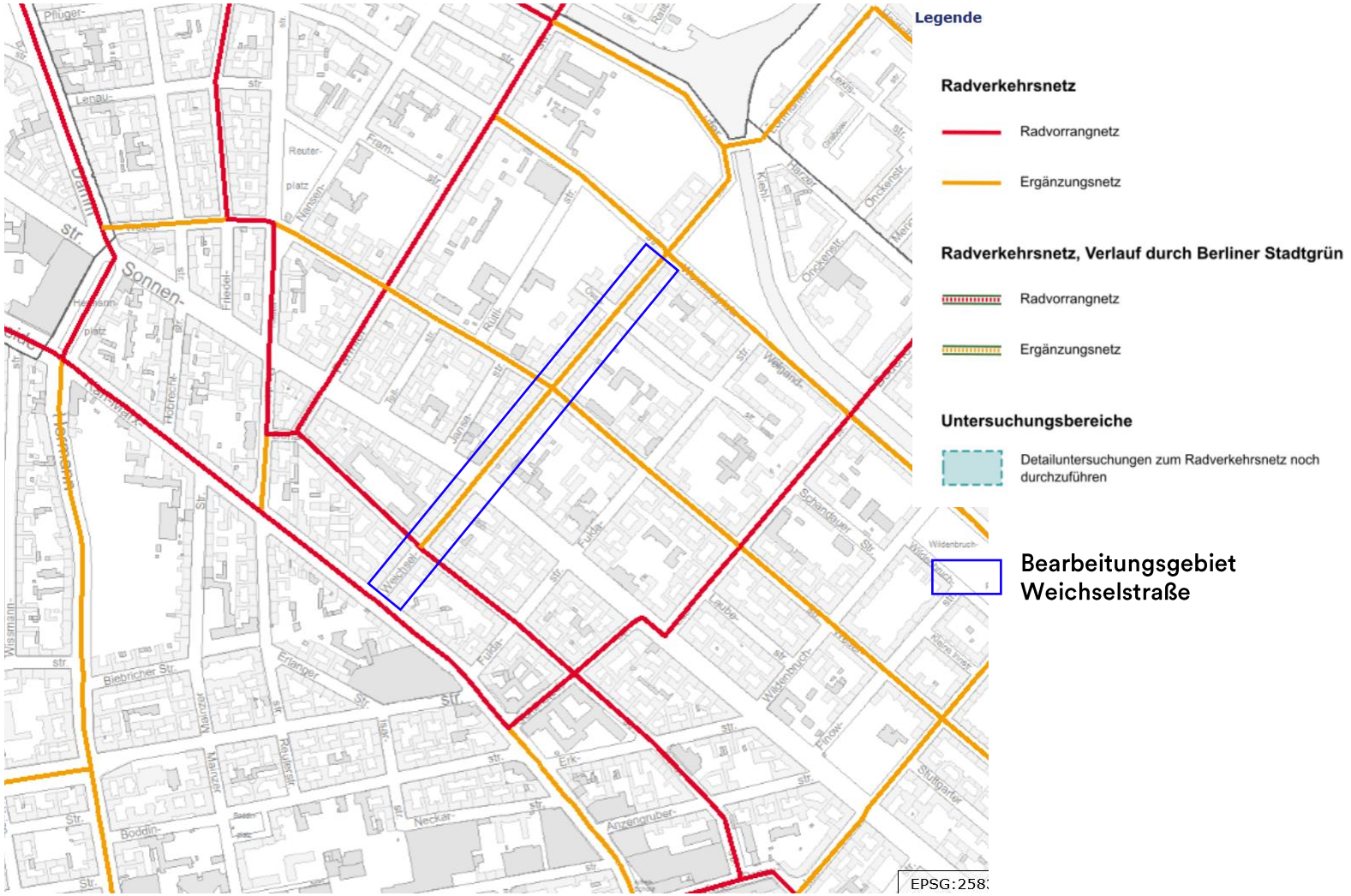


© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Bestandsanalyse

Radverkehrsnetz

- Weichselstraße größtenteils Teil des Ergänzungsnetzes Radverkehr
- Fortführung bis Karl-Marx-Straße aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll
- Wenige Fahrradbügel: 37 (= 74 Stellplätze)
- Oberfläche: mehrheitlich Großpflaster
  - Starke Erschütterungen
  - Sturzgefahr durch Fugen
  - Kein geeigneter Belag für Ergänzungsnetz
- Aktuell Radverkehr auf Gehwegen
  - Konflikte mit Fußverkehr
  - Konflikte mit motorisiertem Verkehr, weil „versteckt“ hinter Fahrzeugen



Quelle: Geoportal Berlin / [Radverkehrsnetz]

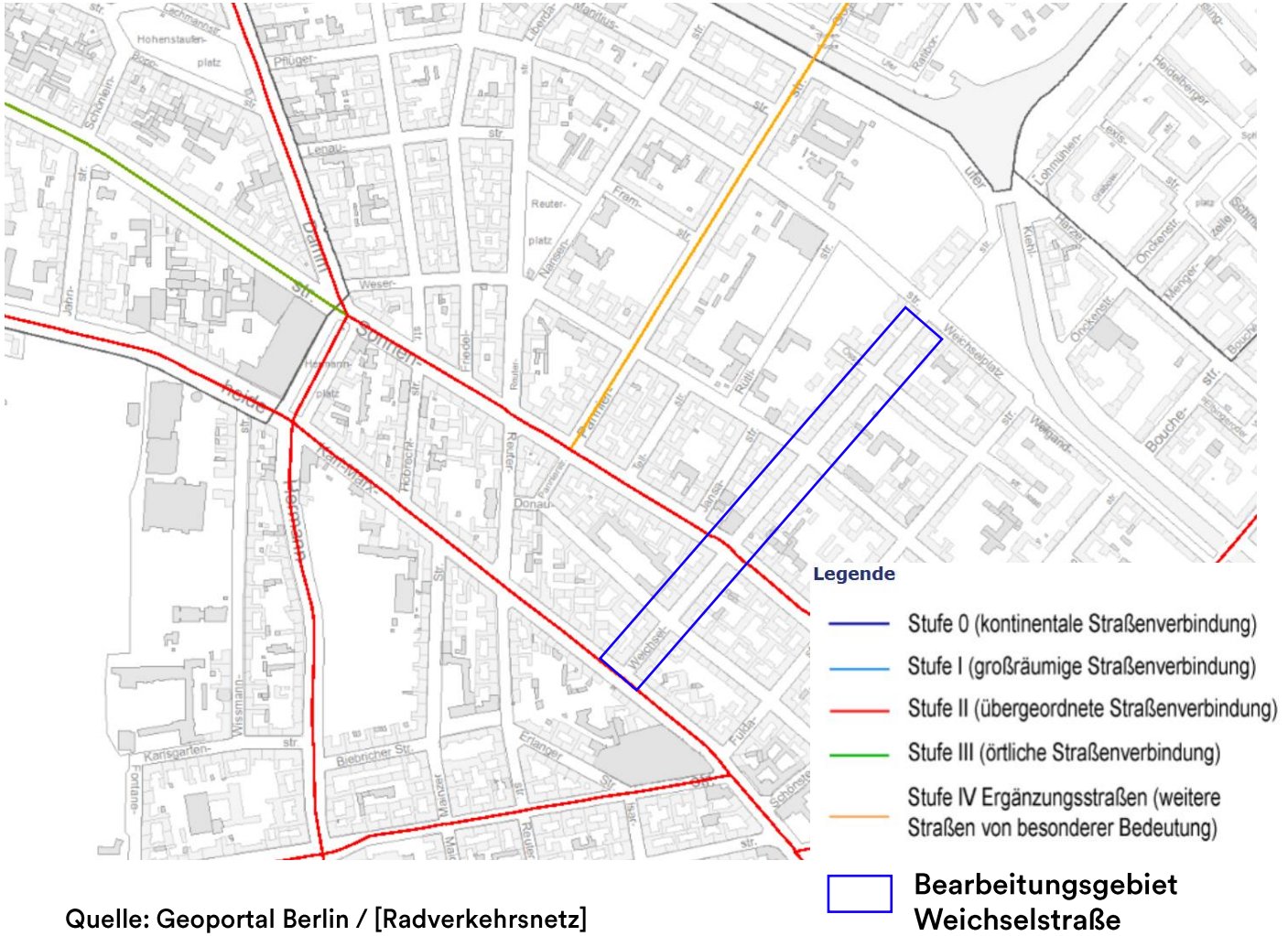
© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Bestandsanalyse

Straßenverkehrsnetz

- Weichselstraße liegt vollständig im Nebennetz
- Anzahl Stellplätze Kfz im öffentlichen Raum: ca. 165
- Anzahl Stellplätze privat (in Hinterhöfen, Tiefgaragen, etc.): ca. 69
- Behindertenstellplätze personalisiert: 2
- Liefer- und Ladezonen: 4 x

- Zahlreiche Gehwegüberfahrten (die wahrscheinlich zurückgebaut werden können)
- Überwiegend Bestandsbebauung ohne baulichen zweiten Rettungsweg



Quelle: Geoportal Berlin / [Radverkehrsnetz]

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Bestandsanalyse

Funktionen

- Entlang der Weichselstraße gibt es zahlreiche Gastronomie-Betriebe, teilweise mit Außenbereich
- In unmittelbarer Umgebung gibt es vielfältige soziale Einrichtungen mit Kinderbezug
- Für verschiedene Schulen ist die Weichselstraße Teil des Schulwegnetzes

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

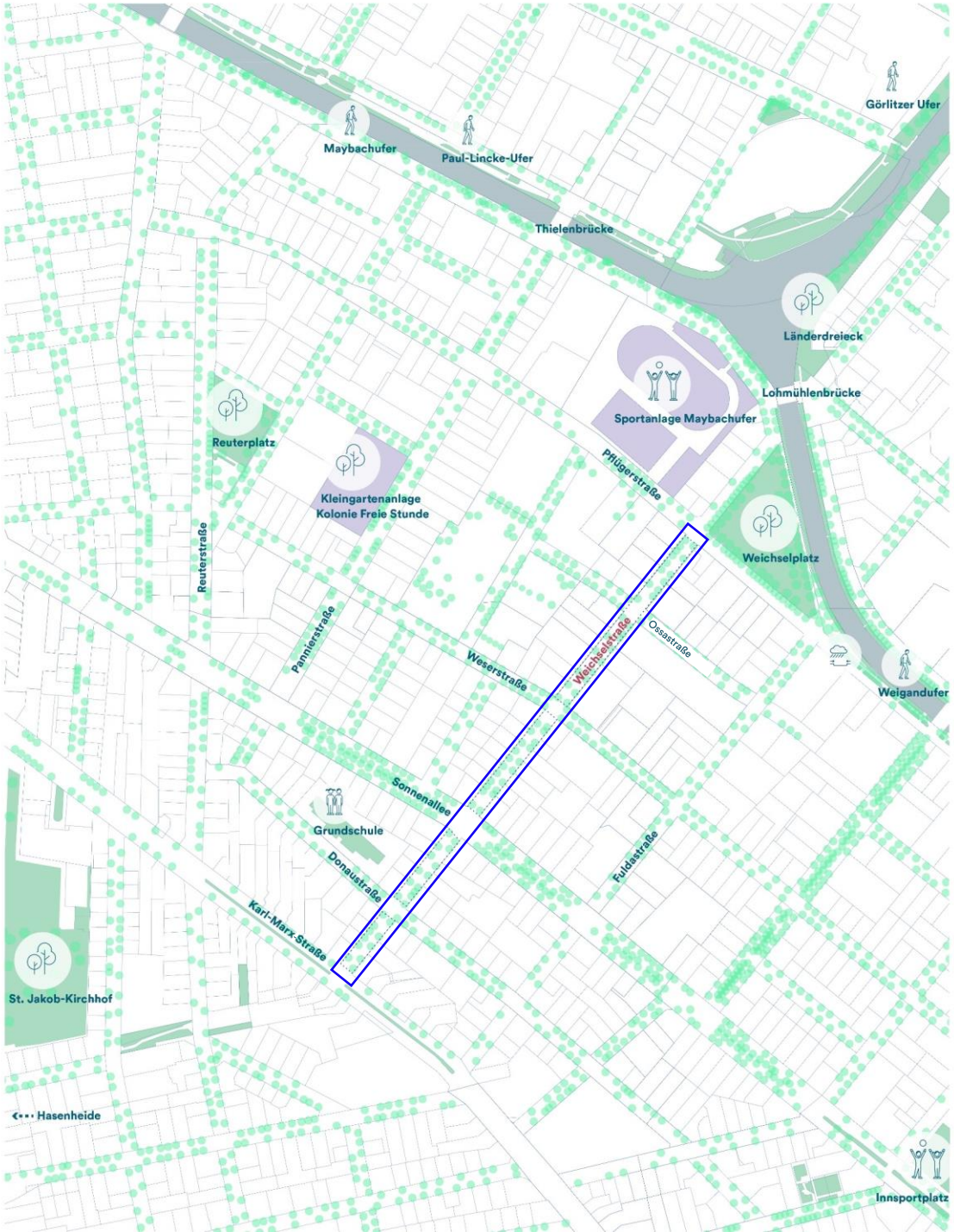
Bestandsanalyse

Grünräume

- Keine nutzbaren Grünflächen in der Weichselstraße
- Wenig nutzbare Grünflächen in der Umgebung
- Intensive Nutzung des im Norden liegenden Weichselplatzes und des Ufers am Landwehrkanal
- Weiter südwestlich liegt St. Jakob-Kirchhof und Hasenheide

Legende

- Flurstücke
- Planungsgrenze
- Kanal
- Öffentlicher Grünraum
- Besondere Freiflächen
- Bestandsbaum
- Bearbeitungsgebiet Weichselstraße

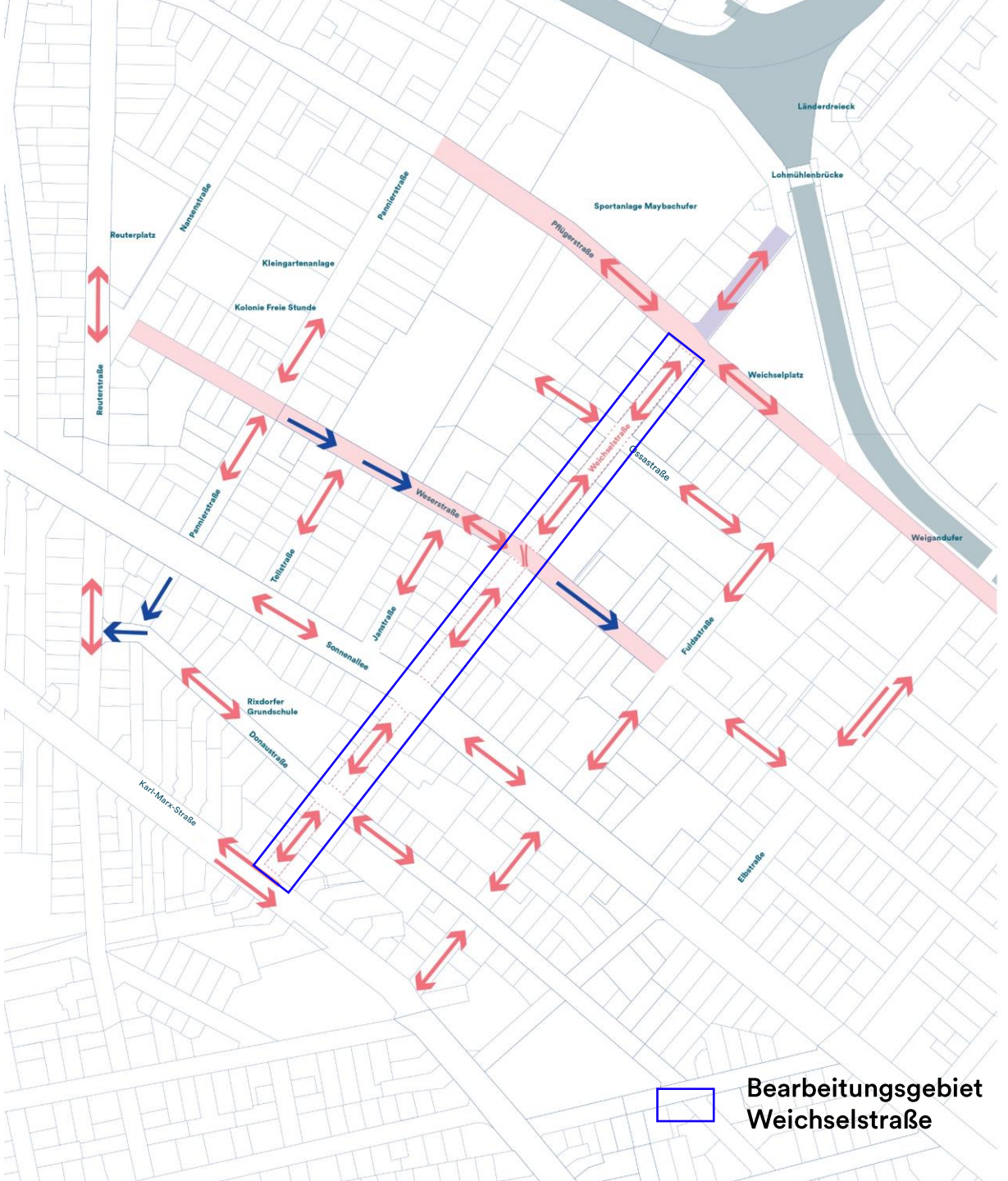


© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Bestandsanalyse

Verkehrsführung

- Zweirichtungs-Mischverkehr
- Im Bereich Weichselplatz: Verkehrsberuhigter Bereich (aber nicht vollständig niveaugleich)
- Diagonalfilter auf Höhe Weserstraße
- Pflüger- und Weserstraße, Straße Weichselplatz sowie das Weigandufer sind bereits Fahrradstraßen
- Planung Bezirk: Weiterer Diagonalfilter auf Höhe Pflügerstraße
- Überlegung Bezirk: Donaustraße ebenfalls zur Fahrradstraße umbauen
- Keine aktuellen Verkehrsmengen vorliegend



© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Henning Larsen
Landscape . Water . Sustainability

RAMBØLL
Bright ideas.
Sustainable change.

(interne) Beteiligung verschiedener Fachämter & Organisationseinheiten

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Henning Larsen
Landscape . Water . Sustainability

RAMBØLL
Bright ideas.
Sustainable change.

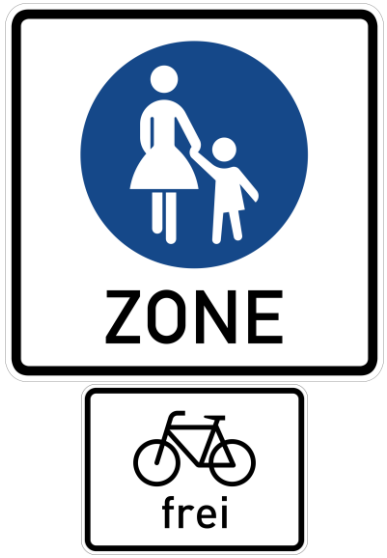
Variantenentwicklung

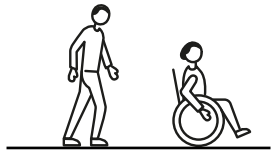
© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Variantenentwicklung

Drei Prinzipien

Fahrradstraße





Fußgängerzone

Verkehrsberuhigter Bereich

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

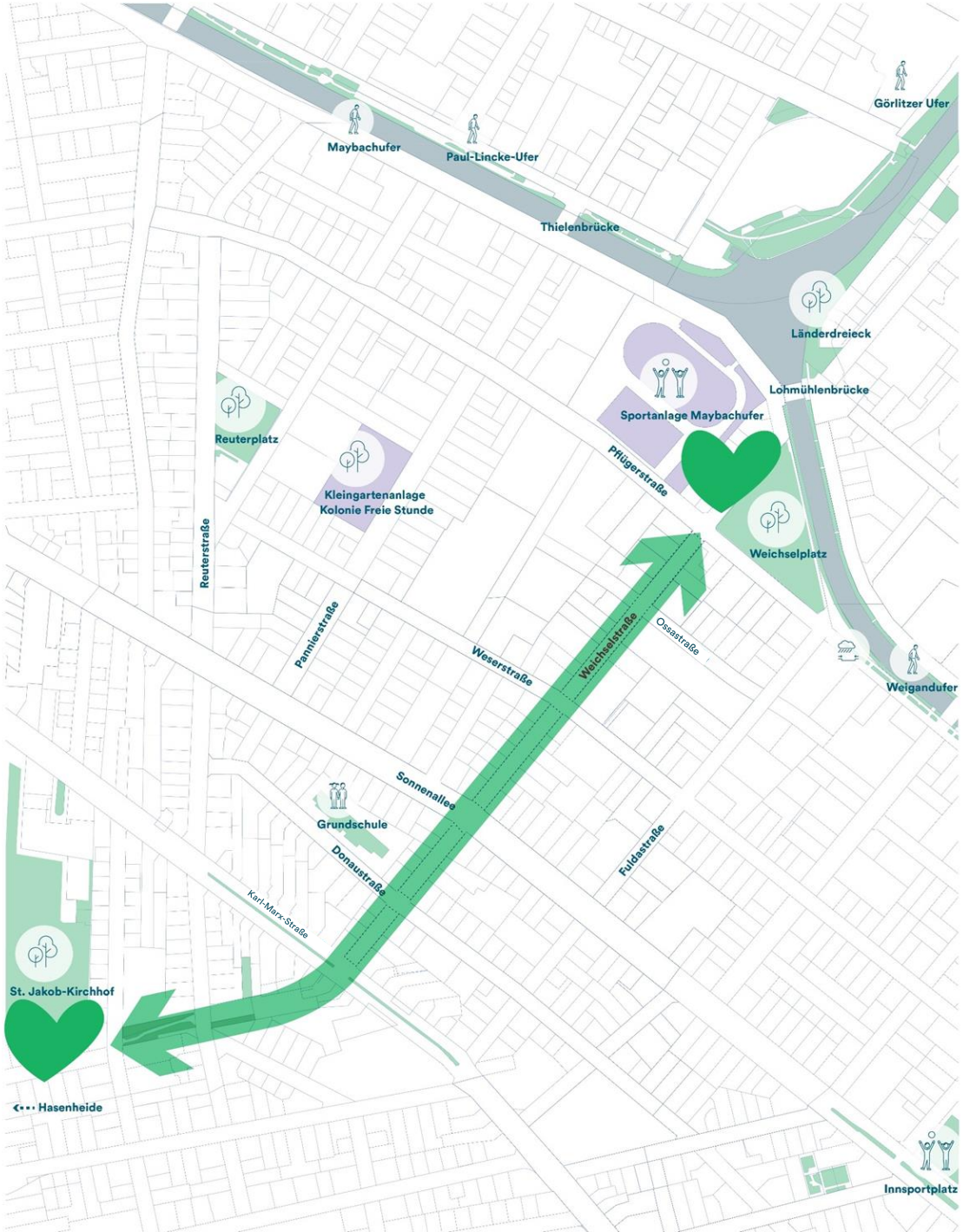
Variantenentwicklung

Neue (Grün-) Verbindungen

— Weichselstraße als neue grüne Querverbindung zwischen den vorhandenen Grünräumen

Legende

- Flurstücke
- Planungsgrenze
- Kanal
- Öffentlicher Grünraum
- Besondere Freiflächen

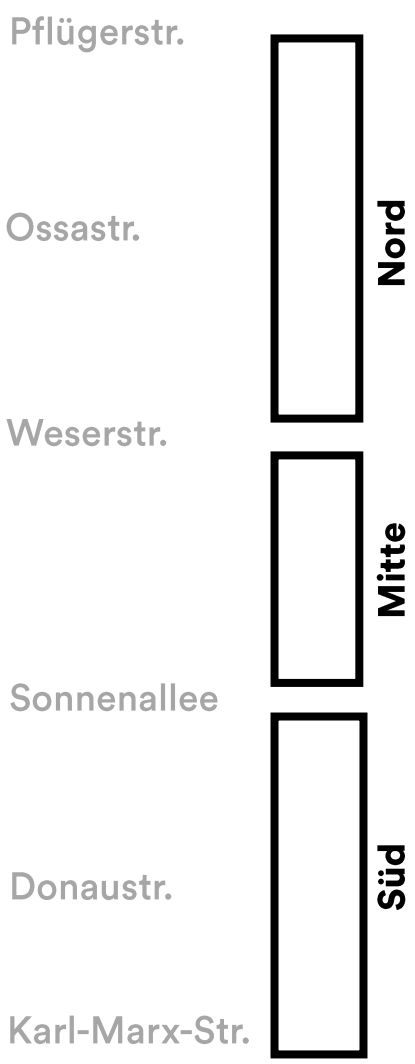


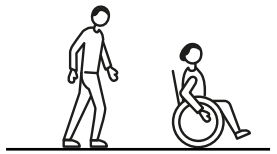
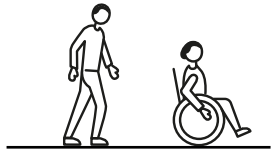
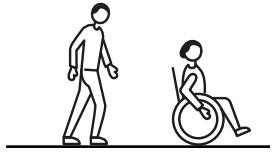
© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Variantenentwicklung

Einteilung in Abschnitte Süd - Mitte - Nord

Variantenentwicklung

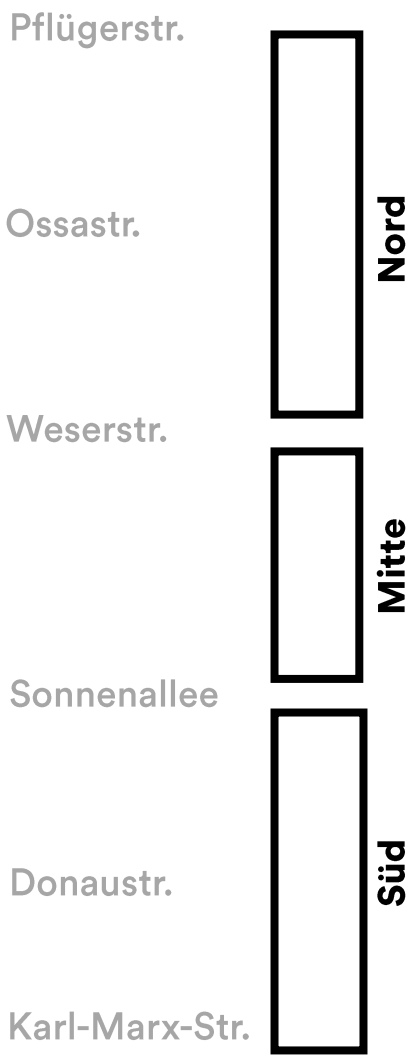


	VARIANTE 1	VARIANTE 2	VARIANTE 3
Nord	Fahrradstraße/ -zone	Fahrradstraße/ -zone	Verkehrsberuhigt
Mitte	Fahrradstraße/ -zone	Fahrradstraße/ -zone	 Fußgängerzone
Süd	Fahrradstraße/ -zone	 Fußgängerzone	 Fußgängerzone

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Variantenentwicklung

Variante 1



Fahrradstraße/ -zone

Begründung

- Weserstr. Radvorrangnetz, Weichselstr. Ergänzungsnetz
- Sehr hohe zu erwartende Radverkehrsdichte
- Radverkehr zu erwartende vorherrschende Verkehrsart
- Hohe Netzbedeutung für Radverkehr
- Untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr

Fahrradstraße/ -zone

- Weserstr. Radvorrangnetz, Weichselstr. Ergänzungsnetz
- Sehr hohe zu erwartende Radverkehrsdichte
- Radverkehr zu erwartende vorherrschende Verkehrsart
- Hohe Netzbedeutung für Radverkehr
- Untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr

Fahrradstraße/ -zone

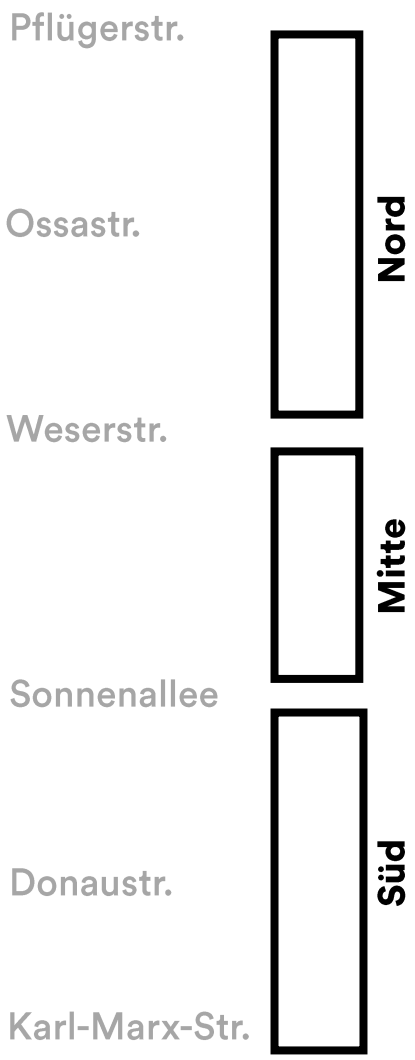
- Überlegung: Fahrradzone im Bereich Donaustr. (Radvorrangnetz)
- Weichselstr. teilweise Rad-Ergänzungsnetz
- Gute Möglichkeit, auch den Knoten Donau-/Weichselstr. einzubinden, Schilder zu „sparen“
- Sehr hohe zu erwartende Radverkehrsdichte
- Radverkehr zu erwartende vorherrschende Verkehrsart
- Hohe Netzbedeutung für Radverkehr
- Untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr

Radverkehr fördern

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

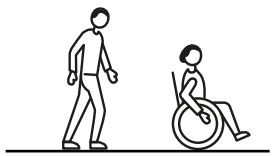
Variantenentwicklung

Variante 2



Fahrradstraße/ -zone

Fahrradstraße/ -zone



Fußgängerzone

Begründung

Nord

- Weserstr. Radvorrangnetz, Weichselstr. Ergänzungsnetz
- Sehr hohe zu erwartende Radverkehrsdichte
- Radverkehr zu erwartende vorherrschende Verkehrsart
- Hohe Netzbedeutung für Radverkehr
- Untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr

Mitte

- Weserstr. Radvorrangnetz, Weichselstr. Ergänzungsnetz
- Sehr hohe zu erwartende Radverkehrsdichte
- Radverkehr zu erwartenden vorherrschende Verkehrsart
- Hohe Netzbedeutung für Radverkehr
- Untergeordnete Bedeutung für den Kfz-Verkehr

Süd

- Großes Potential zur Minimierung der Umweltbelastungen (insbesondere im südlichen Bereich, siehe Mehrfachbelastungen Umweltgerechtigkeit (vierfache Belastung))
- Fläche für Gastronomie durch Niveaugleichheit flexibel vergrößerbar/ platzierbar
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der nahegelegenen Grundschule

Radverkehr fördern

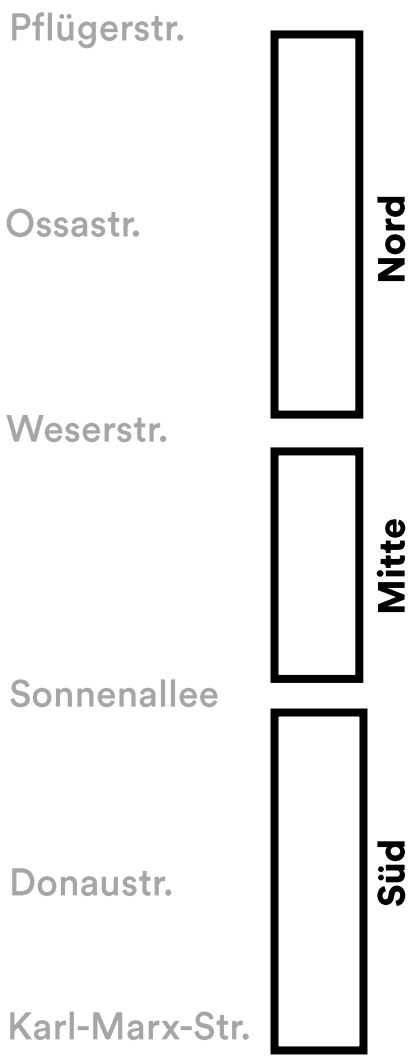
Fußverkehr und Barrierefreiheit fördern

Treffpunkte schaffen

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Variantenentwicklung

Variante 3



Verkehrsberuhigt

Begründung

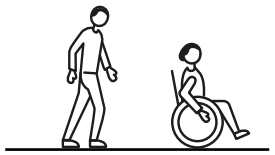
— Anschluss an verkehrsberuhigten Bereich am Weichselplatz

— Nähe zum Rütli Campus: Hohe Bedeutung der Str. für Kinder

— Nördlich Ossastr.: Vorrangnetz Fußverkehr

— Einheitliche Verkehrsstruktur und Gestaltung

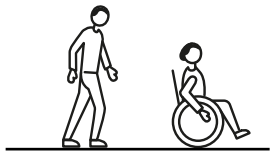
Fußverkehr und Barrierefreiheit fördern



Fußgängerzone

— Großes Potential zur Minimierung der Umweltbelastungen (im mittleren Bereich, s. Mehrfachbelastungen Umweltgerechtigkeit zweifache Belastung)

— Fläche für Gastronomie durch Niveaugleichheit flexibel vergrößerbar/ platzierbar



Fußgängerzone

— Großes Potential zur Minimierung der Umweltbelastungen (insbesondere im südlichen Bereich, s. Mehrfachbelastungen Umweltgerechtigkeit vierfache Belastung)

— Fläche für Gastronomie durch Niveaugleichheit flexibel vergrößerbar/ platzierbar

— Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere unter dem Gesichtspunkt der nahegelegenen Grundschule

Fußverkehr und Barrierefreiheit fördern

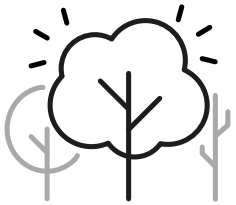
Treffpunkte schaffen

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

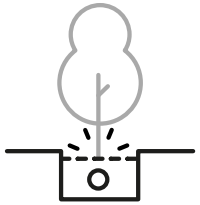
Variantenentwicklung

Maßnahmen und Ziele

Sozial Blau Grün Verkehr



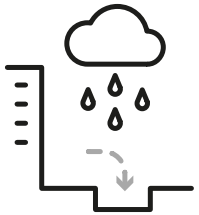
Vitale Bäume erhalten



Baumscheiben aufwerten

Biodiversität fördern

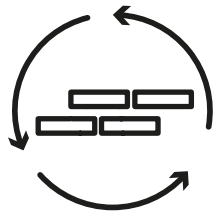
Bäume pflanzen



Offene Rinnen ausbauen

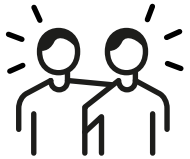
Mulden integrieren

Entsiegelung fördern



Material recyceln

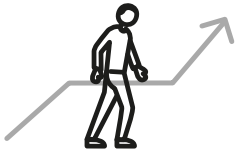
Verkehrssicherheit erhöhen



Aufenthaltsqualität verbessern

Potentielle Flächen für Sondernutzung

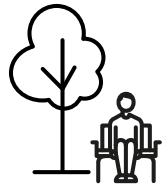
Radverkehr fördern



Fußverkehr fördern

Parkplätze minimieren

Barrierefreiheit flächendeckend planen



(Verschattete) Sitzmöglichkeiten schaffen

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Henning Larsen
Landscape . Water . Sustainability

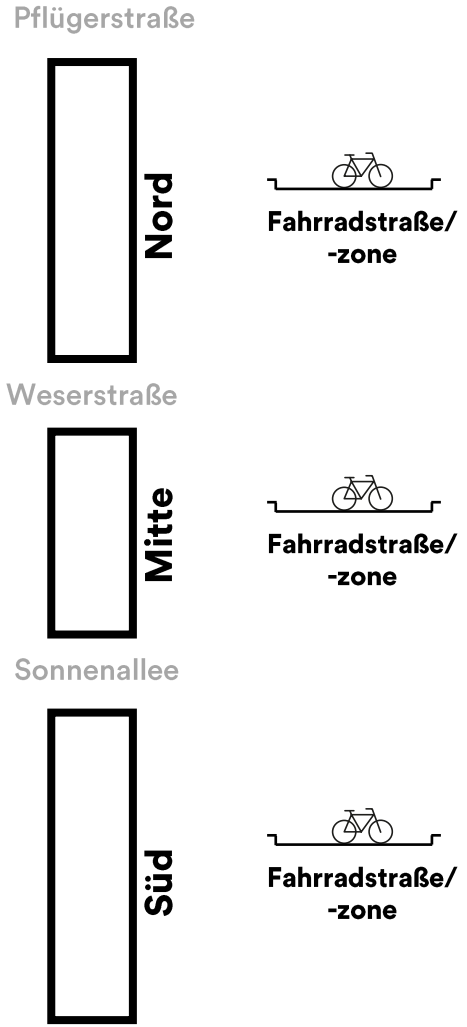
RAMBØLL
Bright ideas.
Sustainable change.

Variante 1: Fahrradstraße

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

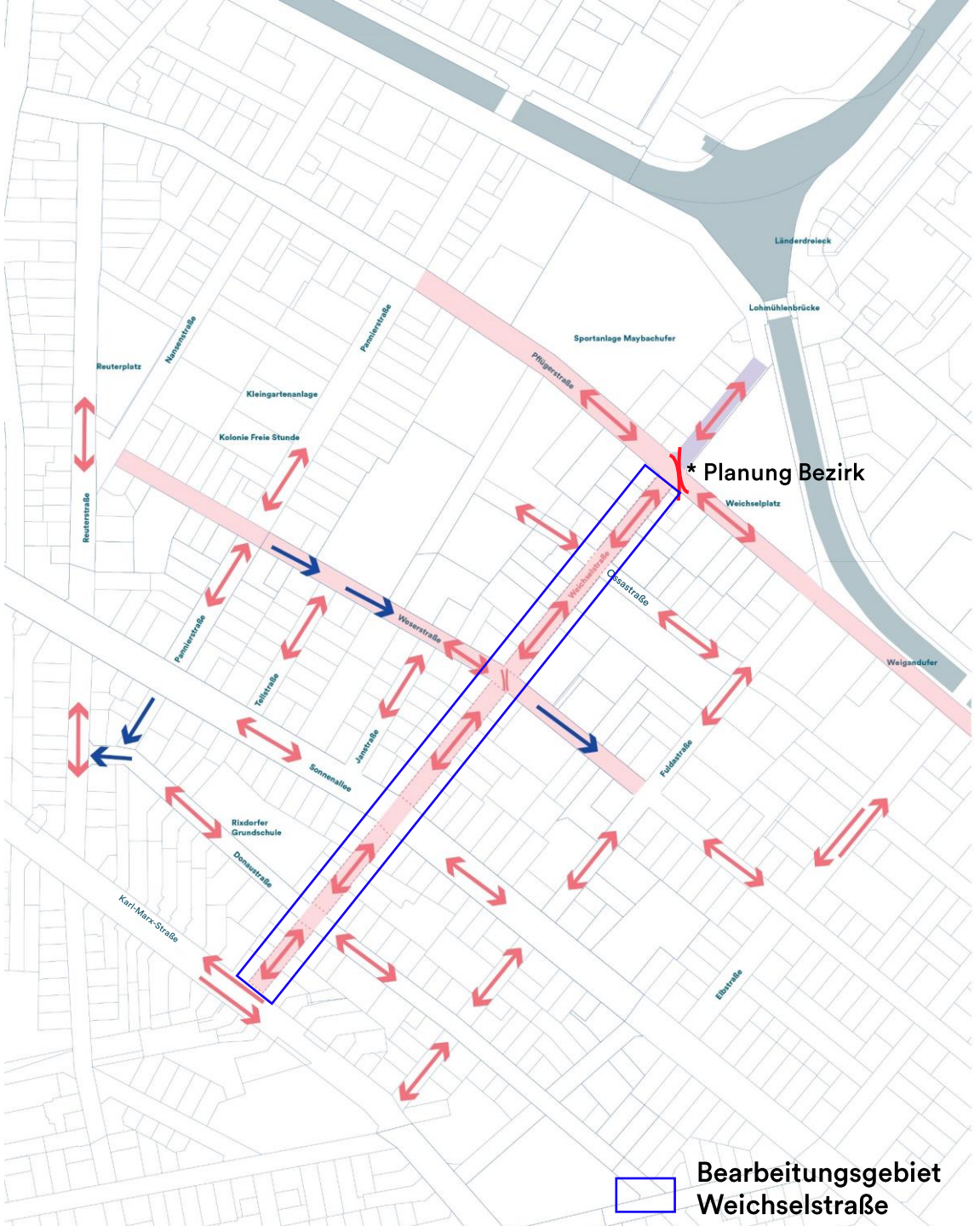
Variante 1

Verkehrsführung



Legende

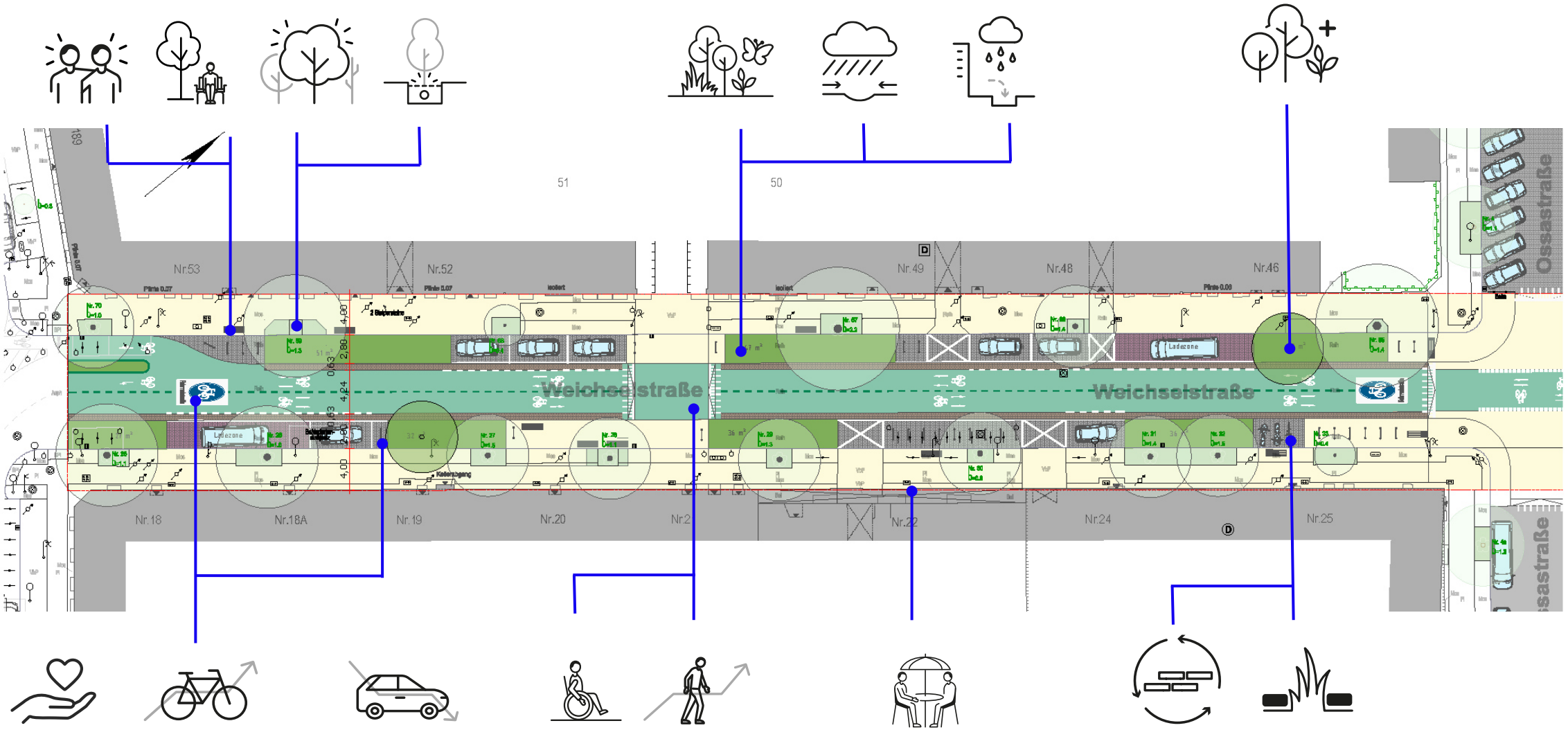
- Flurstücke
- Planungsgrenze
- Fahrradstraße
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Verkehr in beidsseitiger Richtung
- Einbahnstraße
- Modalfilter



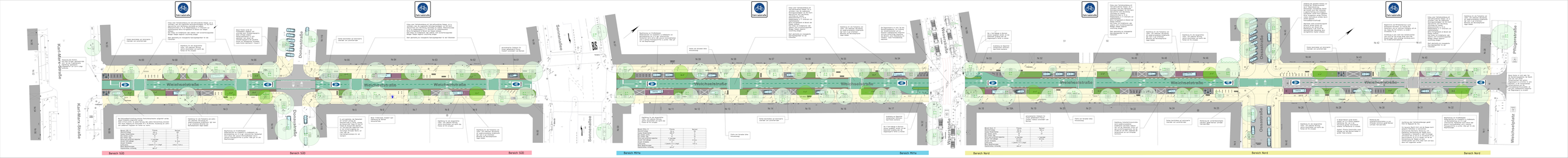
© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Variante 1

Prinzip Fahrradstraße Zoom Lageplan

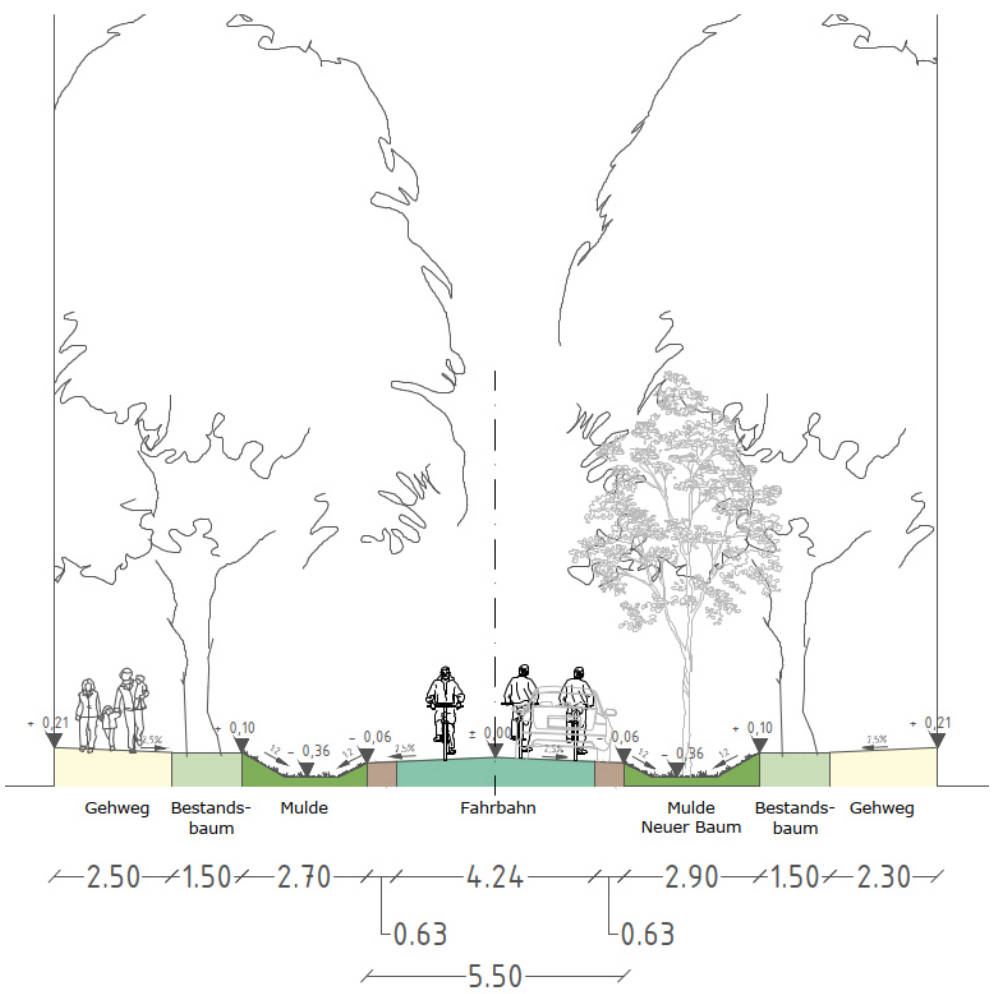


© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

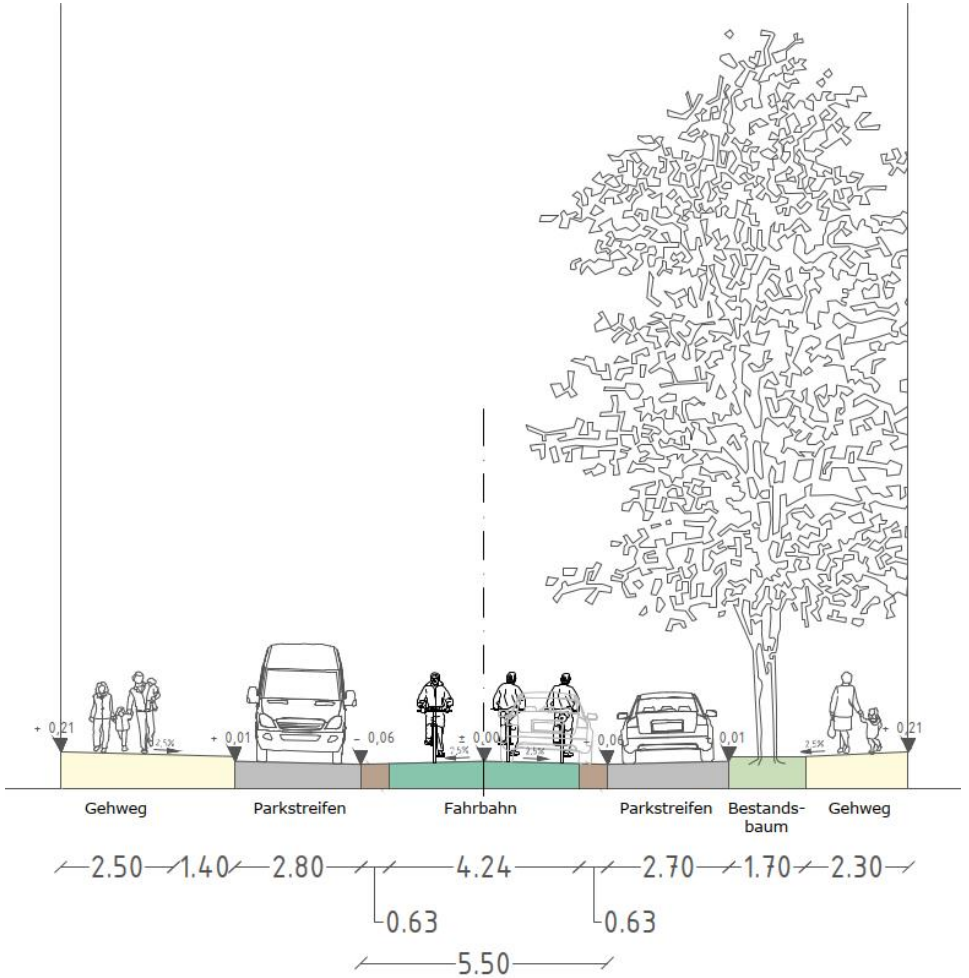

Kurt-Schumacher-Straße
Kurt-Marx-Straße
Donaustraße
Sonnenallee
Weichselstraße
Pflügerstraße
Weichselplatz
Bereich SÜD
Bereich Mitte
Bereich Nord

Variante 1 - Prinzip Fahrradstraße

Schnitt



Querschnitt - Südlicher Bereich



Querschnitt - Mittlerer Bereich

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Variante 1 - Prinzip Fahrradstraße

Unterschiede im Vergleich zum Bestand

Neupflanzungen

+ 10

Insg.: 80 Bäume

Grünflächen

+ 75 m²

Insg.: 75 m²

Mulden-
flächen

+ 1030 m²

Insg.: 1030 m²

(Verschattete)
Sitzmöglichkeiten

+ 38

Insg.: 38 Stk.

PKW Stellplätze
(Tag/Nacht)

- 120 nachts

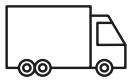
- 128 tags

Insg.: 42 nachts
22 tags

Fahrrad-
abstellbügel

+ 82

Insg.: 132
Stk.



Ladezonen

+ 67 m

Insg.: 10 Stk.,
jeweils 14 m

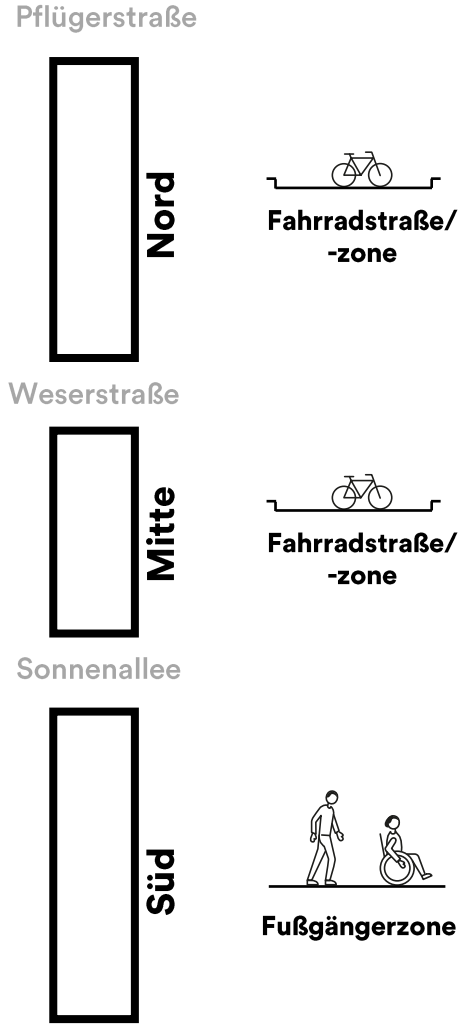
© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

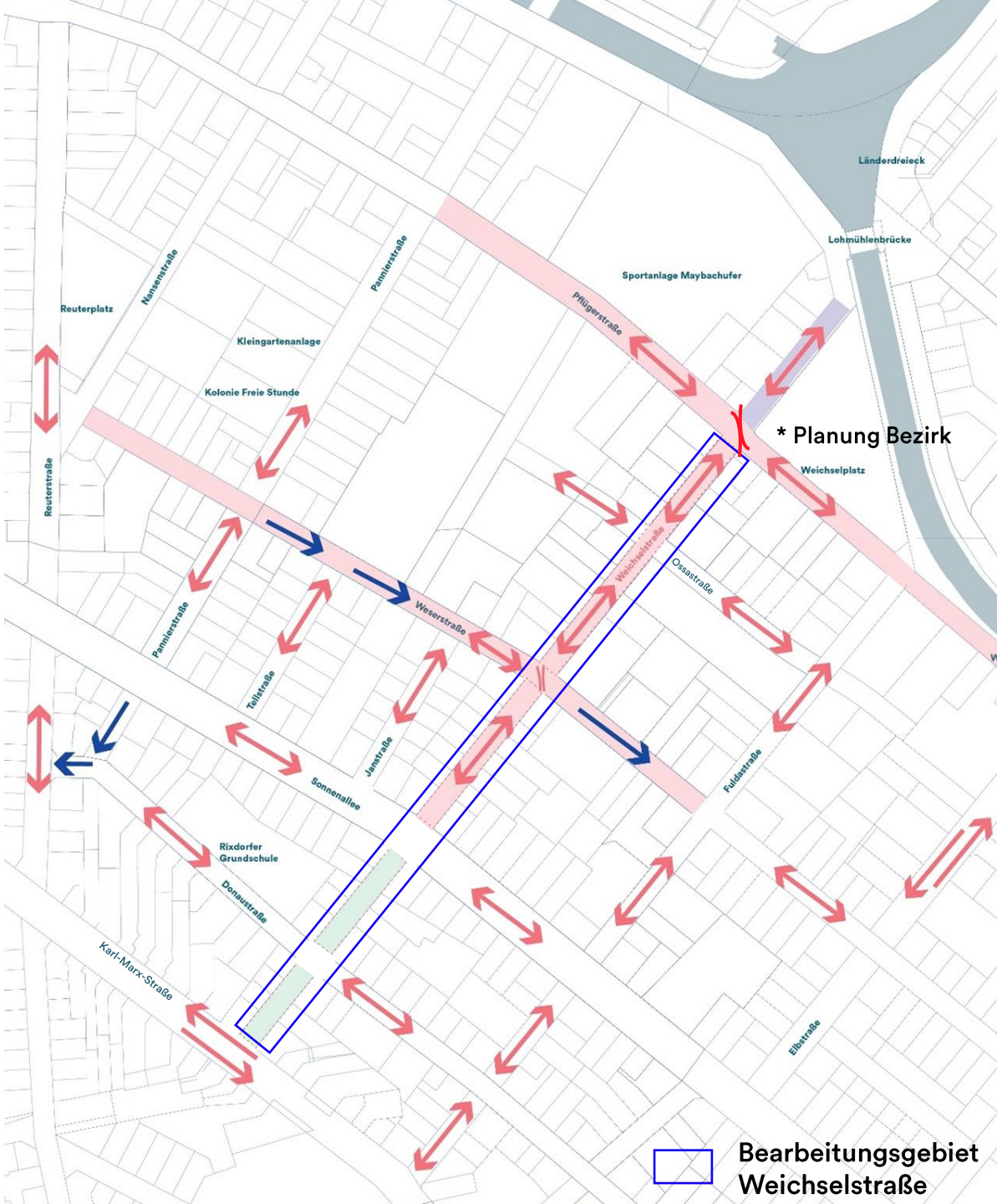
Variante 2:
Fußgängerzone & Fahrradstraße

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Variante 2

Neue Verkehrsführung

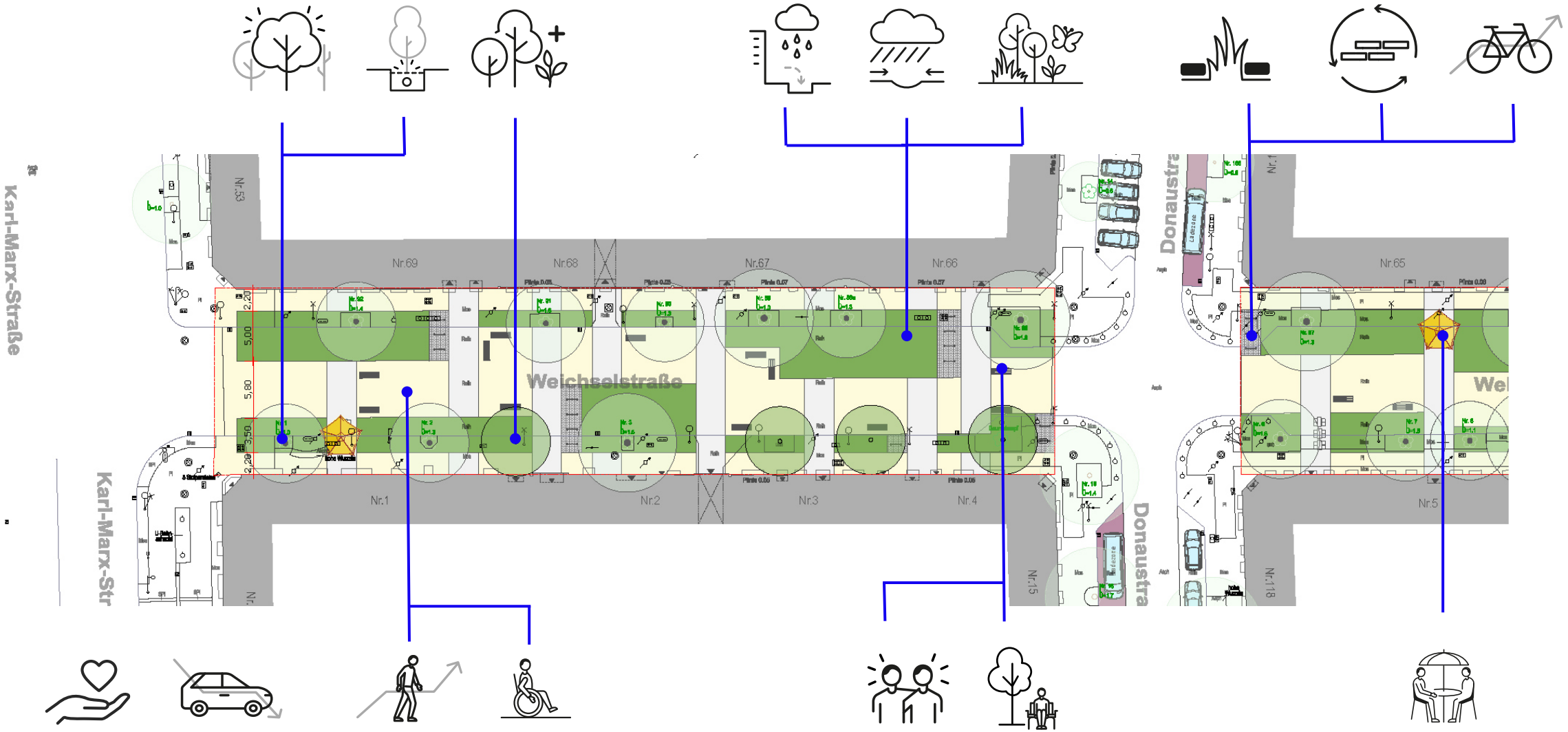




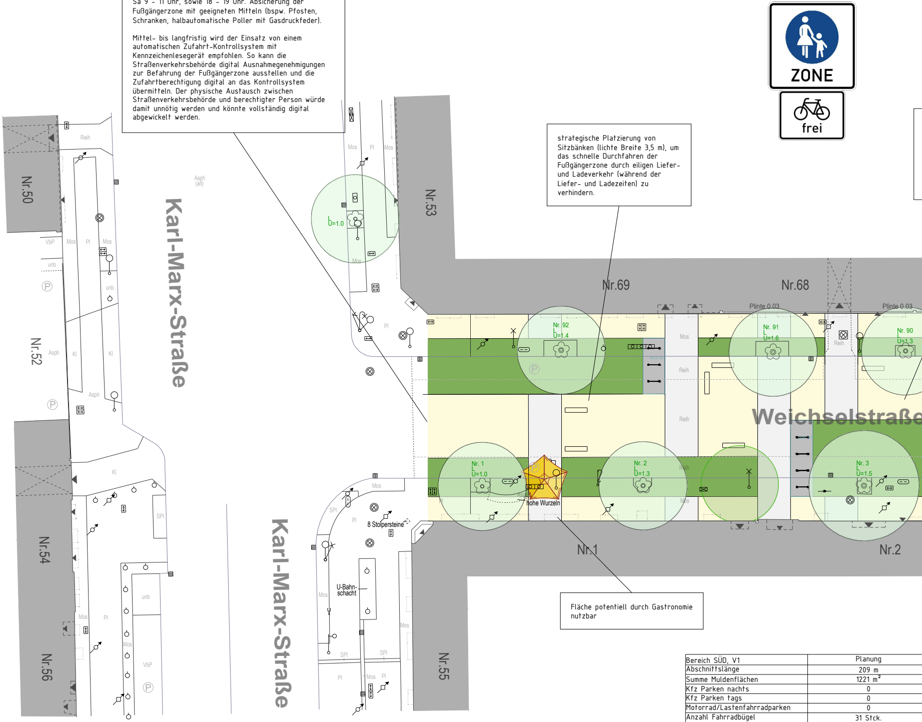
© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Variante 2 – Prinzip Fahrradstraße und Fußgängerzone

Fußgängerzone



© Henning Larsen Landscape/ Ramboll


ZONE
frei
Karl-Marx-Straße
Karl-Marx-Straße
Weichselstraße
Nr.50
Nr.52
Nr.54
Nr.56
Nr.53
Nr.55
Nr.69
Nr.68
Nr.1
Nr.2
Plinte 0.03
Plinte 0.03
Nr. 92
U=1.4
Nr. 91
U=1.6
Nr. 90
U=1.3
U=1.0
Nr. 1
U=1.0
Nr. 2
U=1.3
Nr. 3
U=1.5
hohe Wurzeln
8 Stolpersteine
U-Bahn-schacht
Reih
Mos
Pl
VbP
unb
Asph
Asph (alt)
Kl
SPl

Empfehlung: Liefer- und Ladeverkehr zu bestimmten Zeiten die Einfahrt in die Fußgängerzone gewähren. Bspw. Mo - Sa 9 - 11 Uhr, sowie 18 - 19 Uhr. Absicherung der Fußgängerzone mit geeigneten Mitteln (bspw. Pfosten, Schranken, halbautomatische Poller mit Gasdruckfeder).

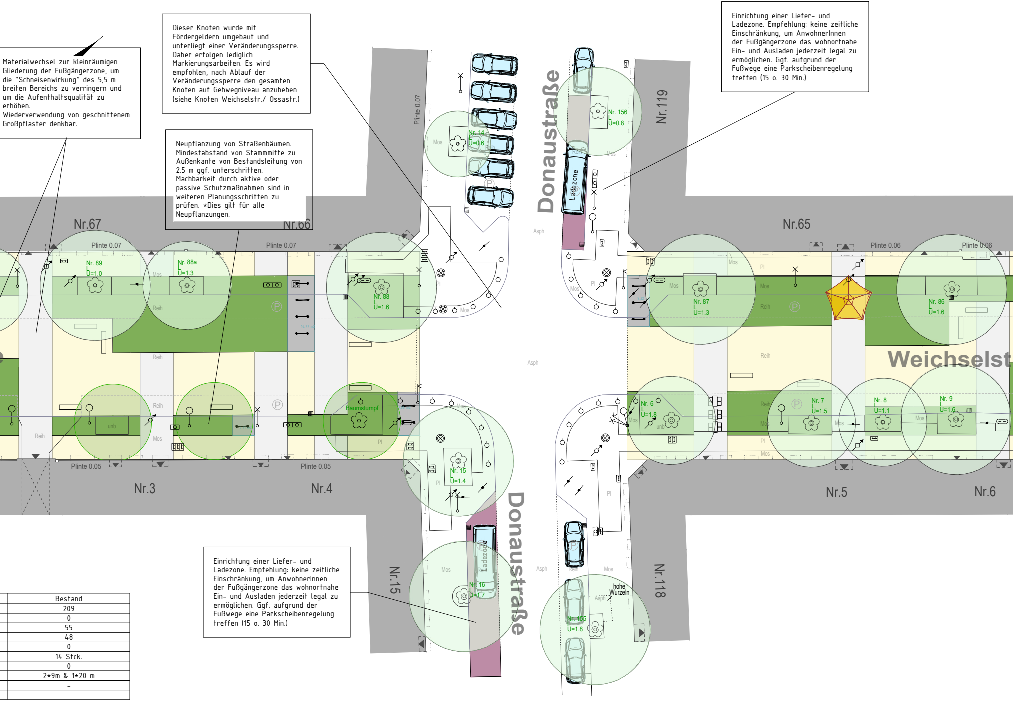
Mittel- bis langfristig wird der Einsatz von einem automatischen Zufahrt-Kontrollsystem mit Kennzeichenlesegerät empfohlen. So kann die Straßenverkehrsbehörde digital Ausnahmegenehmigungen zur Befahrung der Fußgängerzone ausstellen und die Zufahrtberechtigung digital an das Kontrollsystem übermitteln. Der physische Austausch zwischen Straßenverkehrsbehörde und berechtigter Person würde damit unnötig werden und könnte vollständig digital abgewickelt werden.

strategische Platzierung von Sitzbänken (lichte Breite 3,5 m), um das schnelle Durchfahren der Fußgängerzone durch eiligen Liefer- und Ladeverkehr (während der Liefer- und Ladezeiten) zu verhindern.

Fläche potentiell durch Gastronomie nutzbar

Bereich SÜD, V1	Planung
Abschnittslänge	209 m
Summe Muldenflächen	1221 m²
Kfz Parken nachts	0
Kfz Parken tags	0
Motorrad/Lastenfahrradparken	0
Anzahl Fahrradbügel	31 Stck.
Anzahl Sitzbänke	22
Lieferzonen	siehe Textfelder
Baum Neupflanzungen	6

Bereich SÜD


Nr.67
Nr.66
Nr.65
Nr.119
Donaustraße
Plinte 0.07
Plinte 0.06
Plinte 0.05
Nr. 89
Ü=1.0
Nr. 88a
Ü=1.3
Nr. 14
Ü=0.6
Nr. 156
Ü=0.8
Nr. 88
Ü=1.6
Nr. 87
Ü=1.3
Nr. 86
Ü=1.6
Ladezone
Asph
Mos
Reih
Pl
unb
Baumstumpf
Weichselst
Nr. 6
Ü=1.8
Nr. 7
Ü=1.5
Nr. 8
Ü=1.1
Nr. 9
Ü=1.6
Nr. 15
Ü=1.4
Nr. 16
Ü=1.7
Nr. 155
Ü=1.8
hohe Wurzeln
Nr.3
Nr.4
Nr.5
Nr.6
Nr.15
Nr.118

Materialwechsel zur kleinräumigen Gliederung der Fußgängerzone, um die "Schneisenwirkung" des 5,5 m breiten Bereichs zu verringern und um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.
Wiederverwendung von geschnittenem Großpflaster denkbar.

Dieser Knoten wurde mit Fördergeldern umgebaut und unterliegt einer Veränderungssperre. Daher erfolgen lediglich Markierungsarbeiten. Es wird empfohlen, nach Ablauf der Veränderungssperre den gesamten Knoten auf Gehwegniveau anzuheben (siehe Knoten Weichselstr./ Ossastr.)

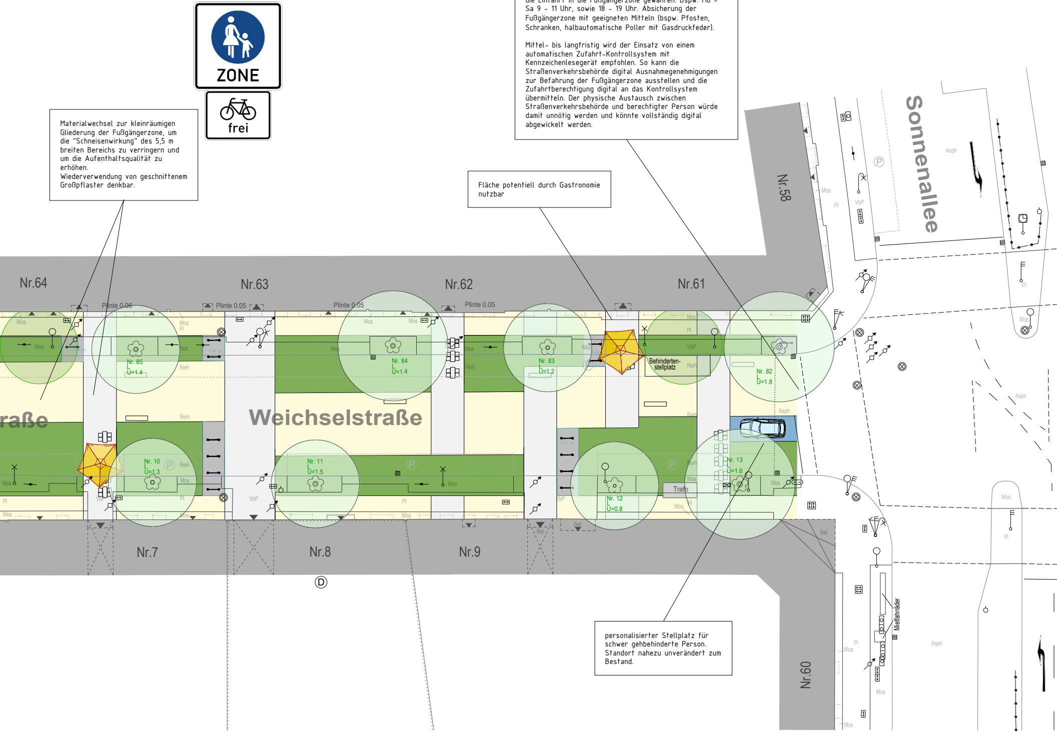
Neupflanzung von Straßenbäumen. Mindestabstand von Stammmitte zu Außenkante von Bestandsleitung von 2.5 m ggf. unterschritten. Machbarkeit durch aktive oder passive Schutzmaßnahmen sind in weiteren Planungsschritten zu prüfen. *Dies gilt für alle Neupflanzungen.

Einrichtung einer Liefer- und Ladezone. Empfehlung: keine zeitliche Einschränkung, um AnwohnerInnen der Fußgängerzone das wohnortnahe Ein- und Ausladen jederzeit legal zu ermöglichen. Ggf. aufgrund der Fußwege eine Parkscheibenregelung treffen (15 o. 30 Min.)

Einrichtung einer Liefer- und Ladezone. Empfehlung: keine zeitliche Einschränkung, um AnwohnerInnen der Fußgängerzone das wohnortnahe Ein- und Ausladen jederzeit legal zu ermöglichen. Ggf. aufgrund der Fußwege eine Parkscheibenregelung treffen (15 o. 30 Min.)

Bestand
209
0
55
48
0
14 Stck.
0
2*9m & 1*20 m
–

Bereich SÜD


ZONE
frei
Nr.64
Nr.63
Nr.62
Nr.61
Nr.58
Sonnenallee
Weichselstraße
raße
Plinte 0.06
Plinte 0.05
Plinte 0.05
Plinte 0.05
Nr. 85
U=1.4
Nr. 84
U=1.4
Nr. 83
U=1.2
Nr. 82
U=1.8
Behinderten-
stellplatz
Nr. 10
U=1.3
Nr. 11
U=1.5
Nr. 12
U=0.8
Nr. 13
U=1.6
Trafo
Nr.7
Nr.8
Nr.9
Nr.60
D
Mietfahrräder
Mos
Pl
Reih
VbP
Asph
Bet

Materialwechsel zur kleinräumigen Gliederung der Fußgängerzone, um die "Schneisenwirkung" des 5,5 m breiten Bereichs zu verringern und um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.
Wiederverwendung von geschnittenem Großpflaster denkbar.

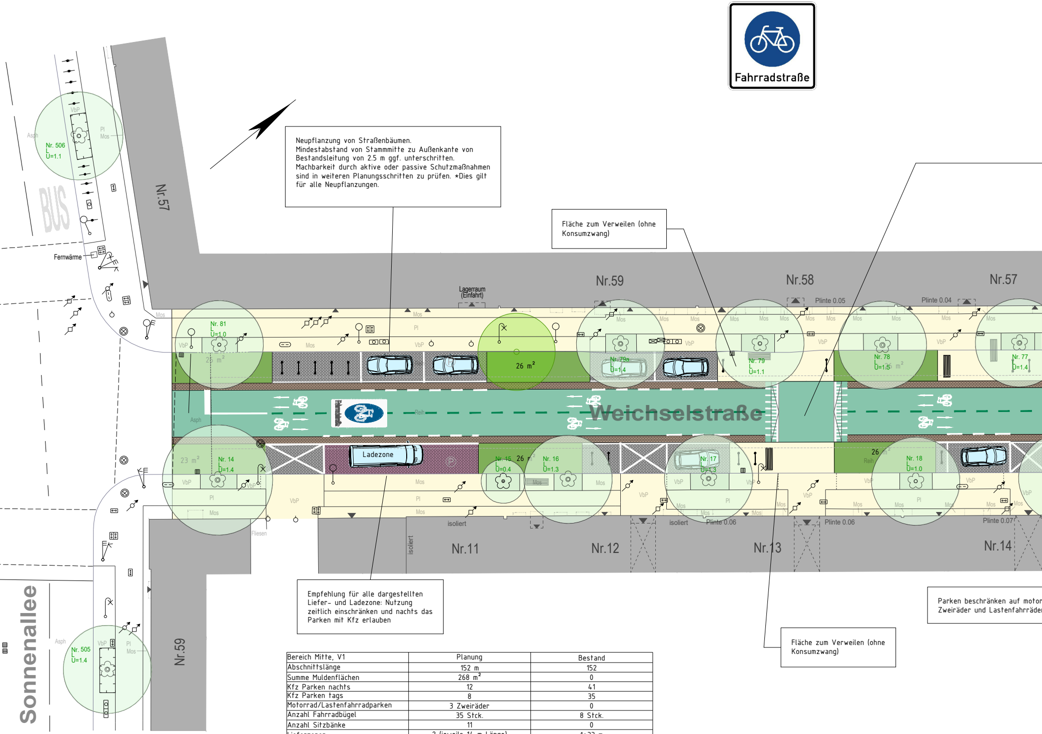
Empfehlung: Liefer- und Ladeverkehr zu bestimmten Zeiten die Einfahrt in die Fußgängerzone gewähren. Bspw. Mo - Sa 9 - 11 Uhr, sowie 18 - 19 Uhr. Absicherung der Fußgängerzone mit geeigneten Mitteln (bspw. Pfosten, Schranken, halbautomatische Poller mit Gasdruckfeder).

Mittel- bis langfristig wird der Einsatz von einem automatischen Zufahrt-Kontrollsystem mit Kennzeichenlesegerät empfohlen. So kann die Straßenverkehrsbehörde digital Ausnahmegenehmigungen zur Befahrung der Fußgängerzone ausstellen und die Zufahrtberechtigung digital an das Kontrollsystem übermitteln. Der physische Austausch zwischen Straßenverkehrsbehörde und berechtigter Person würde damit unnötig werden und könnte vollständig digital abgewickelt werden.

Fläche potentiell durch Gastronomie nutzbar

personalisierter Stellplatz für schwer gehbehinderte Person. Standort nahezu unverändert zum Bestand.

Bereich SÜD


Fahrradstraße
Nr.57
Nr.59
Nr.58
Nr.57
Lagerraum (Einfahrt)
Plinte 0.05
Plinte 0.04
Weichselstraße
Ladezone
26 m²
25 m²
23 m²
26 m²
Nr. 506 L Ü=1.1
Nr. 81 L Ü=1.0
Nr. 79a L Ü=1.4
Nr. 79 L Ü=1.1
Nr. 78 L Ü=1.5
Nr. 77 L Ü=1.4
Nr. 14 L Ü=1.4
Nr. 15 L Ü=0.4
Nr. 16 L Ü=1.3
Nr. 17 L Ü=1.3
Nr. 18 L Ü=1.0
Nr. 505 L Ü=1.4
BUS
Fernwärme
Asph
VbP
Pl
Mos
Reih
Fliesen
isoliert
Plinte 0.06
Plinte 0.07
Nr.11
Nr.12
Nr.13
Nr.14
Nr.59
Sonnenallee

Neupflanzung von Straßenbäumen.
Mindestabstand von Stammmitte zu Außenkante von Bestandsleitung von 2.5 m ggf. unterschritten.
Machbarkeit durch aktive oder passive Schutzmaßnahmen sind in weiteren Planungsschritten zu prüfen. *Dies gilt für alle Neupflanzungen.

Fläche zum Verweilen (ohne Konsumzwang)

Empfehlung für alle dargestellten Liefer- und Ladezone: Nutzung zeitlich einschränken und nachts das Parken mit Kfz erlauben

Fläche zum Verweilen (ohne Konsumzwang)

Parken beschränken auf motor
Zweiräder und Lastenfahrräde

Bereich Mitte, V1	Planung	Bestand
Abschnittslänge	152 m	152
Summe Muldenflächen	268 m²	0
Kfz Parken nachts	12	41
Kfz Parken tags	8	35
Motorrad/Lastenfahrradparken	3 Zweiräder	0
Anzahl Fahrradbügel	35 Stck.	8 Stck.
Anzahl Sitzbänke	11	0
Lieferzonen	2 (jeweils 14 m Länge)	1*33 m
Baum Neupflanzungen	3	-
Asphalteinbau notwendig	691 m²	-

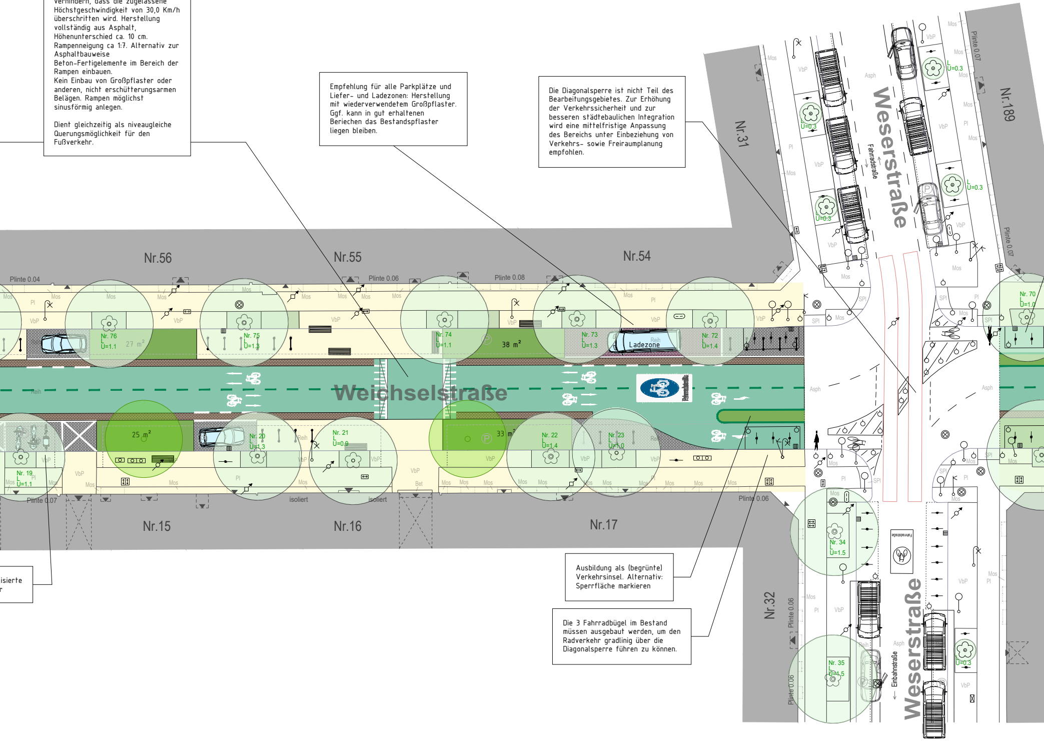
Bereich Mitte

Einbau einer Fahrbahnanhebung mit fahrradfreundlichen Rampen, um zu verhindern, dass die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 30,0 Km/h überschritten wird. Herstellung vollständig aus Asphalt, Höhenunterschied ca. 10 cm. Rampenneigung ca 1:7. Alternativ zur Asphaltbauweise Beton-Fertigelemente im Bereich der Rampen einbauen. Kein Einbau von Großpflaster oder anderen, nicht erschütterungsarmen Belägen. Rampen möglichst sinusförmig anlegen.

Dient gleichzeitig als niveaugleiche Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr.

Empfehlung für alle Parkplätze und Liefer- und Ladezonen: Herstellung mit wiederverwendetem Großpflaster. Ggf. kann in gut erhaltenen Beriechen das Bestandspflaster liegen bleiben.

Die Diagonalsperre ist nicht Teil des Bearbeitungsgebietes. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur besseren städtebaulichen Integration wird eine mittelfristige Anpassung des Bereichs unter Einbeziehung von Verkehrs- sowie Freiraumplanung empfohlen.


Weichselstraße
Weserstraße
Weserstraße
Fahrradstraße
Einbahnstraße
Nr.56
Nr.55
Nr.54
Nr.31
Nr.189
Nr.15
Nr.16
Nr.17
Nr.32
Plinte 0.04
Plinte 0.06
Plinte 0.08
Plinte 0.07
Plinte 0.06
Plinte 0.07
Plinte 0.06
Plinte 0.06
Nr. 76 L Ü=1.1
Nr. 75 L Ü=1.3
Nr. 74 L Ü=1.1
Nr. 73 L Ü=1.3
Nr. 72 L Ü=1.4
Nr. 70 L Ü=1.0
Nr. 19 L Ü=1.1
Nr. 20 L Ü=1.3
Nr. 21 L Ü=0.9
Nr. 22 L Ü=1.4
Nr. 23 L Ü=1.0
Nr. 34 L Ü=1.5
Nr. 35 L Ü=1.5
L Ü=0.3
27 m²
38 m²
25 m²
33 m²
Ladezone
isoliert
isoliert
Mos
Pl
VbP
Asph
Reih
SPl
Bet

- isierte
r

Ausbildung als (begrünte) Verkehrsinsel. Alternativ: Sperrfläche markieren

Die 3 Fahrradbügel im Bestand müssen ausgebaut werden, um den Radverkehr gradlinig über die Diagonalsperre führen zu können.

Bereich Mitte

Fahrradstraße

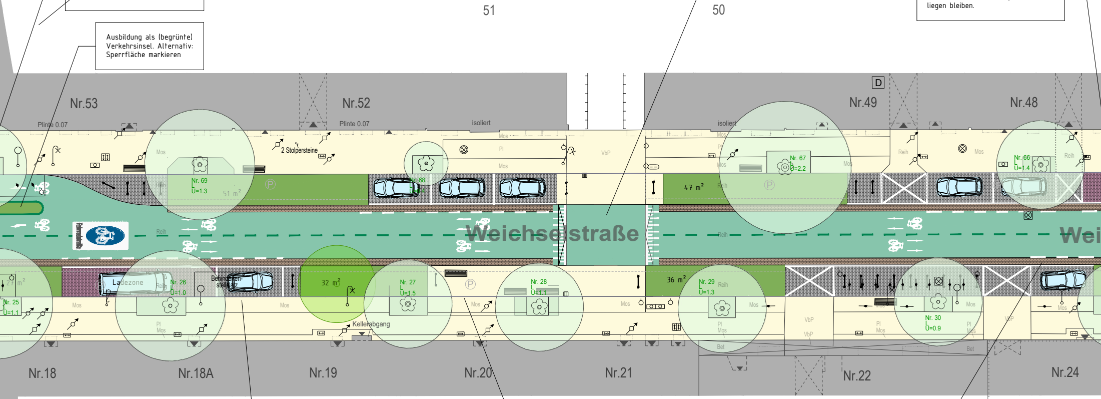
Einbau einer Fahrbahnanhebung mit fahrradfreundlichen Rampen, um zu verhindern, dass die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 30,0 Km/h überschritten wird. Herstellung vollständig aus Asphalt, Höhenunterschied ca. 10 cm. Rampenneigung ca 1:7. Alternativ zur Asphaltbauweise
Beton-Fertigelemente im Bereich der Rampen einbauen.
Kein Einbau von Großpflaster oder anderen, nicht erschütterungsarmen Belägen. Rampen möglichst sinusförmig anlegen.

Dient gleichzeitig als niveaugleiche Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr.

Empfehlung für alle Parkplätze und Liefer- und Ladezonen: Herstellung mit wiederverwendetem Großpflaster. Ggf. kann in gut erhaltenen Beriechen das Bestandspflaster liegen bleiben.

Die 4 Fahrradbügel im Bestand müssen ausgebaut werden, um den Radverkehr gradlinig über die Diagonalsperre führen zu können.

Ausbildung als (begrünte) Verkehrsinsel. Alternativ: Sperrfläche markieren


51
50
Nr.53
Nr.52
Nr.49
Nr.48
D
Plinte 0.07
Plinte 0.07
isoliert
isoliert
2 Stolpersteine
Mos
Pl
VbP
Reih
Nr. 69
Ü=1.3
51 m²
Nr. 68
Nr. 67
Ü=2.2
Nr. 66
Ü=1.4
47 m²
Weichselstraße
Ladezone
Behindertenstellplatz
32 m²
36 m²
Nr. 25
Ü=1.1
Nr. 26
Ü=1.0
Nr. 27
Ü=1.5
Nr. 28
Ü=1.1
Nr. 29
Ü=1.3
Nr. 30
Ü=0.9
Kellerabgang
Bet
Nr.18
Nr.18A
Nr.19
Nr.20
Nr.21
Nr.22
Nr.24

personalisierter Stellplatz für schwer gehbehinderte Person. Standort (nahezu) unverändert zum Bestand.

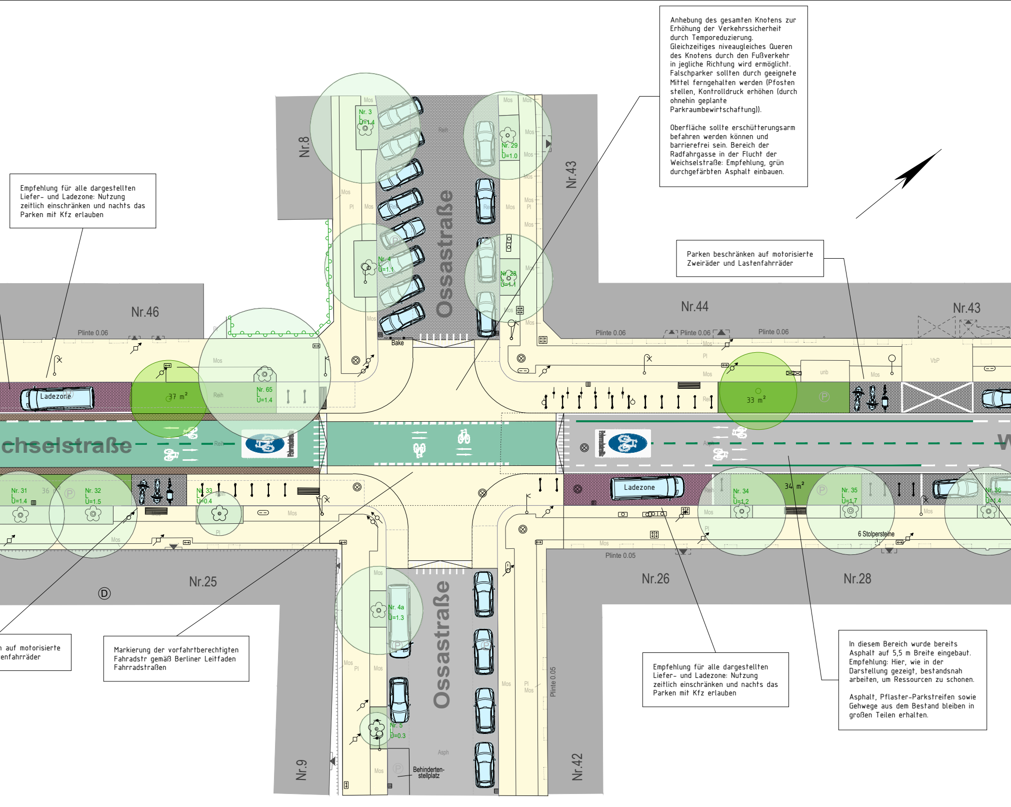
Fläche zum Verweilen (ohne Konsumzwang)

Empfehlung: Sicherheitstrennstreifen durch (wiederverwendetes) Großpflaster herstellen. Dadurch hält sich der Radverkehr intuitiv auf dem erschütterungsärmeren Teil der Straße auf und fährt außerhalb der Gefahrenzone von sich öffnenden Autotüren.

Parken beschränker
Zweiräder und Last

Bereich Nord, V1	Planung	Bestand
Abschnittslänge	255 m	255 m
Summe Muldenflächen	476 m²	0
Kfz Parken nachts	20	67
Kfz Parken tags	12	
Motorrad/Lastenfahrradparken	6 Zweiräder	4 Zweiräder
Anzahl Fahrradbügel	55 Stck.	28 Stck.
Anzahl Sitzbänke	18 Stck.	0
Lieferzonen	4 (jeweils 14 m Länge)	
Baum Neupflanzungen	4	-
Asphalteinbau notwendig	696 m²	-

Bereich Nord


Nr.8
Nr.43
Nr.46
Nr.44
Nr.43
Nr.25
Nr.26
Nr.28
Nr.9
Nr.42
Ossastraße
Ossastraße
chselstraße
W
Plinte 0.06
Plinte 0.06
Plinte 0.06
Plinte 0.06
Plinte 0.05
Plinte 0.05
Ladezone
Ladezone
37 m²
33 m²
34 m²
Bake
6 Stolpersteine
Behinderten-stellplatz
Nr. 3 L Ü=1.4
Nr. 29 L Ü=1.0
Nr. 4 L Ü=1.1
Nr. 28 L Ü=1.1
Nr. 65 L Ü=1.4
Nr. 31 L Ü=1.4
Nr. 32 L Ü=1.5
Nr. 33 L Ü=0.4
Nr. 34 L Ü=1.2
Nr. 35 L Ü=1.7
Nr. 36 L Ü=1.4
Nr. 4a L Ü=1.3
Nr. 5 L Ü=0.3
Mos
Pl
Reih
Asph
VbP
unb
D

Anhebung des gesamten Knotens zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Temporeduzierung. Gleichzeitiges niveaugleiches Queren des Knotens durch den Fußverkehr in jegliche Richtung wird ermöglicht. Falschparker sollten durch geeignete Mittel ferngehalten werden (Pfosten stellen, Kontrolldruck erhöhen (durch ohnehin geplante Parkraumbewirtschaftung)).

Oberfläche sollte erschütterungsarm befahren werden können und barrierefrei sein. Bereich der Radfahrgasse in der Flucht der Weichselstraße: Empfehlung, grün durchgefärbten Asphalt einbauen.

Empfehlung für alle dargestellten Liefer- und Ladezone: Nutzung zeitlich einschränken und nachts das Parken mit Kfz erlauben

Parken beschränken auf motorisierte Zweiräder und Lastenfahrräder

n auf motorisierte
enfahrräder

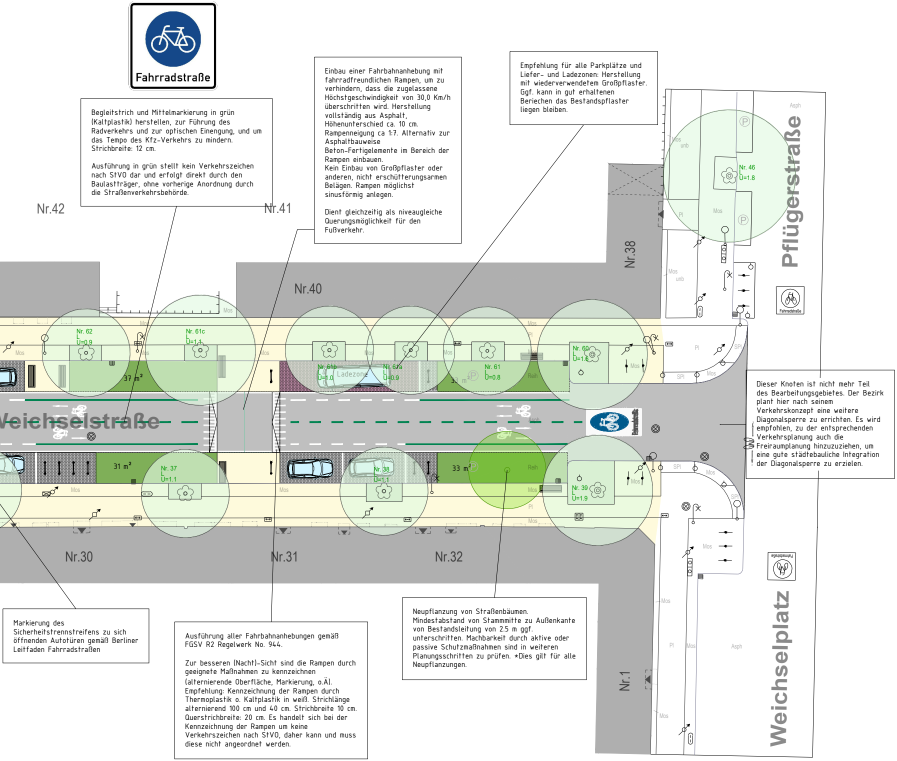
Markierung der vorfahrtberechtigten Fahradstr gemäß Berliner Leitfaden Fahradstraßen

Empfehlung für alle dargestellten Liefer- und Ladezone: Nutzung zeitlich einschränken und nachts das Parken mit Kfz erlauben

In diesem Bereich wurde bereits Asphalt auf 5,5 m Breite eingebaut. Empfehlung: Hier, wie in der Darstellung gezeigt, bestandsnah arbeiten, um Ressourcen zu schonen.

Asphalt, Pflaster-Parkstreifen sowie Gehwege aus dem Bestand bleiben in großen Teilen erhalten.

Bereich Nord


Begleitstrich und Mittelmarkierung in grün (Kaltplastik) herstellen, zur Führung des Radverkehrs und zur optischen Einengung, und um das Tempo des Kfz-Verkehrs zu mindern. Strichbreite: 12 cm.

Ausführung in grün stellt kein Verkehrszeichen nach StVO dar und erfolgt direkt durch den Baulastträger, ohne vorherige Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde.

Einbau einer Fahrbahnanhebung mit fahrradfreundlichen Rampen, um zu verhindern, dass die zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 30,0 Km/h überschritten wird. Herstellung vollständig aus Asphalt, Höhenunterschied ca. 10 cm. Rampenneigung ca 1:7. Alternativ zur Asphaltbauweise Beton-Fertigelemente im Bereich der Rampen einbauen. Kein Einbau von Großpflaster oder anderen, nicht erschütterungsarmen Belägen. Rampen möglichst sinusförmig anlegen.

Dient gleichzeitig als niveaugleiche Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr.

Empfehlung für alle Parkplätze und Liefer- und Ladezonen: Herstellung mit wiederverwendetem Großpflaster. Ggf. kann in gut erhaltenen Berichen das Bestandspflaster liegen bleiben.

Dieser Knoten ist nicht mehr Teil des Bearbeitungsgebietes. Der Bezirk plant hier nach seinem Verkehrskonzept eine weitere Diagonalsperre zu errichten. Es wird empfohlen, zu der entsprechenden Freiraumplanung hinzuzuziehen, um eine gute städtebauliche Integration der Diagonalsperre zu erzielen.

Markierung des Sicherheitstrennstreifens zu sich öffnenden Autotüren gemäß Berliner Leitfaden Fahrradstraßen

Ausführung aller Fahrbahnanhebungen gemäß FGSV R2 Regelwerk No. 944.

Zur besseren (Nacht)-Sicht sind die Rampen durch geeignete Maßnahmen zu kennzeichnen (alternierende Oberfläche, Markierung, o.Ä). Empfehlung: Kennzeichnung der Rampen durch Thermoplastik o. Kaltplastik in weiß. Strichlänge alternierend 100 cm und 40 cm. Strichbreite 10 cm. Querstrichbreite: 20 cm. Es handelt sich bei der Kennzeichnung der Rampen um keine Verkehrszeichen nach StVO, daher kann und muss diese nicht angeordnet werden.

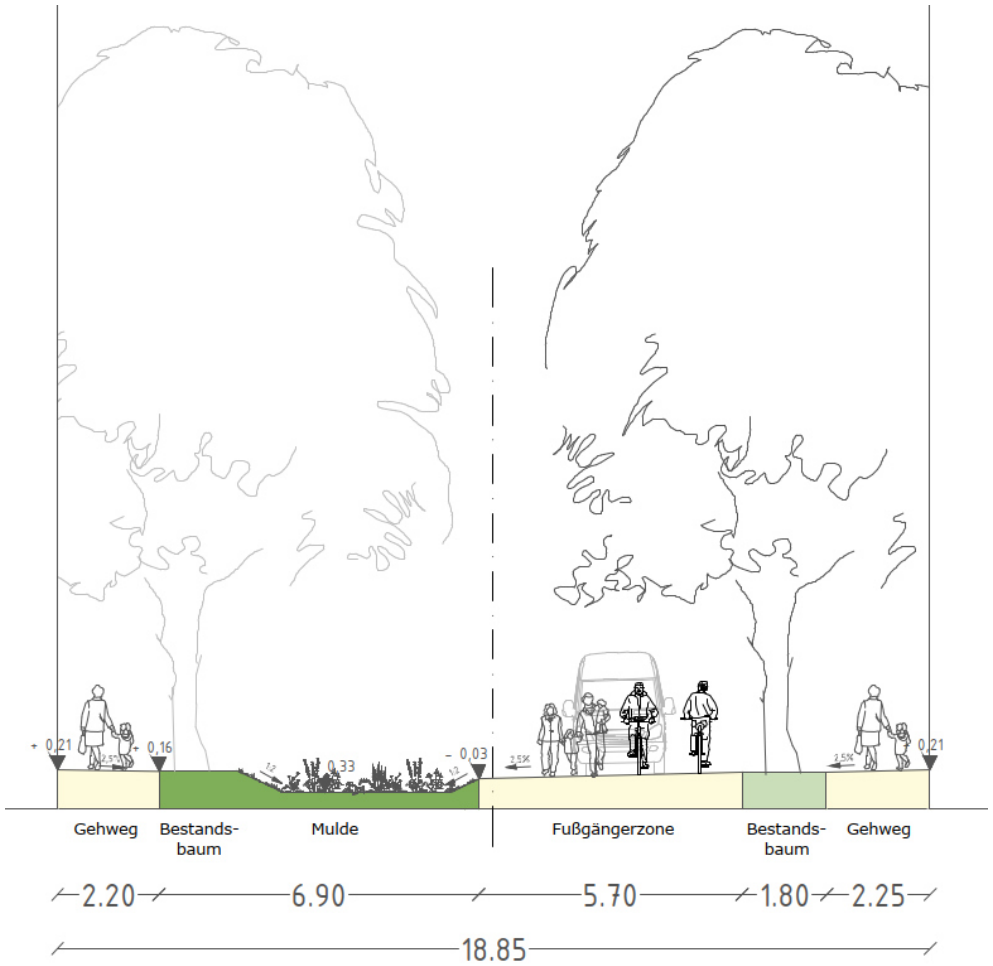
Neupflanzung von Straßenbäumen. Mindestabstand von Stammmitte zu Außenkante von Bestandsleitung von 2.5 m ggf. unterschritten. Machbarkeit durch aktive oder passive Schutzmaßnahmen sind in weiteren Planungsschritten zu prüfen. *Dies gilt für alle Neupflanzungen.

Fahrradstraße
Nr.42
Nr.41
Nr.40
Nr.38
Pflügerstraße
Nr. 46
L
Ü=1.8
Nr. 62
L
Ü=0.9
Nr. 61c
L
Ü=1.1
Nr. 61b
L
Ü=1.0
Ladezone
Nr. 61a
L
Ü=0.9
Nr. 61
L
Ü=0.8
Nr. 60
L
Ü=1.6
37 m²
33 m²
Weichselstraße
31 m²
Nr. 37
L
Ü=1.1
Nr. 38
L
Ü=1.1
33 m²
Nr. 39
L
Ü=1.9
Nr.30
Nr.31
Nr.32
Nr.1
Weichselplatz
Mos
unb
Pl
Spl
Asph
Reih

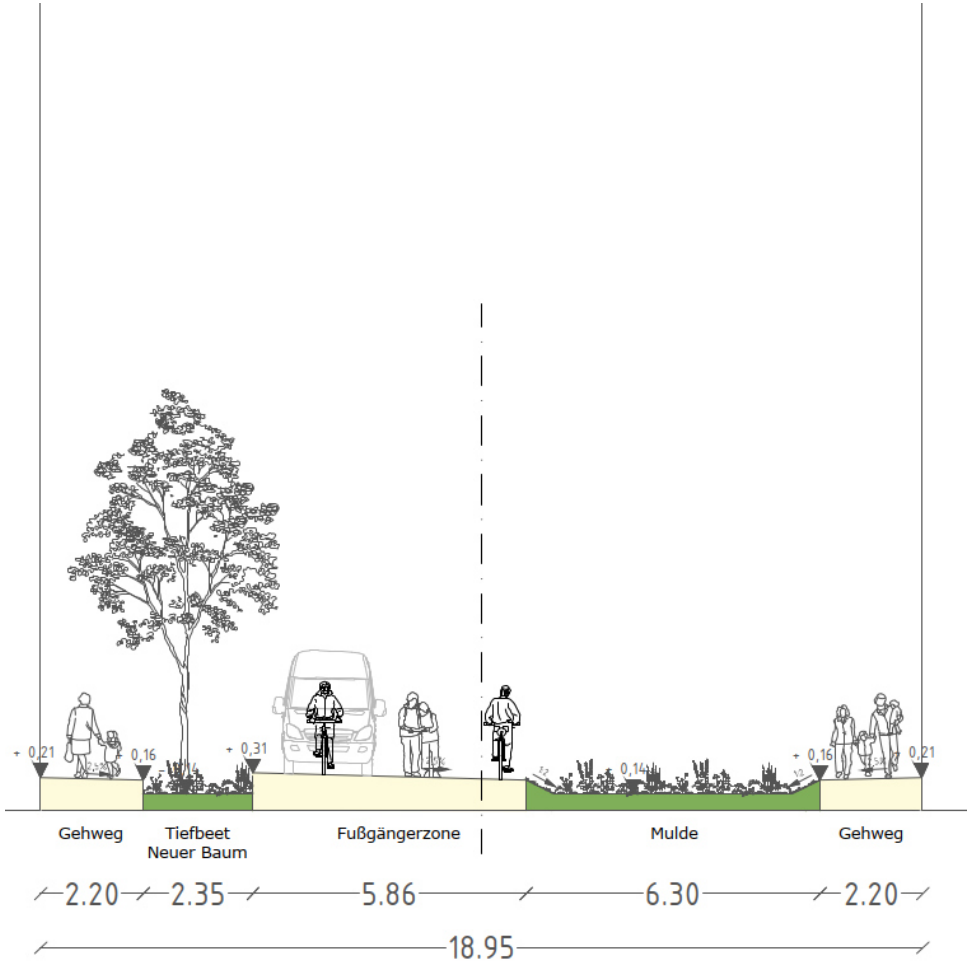
Bereich Nord

Variante 2 – Prinzip Fahrradstraße und Fußgängerzone

Schnitt



Querschnitt - Südlicher Bereich



Querschnitt - Südlicher Bereich

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Variante 2 – Prinzip Fahrradstraße und Fußgängerzone

Unterschiede im Vergleich zum Bestand

Neupflanzungen

+ 13

Insg: 83 Bäume

Grünflächen

+ 1025 m²

Insg: 1025 m²

Mulden-
flächen

+ 935 m²

Insg: 935 m²

(Verschattete)
Sitzmöglichkeiten

+ 51

Insg: 51 Stk

PKW Stellplätze
(Tag/Nacht)

- 130 nachts

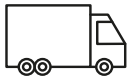
- 130 tags

Insg: 32 nachts
20 tags

Fahrrad-
abstellbügel

+ 71

Insg: 121 Stk



Ladezonen

+ 11 m

+ neues Lade-
/Lieferkonzept
Fußgängerzone

Insg: 6 Stk,
jeweils 14 m

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Henning Larsen
Landscape . Water . Sustainability

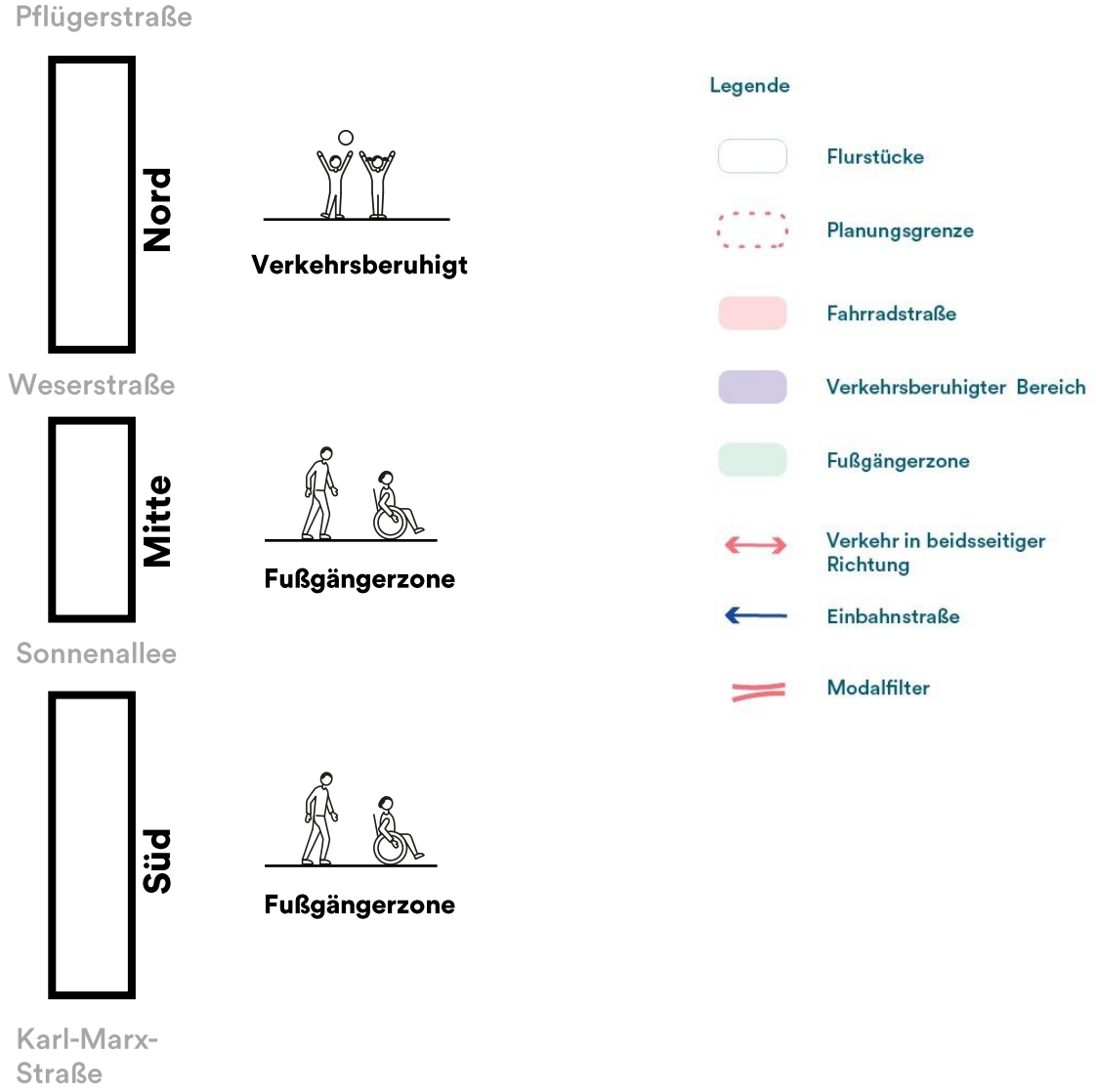
RAMBØLL
Bright ideas.
Sustainable change.

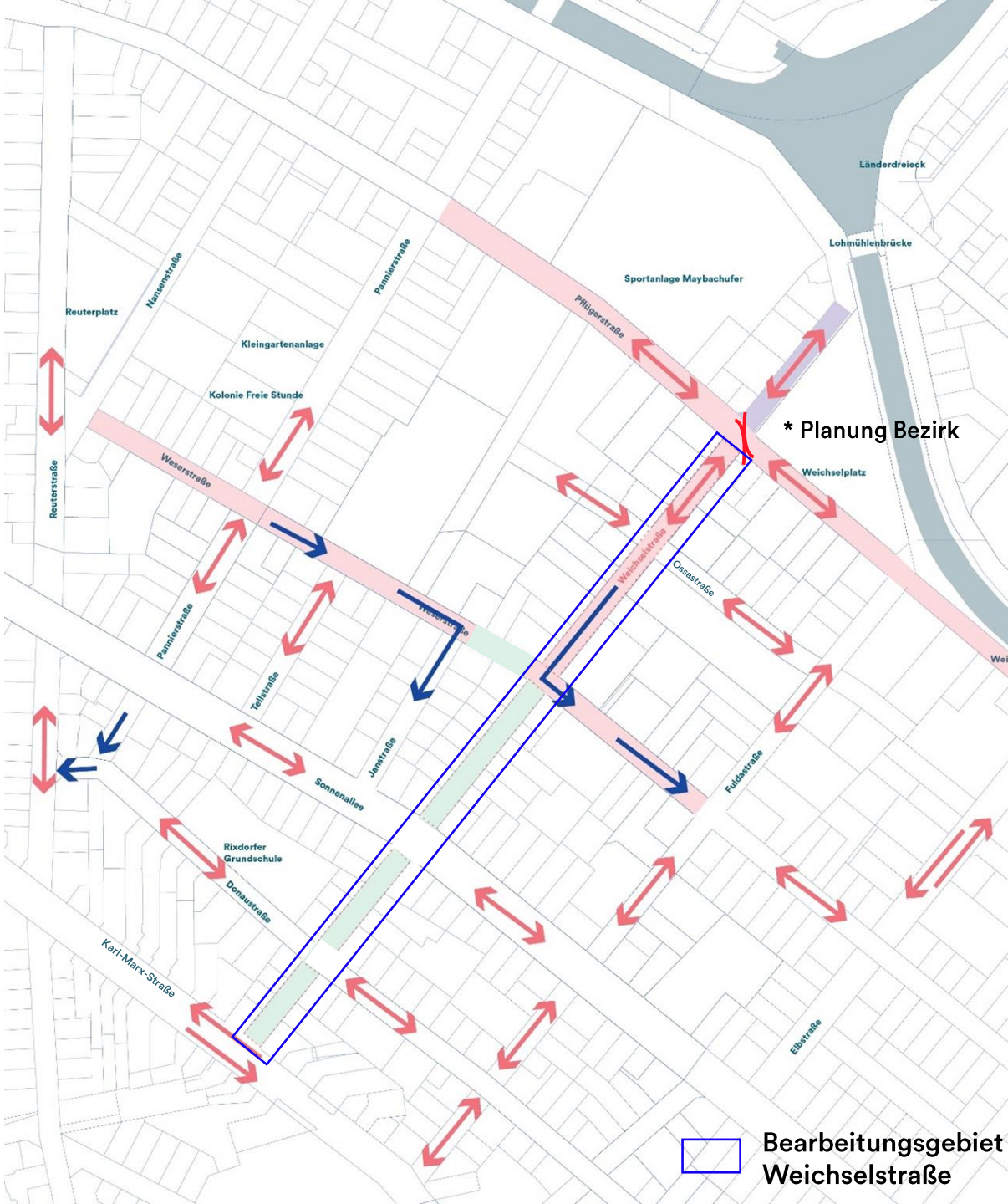
Variante 3: Fußgängerzone & verkehrsberuhigter Bereich

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Variante 3

Neue Verkehrsführung – Option B

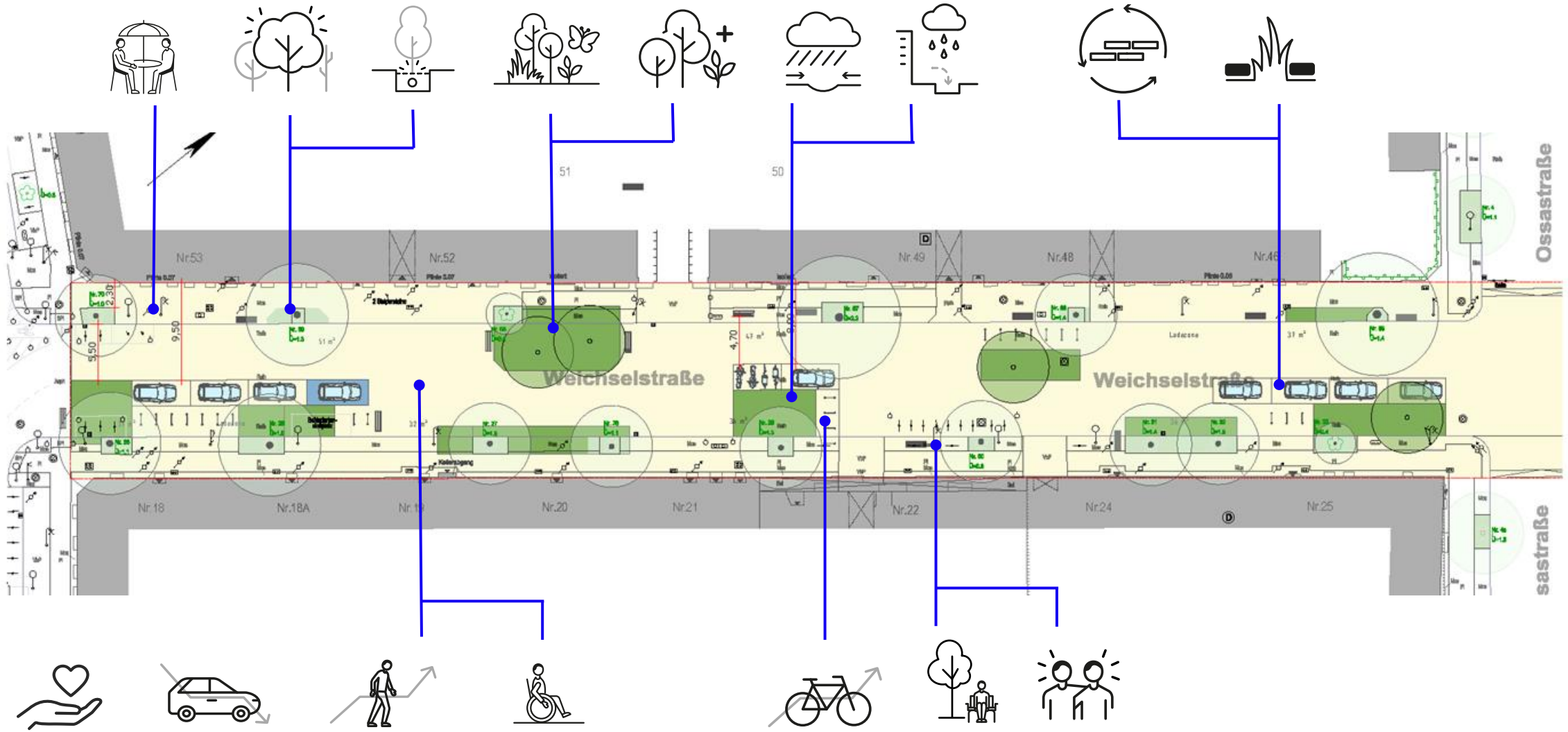




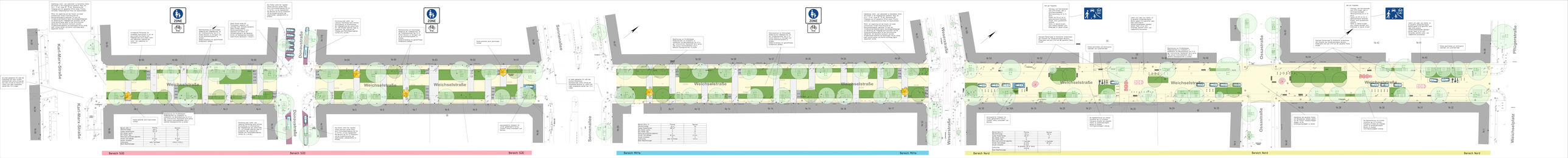
© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Variante 3 – Prinzip Verkehrsberuhigt und Fußgängerzone

Verkehrsberuhigter Bereich

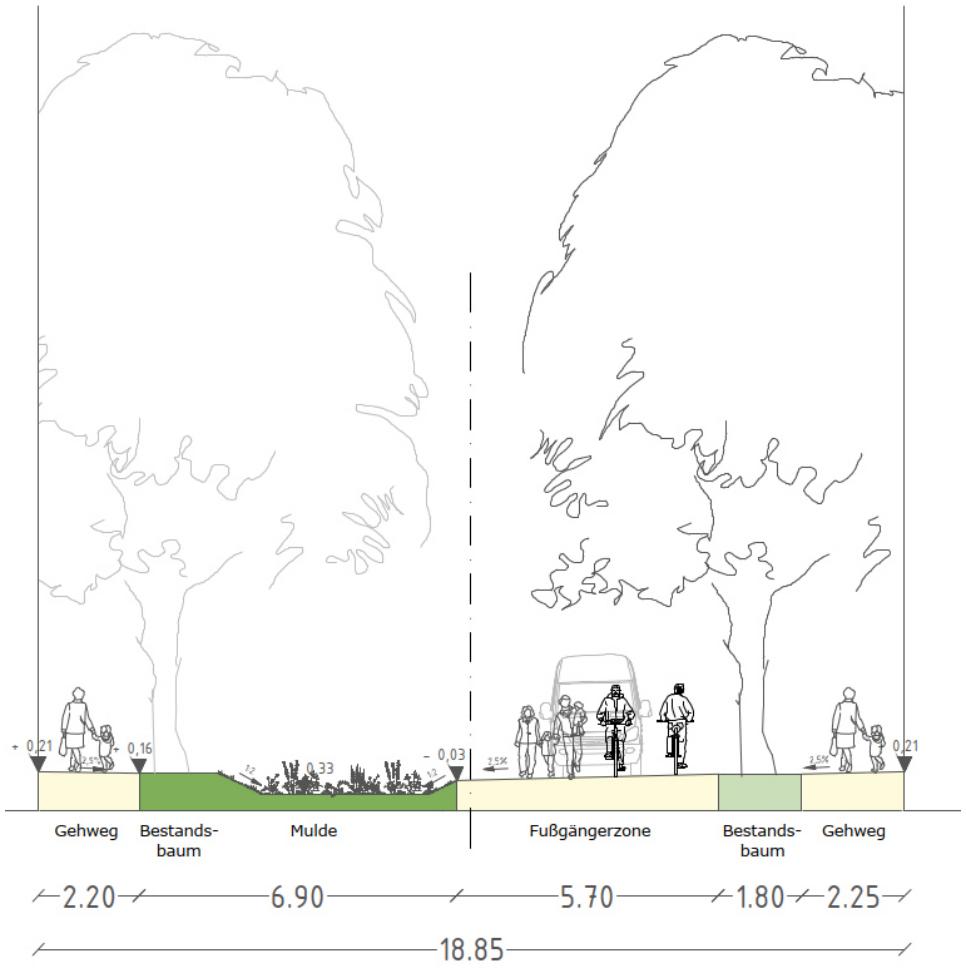


© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

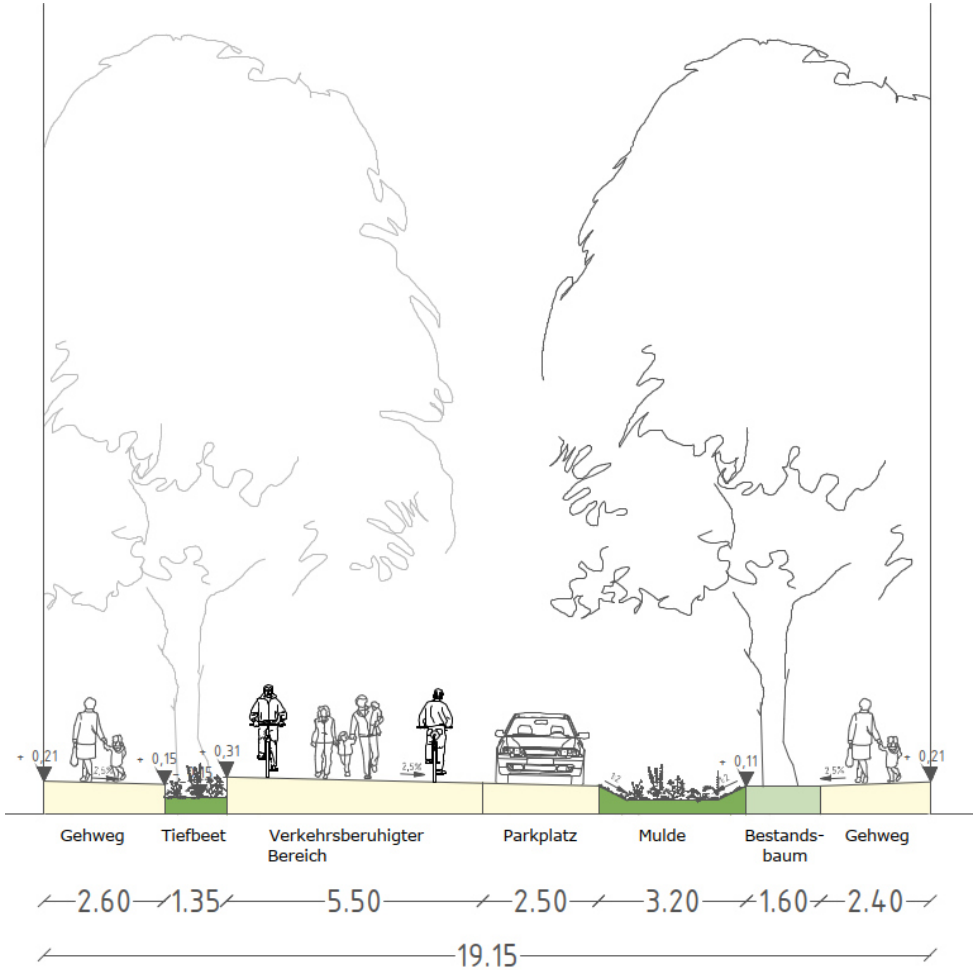

Kurt-Marx-Straße
Weichselstraße
Dominikanerstraße
Sonnenallee
Weserstraße
Oderstraße
Pflugstraße
Weichselplatz
Bereich SÜD
Bereich Mitte
Bereich Nord

Variante 3 – Prinzip Verkehrsberuhigt und Fußgängerzone

Schnitt



Querschnitt - Südlicher Bereich



Querschnitt - Nördlicher Bereich

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Variante 3 – Prinzip Verkehrsberuhigt und Fußgängerzone

Unterschiede im Vergleich zum Bestand

Neupflanzungen

+ 19

Insg: 89 Bäume

Grünflächen

+ 2090 m²

Insg: 2090 m²

Muldenflächen

+ 825 m²

Insg: 825 m²

(Verschattete) Sitzmöglichkeiten

+ 63

Insg: 63 Stk

PKW Stellplätze (Tag/Nacht)

- 148 nachts

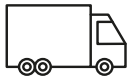
- 136 tags

Insg: 14 nachts
14 tags

Fahrradabstellbügel

+ 38

Insg: 88 Stk



Ladezonen

neues Lade-/Lieferkonzept Fußgängerzone

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Henning Larsen
Landscape . Water . Sustainability

RAMBØLL
Bright ideas.
Sustainable change.

Variantenvergleich und Bewertungsmatrix

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Variantenvergleich

Unterschiede im Bestand

	Neupflanzungen	Grünflächen	Mulden-flächen	(Verschattete) Sitzmöglichkeiten	PKW Stellplätze (Tag/Nacht)	Ladezonen
V1	+ 10 Insg: 80 Bäume	+ 75 m² Insg: 75 m²	+ 1030 m² Insg: 1030 m²	+ 38 Insg: 38 Stk	- 120 nachts - 128 tags Insg: 42 nachts 22 tags	+ 67 m Insg: 10 Stk, jeweils 14 m
V2	+ 13 Insg: 83 Bäume	+ 1025 m² Insg: 1025 m²	+ 935 m² Insg: 935 m²	+ 51 Insg: 51 Stk	- 130 nachts - 130 tags Insg: 32 nachts 20 tags	+ 11 m + neues Lade-/Lieferkonzept Fußgängerzone Insg: 6 Stk, jeweils 14 m
V3	+ 19 Insg: 89 Bäume	+ 2090 m² Insg: 2090 m²	+ 825 m² Insg: 825 m²	+ 63 Insg: 63 Stk	- 148 nachts - 136 tags Insg: 14 nachts 14 tags	neues Lade-/Lieferkonzept Fußgängerzone / verkehrsberuhigter Bereich

Variantenvergleich

Quantitative Auswertung

		V1	V2	V3	Bestand
Blau-Grüne Infrastruktur					
1	Anteil Grünfläche mit Versickerungsfunktion	9%	8%	7%	0%
	Grünfläche mit Versickerungsfunktion in m²	1030	935	825	0
2	Anteil Grünfläche ohne Versickerungsfunktion	1%	9%	18%	3%
	Grünfläche ohne Versickerungsfunktion in m²	75	1025	2090	370
3	Anteil Gesamtgrünfläche	10%	17%	26%	3%
	Fläche Gesamtgrünfläche in m²	1105	1960	2915	370
4	Anteil teilentsiegelte Fläche	65%	66%	73%	91%
	Teilentsiegelte Fläche in m²	7435	7473	8300	10351
5	Anteil abflusswirksame Fläche (entspr. Abflussbeiwert)	70%	63%	55%	60%
	Abflusswirksame Fläche in m²	7910	7161	6228	6873
6	Anz. Erhalt Bestandsbäume	70	70	70	70
7	Anz. Verbesserung Baumquartiere	36	47	66	-
8	Anz. Baumpflanzungen	10	13	19	-
9	Trinkbrunnen	1	1	1	0
Verkehr					
1	Maximalgeschwindigkeit liegt bei 30 Km/h	100%	66%	0%	100%
2	Maximalgeschwindigkeit liegt bei Schrittgeschwindigkeit	0%	34%	100%	0%
3	Anzahl Motorrad/Lastenrad Stellplätze	18	9	7	4
4	Bewegungsflächen Fußverkehr [m²]	6205	6378	7885	3335
5	Länge der Liefer- und Ladebereiche [m]	140	84*	0*	73
6	Anz. Fahrrad-Abstellbügel	132	121	88	50
7	Anz. Stellplätze PKW tagsüber	22	20	14	150
8	Anz. Stellplätze PKW nachts	42	32	14	162
9	Anz. Stellplätze für Menschen mit Behinderung	2	2	2	2
10	Anz. (verschattete) Sitzelemente	38	51	63	0
Kosten					
1	Investitionskosten €	1,94 Mio	2,03 Mio	2,24 Mio	-
2	Investitionskosten €/m²	171	179	197	-

* Liefer- und Ladebereiche werden im verkehrsberuhigten Bereich nicht separat ausgewiesen, da überall zum Zwecke des Lieferns und Ladens gehalten werden darf. Ähnliches gilt in der Fußgängerzone: Hier darf zu bestimmten Zeiten in der gesamten Zone zum Liefer- o. Ladezweck gehalten werden.

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Qualitative Bewertung

			Var. 1		Var. 2		Var. 3	
Gewichtung %	**Kriterium/Ziel**	**Unterkriterien**	1-10 Pkt.	**Pkt. gewichtet**	1-10 Pkt.	**Pkt. gewichtet**	1-10 Pkt.	**Pkt. gewichtet**
15	**Stärkung Fahrradverkehr**	Verwirklichung Ergänzungsnetz Geschwindigkeit Fahrradabstellplätze …	9	1,35	4	0,60	3	0,45
15	**Verbesserung Fußverkehr**	Gehflächen (Breite, Barrierefreiheit…) Querungsmöglichkeiten Zustand Sitzmöglichkeiten	5	0,75	7	1,05	9	1,35
15	**Verbesserung Klimaanpassung (Versickerg.+Grün)**	Einhaltung BReWaBe Begrünung Straßenbäume …	7	1,05	8	1,20	9	1,35
10	**Erhöhung Verkehrssicherheit**	Potenz. Konflikte Kfz - Fahrrad Potenz. Konflikte Kfz - Fußgänger Potenz. Konflikte Fahrrad - Fußgänger …	6	0,60	7	0,70	8	0,80
5	**Optimierung Liefer-/Ladeverkehr**	Bedarfserfüllung Ladezonen Einfahrmöglichkeiten/ Regulierung Aufwand/Zeit Zielerreichg. + Be-/Entladen	8	0,40	5	0,25	3	0,15
5	**Kinderspiel i. öffentl. Raum**	Flächen ausschließl.f. Fußverkehr reserviert	2	0,10	4	0,20	6	0,30
5	**Ermöglichung motorisierter Erschließungsverkehr u. ruhender Verkehr**	Zahl der Stellplätze Abwicklg Ziel- u. Quellverkehr Grundstücke Vermeidung Verkehr/Parkdruck in Umgebung	4	0,20	2	0,10	1	0,05
5	**Lärmvermeidung**	Reduzierung Kfz-Lärm Vermeidung nächtl. Lärm d. Gastronomie Vermeidung Lärm d. Passanten	5	0,25	6	0,30	5	0,25
10	**Unterhaltung, Durchsetzung**	Aufwand Regelung f. notwend. Kfz-Verkehr Aufwand lfd.Pflege der Grünflächen	7	0,70	3	0,30	2	0,20
15	**Investitionskosten**	gemäß Grobkosten €	10	1,50	9,6	1,43	8,7	1,30
100	**Summe**			**6,90**		**6,13**		**6,20**

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Henning Larsen
Landscape . Water . Sustainability

RAMBØLL
Bright ideas.
Sustainable change.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

© Henning Larsen Landscape/ Ramboll

Weiterer Fahrplan

- Zweiwöchige Beteiligung auf mein.berlin.de
  23.11.2023 bis 07.12.2023

- Sammlung aller eingegangenen Hinweise und Auswertung aller Hinweise in Form einer Abwägungstabelle
  (Veröffentlichung bis Februar 2024)

2024

- Beantragung der Fördermittel

2025

- Erarbeitung der Planung (BPU) mit erneutem Beteiligungsangebot

Ab 2026

- Bauliche Umsetzung

Verabschiedung

NEUKÖLLN

KARL-MARX-STRAßE
SONNENALLEE

Jochen Biedermann, Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung, Umwelt und Verkehr

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

NEUKÖLLN

KARL-MARX-STRAßE
SONNENALLEE

Bezirksamt Neukölln
Stadtentwicklungsamt
Fachbereich Stadtplanung
Karl-Marx-Straße 83, 12040 Berlin
Tel.: 030 – 90239 2186
Tel.: 030 – 90239 3305
stadtplanung@bezirksamt-neukoelln.de

BSG Brandenburgische Stadterneuerungsgesellschaft mbH
Sanierungsbeauftragte des Landes Berlin
Karl-Marx-Straße 117, 12043 Berlin
Tel.: 030 – 685 987 71
kms@bsgmbh.com

Website
www.kms-sonne.de