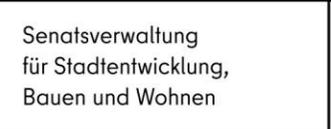


# Abschlussbericht

## Vorstudie Weichselstraße

Dezember 2023



## 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

# Aufgaben- und Zielstellung

Die vorliegende Vorstudie der Weichselstraße widmet sich verschiedenen verkehrlichen, funktionalen und räumlich-baulichen Aspekten. Im Fokus steht die Analyse der gegenwärtigen Situation des Straßenraums und die Entwicklung von drei möglichen Varianten zum Umbau der Straße, wobei besonderes Augenmerk auf den Fuß- und Radverkehr sowie die Anpassung an die Folgen des Klimawandels gelegt wird. Die zu betrachtende Fläche umfasst ca. 12.000 m<sup>2</sup>.

Um den Folgen des Klimawandels zu begegnen, sollen die Verwendung von klimaschonenden Baustoffen, Bodenentsiegelungsmaßnahmen, die Maximierung der Grünflächen, die Vernetzung mit vorhandenen Grünflächen und der Erhalt und die Stärkung der Biodiversität fokussiert werden. Außerdem soll ein oberflächennahes Entwässerungssystem geschaffen werden, das vom öffentlichen Kanal abgekoppelt ist und auch für den Starkregenfall vorsorgt.

Die Untersuchung erfolgt unter Berücksichtigung der Stellungnahmen der fachlichen Beteiligten. Hierbei werden Zielkonflikte identifiziert und Lösungsvorschläge erarbeitet. Es werden drei vergleichbare Varianten entwickelt, die hinsichtlich ihrer Kosten und Nutzen bewertet werden. Dabei wird sowohl eine Maximal- als auch eine Minimalvariante in Betracht gezogen.



# 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

Habitats für Tiere und Insekten, Biodiversitätssteigerung

Weniger versiegelte Fläche

Barrierefreiheit

Ausbau Fahrradwege

Multifunktionale öffentliche Räume

CO<sub>2</sub> Bindung, Luftreinigung

Erhöhter Kühlungseffekt

Unterirdische Versickerung

Kontrollierter Oberflächenabfluss

Unterirdische Speicherung (Zisterne)

# Bestandsanalyse und Grundlagen

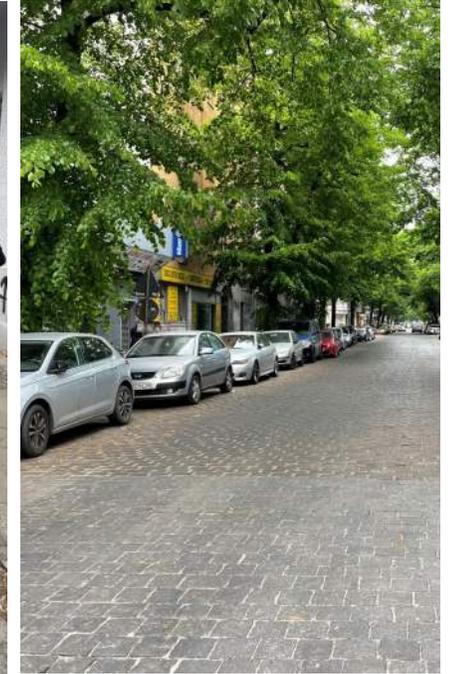
# Bestandsbilder Weichselstraße



Bildquellen: Ramboll

# Bestehende Probleme der Weichselstraße

- Keine Barrierefreiheit
- Straßen und Gehwege desolat
- Nicht fahrradfreundlich
- Hohe Umweltbelastungen (Mehrfachbelastungen)
- Regenwasser wird vollständig abgeleitet
- Baumscheiben stark verdichtet und vermüllt
- Flächendominanz des ruhenden Kfz-Verkehrs im öffentlichen Raum
- Liefern und Laden in zweiter Reihe
- Geringe Aufenthaltsqualität (keine Sitzmöglichkeiten), enge Gehwege
- Sicherheitsrelevante Sichtbeziehungen an Knoten durch parkende Kfz gestört



Bildquellen: Ramboll

## Bestandsanalyse

# Bestehende Probleme der Weichselstraße

Die Weichselstraße ist als Verbindungsachse zwischen dem Weichselplatz und der Karl-Marx-Straße zu verstehen. Der Großteil der Straße (sowohl Fahrbahn als auch Gehwege) befindet sich in einem desolaten Zustand und erfordert zeitnah Maßnahmen, um die Sicherheit, Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität der Anwohnenden und Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten.

Die Gehwege, Gehwegüberfahrten und Querungsstellen sind mehrheitlich nicht barrierefrei und entsprechen nicht den aktuellen Berliner Ausführungsvorschriften. Dies stellt eine gravierende Barriere für die (soziale) Teilhabe von Menschen mit Mobilitätseinschränkung dar und begründet Handlungsbedarf. Die Weichselstraße bietet den Anwohnenden keine angemessenen Orte zur Erholung oder zum Verweilen, da Sitzmöglichkeiten und entsprechende Flächen abseits des Weichselplatzes fehlen. Die Gehwege sind zudem oft nicht breit genug. Die Baumscheiben in der Weichselstraße sind häufig verdichtet und vermüllt, was das Stadtbild verschlechtert und die Lebensqualität in der Umgebung mindert.

Die Straße bietet aufgrund des nicht erschütterungsarmen Oberflächenbelags (Großpflaster, unverfugt) auch keine angemessenen Radfahrbedingungen. Dies hindert die Förderung nachhaltiger Mobilität. Da die Weichselstraße Teil des Fahrradergänzungsnetzes der Stadt ist, ist dieser Zustand nicht akzeptabel. Auch fehlt es an ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten, was sich durch zahlreiche „wild“ abgestellte Zweiräder bemerkbar macht, die teilweise den Fußverkehr behindern.

Die Entwässerung der Weichselstraße erfolgt nach dem klassischen Prinzip der Einleitung in den bestehenden Kanal über Straßenabläufe, was zu Problemen im Starkregenfall führt und an Hitzetagen den kühlenden Effekt der Verdunstung minimiert.

Die Fläche der Weichselstraße ist von einem hohen Anteil an ruhendem Verkehr geprägt. Der Kontrolldruck ist niedrig, so dass auch die ausgewiesenen Liefer- und Ladebereiche und die freizuhaltenden 5-Meter Kreuzungsbereiche zugeparkt werden. Dadurch findet Lieferverkehr in zweiter Reihe statt, der damit den Verkehrsfluss behindert. Zu-Fuß-Gehende werden durch fehlende sicherheitsrelevante Sichtbeziehungen bei Querungsvorgängen gefährdet.

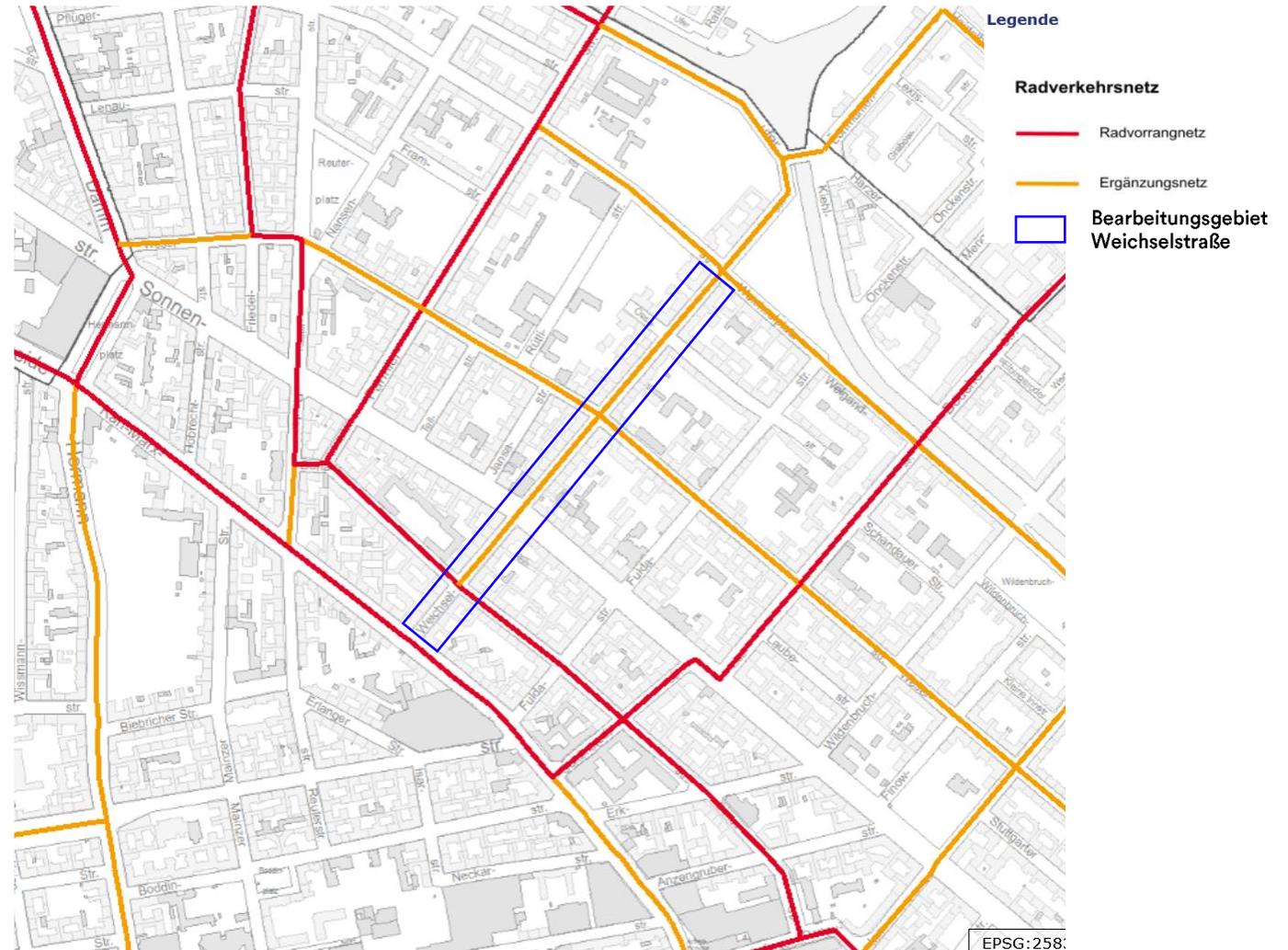


Bildquellen: Ramboll

## 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



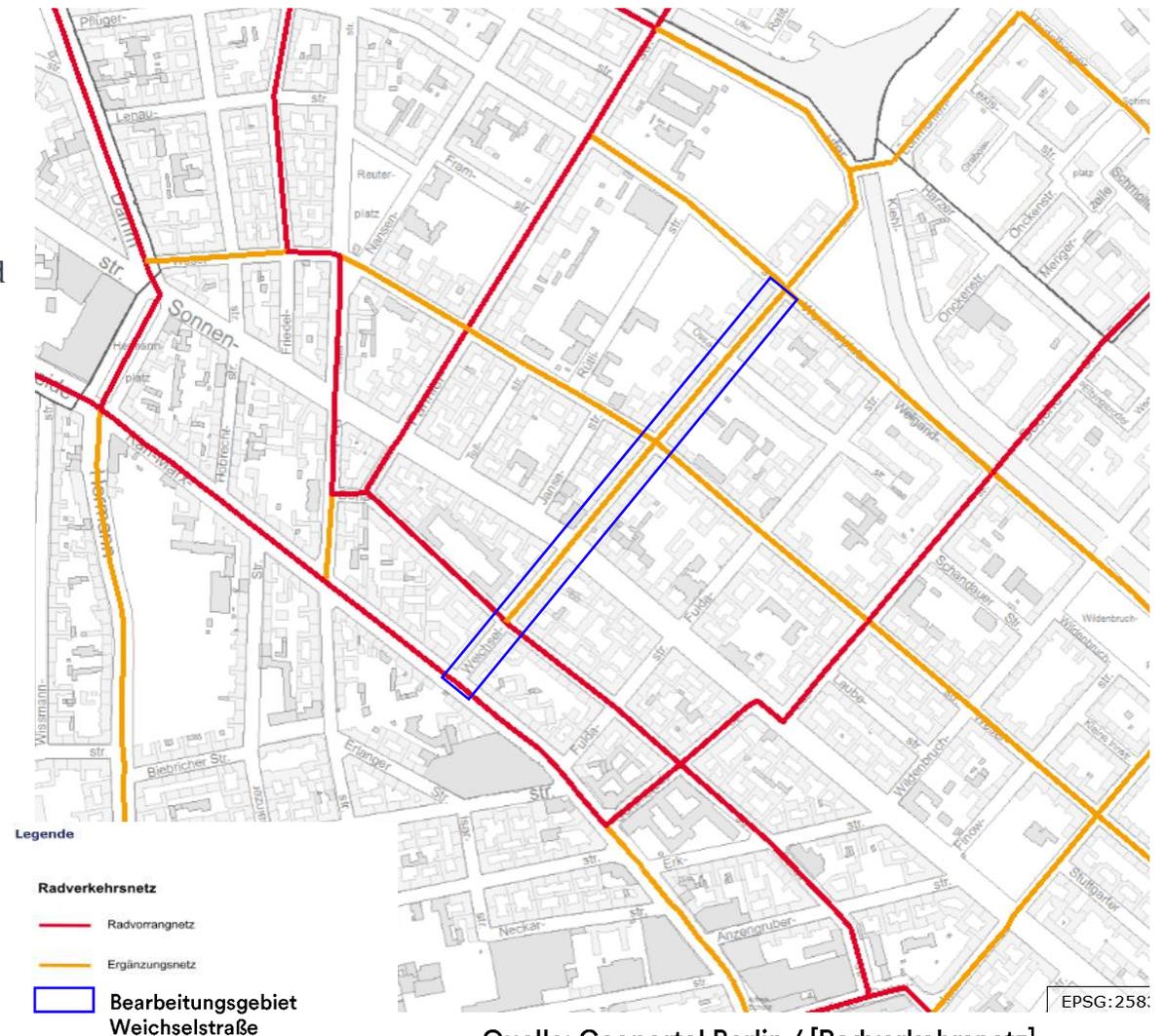
# Bestandsanalyse

## Radverkehrsnetz

Die Weichselstraße gehört zum überwiegenden Teil zum Ergänzungsnetz des Berliner Fahrradnetzes. Nur der Bereich zwischen Donaustraße und Karl-Marx-Straße ist davon ausgenommen. Jedoch ist es aus gutachterlicher Sicht sinnvoll, auch diesen Bereich zumindest gut befahrbar zu machen für den Radverkehr, um eine sinnvolle und direkte Anbindung zu ermöglichen.

Aktuell liegt in der Weichselstraße im Bereich der Fahrbahn (Fahrgasse und Parkstreifen) Großpflaster, welches als Belag für das Ergänzungsnetz aufgrund der Erschütterungen und der Sturzgefahr durch große Fugen ungeeignet ist. Nur der Bereich zwischen Ossa- und Pflügerstraße wurde bereits auf einer Breite von 5,50 Metern asphaltiert. Der Zustand der Oberfläche ist dort so gut, dass diese in den in der vorliegenden Studie untersuchten Varianten zum Teil erhalten bleiben kann.

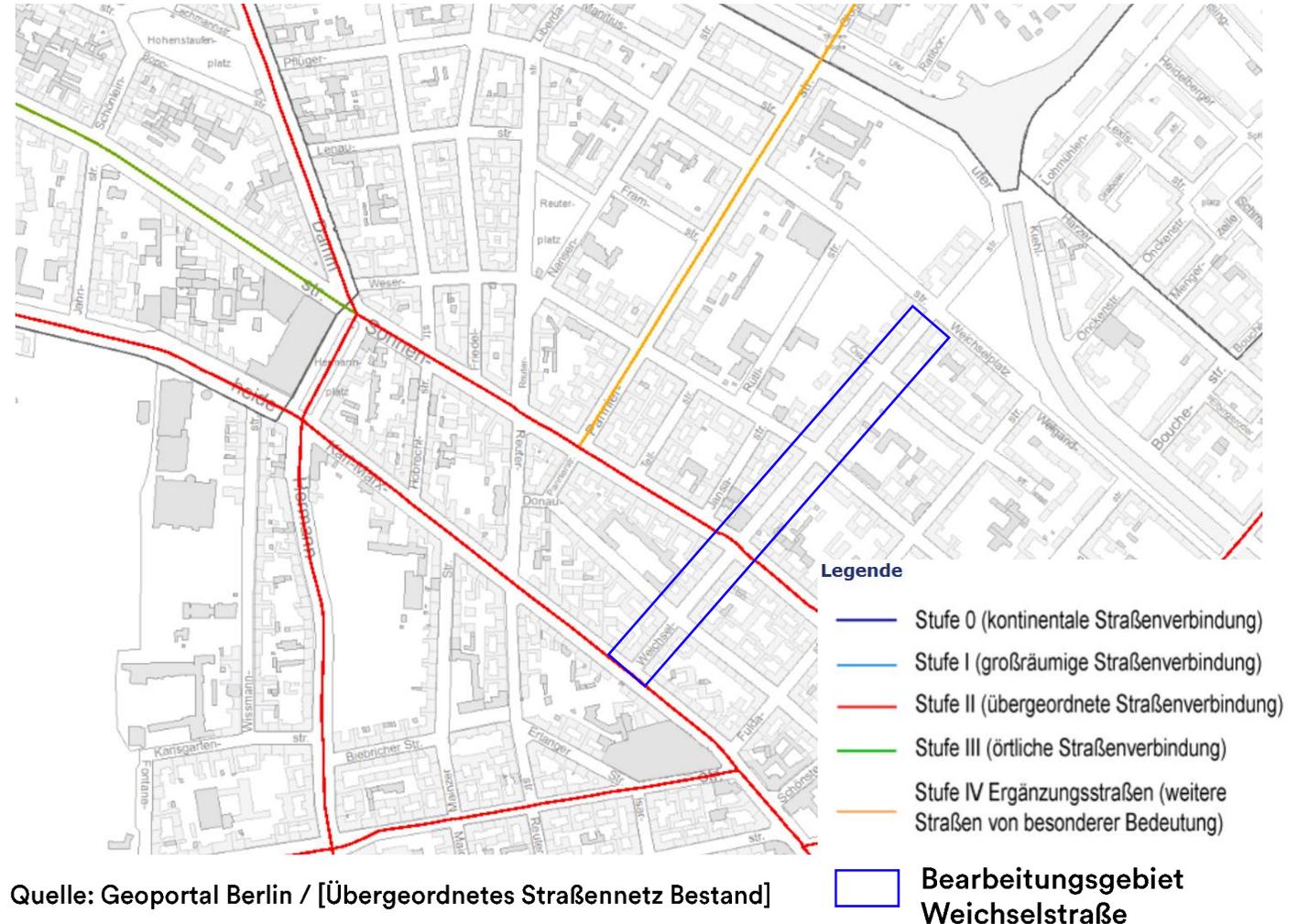
Radverkehr findet aktuell oft auf den erschütterungsärmeren Gehwegen statt oder verlagert sich auf die übrigen, besser befahrbaren Straßen. Durch den Radverkehr auf Gehwegen entstehen Konflikte mit dem Fußverkehr als auch mit dem motorisierten Verkehr (da der Radverkehr verdeckt hinter parkenden Fahrzeugen stattfindet). Für den ruhenden Radverkehr stehen 37 Abstellbügel zur Verfügung. Viele wild abgestellte Fahrräder deuten darauf hin, dass der Bedarf deutlich darüber liegt.



# 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



# Bestandsanalyse

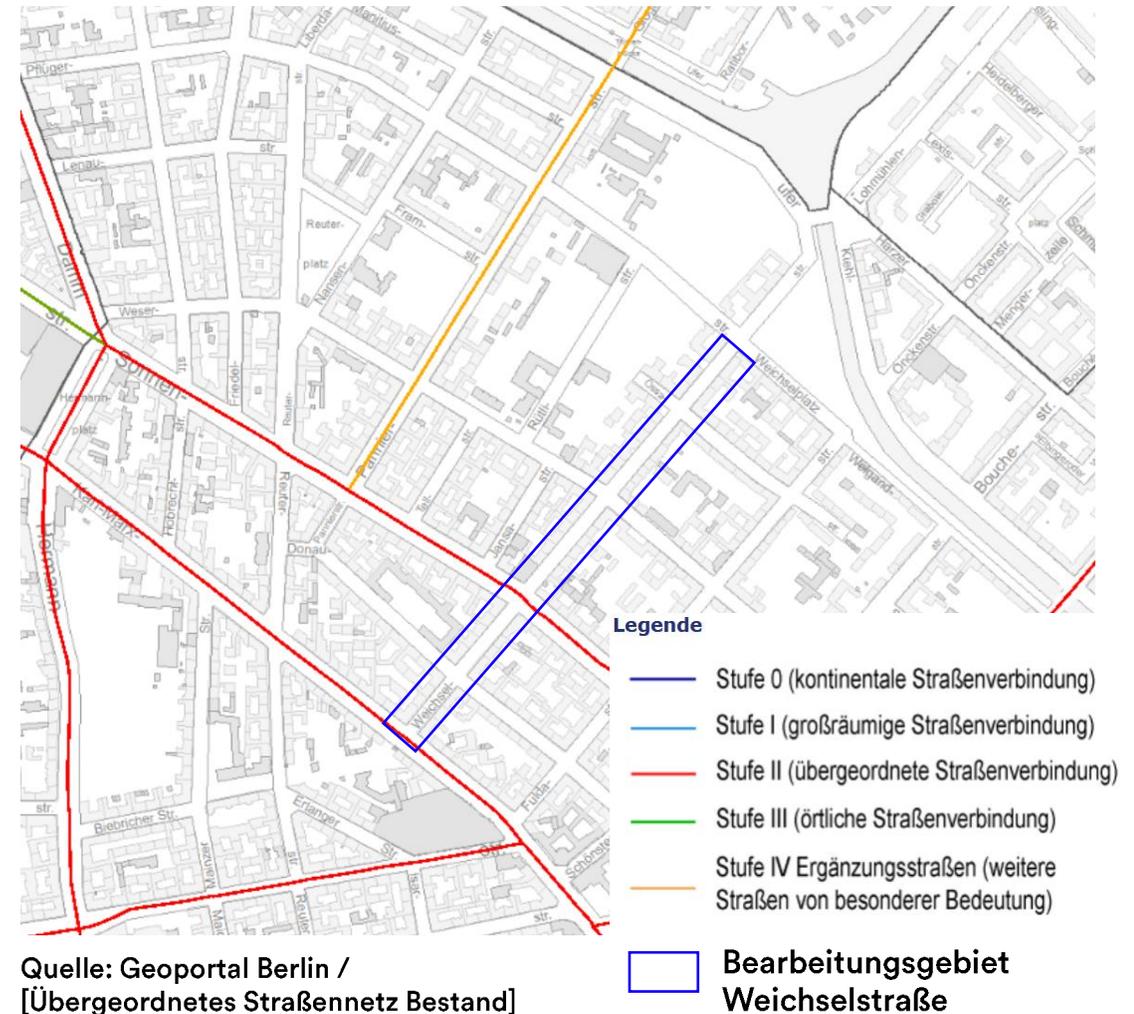
## Straßenverkehrsnetz

Die Weichselstraße liegt vollständig im Berliner Straßenverkehrs-Nebennetz und kreuzt bzw. mündet an die übergeordneten Straßenverbindungen der Karl-Marx-Str. und der Sonnenallee. Die Weichselstraße wird nicht von Bus-Linienverkehr befahren. Die Anzahl der Kfz-Stellplätze im öffentlichen Raum beträgt ca. 165. Dabei handelt es sich um Längsparken in beide Fahrrichtungen. Darüber hinaus existieren in privaten Sammelanlagen ca. 69 weitere Kfz-Stellplätze. Diese befinden sich mehrheitlich in Hinterhöfen, teilweise auch in Tiefgaragen. Aktuell sind im Bearbeitungsgebiet zwei personalisierte Behindertenstellplätze vorhanden, die in allen dargestellten erarbeiteten Varianten am nahezu selben Ort weiterhin existieren.

Im Bearbeitungsgebiet wurden insgesamt vier Liefer- und Ladezonen ausgewiesen, die zu bestimmten Tageszeiten ausschließlich haltenden Fahrzeugen vorbehalten sind. In der täglichen Praxis werden diese jedoch mangels Kontrolldruck regelwidrig genutzt, so dass Liefer- und Ladeverkehr in „zweiter Reihe“ stattfindet und den Verkehrsfluss nicht unerheblich behindert.

Aktuell findet keine Parkraumbewirtschaftung statt, die Einführung ist jedoch zukünftig geplant und wird eine gewisse Erhöhung des Kontrolldrucks und damit eine Disziplinierung der Verkehrsteilnehmenden mit sich bringen.

In der Weichselstraße existieren zahlreiche Gehwegüberfahrten, die augenscheinlich nicht mehr in Nutzung sind. Diese könnten bei einer Neugestaltung zurückgebaut werden/ nicht wieder hergestellt werden. Eine Abfrage bei den Hauseigentümern ist vorher erforderlich, war aber nicht Teil der vorliegenden Untersuchung. An die Gehwege grenzen überwiegend ältere Gebäude an, die keinen zweiten baulichen Rettungsweg für den Brandfall besitzen. An ausgewählten Wohnungen/Fenstern in den Vorderhäusern könnte die Feuerwehr mittels der Drehleiter einen Rettungsweg herstellen.



# 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

Quelle: Eigene Darstellung,  
Kartengrundlage:  
Senatsverwaltung für  
Stadtentwicklung, Bauen und  
Wohnen Berlin, Abt. II / [digitaler 2D-  
Innenstadtplan]

## Legende

-  Flurstücke
-  Planungsgrenze
-  Soziale Einrichtung mit Kinderbezug
-  Denkmäler
-  Gastronomie ohne Außenflächen
-  Gastronomie mit Außenflächen
-  Supermärkte
-  Öffentlicher Grünraum
-  Besondere Freiflächen
-  Bearbeitungsgebiet Weichselstraße



# Bestandsanalyse Funktionen

Quelle: Eigene Darstellung,  
Kartengrundlage:  
Senatsverwaltung für  
Stadtentwicklung, Bauen und  
Wohnen Berlin, Abt. II / [digitaler 2D-  
Innenstadtplan]

Entlang der Weichselstraße sind mehrere gastronomische Einrichtungen, darunter Restaurants und Bars mit Außenbereichen, zu finden. Die gastronomischen Angebote tragen zur Vielfalt und Belebung der Umgebung bei. Die Außenbereiche sind in den warmen Monaten besonders attraktiv und fördern die soziale Interaktion im Quartier. Aktuell wird es allerdings auf den ohnehin schmalen Gehwegen sehr eng in jenen Bereichen, in denen das Herausstellen von Tischen und Stühlen genehmigt wurde. Nur die erforderliche Mindestbreite verbleibt bei einer der Genehmigung entsprechenden Nutzung. Die Beliebtheit erzeugt gleichzeitig eine damit verbundene lautere Geräuschkulisse, was sich besonders in den Nachtstunden bei Anwohnenden negativ auswirkt, vor allem im mittleren und südlichen Bereich des Bearbeitungsgebiets.

Des Weiteren befinden sich in unmittelbarer Umgebung der Weichselstraße verschiedene soziale Einrichtungen, die speziell auf Kinder ausgerichtet sind. Dazu gehören mehrere Schulen und Kitas. Für verschiedene Schulen ist die Weichselstraße Teil des Schulwegnetzes.



# Bestandsanalyse Grünräume

- Keine nutzbaren Grünflächen in dem Bearbeitungsgebiet 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

Quelle: Eigene Darstellung,  
Kartengrundlage:  
Senatsverwaltung für  
Stadtentwicklung, Bauen und  
Wohnen Berlin, Abt. II / [digitaler 2D-  
Innenstadtplan]

## Legende

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



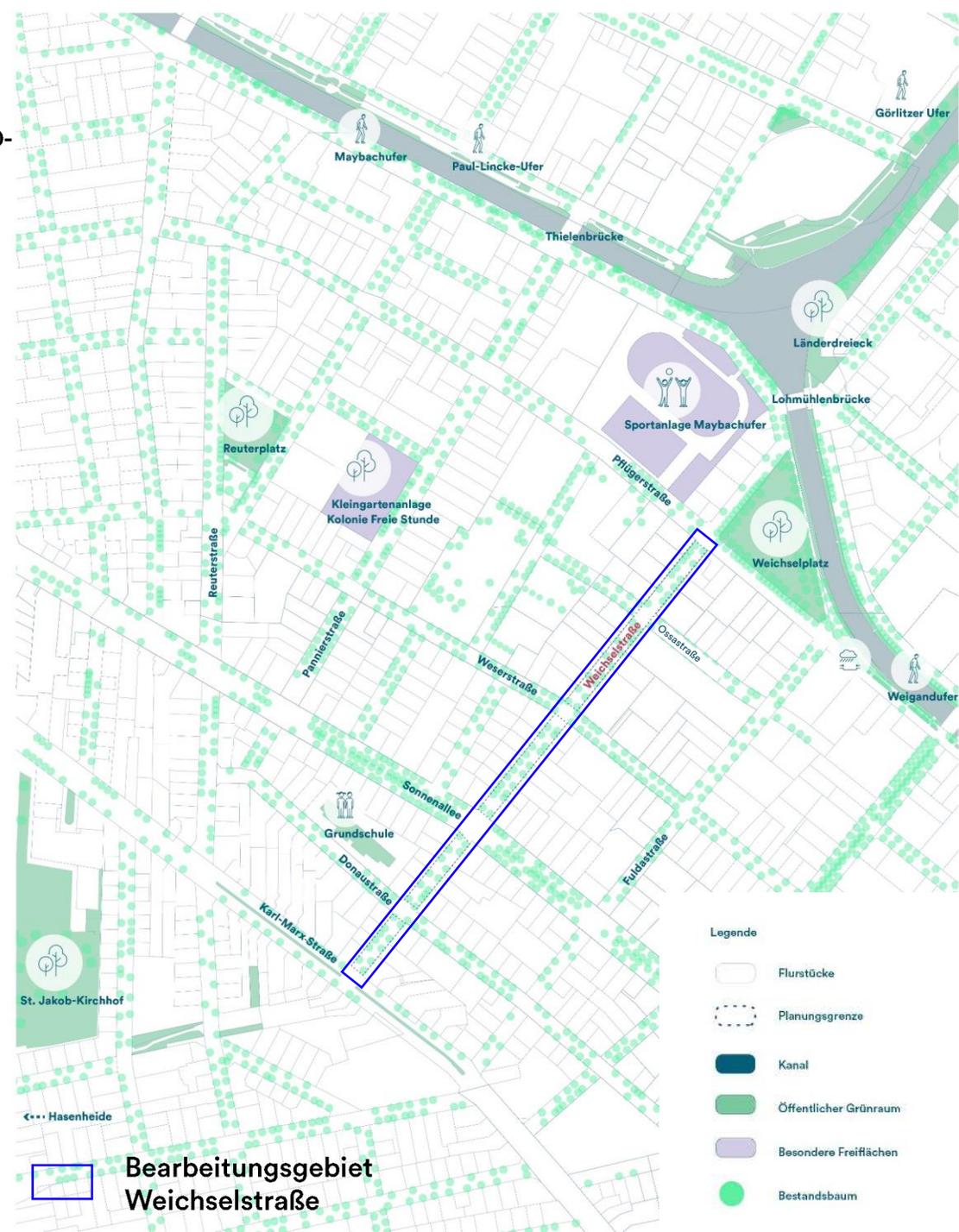
# Bestandsanalyse Grünräume

Quelle: Eigene Darstellung,  
Kartengrundlage:  
Senatsverwaltung für  
Stadtentwicklung, Bauen und  
Wohnen Berlin, Abt. II / [digitaler 2D-  
Innenstadtplan]

Rund um die Weichselstraße gibt es nur ein qualitativ geringes Grünflächenangebot, insbesondere im südlichen Teil der Straße zwischen Sonnenallee und Karl-Marx-Straße. Angeschlossen an das nördliche Ende der Weichselstraße liegt der Weichselplatz; eine kleine Grünfläche entlang des Landwehrkanals, die über alten Baumbestand verfügt und eine Freifläche für Erholung und Aktivitäten wie Tischtennisplatten oder einem Spielplatz bietet. Der Uferbereich des Kanals bietet weitere kleinere Grünflächen und ist ein beliebter Ort zum Spazieren und Verweilen.

Das Verhältnis zwischen der Größe der nutzbaren Freiflächen und der dichten Bebauung des umliegenden Quartiers ist unausgeglich, wodurch ein hoher Nutzungsdruck auf die bestehenden Flächen entsteht. Es besteht der Bedarf, weitere nutzbare Freiflächen zu schaffen.

Außerhalb des Plangebiets, südwestlich der Straße, liegt der St. Jakob-Kirchhof, an den der Volkspark Hasenheide anschließt. Der Park ist eine intensiv genutzte öffentliche Grünfläche mit großzügigen Freiflächen und altem Baumbestand.



## Bestandsanalyse

# Zustand der Bäume

Im Baumkataster des Bezirksamts Neukölln sind in der Weichselstraße insgesamt 70 Bestandsbäume erfasst. Die Bäume zeigen einen unterschiedlichen Zustand.

Dabei war zum Zeitpunkt der Einsichtnahme in das Kataster (Q2/2023) keiner der Bäume derart geschädigt, dass eine Fällung aus Verkehrssicherheitsgründen oder anderen Gründen unmittelbar bevorstand.

Die Beteiligung der fachlich zuständigen Stellen ergab, dass das Umwelt- und Naturschutzamt, als auch das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirks Neukölln das Ziel verfolgen, alle Bestandsbäume in der Weichselstraße – auch bei einem vollständigen Umbau der Straße - zu erhalten.

Die Bäume bieten einen ökologischen Mehrwert und prägen das Stadtbild. Die Erhaltung der Bäume erfordert jedoch aufgrund der allgemeinen Herausforderungen für Straßenbäume in der Stadt (siehe dazu auch: <https://www.berlin.de/sen/uvk/natur-und-gruen/stadtgruen/stadtbaeume/strassen-und-parkbaeume/zustand-der-strassenbaeume/>) eine gezielte Pflege. Im Zuge der Umplanung der Weichselstraße sollen Maßnahmen ergriffen werden, die Baumquartiere aufzuwerten und die Standortbedingungen für die Bäume zu verbessern, damit sie langfristig erhalten werden können. Es wird vorgeschlagen, im Zuge der Sanierung der Weichselstraße Baumquartiere mittels der „Stockholm-Methode“ aufzuwerten (siehe nachfolgende Folien).

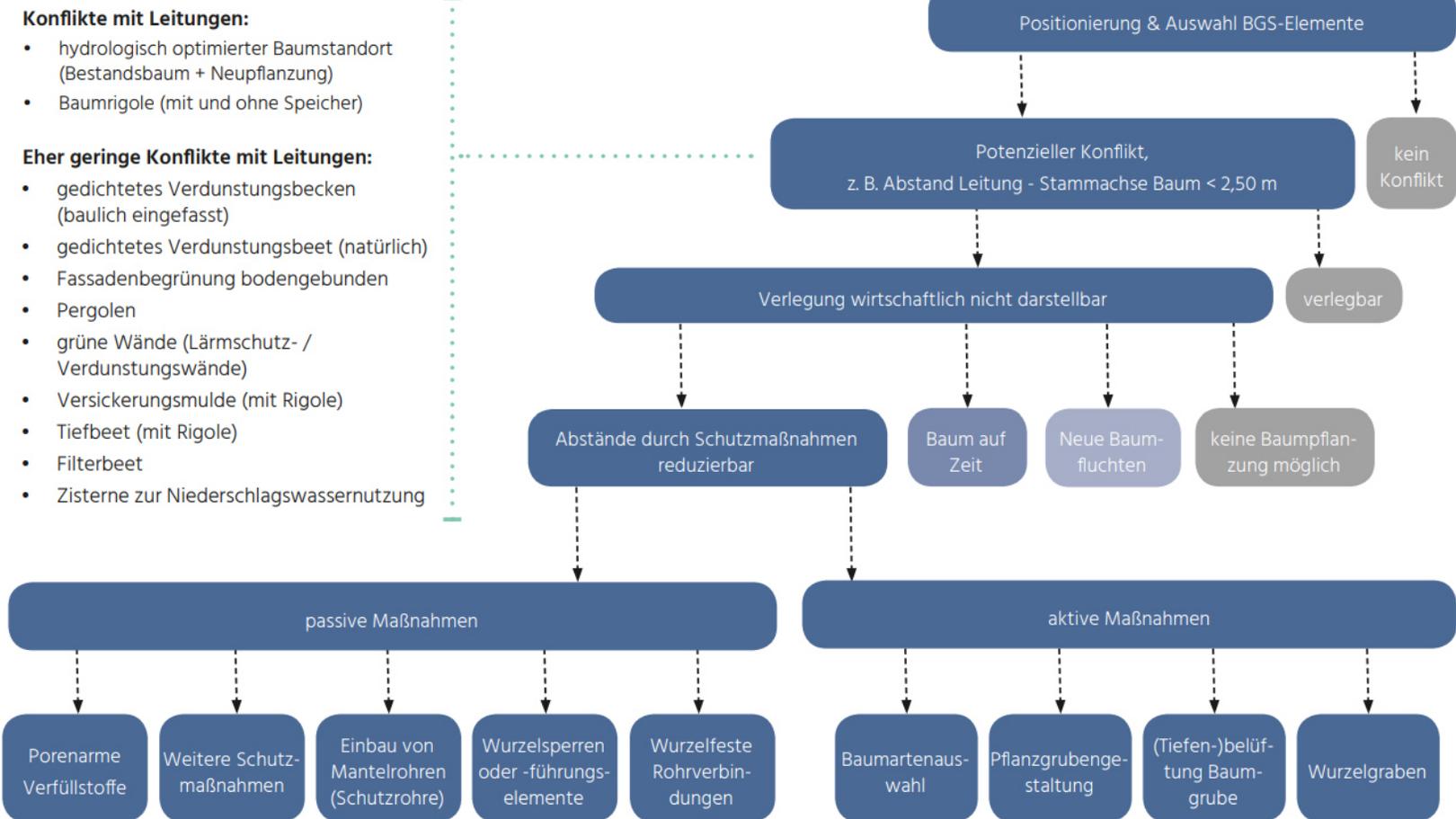
# Grundlagen

## Konflikte der Baumwurzeln mit unterirdischer Infrastruktur

- 2,5 m Mindestabstand zwischen Kanalachse und Baumachse (Vorgabe RASt und DIN 18920)
- Alle Elemente unterirdischer Infrastrukturen mit Mindestüberdeckung von 0,5 m (DIN 1998, 2018) können betroffen sein.
- Verringerung des Abstands möglich, wenn geeignete Schutzmaßnahmen getroffen werden (DIN 18920)

➔ **Bestehende Bäume wie auch Neupflanzungen unterschreiten in der Weichselstraße in großen Teilen die vorgegebenen 2,5 m. In der weiterführenden Planung ist zu prüfen, welche (aktiven/passiven) Schutzmaßnahmen möglich sind.**

### Passive und aktive Maßnahmen zum Schutz von unterirdischer Infrastruktur



Quelle: GALK Berlin(2022): BERLINER STANDARDS für die PFLANZUNG und die anschließende PFLEGE von STRÄUENBÄUMEN, Berlin, Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Quelle: BlueGreenStreets Hrsg. (2022) : BlueGreenStreets Toolbox – Teil A Multifunktionale Straßenraumgestaltung urbaner Quartiere, März 2022, Hamburg, Erstellt im Rahmen der BMBF-Fördermaßnahme "Ressourceneffiziente Stadtquartiere für die Zukunft" (RES:Z)

## Verbesserung der Bestandsbäume – Die Stockholm Methode

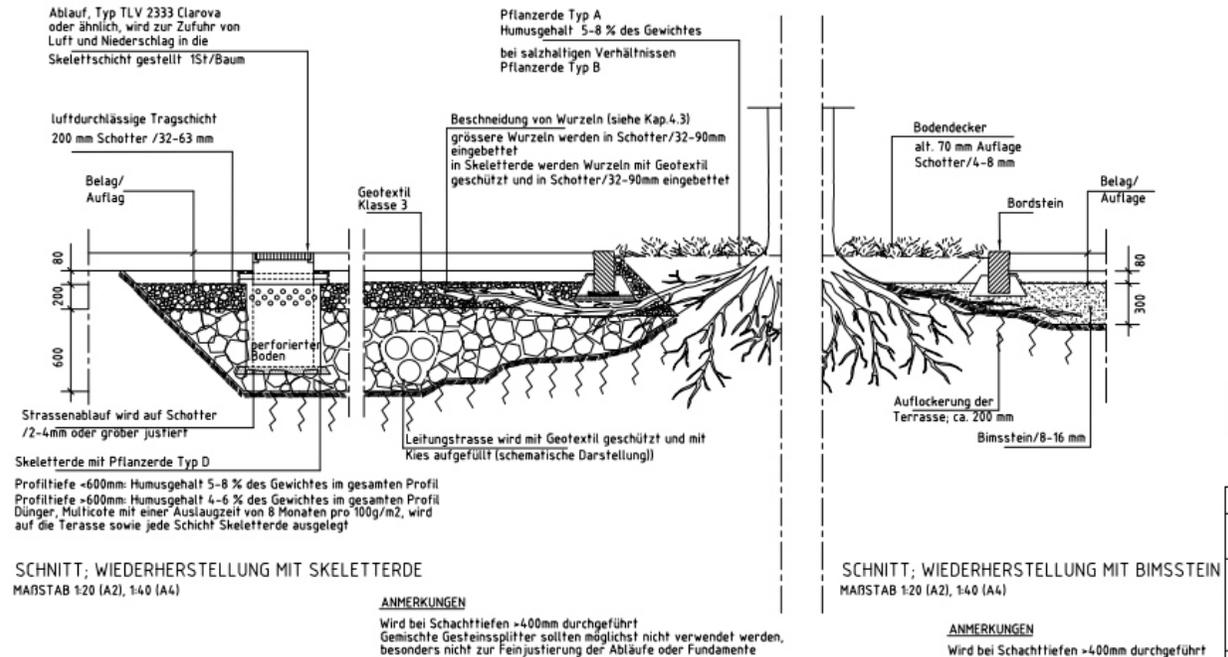
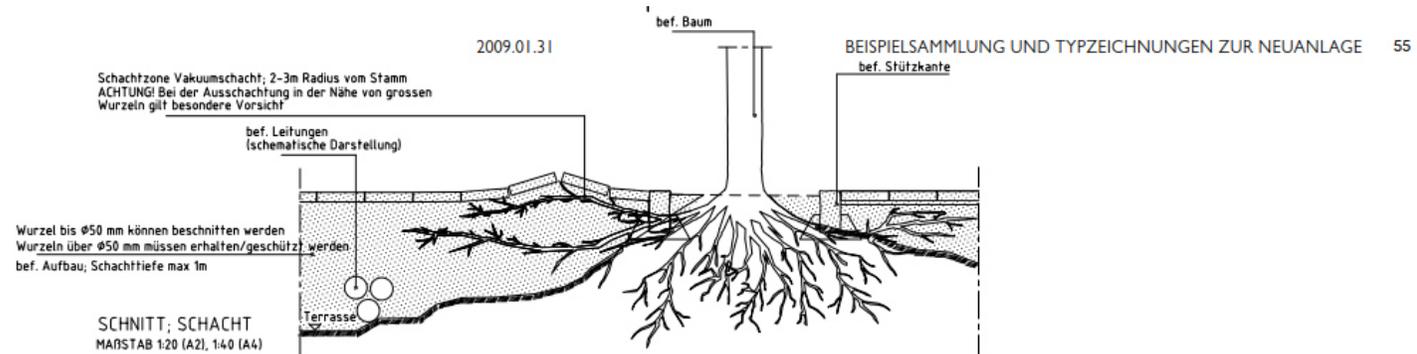
Methode zur Verbesserung von Baumquartieren für Bestandsbäume (und Neupflanzungen):

- Voraussetzungen für den Gasaustausch im Boden optimieren
- Zugängiges Wachstumsvolumen vergrößern
- Gute Durchlässigkeit im Boden schaffen
- Einfiltration von Regenwasser im Boden erhöhen
- Zufuhr von Düngung und/oder organischem Material ermöglichen

# Grundlagen

## Maßnahmen für Bestandsbäume nach der Stockholm Methode

- Wurzelfreilegung durch Absaugen des Oberbodens
- Auflockerung des Unterbodens durch Drucklufteintrag mit Metalllanze
- Einbringung von Schotter zur Auflockerung
- Einblasen von Substrat, enthält Humus und Pflanzkohle
- Schacht als Zulauf von Regenwasser zur Bewässerung, dient gleichzeitig als Entlüftung



Quelle: Pflanzgruben in der Stadt Stockholm – ein Handbuch/ Stadt Stockholm, 2009

Status	TH-TYPRITNING	Datum	2009-02-23
 <b>TRAFIKKONTORET</b> Box 8751, 104 33 Stockholm, Tel 08-508 27 200		Gårdsnr 8 150810 N	
PFLANZGRUBENRENOVIERUNG			
GROSSE BÄUME MIT OBERFLÄCHLICHEM WURZELSYSTEM			
SCHNITT			
Skala	1:20(A2)/1:40(A4)	Ritzyngnr	THVB010
Folie		Fig	

## Bestandsanalyse

# Die Stockholm-Methode

Ramboll schlägt vor, im Zuge der Sanierung der Weichselstraße Baumquartiere mittels der „Stockholm-Methode“ aufzuwerten.

Die Methode wurde in Stockholm entwickelt und findet dort durch die Stadt Stockholm Anwendung, um den sich ändernden klimatischen Bedingungen (mehr Hitze, mehr Trockenheit, häufigere und intensivere Starkregenereignisse) zu begegnen. Sie sieht vor, dass existierende Baumquartiere nachträglich aufgewertet und verbessert werden. Auch bei Neupflanzungen können unter Berücksichtigung der Methode höherwertige Standorte für städtische Straßenbäume geschaffen werden. Dies geschieht dadurch, dass die Voraussetzungen für den Gasaustausch im Boden optimiert werden, dass das zugängige Wachstumsvolumen vergrößert wird, dass die Durchlässigkeit im Boden verbessert wird und die Einfiltration von Regenwasser im Boden erhöht wird. Weiterhin wird die Zufuhr von Düngung und/oder organischem Material ermöglicht.

Für Bestandsbäume mit einer hohen Bodenverdichtung in der Umgebung und niedriger Substratqualität, wie sie in der Weichselstraße anzutreffen sind, sieht die Methode einen wurzelschonenden teilweisen Austausch des Substrats im Wurzelraum vor. Die Wurzelfreilegung erfolgt dabei durch Absaugen des Oberbodens. Die Auflockerung des Unterbodens wird mittels Drucklufteintrag mit einer Metalllanze durchgeführt. Es erfolgt anschließend die Einbringung von neuen Substraten (Schotter zur Auflockerung, weitere Substrate mit Humus- und Pflanzkohlegehalt), teilweise durch Einblasen. Der Einbau von Schächten dient gleichzeitig als Zulauf von Regenwasser zur Bewässerung als auch dem Austausch von Bodengasen.

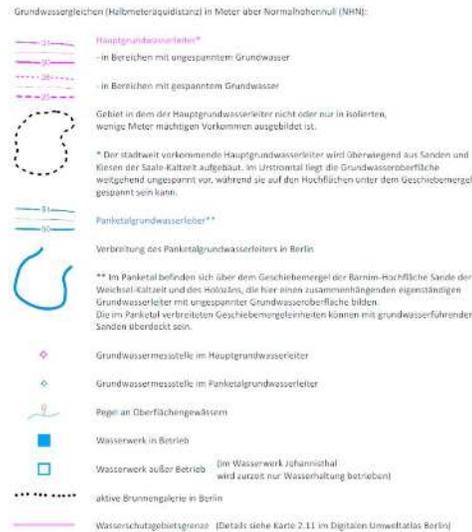
Auf die Gestaltung wirkt sich die Methode dahingehend aus, dass der Anteil der nicht versiegelten Fläche im Straßenbild ansteigt. Die konkrete Oberflächengestaltung (Wahl der Bepflanzung, (teilweise) Befestigung mit durchlässigen Materialien, etc.) bleibt jedoch flexibel.

Die Methode wurde dem Bezirksamt während der Projektbearbeitung vorgestellt und stieß auf grundsätzliche Zustimmung.

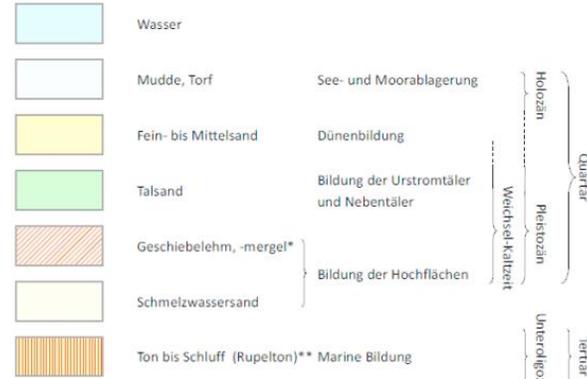
# Bestandsanalyse

## Bestehender Untergrund

- Kein Wasserschutzgebiet
- Keine bekannten Altlasten
- Grundwasserstand bei ca. 32,5 mNHN (Bestands-OKG bei ca. 35 mNHN)
- Mudde, Torf/ Talsand: gute Versickerung

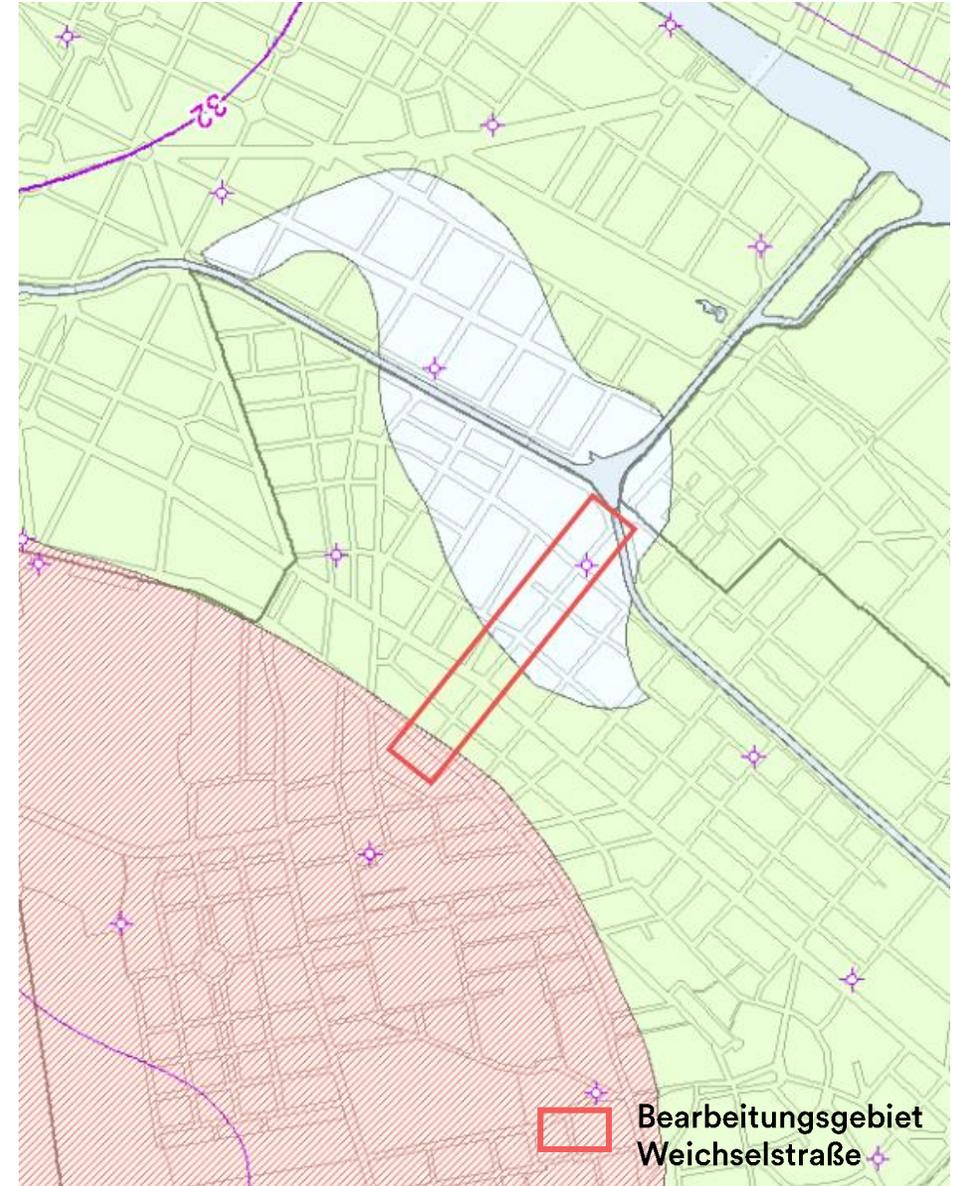


### Geologie



### Hinweise:

Die Darstellung der Geologie erfolgt bis maximal 5 Meter Tiefe. Bei mehreren Schichten wird zur Vereinfachung nur die maßgebliche Schicht dargestellt. Die Darstellung auf der Karte entbindet nicht von der Pflicht projektbezogener Untersuchungen.  
 \* Hier kann sich oberflächennahes Grundwasser ausbilden (so genanntes Schichtenwasser).  
 \*\* Das kleine Rupeltonvorkommen befindet sich nördlich von Waidmannslust.



Quelle: Geoportal Berlin / [Grundwassergleichen 2019 (Umweltatlas)]

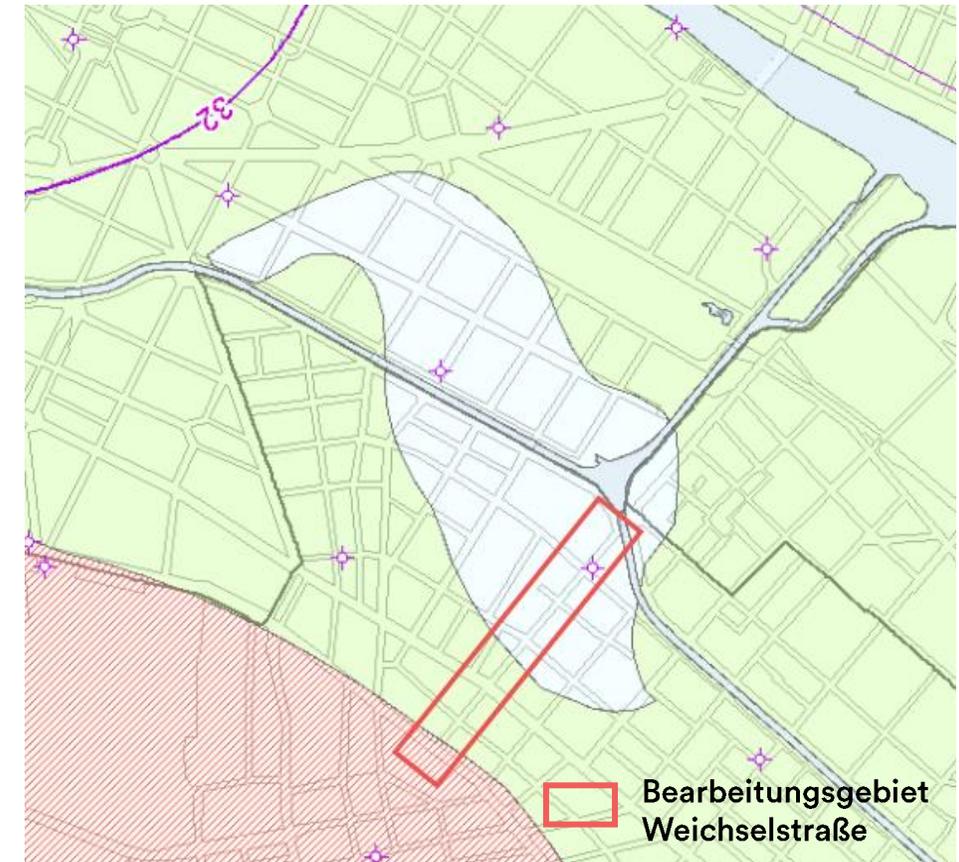
# Bestandsanalyse

## Bestehender Untergrund

Die Weichselstraße erstreckt sich über drei Bodenarten im Untergrund. Der Norden besteht zu Großteilen aus Mudde und Torf, im südlichen Bereich überwiegt der Talsand, der am Ende der Weichselstraße zu Geschiebelehm wird. Es ist davon auszugehen, dass die Versickerungsfähigkeit in diesen Bodenarten als gut zu bewerten ist. Ein Versickerungsgutachten liegt aber nicht vor, um eine klare Aussage über die Versickerungsleistung des Untergrunds treffen zu können.

Außerdem liegt das Plangebiet in keinem Wasserschutzgebiet. Dadurch ergeben sich keine besonderen Regeln bei der Versickerung von Regenwasser. Der Grundwasserstand liegt bei ca. 32,5 mNHN. Die Bestandsoberkante der Straße liegt bei ca. 35 mNHN. Damit ist nach dem DWA-Arbeitsblatt 138 ein ausreichend großer Abstand zwischen Unterkante Versickerungsanlage und Grundwasser gegeben (mind. 1 m).

Ein weiteres Thema sind Altlasten im Untergrund. Ob es im Plangebiet Altlasten gibt, die eine Versickerung in den Untergrund unmöglich machen, ist unbekannt. Es wird darauf hingewiesen, dass eine solche Untersuchung aussteht und im Falle einer Verunreinigung des Untergrunds im Bereich der Versickerungsanlagen der Boden ausgetauscht werden muss.



Quelle: Geoportal Berlin / [Grundwassergleichen 2019 (Umweltatlas)]



# Grundlagen

## Berliner Vorgaben zu Baumpflanzungen in Mulden

Es gelten die allgemeinen Regeln der DWA-A 138 für Versickerungsanlagen.  
Zusätzlich gilt:

- **Zuständigkeit Bäume: Bezirksamt**
  - **Zuständigkeit auf öffentlichen Flächen, Straßenbäume:**  
Bezirksamt Neukölln -> Straßen- und Grünflächenamt -> Fachbereich Grün- und Freiflächen -> Sachgebiet Straßenbäume
  - **Zuständigkeit auf privaten Flächen, Bäume gemäß BaumSchVO:**  
Bezirksamt Neukölln -> Umwelt- und Naturschutzamt -> Bereich I, Natur- und Artenschutz -> Baumschutz
- **Zuständigkeit Mulde: Berliner Wasserbetriebe**
- **Bemessung mit Zuschlagsfaktor 1,2 → ergibt größere Mulden**
- **Mindestmuldengröße ( $A_{s,mittel}$ ) 20 m<sup>2</sup>**
- **Mindestsohlenbreite 80 cm, Sohlenbreite bestimmt Stammdicke**
- **Abstand der Bäume über max. möglichen Kronendurchmesser gemessen**
- **Oberbodenschicht bis zum Baumstamm ausbilden**
- **Maßnahmen zur Wurzellenkung nur außerhalb der Mulde**
- **Abstand Baum-Rigole mind. 2,5 m**
- **Keine Verwendung von Streusalz zulässig!**



Versickerungsmulden mit Baumstandorten in Ludwigsfelde (Potsdamer Straße)  
Bildquelle: Ramboll

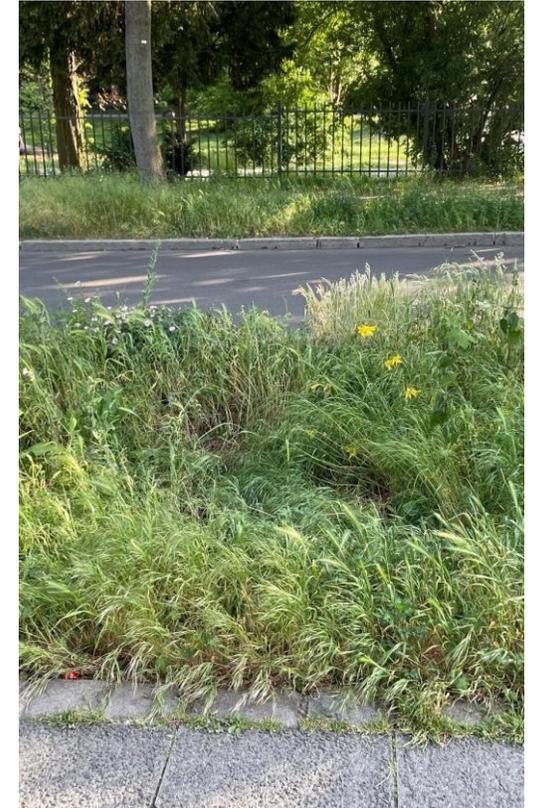
## Grundlagenanalyse

# Versickerungsmulden mit und ohne Baumpflanzungen

Die Vorgaben des Regelwerks der DWA-A 138 zusammen mit den Vorgaben der Berliner Wasserbetriebe (BWB) lassen straßenbegleitende Versickerungsmulden in der Weichselstraße zu. Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsbelastung von weniger als 500 Kfz/Tag ist für einfache Versickerungsmulden keine Genehmigung notwendig.

Da in der Umplanung der Weichselstraße auch zum Teil neue Baumpflanzungen geplant sind und diese aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse in den Versickerungsmulden stehen müssen, braucht es für solche Mulden eine gesonderte Genehmigung. Doch es wird angenommen, dass die Genehmigung erteilt wird, da auch im angrenzenden Weigandufer, im Norden der Weichselstraße, bereits Versickerungsmulden mit Bäumen umgesetzt wurden.

Es ist jedoch darauf zu achten, dass im Winter kein Streusalz in diesen Bereichen in die Mulden eingetragen wird. Dies kann zu Großteilen entlang der Weichselstraße vermieden werden. Jedoch ist an den Kreuzungsbereichen zur Sonnenallee und der Karl-Marx-Straße davon auszugehen, dass dort gesalzen werden muss und somit keine Bäume in den Versickerungsmulden platziert werden können.



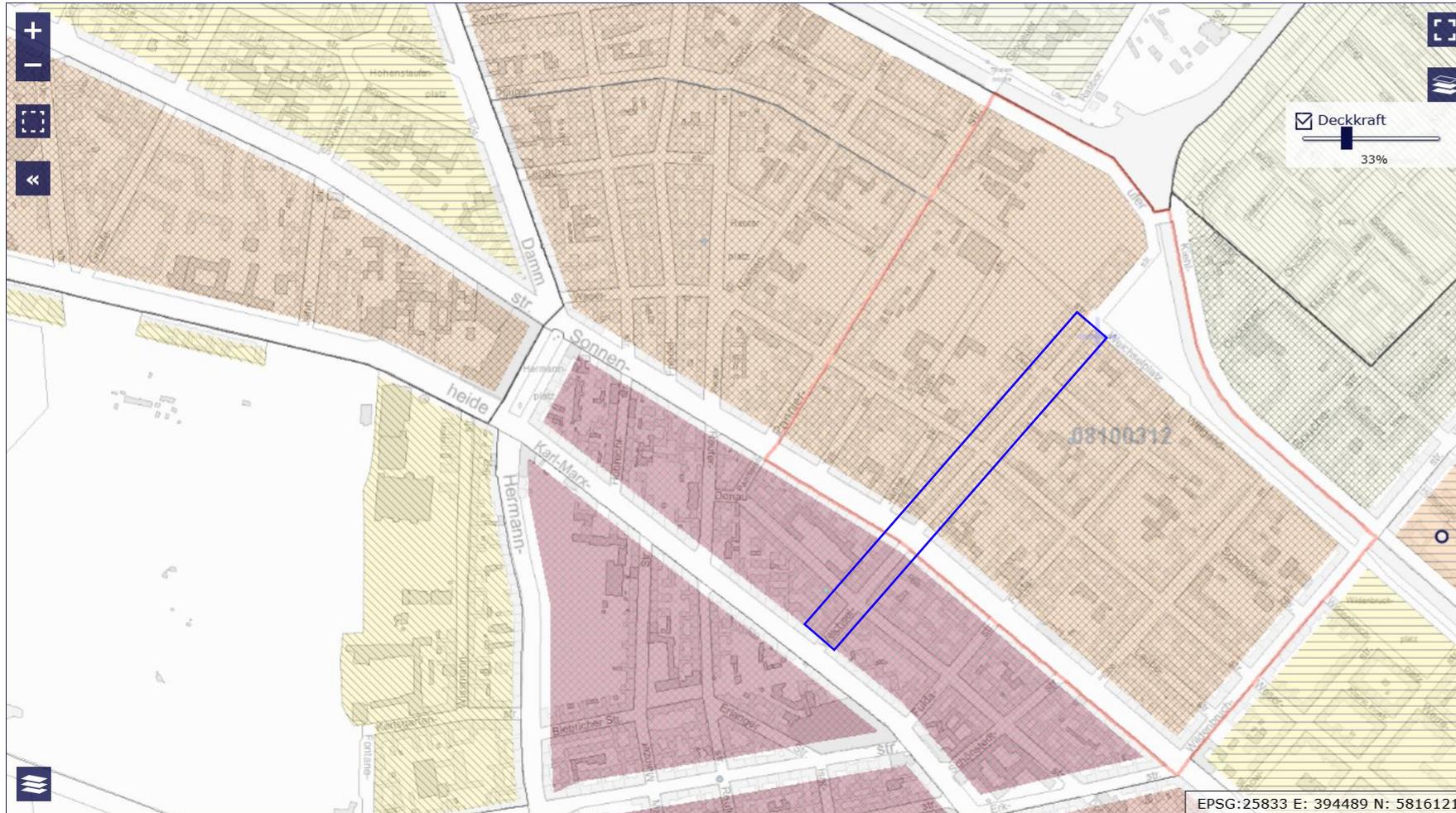
**Versickerungsmulden am Weigandufer**  
Bildquellen: Ramboll

# Bestandsanalyse

# Umweltgerechtigkeit um den Weichselplatz

Umweltgerechtigkeit: Integrierte Mehrfachbelastungskarte - Berliner Umweltgerechtigkeitskarte 2021/2022 (Umweltatlas)

Bewegen in der Karte   Markieren für Sachdatenanzeige   Überlagern   Messen   Angaben zur Karte   Drucken   Dossier und mehr



## Sachdaten <sup>?</sup>

Umweltgerechtigkeit: Integrierte Mehrfachbelastungskarte - Berliner Umweltgerechtigkeitskarte 2021/2022 (Umweltatlas)

Fläche zum Datensatz zeigen

Fläche 1 von 1	
	<a href="#">zur Übersicht</a>
Schlüssel	08100312
Planungsraum-Nummer	08100312
Planungsraum-Name	Weichselplatz
Anzahl Mehrfachbelastungen	zweifach
Kernindikator Luftbelastung durch Stickstoffdioxid	hoch
Kernindikator Lärmbelastung auf Grundlage des Gesamtverkehrs	gering
Zusatzmerkmal Einwohnerdichte	20.000 und mehr
Zusatzmerkmal Wohnlage	Anteil der Adressen mit einfacher Wohnlage größer 66 % und sehr hohe Lärm- und/oder sehr hohe Luftbelastung
Kernindikator Grünversorgung	schlecht
Kernindikator Thermische Belastung	mittel
Kernindikator Soziale Benachteiligung (Statusindex)	mittlerer Statusindex

weitere Informationen zu den markierten Elementen:

Umweltgerechtigkeit: Integrierte Mehrfachbelastungskarte - Berliner Umweltger <sup>v</sup>

## Anzeigen

Mehrfachbelastung durch die Kernindikatoren Lärmbelastung, Luftschadstoffe, Grünflächenversorgung, Thermische Belastung, Soziale Benachteiligung

	fünffach		zweifach
	vierfach		einfach
	dreifach		keine starke Belastung

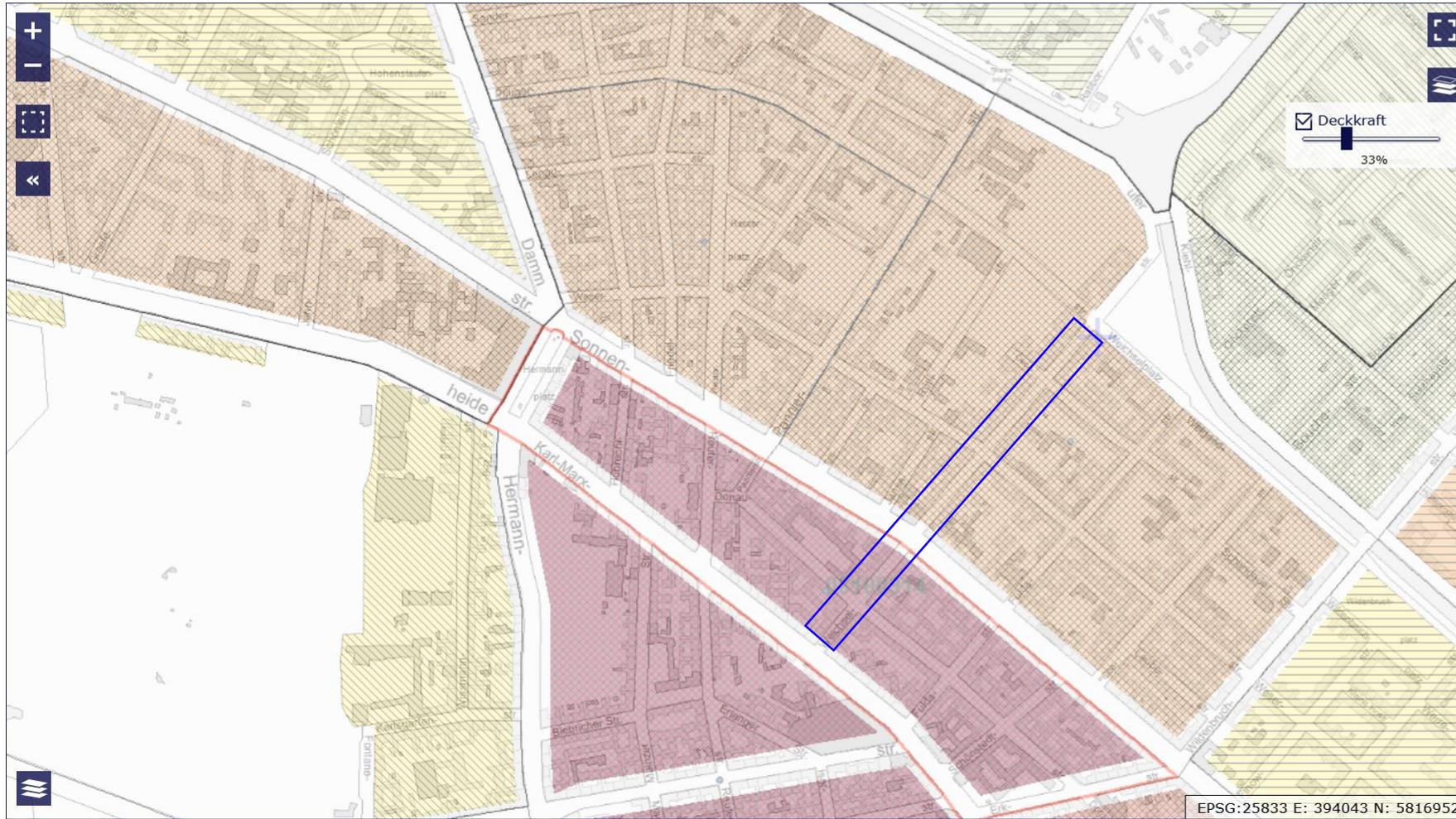
Bearbeitungsgebiet Weichselstraße

# Bestandsanalyse

# Umweltgerechtigkeit um die Donaustraße

Umweltgerechtigkeit: Integrierte Mehrfachbelastungskarte - Berliner Umweltgerechtigkeitskarte 2021/2022 (Umweltatlas)

Bewegen in der Karte   Markieren für Sachdatenanzeige   Überlagern   Messen   Angaben zur Karte   Drucken   Dossier und mehr



## Sachdaten ?

Umweltgerechtigkeit: Integrierte Mehrfachbelastungskarte - Berliner Umweltgerechtigkeitskarte 2021/2022 (Umweltatlas)

Fläche zum Datensatz zeigen

Fläche 1 von 1

	zur Übersicht
Schlüssel	08100314
Planungsraum-Nummer	08100314
Planungsraum-Name	Donaustraße
Anzahl Mehrfachbelastungen	vierfach
Kernindikator Luftbelastung durch Stickstoffdioxid	hoch
Kernindikator Lärmbelastung auf Grundlage des Gesamtverkehrs	mittel
Zusatzmerkmal Einwohnerdichte	20.000 und mehr
Zusatzmerkmal Wohnlage	Anteil der Adressen mit einfacher Wohnlage größer 66 % und sehr hohe Lärm- und/oder sehr hohe Luftbelastung
Kernindikator Grünversorgung	schlecht
Kernindikator Thermische Belastung	hoch
Kernindikator Soziale Benachteiligung (Statusindex)	niedriger/sehr niedriger Statusindex

weitere Informationen zu den markierten Elementen:

Umweltgerechtigkeit: Integrierte Mehrfachbelastungskarte - Berliner Umweltgerechtigkeitskarte 2021/2022 (Umweltatlas)

## Anzeigen

Mehrfachbelastung durch die Kernindikatoren Lärmbelastung, Luftschadstoffe, Grünflächenversorgung, Thermische Belastung, Soziale Benachteiligung

 fünfmal	 zweifach
 vierfach	 einfach
 dreifach	 keine starke Belastung

 Bearbeitungsgebiet Wechselstraße

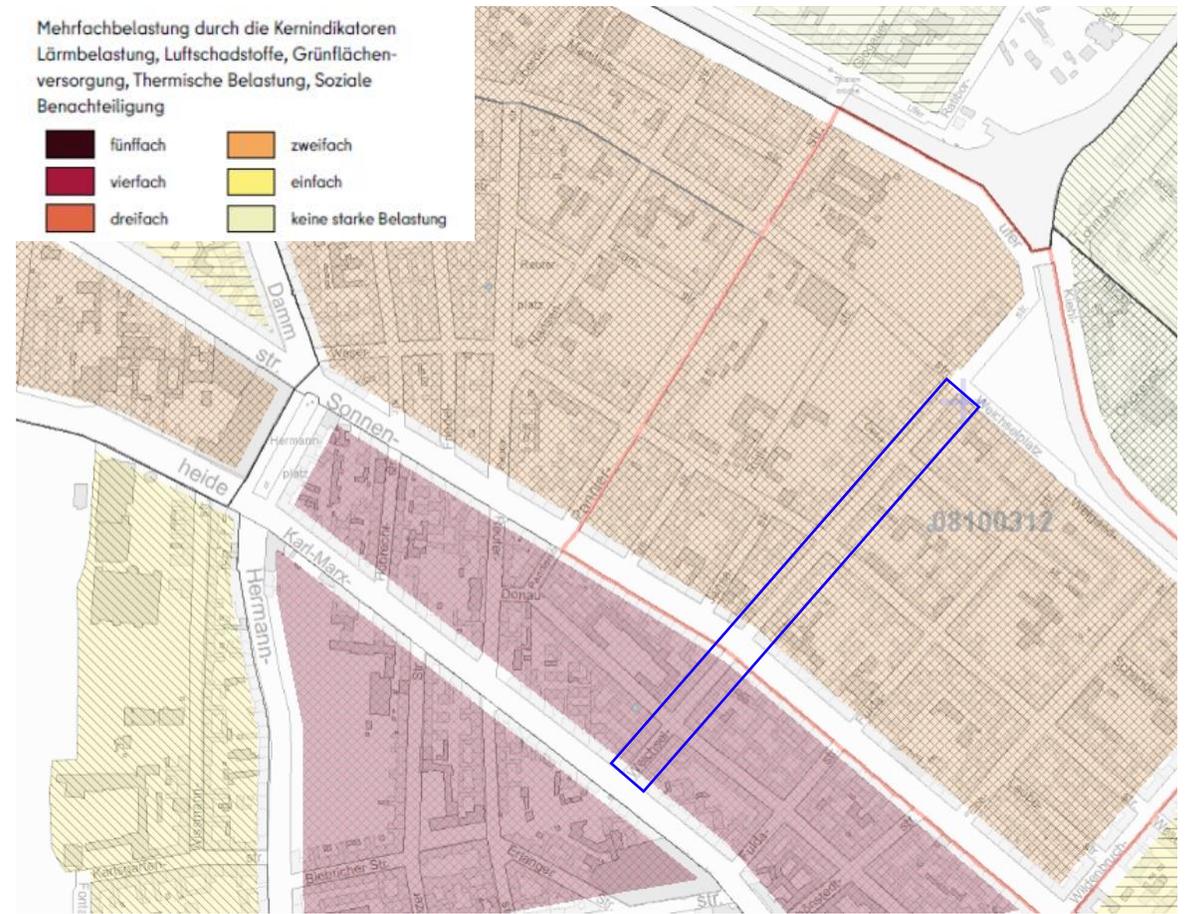
# Bestandsanalyse

## Umweltgerechtigkeit

Die Umweltbelastungen in der Weichselstraße sind erheblich und vielschichtig. Es besteht eine hohe Lärmbelastung, ein erhöhter Anteil an Luftschadstoffen, eine geringe Grünflächenversorgung, eine thermische Belastung und eine soziale Benachteiligung. Im nördlichen Teil der Weichselstraße sind zwei der fünf Belastungen besonders stark (Luftbelastung und Grünversorgung). Im Süden sind alle Faktoren als schlecht zu bewerten bis auf die soziale Benachteiligung.

Aus diesen Belastungen lassen sich klare Ziele für das zu entwickelnde Konzept herausarbeiten:

1. Das Verkehrsaufkommen muss reduziert werden, um Lärm wie auch Schadstoffe zu verringern.
2. Es müssen mehr Grünflächen geschaffen werden, mehr schattige Plätze eingerichtet und mehr Regenwasser an der Oberfläche gehalten werden, um den Hitzestress in der Straße zu minimieren und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.
3. Es muss mehr nutzbare Fläche im Freiraum geschaffen werden, um Begegnung und soziale Teilhabe zu ermöglichen.



Quelle: Geoportal Berlin /  
[Integrierte Mehrfachbelastungskarte 2021/2022 (Umweltatlas)]

□ Bearbeitungsgebiet  
Weichselstraße

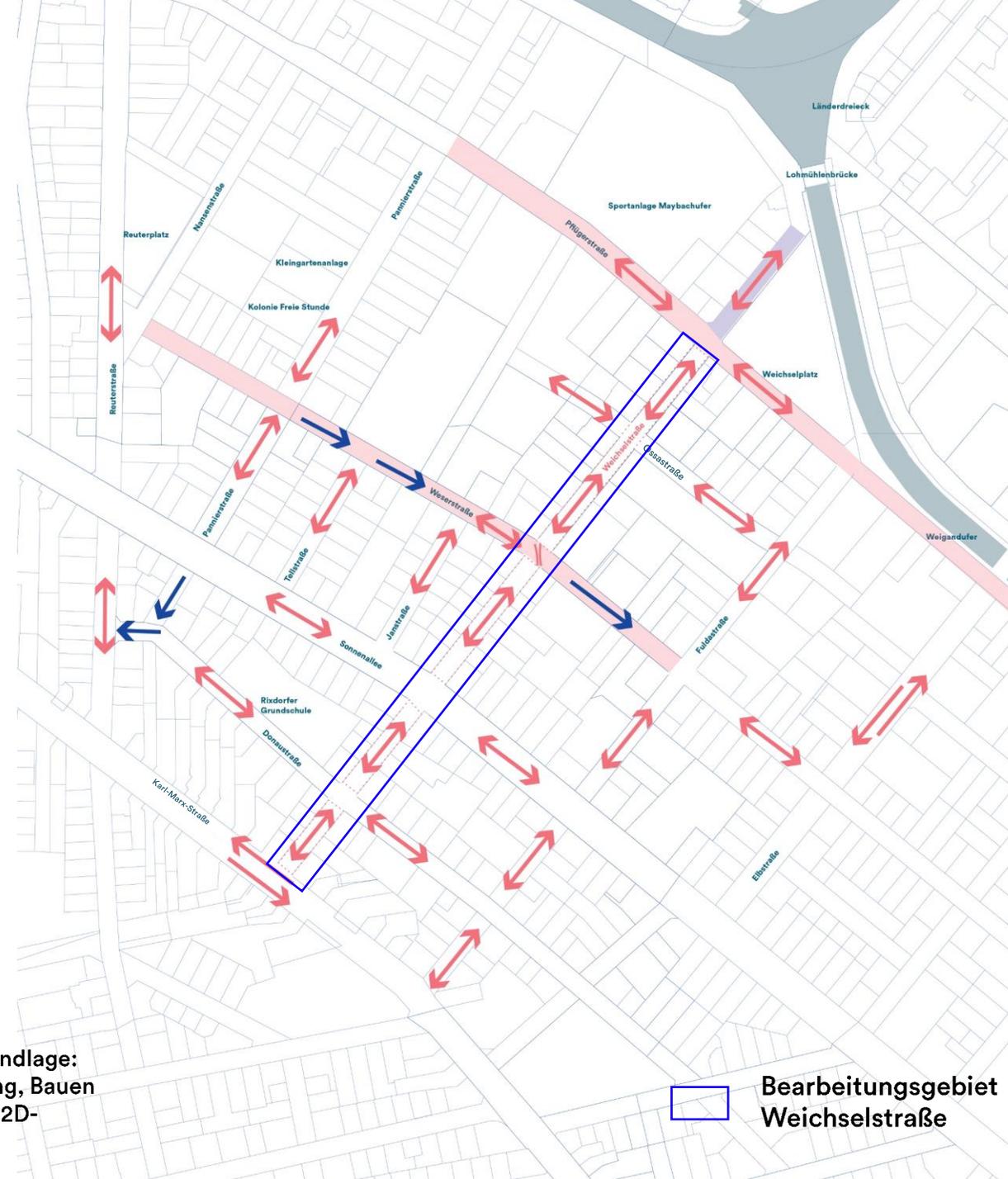
# Bestandsanalyse

## Verkehrsführung

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

### Legende

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



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Berlin, Abt. II / [digitaler 2D-Innenstadtplan]

 Bearbeitungsgebiet Wechselstraße

# Bestandsanalyse

## Verkehrsführung

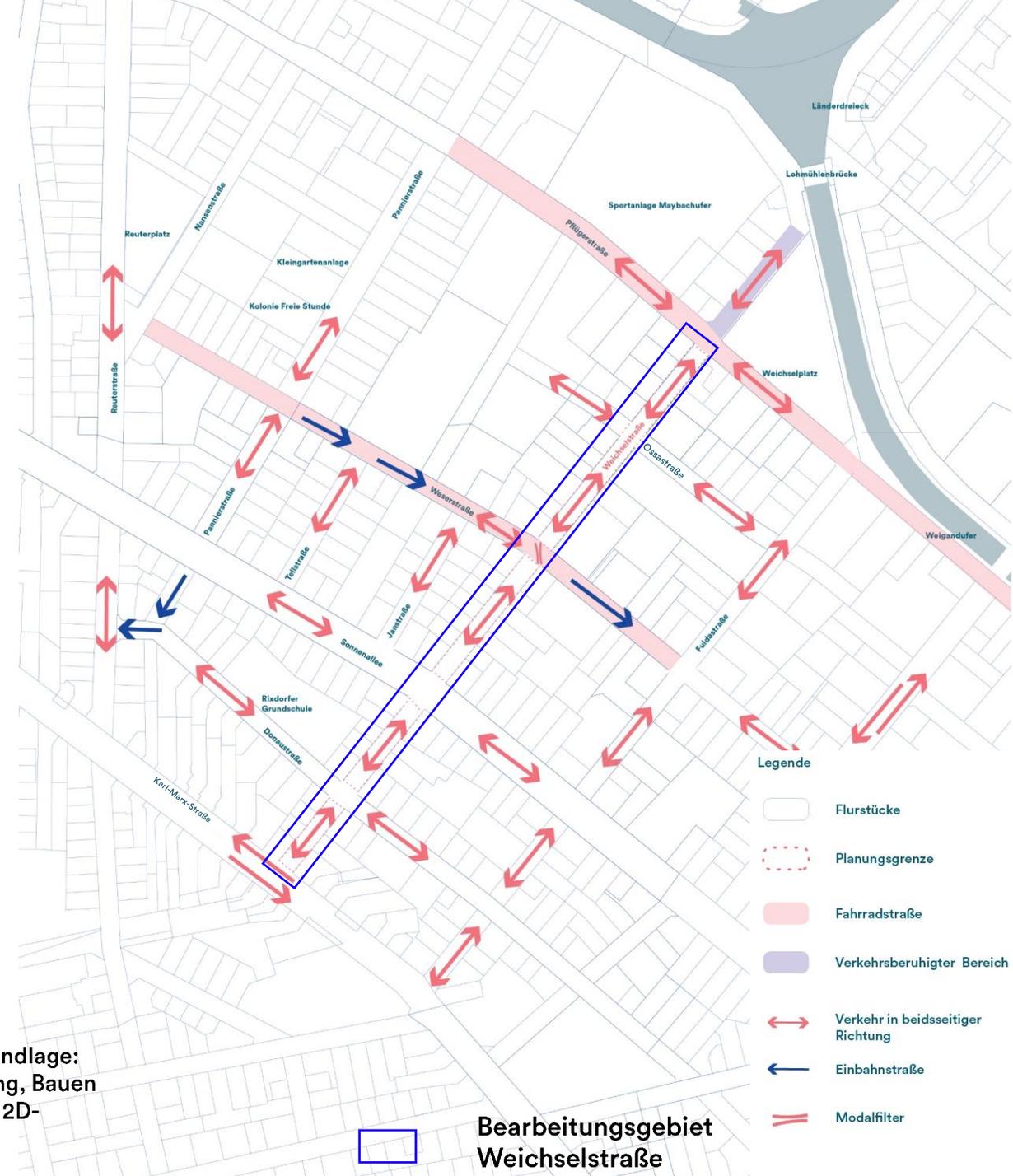
In der Weichselstraße wird der Verkehr im Zweirichtungs-Mischverkehr geführt. Das Bearbeitungsgebiet ist vollständig als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Nördlich des Bearbeitungsgebietes, im Bereich Weichselplatz, wurde ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet. Der betreffende Streckenabschnitt ist jedoch gemäß den Anforderungen der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung nicht niveaugleich ausgebildet.

Es existiert ein Diagonalfilter auf Höhe Weserstraße. Dieser lässt den Fuß- und Radverkehr passieren, zwingt den motorisierten Verkehr jedoch zum Abbiegen. Der Filter unterbindet effektiv Durchgangsverkehr, der sonst in diesem Bereich präsent wäre, und sorgt so für eine Beruhigung des Verkehrs. Weiterhin plant der Bezirk in seinem Verkehrskonzept, einen weiteren Diagonalfilter auf Höhe der Pflügerstraße zur Unterbindung von unerwünschtem Durchgangsverkehr zu errichten.

Die Pflüger- und Weserstraße, die Straße Weichselplatz sowie das Weigandufer sind bereits als Fahrradstraße ausgewiesen, es gibt die bezirkliche Überlegung auch die Donaustraße als Fahrradstraße auszuweisen. Grundsätzlich darf der motorisierte Individualverkehr die Fahrradstraßen nicht befahren. Es wurde jedoch mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ gearbeitet, so dass der Anliegerverkehr zulässig ist.

Für das Untersuchungsgebiet liegen keine aktuellen Verkehrsmengen vor.

Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage:  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen  
und Wohnen Berlin, Abt. II / [digitaler 2D-  
Innenstadtplan]



# (interne) Beteiligung verschiedener Fachämter & Organisationseinheiten







## **Sachgebiet Straßenbäume (Straßen- und Grünflächenamt) / Baumschutz (Umwelt- und Naturschutzamt)**

- Alle Bestandsbäume sind zu erhalten, ggf. einzelne Standorte verbessern
- Mulden insektenfreundlich u. artenreich bepflanzen, Bestandsbäume inkludieren
- Ggf. weitere Bäume pflanzen
- Integriertes Bewässerungssystem etablieren
- Während der Bauphase sind Bäume zu schützen und es ist ein möglichst sensibler Umgang zu wählen, um Stamm-, Ast- und Wurzelschäden an den Bäumen zu verhindern

## **Behindertenbeauftragte**

- Belange von mobilitätseingeschränkten Personen und Menschen mit Sehbehinderungen und blinde Menschen berücksichtigen
- Aktuell keine weiteren Belange, jedoch Wunsch, Entwurfsplanung zur Stellungnahme vorgelegt zu bekommen

## Rückläufe Beteiligung

# Ordnungsamt

- Bauliche Sicherungen gegen Falschparker notwendig
  - Mehr Mülleimer vorsehen
  - Glas-Entsorgungsmöglichkeit vorsehen
  - Liefer- und Ladebereiche aktuell ausreichend (in der Flächenausdehnung)
  - Flächengestaltung Sondernutzung: Keine bauliche Einfassung (bspw. mit andersfarbigem Pflaster) gewünscht
- 
- Hinweis Ramboll: Dennoch wurden die Bereiche für Kurzzeitparken in allen Varianten erweitert, da durch den Wegfall zahlreicher Stellplätze der (private) Bedarf an Möglichkeiten für kurzes Halten (Einkäufe, Ein-Aussteigen, etc.) deutlich ansteigt im Vergleich zur Bestandssituation. Zukünftig wird es sich häufig so darstellen, dass Ziele (Wohnung, Geschäft, etc.) nur angefahren werden, aber der dauerhafte Stellplatz an einem anderen Ort liegt (angemietete Tiefgarage, privater Stellplatz in weniger dicht besiedeltem Gebiet, Sharing-Abstellflächen, etc.).

## **Denkmalschutz (Betrifft Bereiche auf Höhe der Baudenkmäler)**

- Bernburger Mosaikpflaster soll erhalten werden /wiederhergestellt werden (über gesamte Gehwegbreite)
- Erhalt von - sofern vorhandenen - Großsteinpflasterbelägen und dessen Wiederverwendung in den Rinnen- und Parkplatzstreifen
- Beteiligung bei der Detailabstimmung zu den Belägen der Gehwege (Querschnitt) und der Ausführung der Gehweg Absenkungen bzw. Gehweg Vorstreckungen (Materialien) gewünscht

## Rückläufe Beteiligung

# Wasserbetriebe

- Trinkbrunnen im südlichen Bearbeitungsgebiet sinnvoll und machbar
  - Benötigt einen Bereich, in dem Wartungsfahrzeuge während Wartung und Reinigung stehen können

# Variantenentwicklung

# Variantenentwicklung

## Drei Prinzipien



Fahrradstraße



Fußgängerzone



Verkehrsberuhigter Bereich

# Variantenentwicklung

## Ziele und Zielkonflikte

Die wesentlichen drei Ziele bei der Entwicklung von neuen Varianten für die Weichselstraße sind einerseits die Förderung des Radverkehrs, die Förderung des Fußverkehrs und die Anpassung der Straße an die Folgen des Klimawandels. Dabei entstehen unterschiedliche Zielkonflikte, die hier näher beschrieben werden und die unterschiedlich stark in den jeweiligen Varianten berücksichtigt worden sind.

Der größte Zielkonflikt besteht zwischen der Förderung des Radverkehrs und der Förderung des Fußverkehrs aufgrund der Flächenkonkurrenz und aufgrund der jeweils präferierten Geschwindigkeit. Während es für den Fußverkehr am angenehmsten wäre, im Idealfall eine Fußgängerzone vorzufinden, in der keine sonstigen Fahrzeugbewegungen stattfinden würden, wäre es für den Radverkehr am günstigsten, schnell von A nach B zu kommen, ohne sich die Wege mit anderen teilen zu müssen oder Teilkonflikte oder Vorrang anderer achten zu müssen. Die präferierte Maximalgeschwindigkeit liegt für den Radverkehr bei etwa 25 bis 30 km/h, während sie beim Fußverkehr im mittleren einstelligen km/h Bereich liegt.

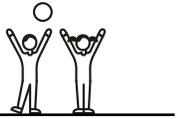
Die drei ausgearbeiteten Varianten tragen diesen Zielkonflikten Rechnung: Variante 1 ist die fahrradfreundlichste Variante, die hohe Geschwindigkeit zulässt und dem Radverkehr einen hohen Flächenanteil gewährt. Variante 3 hingegen priorisiert den Fußverkehr am stärksten, räumt diesem maximal viel Fläche ein und reduziert die Maximalgeschwindigkeit des Radverkehrs auf Schrittgeschwindigkeit. Mit der Ausarbeitung der Variante 2 wurde versucht, einen Ausgleich zwischen den Zielkonflikten zu schaffen.

Zwischen dem Ziel der Anpassung an die Folgen des Klimawandels und dem Ziel der Förderung von Radverkehr und Fußverkehr existiert dahingehend ein Zielkonflikt, als dass auch hier die zu verteilende Fläche endlich ist. Starkregen- oder Hitzeereignisse können besser abgefedert werden, je grüner eine Straße ist und je mehr Flächen entsiegelt sind. Die dafür notwendige Fläche fördert nur bedingt den Radverkehr (Steigerung der Attraktivität der unmittelbaren Umgebung) und den Fußverkehr (Steigerung der Aufenthaltsqualität, Verschattung). In jedem Fall kann die begrünte Fläche nicht für fließenden Fuß- oder Radverkehr genutzt werden. Auch in dieser Hinsicht unterscheiden sich die Varianten voneinander, um zu zeigen, was mindestens notwendig ist (Variante 1) und wie eine maximal grüne Variante ausschauen könnte (Variante 3). Auch hier wird mit Variante 2 versucht, ein Ausgleich zwischen den Zielen zu schaffen.



## Grundlagen

# Führungsformen Verkehr



### Verkehrsberuhigter Bereich

- Hohe Aufenthaltsqualität, geringer Kfz-Verkehr
- Aufenthaltsfunktion überwiegt Transport-Funktion
- Lieferverkehr unproblematisch (darf außerhalb gekennzeichnete Bereiche halten)
- Große Freiheitsgrade bezüglich gestalterischer Aspekte, auch hinsichtlich Bereiche für Fahren/ Aufenthalt/ Gehen
- Durch Niveaugleichheit leicht zur Fußgängerzone umwandelbar



### Fußgängerzone

- Gestaltung im Wesentlichen unabhängig von StVO → Sehr große Freiheitsgrade bezüglich gestalterischer Aspekte
- Besonders hohe Stärkung Aufenthaltsqualität
- Förderung der Eigenständigkeit von Kindern
- Fläche für Gastronomie durch Niveaugleichheit flexibel vergrößerbar/ platzierbar



### Fahrradstraße/ -zone

- Radverkehr vorherrschende Verkehrsart
- Radfahrende dürfen nebeneinander fahren
- Untergeordnete Bedeutung für den KFZ-Verkehr
- Radverkehr kann mit Vorfahrt über Knotenpunkte geführt werden

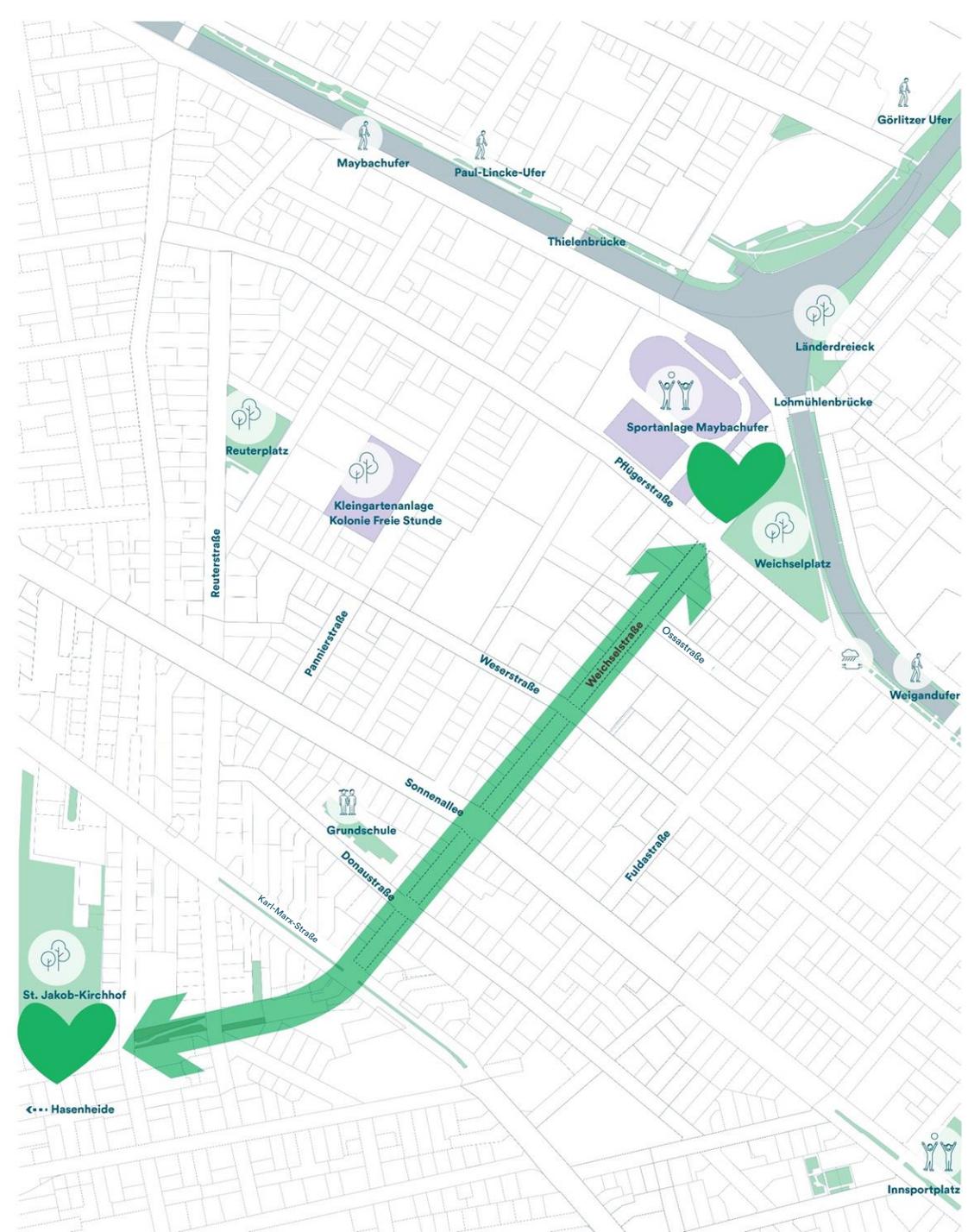
# Variantenentwicklung

## Neue (Grün-) Verbindungen

- Weichselstraße als neue grüne Querverbindung zwischen den vorhandenen Grünräumen

### Legende

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

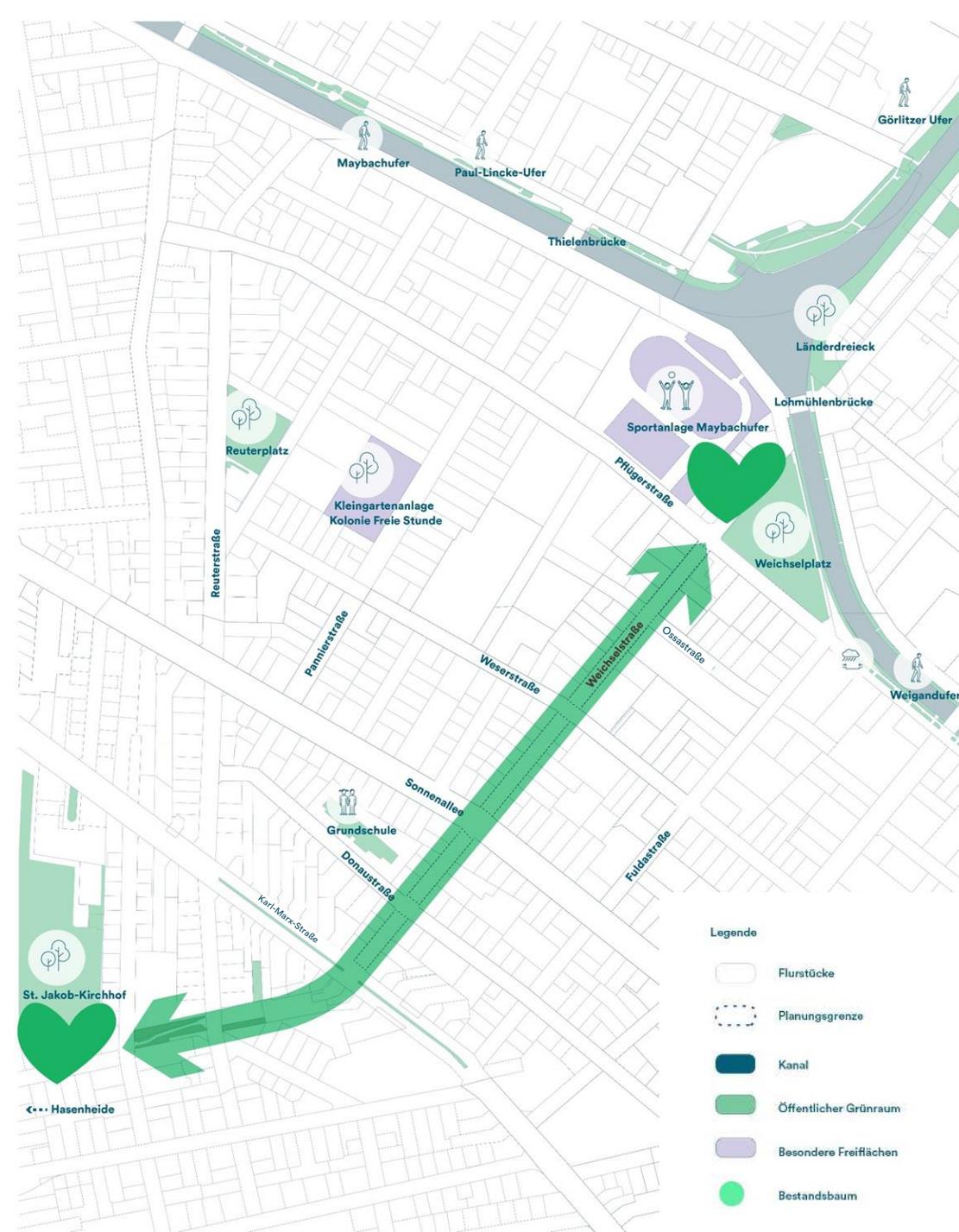


Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Berlin, Abt. II / [digitaler 2D-Innenstadtplan]

# Variantenentwicklung

## Neue (Grün-) Verbindungen

Die Vision ist es, die Weichselstraße als grüne Querverbindung vom Weichselplatz bis zum St. Jakob-Friedhof bzw. zum Volkspark Hasenheide zu stärken. Es soll eine Straße mit besserer Aufenthaltsqualität und Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr entstehen, welche außerdem auf die Folgen des Klimawandels vorbereitet ist.



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Berlin, Abt. II / [digitaler 2D-Innenstadtplan]

Variantenentwicklung  
Einteilung in Abschnitte  
Süd - Mitte - Nord

  
Hasenheide

  
Weichselplatz

Maybachufer

Pflügerstraße

Ossastraße

Weserstraße

Nord

Sonnenallee

Mitte

Donastraße

Süd

Karl-Marx-Straße

# Variantenentwicklung

## Einteilung in Abschnitte

Pflügerstr.

Ossastr.

Weserstr.

Sonnenallee

Donaustr.

Karl-Marx-Str.



### BESTANDSANALYSE

- Ruhiger als Mitte/Süden, weniger Gastronomie/ Ladengeschäfte als im Süden
  - An verkehrsberuhigten Bereich am Weichselplatz anschließend
  - Prägung durch Rütli Campus und nahegelegenes Ufer → Schüler\*innenverkehr
  - Nördlich Ossastr.: bedeutende Fußverkehrsrouten (Planung Senatsverwaltung: Aufnahme ins aktuell in Entwicklung befindliche Vorrangnetz Fußverkehr)
  - Radergänzungsnetz
  - Weniger Umweltbelastungen als Mitte/Süden
- Sehr lebendig, viel Gastronomie/ Ladengeschäfte
  - Weniger Kfz-Verkehr als im Süden (Diagonalsperre auf Höhe Weserstr.)
  - Radergänzungsnetz
- Sehr lebendig, viel Gastronomie/ Ladengeschäfte
  - Viel motorisierter Verkehr
  - Radergänzungsroute nur nördlich Donaustr. (Netzschluss zur Karl-Marx-Str. sinnvoll)
  - Prägung durch hohe und mehrfache Umweltbelastungen

# Variantenentwicklung

Pflügerstr.

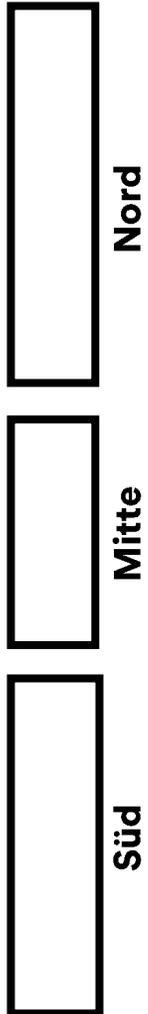
Ossastr.

Weserstr.

Sonnenallee

Donaustr.

Karl-Marx-Str.



## VARIANTE 1



## VARIANTE 2



## VARIANTE 3



# Variantenentwicklung

## Variante 1

Pflügerstr.

Ossastr.

Weserstr.

Sonnenallee

Donaustr.

Karl-Marx-Str.



Nord



Mitte



Süd



### 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

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

- 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

# Variantenentwicklung

## Variante 2

Pflügerstr.

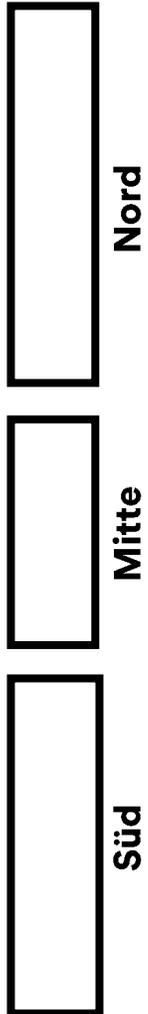
Ossastr.

Weserstr.

Sonnenallee

Donaustr.

Karl-Marx-Str.



Nord

Mitte

Süd



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

# Variantenentwicklung

## Variante 3

### Begründung

Pflügerstr.

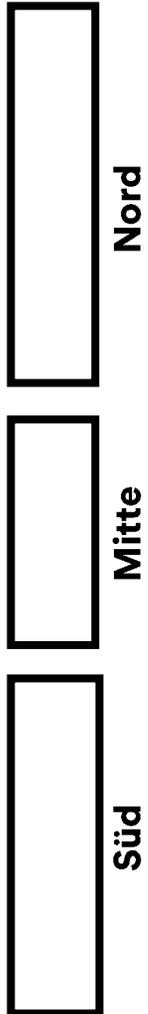
Ossastr.

Weserstr.

Sonnenallee

Donaustr.

Karl-Marx-Str.



Verkehrsberuhigt



Fußgängerzone



Fußgängerzone

- Anschluss an verkehrsberuhigten Bereich am Weichselplatz
- Nähe zum Rütli Campus: Hohe Bedeutung der Str. für Kinder
- Nördlich Ossastr.: bedeutende Fußverkehrsrouten (Planung Senatsverwaltung: Aufnahme ins aktuell in Entwicklung befindliche Vorrangnetz Fußverkehr)
- Einheitliche Verkehrsstruktur und Gestaltung

- Großes Potential zur Minimierung der Umweltbelastungen (im mittleren Bereich, s. Mehrfachbelastungen Umweltgerechtigkeit zweifache Belastung)
- Fläche für Gastronomie durch Niveaugleichheit flexibel vergrößerbar/ platzierbar

- 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



Fußverkehr und Barrierefreiheit fördern

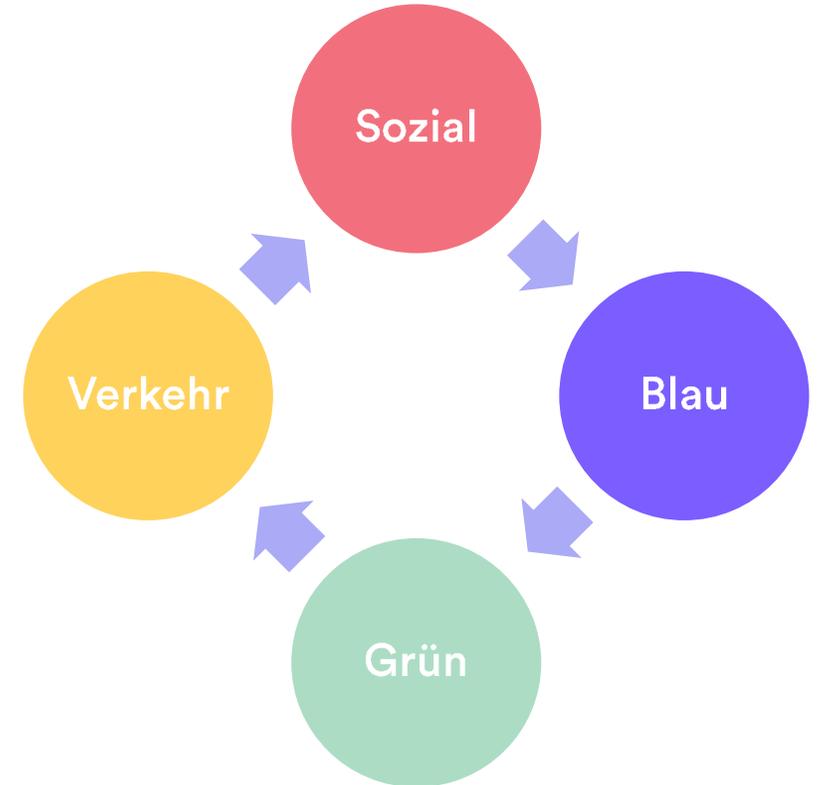


Treffpunkte schaffen

# Variantenentwicklung

## Maßnahmen

Maßnahmenbausteine bilden das Werkzeug, um die grundlegenden Ziele – dem Erhalt des natürlichen Wasserhaushalts, die Verbesserung des Stadtgrüns, die Schaffung einer klimaresilienten Stadt sowie eines neuen Verkehrskonzept – umzusetzen. Um dies zu erreichen werden neue Lösungen und Maßnahmen/Bausteine benötigt. In der vorliegenden Studie wird eine Auswahl von Maßnahmen vorgeschlagen, die für das Gebiet geeignet sind.



# Variantenentwicklung

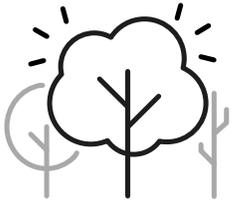
## Maßnahmen und Ziele

Sozial

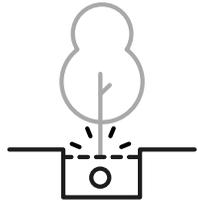
Blau

Grün

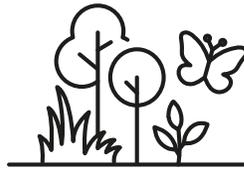
Verkehr



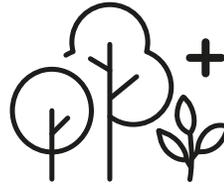
Bestandsbäume erhalten



Baumscheiben aufwerten



Biodiversität fördern



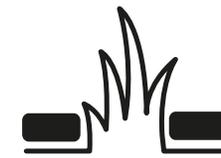
Bäume pflanzen



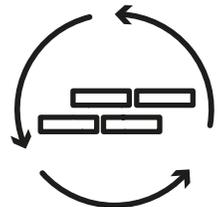
Offene Rinnen ausbauen



Mulden integrieren



Entsiegelung fördern



Material recyceln



Verkehrssicherheit erhöhen



Aufenthaltsqualität verbessern



Potentielle Flächen für Sondernutzung



Radverkehr fördern



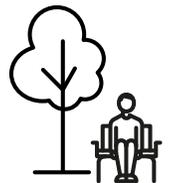
Fußverkehr fördern



Parkplätze minimieren

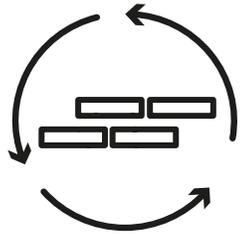


Barrierefreiheit flächendeckend planen

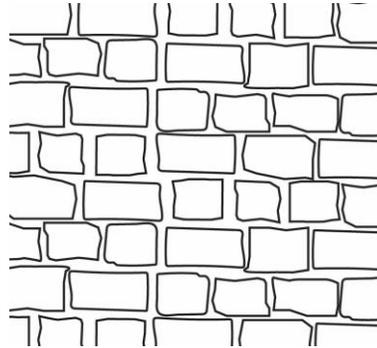


(Verschattete) Sitzmöglichkeiten schaffen

## Zielstellung: Materialrecycling



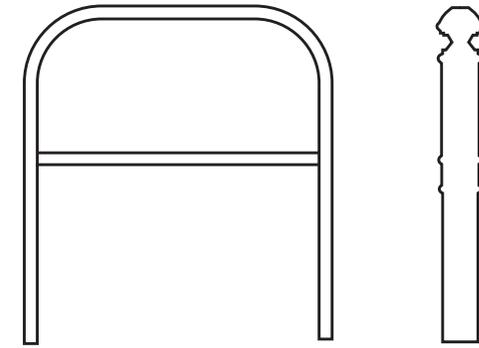
Material  
recyclen



**Großsteinpflaster Granitborde,  
Mosaikpflaster, etc.**

neu einsetzbar bei:

- Parken (Fahrrad, PKW, Lastenräder)
- Liefern und Laden
- Trennstreifen in Fahrradstraße
- Ggf. gesägt und aufgeraut in Fußgängerzone oder verkehrsberuhigter Bereich



**Fahrradbügel und weitere  
Einbauten**  
Repositionieren und wieder  
einbauen

## Variantenentwicklung

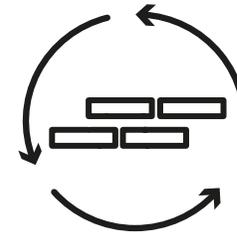
# Zielstellung: Materialrecycling

Materialrecycling in Straßenräumen ist ein geeigneter Ansatz, Ressourcen zu schonen und die Umweltbelastung zu reduzieren. Statt den herkömmlichen Weg zu gehen und alte Straßenmaterialien zu entsorgen, werden diese wiederverwendet und in neuen Straßenbau- und Instandhaltungsprojekten integriert.

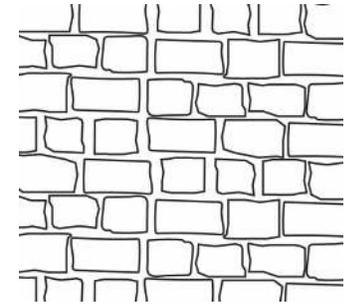
Dieser nachhaltige Ansatz bietet mehrere Vorteile. Er reduziert nicht nur den Bedarf an neuen Rohstoffen, sondern senkt auch die Energiekosten und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß, der mit der Herstellung von neuen Materialien oder Produkten verbunden ist. Darüber hinaus verringert das Recycling von Materialien in Straßenräumen das Müllaufkommen und trägt zur Abfallvermeidung bei.

In der Weichselstraße liegt nahezu im gesamten Bearbeitungsgebiet im Bereich der Fahrbahn Großsteinpflaster, welches wiederverwendet werden kann. Großsteinpflaster ist äußerst vielseitig, langlebig und bietet eine breite Palette an Anwendungen. Es kann unterschiedlichen Bedürfnissen in der städtischen Umgebung gerecht werden. Das robuste Pflaster eignet sich ideal für das Parken von Fahrzeugen wie Fahrrädern, PKWs und Lastenrädern und bietet gleichzeitig eine attraktive Gestaltung. Zudem kann es effektiv als Trennstreifen in Fahrradstraßen verwendet werden, um sichere Radverkehrsrouten zu schaffen. Bei Bedarf einer barrierefreien Oberfläche kann das Großsteinpflaster auch gesägt und aufgeraut werden, was es zur perfekten Wahl für Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigte Bereiche macht. Seine Vielseitigkeit und langlebige Beschaffenheit machen es zu einer ausgezeichneten Option für die Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums in städtischen Umgebungen.

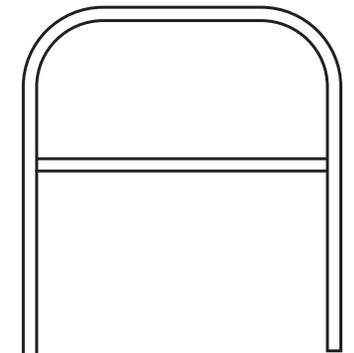
Des Weiteren können in der Weichselstraße die bestehenden Fahrradbügel und übrige Einbauten, sowie Granitborde und hochwertiges Mosaikpflaster wiederverwendet werden.



**Material  
recyclen**



**Großsteinpflaster**



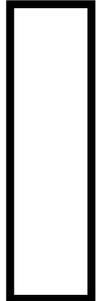
**Fahrradbügel**

# Variante 1: Fahrradstraße

# Variante 1

## Verkehrsführung

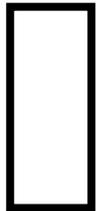
Pflügerstraße



Nord



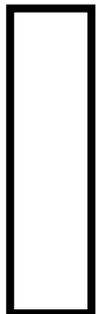
Weserstraße



Mitte



Sonnenallee



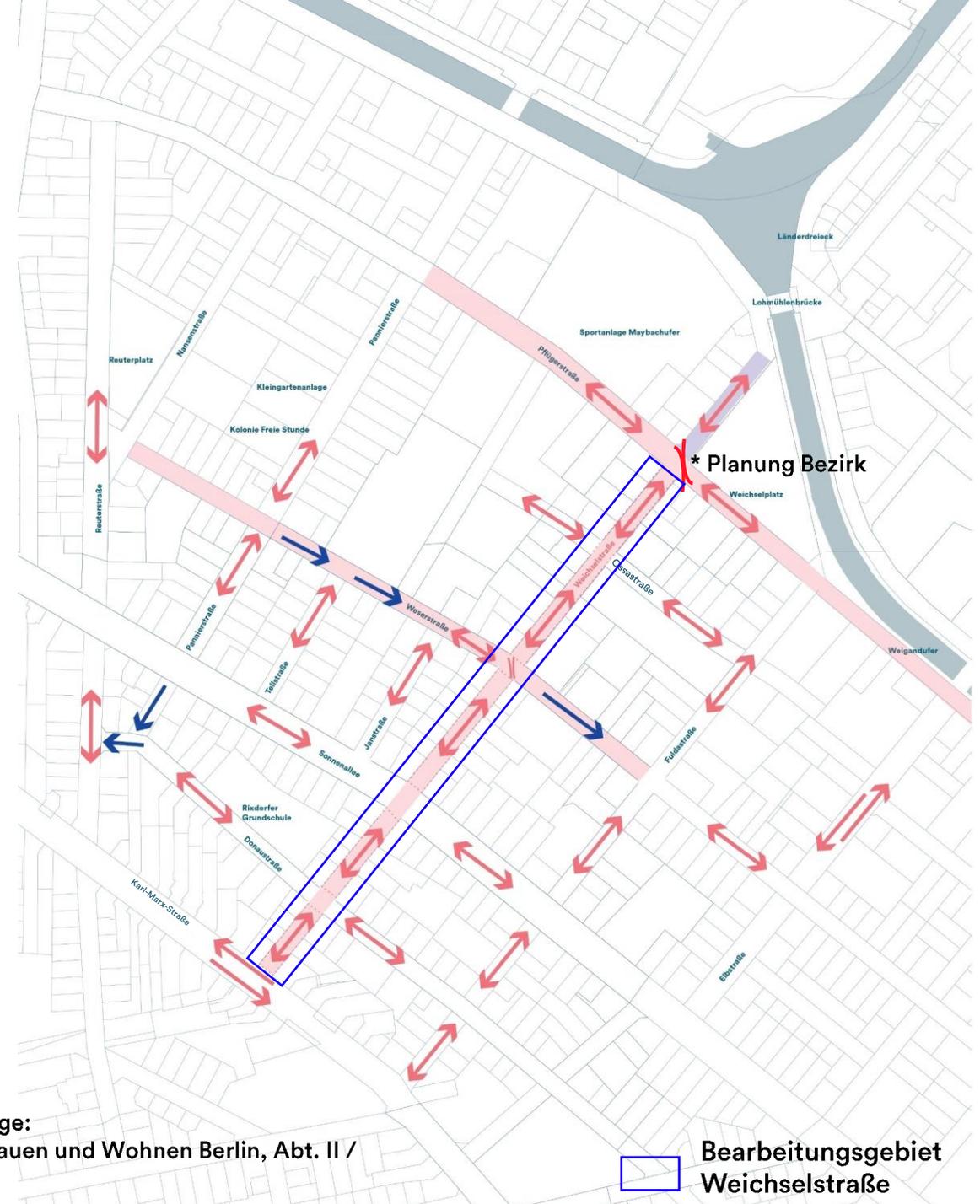
Süd



Karl-Marx-  
Straße

### Legende

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



\* Planung Bezirk

Bearbeitungsgebiet  
Weichselstraße

Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage:  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Berlin, Abt. II /  
[digitaler 2D-Innenstadtplan]

## Variante 1

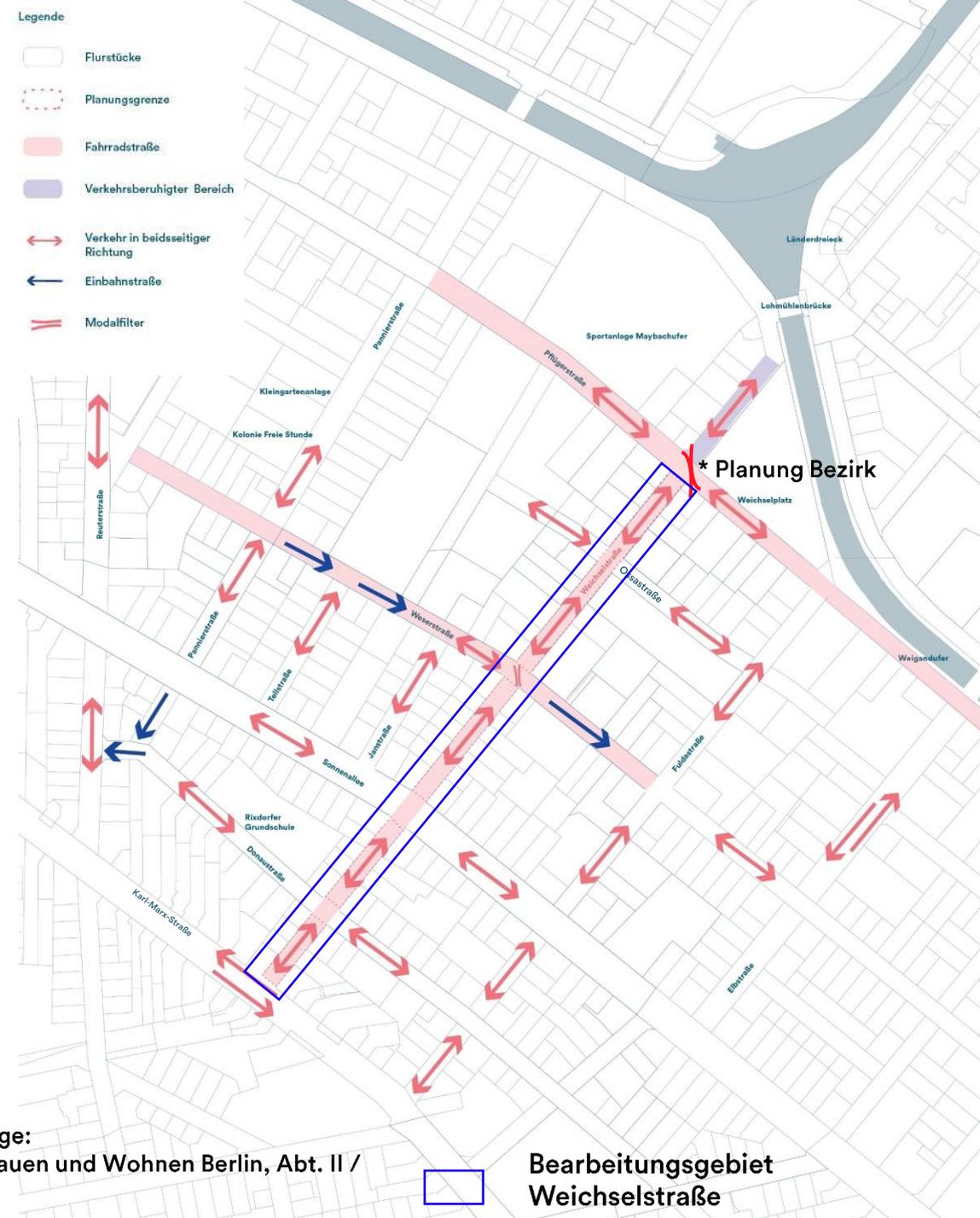
# Prinzip Fahrradstraße

- Trennungsprinzip (Fußverkehr auf Gehweg, Radverkehr auf Fahrbahn, Autos dort zu Gast)
- Motorisierter Durchgangsverkehr wird durch physische Maßnahmen und verkehrsorganisatorische Maßnahmen unterbunden
- Parkplätze können vorgesehen werden
- Vorrang-Regelung statt rechts vor links
- Begrenzung der Geschwindigkeit auf max. 30 km/h durch Kissen/ Aufpflasterungen und Verengungen
- Fahrradfreundlichste der 3 Varianten
- Empfehlung Materialien: Gefärbter Asphalt, Parktaschen in Großpflaster, Gehwege gemäß AV, Sicherheitstrennstreifen in Großpflaster, Fugen vergossen

## Variante 1

# Prinzip Fahrradstraße

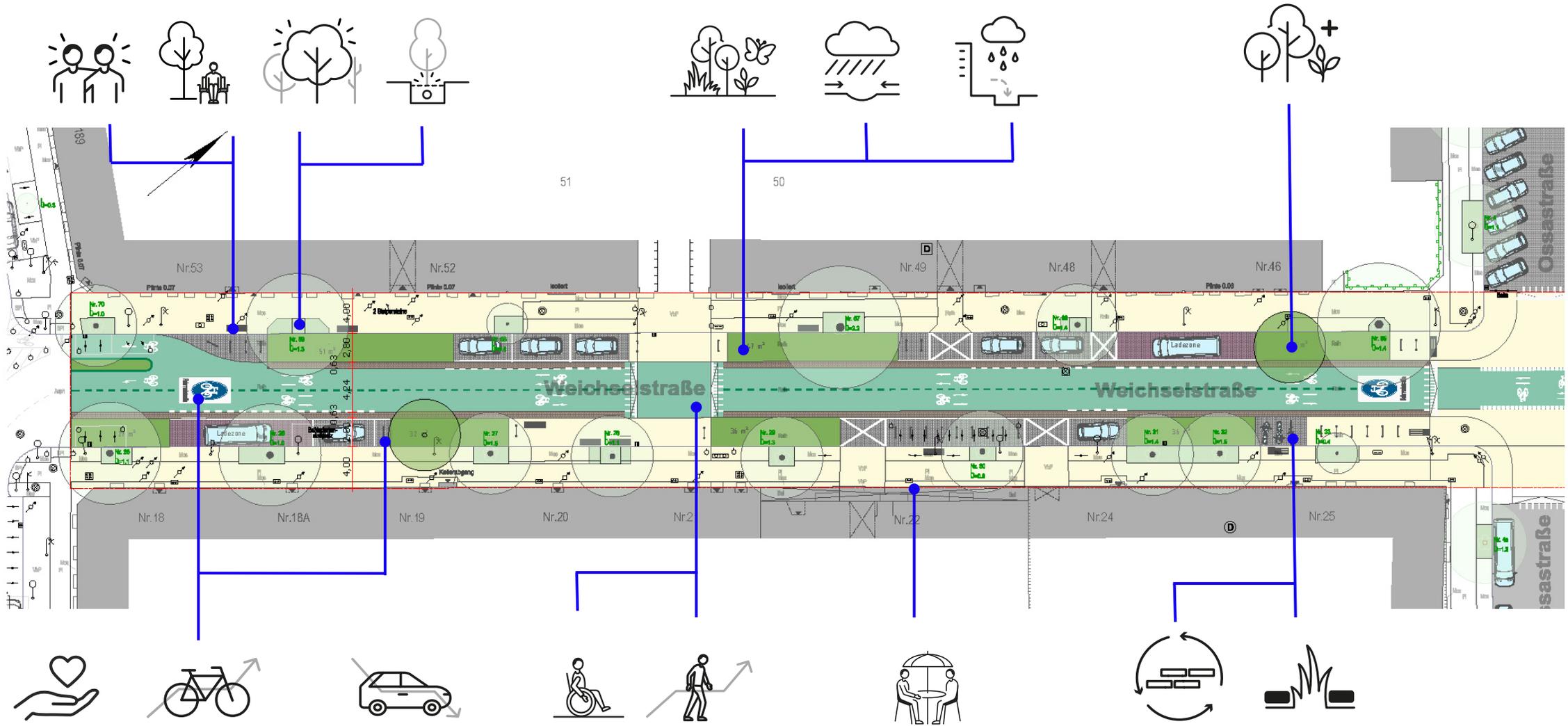
Variante 1 ist die fahrradfreundlichste der drei Varianten. Sie folgt dem Trennungsprinzip: Fußverkehr findet auf dem Gehweg statt, Radverkehr auf der Fahrbahn. Die Autos sind in einer Fahrradstraße zu Gast. Motorisierter Durchgangsverkehr wird durch physische Maßnahmen und verkehrsorganisatorische Maßnahmen unterbunden. Parkplätze werden im Rahmen der Möglichkeiten vorgesehen. Auf einer Fahrradstraße wird der Radverkehr bevorrechtigt über Einmündungen und Kreuzungen geleitet. Die Begrenzung der Geschwindigkeit auf max. 30 km/h wird durch den Einbau von Fahrbahnanhebungen, Aufpflasterungen und Verengungen sichergestellt.



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage:  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Berlin, Abt. II /  
[digitaler 2D-Innenstadtplan]

# Variante 1

## Prinzip Fahrradstraße Zoom Lageplan





# Variante 1 - Prinzip Fahrradstraße

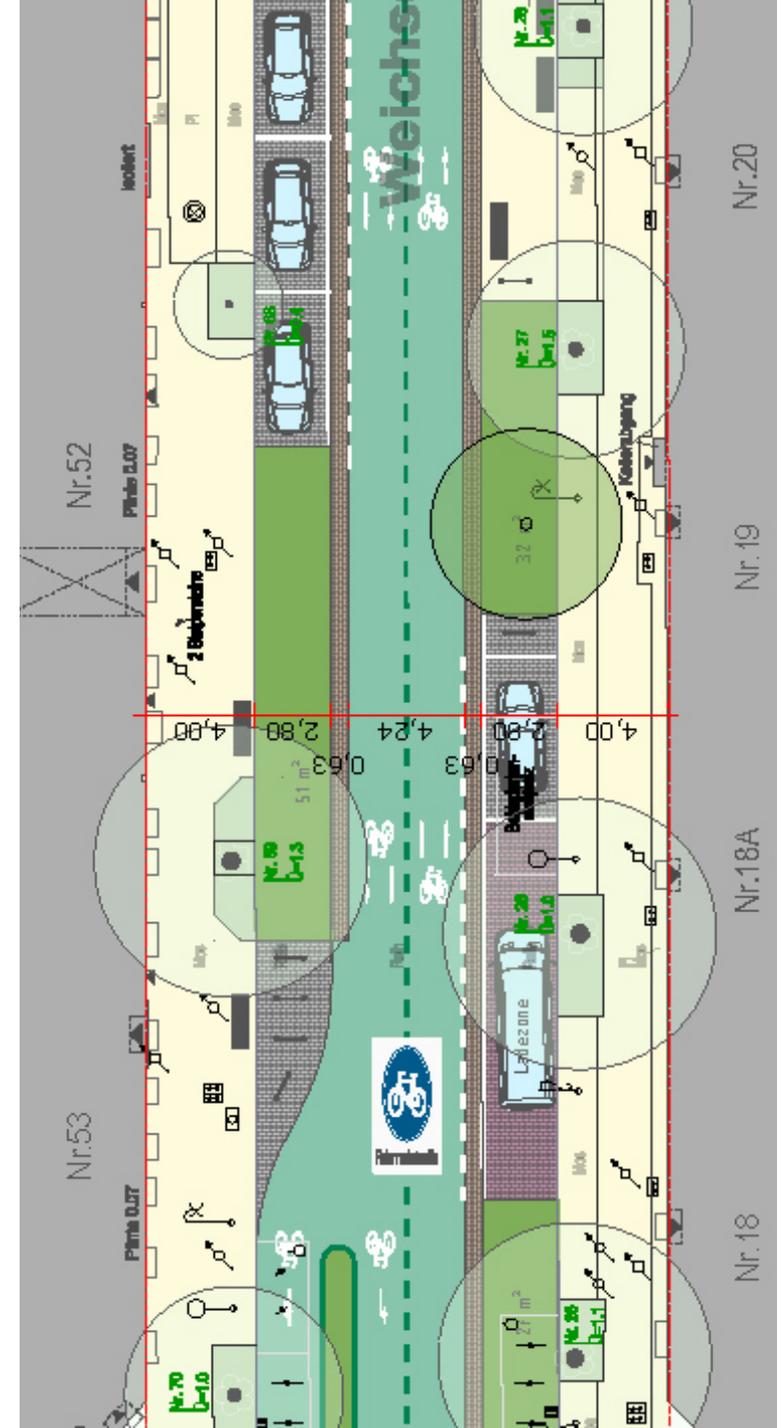
## Gestaltungskonzept

In der Fahrradstraße sind Autos zu Gast. Dies wird durch die Gestaltung deutlich. Die Straße unterscheidet sich optisch von Tempo-30-Zonen dadurch, dass Fahrradstraßen-Piktogramme Verwendung finden. Außerdem wird empfohlen, grün durchgefärbten Asphalt auf der Fahrbahn für eine hohe Langlebigkeit zu verwenden. Hier ist zu beachten, dass bei zukünftigen Aufgrabungen die Oberfläche wieder korrekt hergestellt wird (Ähnliche Herausforderung wie bei „Flüsterasphalt“). Die Parktaschen können in wiederverwendetem Großpflaster hergestellt werden, die Gehwege sollten gemäß der aktuellen Ausführungsvorschrift gebaut werden. Der Sicherheitstrennstreifen, der Radfahrende vor unachtsam geöffneten Türen schützt, kann ebenfalls in Großpflaster (mit vergossenen Fugen) hergestellt werden.

Im Rahmen des Möglichen wird sowohl für den ruhenden Kraftverkehr, als auch für den ruhenden Radverkehr vorgesorgt, die Anzahl der Fahrradbügel erhöht sich dabei im Vergleich zum Bestand deutlich, auch werden Abstellmöglichkeiten für große Fahrräder (Lastenräder) sowie motorisierte Zweiräder vorgesehen. Dennoch kann der Gesamtbedarf nicht gedeckt werden. Das Anmieten von privaten Kfz-Stellplätzen sowie das Unterbringen von Fahrrädern im Hinterhof/Fahrradkeller bleibt weiterhin für einen Teil der Fahrzeuge erforderlich. Je Straßenabschnitt und Fahrtrichtung existiert eine Liefer- und Ladezone, um genügend Möglichkeiten des legalen Haltens vorzuhalten, so dass der sichere Verkehrsablauf nicht gestört wird. Die Liefer- und Ladebereiche wurden im Vergleich zum Bestand deutlich erweitert, da die zahlreichen wegfallenden Kfz-Stellplätze den Bedarf für kurzes (privates) Halten, bevor ein weiter entfernter Stellplatz aufgesucht wird, erhöhen.

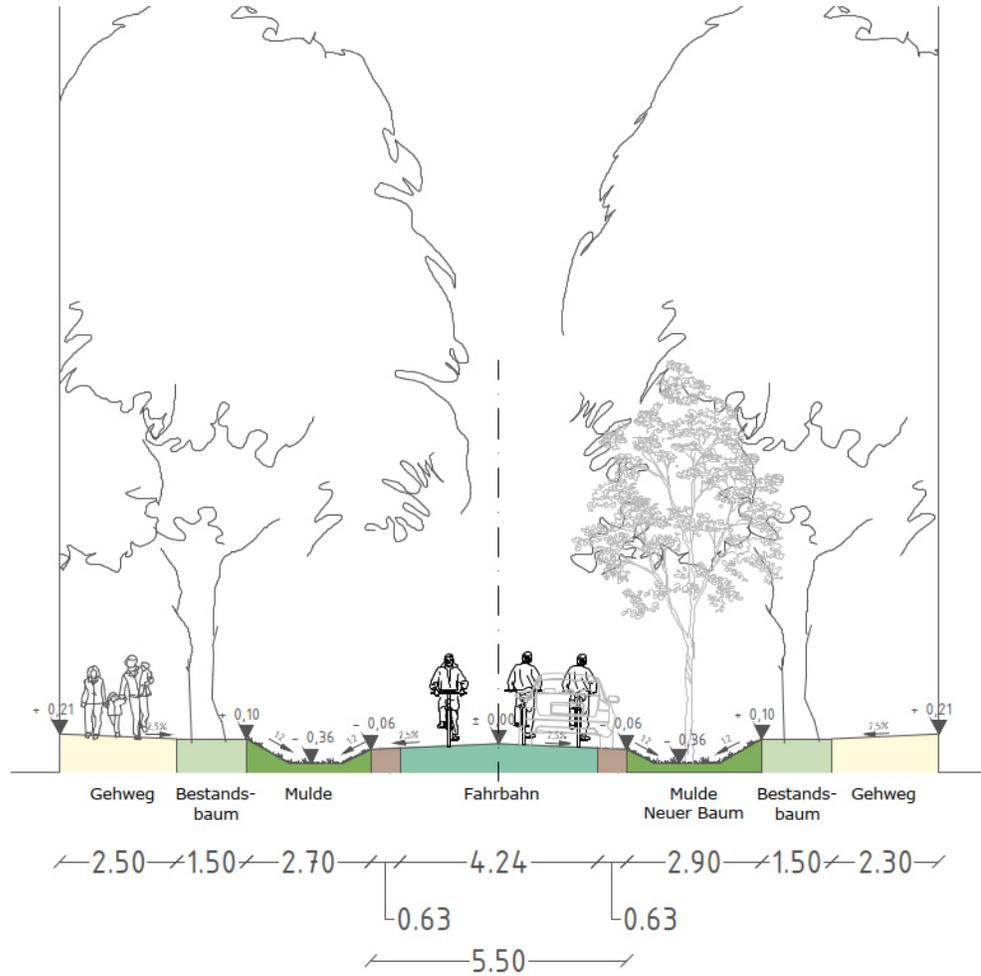
Raum für den Fußverkehr wurde regelmäßig punktuell verbreitert, um mehr Gastronomie und mehr Verweilmöglichkeiten ohne Konsumzwang zu ermöglichen. Die Flächen zur vollständigen Versickerung des anfallenden Regenwassers in Mulden beschränken sich auf das notwendige Minimum.

Die Breite der Fahrgasse orientiert sich am Berliner Leitfaden für Fahrradstraßen und ermöglicht es mit 5,5 Metern gleichzeitig der Feuerwehr, eine Drehleiter entlang der gesamten Straße mit beidseitiger großer Abstützung aufzustellen.

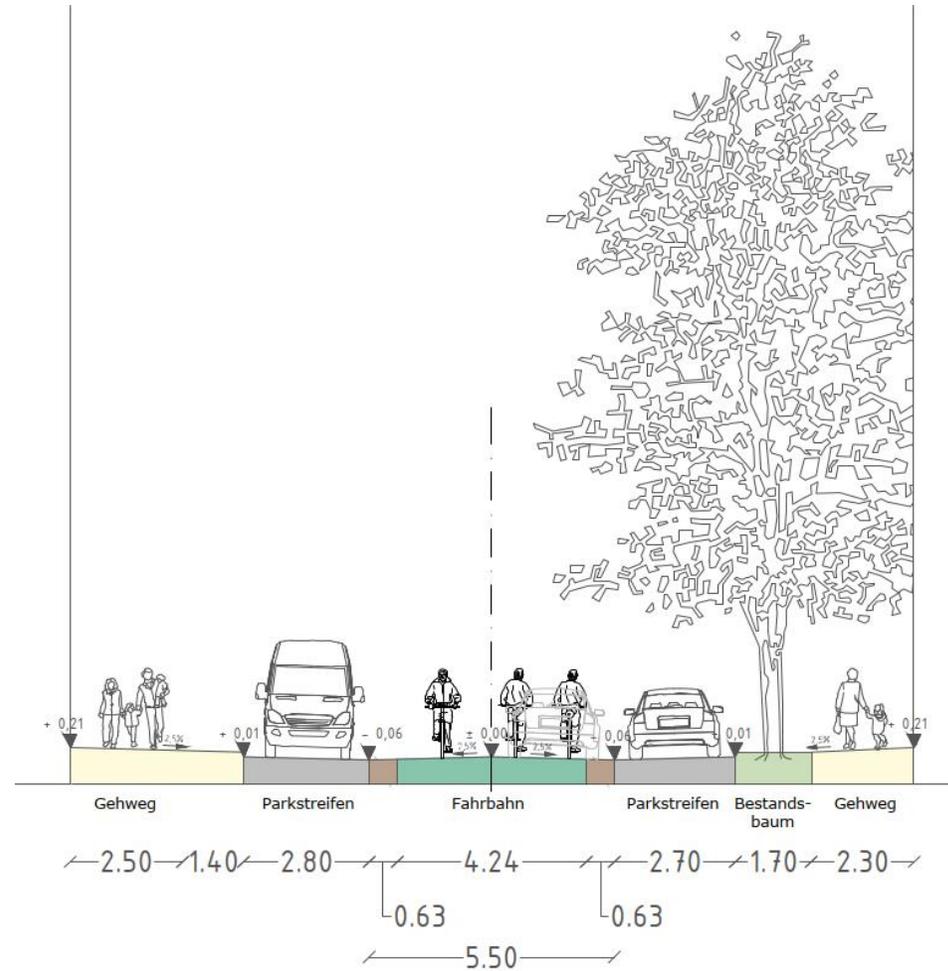


# Variante 1 - Prinzip Fahrradstraße

## Schnitt



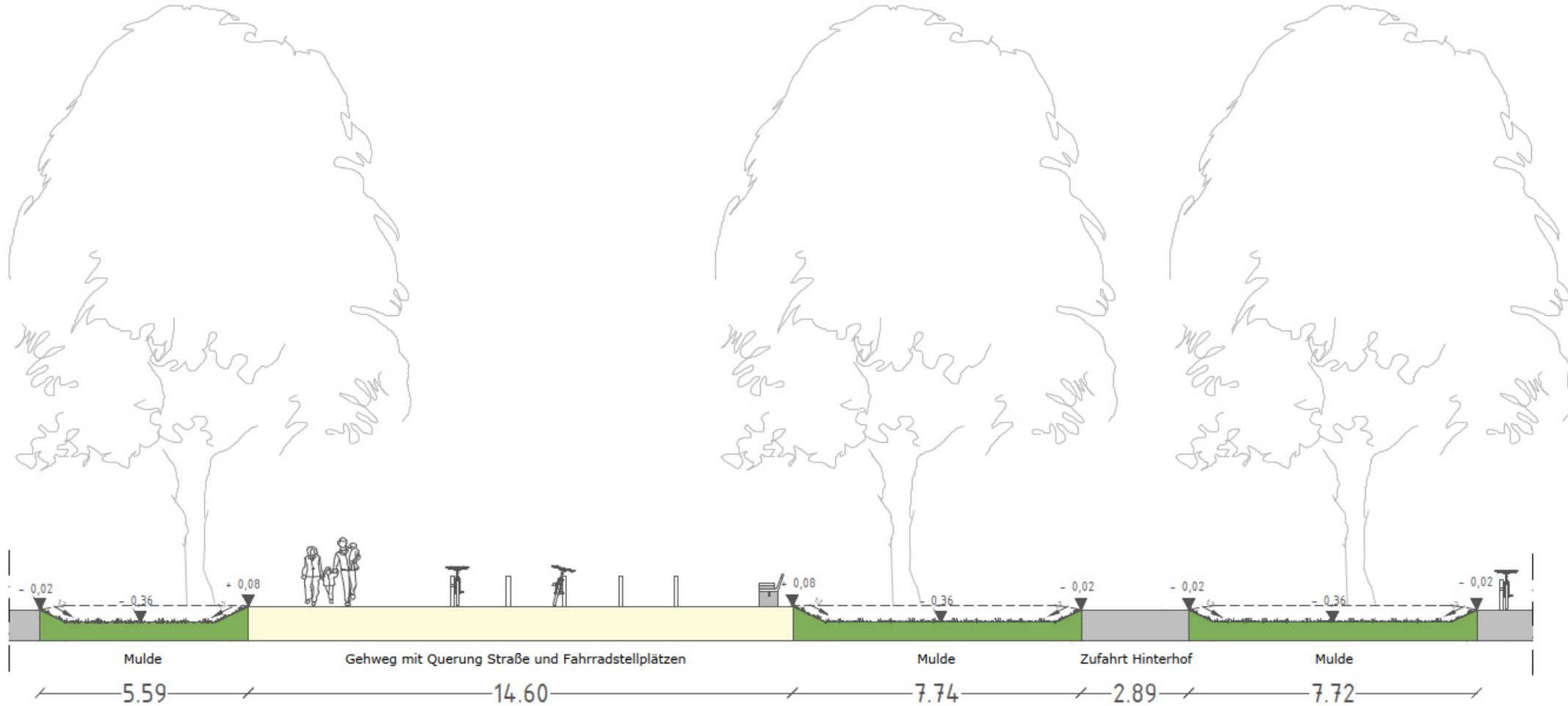
Querschnitt - Südlicher Bereich



Querschnitt - Mittlerer Bereich

# Variante 1 - Prinzip Fahrradstraße

## Schnitt



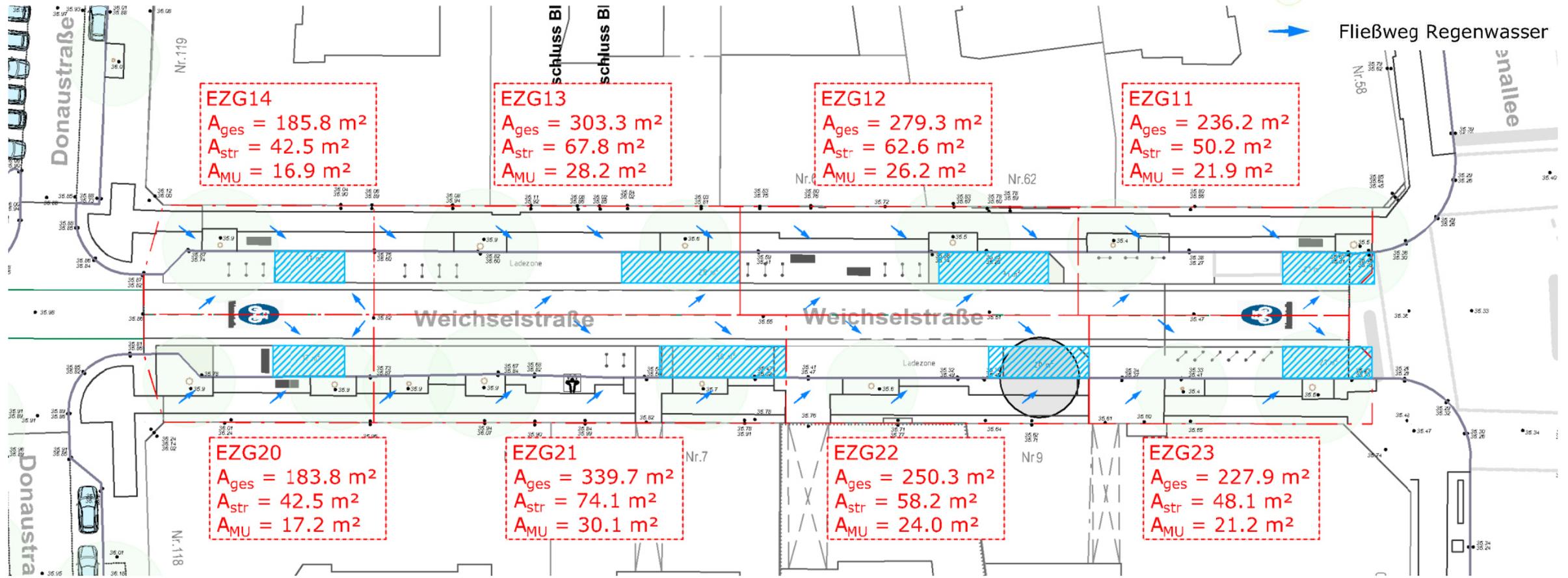
## Längsschnitt - Südlicher Bereich

# Variante 1 - Prinzip Fahrradstraße

## Entwässerungslageplan

### Legende

-  Versickerungsfläche
-  Bäume Neupflanzung
-  Bäume Bestand
-  Fließweg Regenwasser



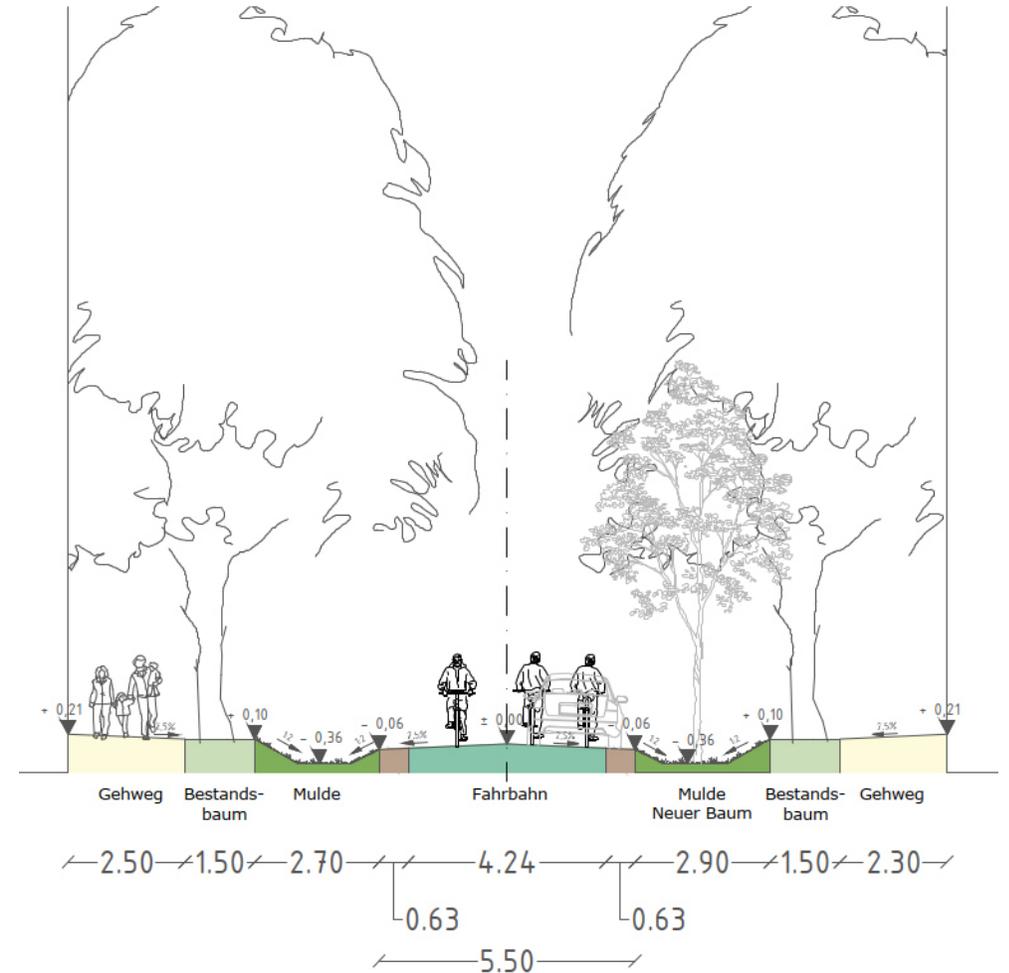
# Variante 1 - Prinzip Fahrradstraße

## Entwässerungskonzept

Das Entwässerungskonzept der Fahrradstraße sieht vor, dass gemäß des Berliner Wassergesetzes (BWG) alles oberflächlich abfließende Regenwasser vor Ort versickert. Dazu wird es in beidseitig, entlang der Fahrbahn positionierte Mulden eingeleitet. Dafür soll die Fahrbahn ein Dachprofil erhalten und die Gehwege mit 2,5 % vom Gebäude weg in Richtung Mulden geneigt sein. Das Längsgefälle orientiert sich an den bestehenden Höhen. In Längsrichtung fließt das Wasser entlang des Randes der Fahrbahn bis zur nächsten Mulde.

Die Oberflächen werden weitestgehend mit teildurchlässigen Belägen geplant, bis auf die Fahrbahn, die mit einem farbigen Asphalt ausgeführt werden soll. Durch die aus der DIN 1986-100 zugeordneten Abflussbeiwerte, also der Anteil der Flächen, der am Anfang eines Regenereignisses zum Abfluss kommt, ergibt sich eine abflusswirksame Fläche von 7.910 m<sup>2</sup>. Das sind 70% der Gesamtfläche.

Insgesamt entstehen aufgrund des bestehenden Gefälles und des vorhandenen Platzes 38 Mulden, die insg. 1.030 m<sup>2</sup> der Gesamtfläche einnehmen. Somit machen die Mulden 9% der Gesamtfläche aus. Diese Fläche stellt das notwendige Minimum zur oberflächennahen Versickerung dar, wenn auf kostenintensive unterirdische Bauwerke (Rigolen) verzichtet werden soll. Der hierzu notwendige Flächenbedarf wird durch eine erhebliche Reduzierung der Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr gedeckt.



## Variante 1 - Prinzip Fahrradstraße

# Unterschiede im Vergleich zum Bestand



Neupflanzungen

**+ 10**

Insg.: 80 Bäume



Grünflächen

**+ 75 m<sup>2</sup>**

Insg.: 75 m<sup>2</sup>



Mulden-  
flächen

**+ 1030 m<sup>2</sup>**

Insg.: 1030 m<sup>2</sup>



(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

## Variante 1 - Prinzip Fahrradstraße

# Unterschiede im Vergleich zum Bestand

Im Unterschied zum Bestand existieren in Variante 1 zehn weitere Straßenbäume, so dass insgesamt im Bearbeitungsgebiet 80 Bäume vorhanden sind. Die vorhandenen Grünflächen, welche keine Versickerungsfunktion haben, erweitern sich um 75 m<sup>2</sup>. Hinzu kommen 1.030 m<sup>2</sup> begrünte Fläche zur Versickerung von Regenwasser.

Während im Bestand keine Sitzmöglichkeiten vorhanden sind, sieht der Entwurf von Variante 1 den Einbau von 38 Parkbänken vor.

Da für die Versickerungsfunktion ein erheblicher Flächenanteil benötigt wird und auch die Umsetzung der übrigen Projektziele (Verbesserung Fußverkehr, Verbesserung Radverkehr) nicht ohne Flächeninanspruchnahme auskommt, muss der Anteil des ruhenden Kraftverkehrs deutlich reduziert werden. Im Vergleich zum Bestand fallen in Variante 1 tagsüber 128 Stellplätze weg, nachts sind es 120 Stellplätze. Der Unterschied zwischen Tag und Nacht beruht darauf, dass die Liefer- und Ladezonen im Vergleich zum Bestand um 67 Meter Länge erweitert werden und diese (wie auch im Bestand) nachts zum Abstellen privater Kraftfahrzeuge genutzt werden können. Insgesamt können damit tagsüber 22 und nachts 42 parkende Kraftfahrzeuge abgestellt werden.

Die Anzahl der Fahrradabstellbügel wird um 82 Stück erweitert, so dass insgesamt 152 Abstellbügel für maximal 304 Fahrräder zur Verfügung stehen.



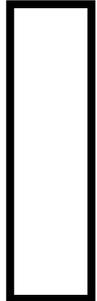


# Variante 2: Fußgängerzone & Fahrradstraße

# Variante 2

## Neue Verkehrsführung

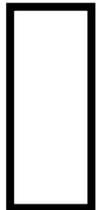
Pflügerstraße



Nord



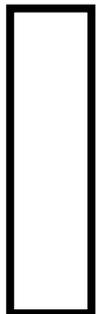
Weserstraße



Mitte



Sonnenallee



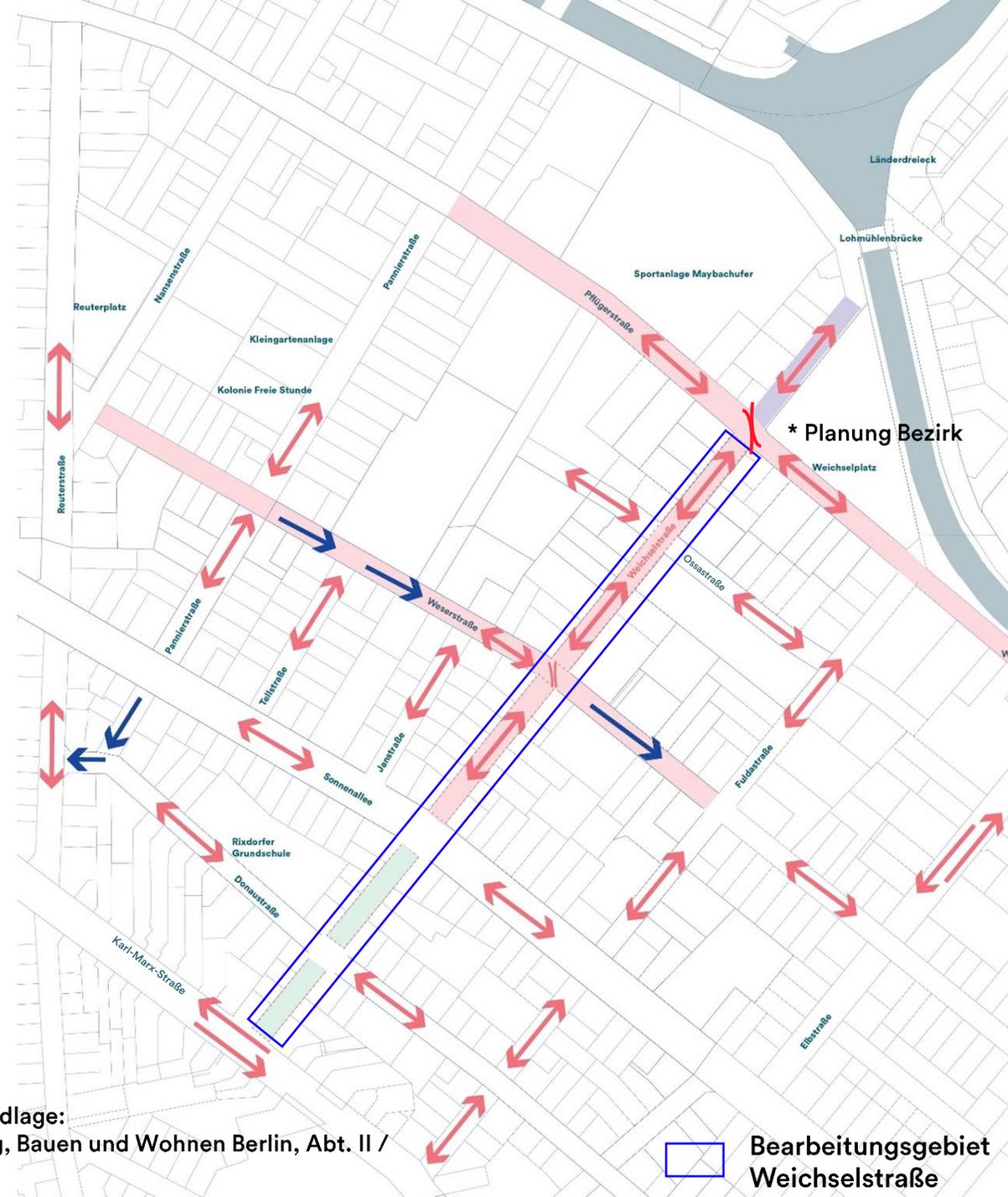
Süd



Karl-Marx-  
Straße

### Legende

- Flurstücke
- Planungsgrenze
- Fahrradstraße
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Fußgängerzone
- Verkehr in beidseitiger Richtung
- Einbahnstraße
- Modalfilter



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage:  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen Berlin, Abt. II /  
[digitaler 2D-Innenstadtplan]

Bearbeitungsgebiet  
Weichselstraße

## Variante 2

# Prinzip Fußgängerzone

- Bzw. gemeinsamer Geh- und Radweg (Z 240)
- Niveaugleich
- Fußverkehr darf und soll sich unbedarft hinsichtlich der von Kfz ausgehenden Gefahren bewegen
- Fördert insb. selbstständige Mobilität von Kindern
- Radverkehrsfreigabe 24 h (mit Vorrang für Fußverkehr)
- Liefer- und Ladeverkehr zu bestimmten Zeitfenstern (die für Kinder eher unkritisch sind (z.B. werktags 9 – 11 h))
- Alternativ/zusätzlich: Arbeiten mit Ausnahmegenehmigungen nach StVO § 46
- Parkplätze entfallen vollständig
- Große Freiheit hinsichtlich der Straßenausstattung, da alles „Gehweg“, keine VZ innerhalb notwendig (Stadtbild)
- Straßenrechtliche Teileinziehung notwendig (mit Konzept zur Begründung)
- Regeldurchsetzung: Kontrollen, insb. bei Implementierung, notwendig. Physische Hindernisse notwendig gegen unberechtigtes Befahren
- Herausforderungen: Durchsetzung von Regeln, Kapazitäten der Straßenverkehrsbehörde bzgl. Ausnahmegenehmigungen, Mehr Aufenthalt und mehr Menschen verursachen mehr Geräusche
- Empfehlung Materialien: Pflasterbeläge, Fahrgasse mit geschnittenem Großpflaster
  
- Bereich Nord und Mitte entsprechen Variante 1

## Variante 2

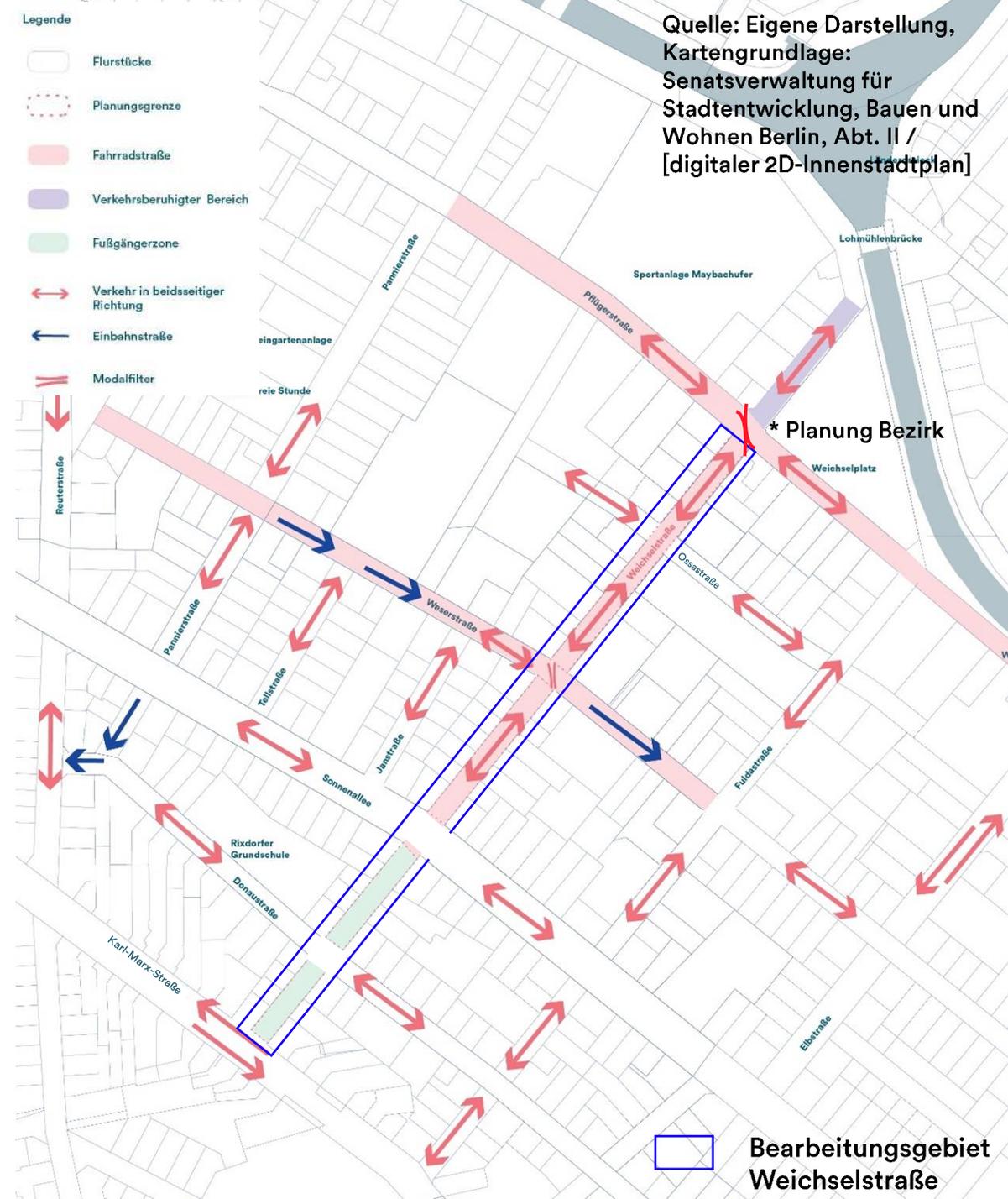
# Prinzip Fußgängerzone

Der Bereich „Nord“ und „Mitte“ entsprechen der Variante 1. In Variante 2 wird der südliche Bereich mit einem Konzept zum Mischungsprinzip ergänzt: In einer Fußgängerzone bzw. einem gemeinsamen Geh- und Radweg (Z 240) darf der gesamte Straßenteil vom Fußverkehr genutzt werden. Er mischt sich mit dem übrigen zugelassenen Verkehr (Fahrrad und Liefern/Laden zu bestimmten Zeiten) auf einer niveaugleich ausgestalteten Fläche. Fußverkehr darf und soll sich unbedarft hinsichtlich der von Kfz ausgehenden Gefahren bewegen.

Bestimmte Bereiche werden so gestaltet, dass dort ausschließlich Fußverkehr stattfindet, weil anderer Verkehr entweder physisch nicht möglich ist, bspw. durch zu geringe Breiten oder weil der Verkehr intuitiv lieber woanders stattfindet (Leitung des Radverkehrs eher in der Straßenmitte).

Ein solcher Bereich fördert insbesondere die selbstständige Mobilität von Kindern, deren Hemmnis sonst größtenteils in den von Kfz ausgehenden Gefahren liegt. Damit die Weichselstraße dem Fahrrad-Ergänzungsnetz entspricht, wird der Radverkehr ohne tageszeitliche Einschränkungen freigegeben. Liefer- und Ladeverkehr sollte nur zu bestimmten Zeitfenstern (die für Kinder eher unkritisch sind (z.B. werktags 9 – 11 h) zugelassen werden.

Zusätzlich kann mit Ausnahmegenehmigungen nach StVO § 46 gearbeitet werden, um Sonderfälle und Ausnahmen regeln zu können (z.B. ein privater Umzug, Lieferung einer Waschmaschine, etc.). Parkplätze entfallen vollständig, da sie in einer Fußgängerzone nicht zulässig sind. Hinsichtlich der Straßenausstattung gibt es große Freiheitsgrade, da straßenrechtlich der gesamte Bereich „Gehweg“ ist, Verkehrszeichen werden darin nicht aufgestellt. Damit ist eine besonders stadtbildfreundliche Gestaltung möglich.



## Variante 2

# Prinzip Fußgängerzone

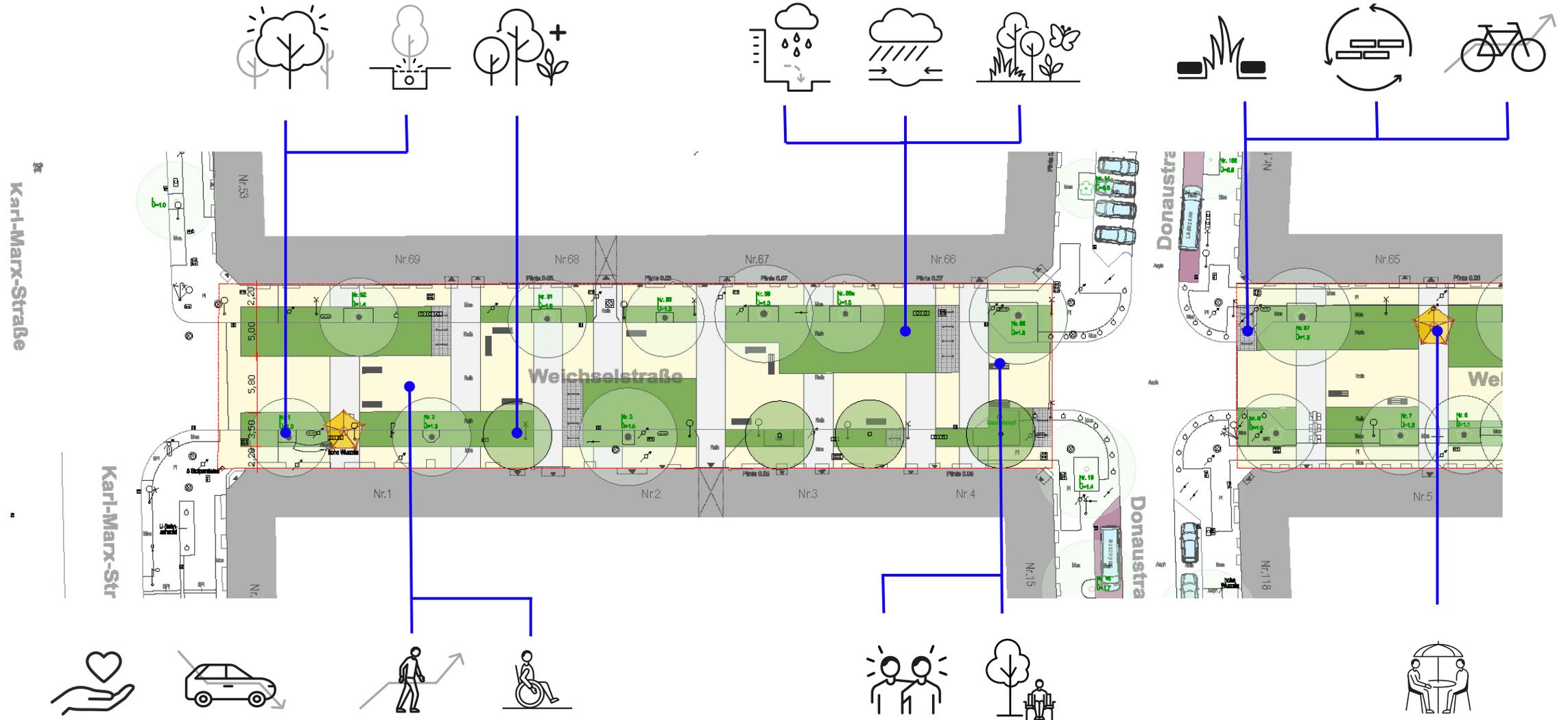
Um die Fußgängerzone zu etablieren, ist zuvor die straßenrechtliche Teileinziehung erforderlich, die ein ausführliches Gesamtkonzept zur Begründung benötigt. Dieses Konzept stellt auch die verkehrlichen Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz dar und muss insgesamt zu der Bewertung kommen, dass die Fußgängerzone im Interesse des öffentlichen Wohls ist. In den ersten sechs Monaten (Gewöhnungszeit bei verkehrlichen Maßnahmen) nach Implementierung der Fußgängerzone ist die Regeldurchsetzung besonders wichtig: Es benötigt Kontrollen bzgl. des Befahrens mit Kraftfahrzeugen und auch physische Hindernisse gegen unberechtigtes Befahren. Viele Kommunen entscheiden sich hier für eine Lösung mit Automatik-Poller, denkbar sind allerdings auch manuelle Lösungen in Kombination mit „Kiezhausmeistern“, die nach dem Rechten sehen, Schranken zu den Schließzeiten wieder schließen, etc. Die größten Herausforderungen bei dieser Variante liegen in der dauerhaften Durchsetzung von Regeln, in der Bereitstellung der nötigen Kapazitäten der Straßenverkehrsbehörde für Ausnahmegenehmigungen (bspw. für Umzüge, Bautätigkeiten, etc.) sowie in der Entwicklung von einer ungewollten Geräuschkulisse, die durch die Erhöhte Nutzung entstehen.



**Fußgängerzone**

# Variante 2 – Prinzip Fahrradstraße und Fußgängerzone

## Fußgängerzone





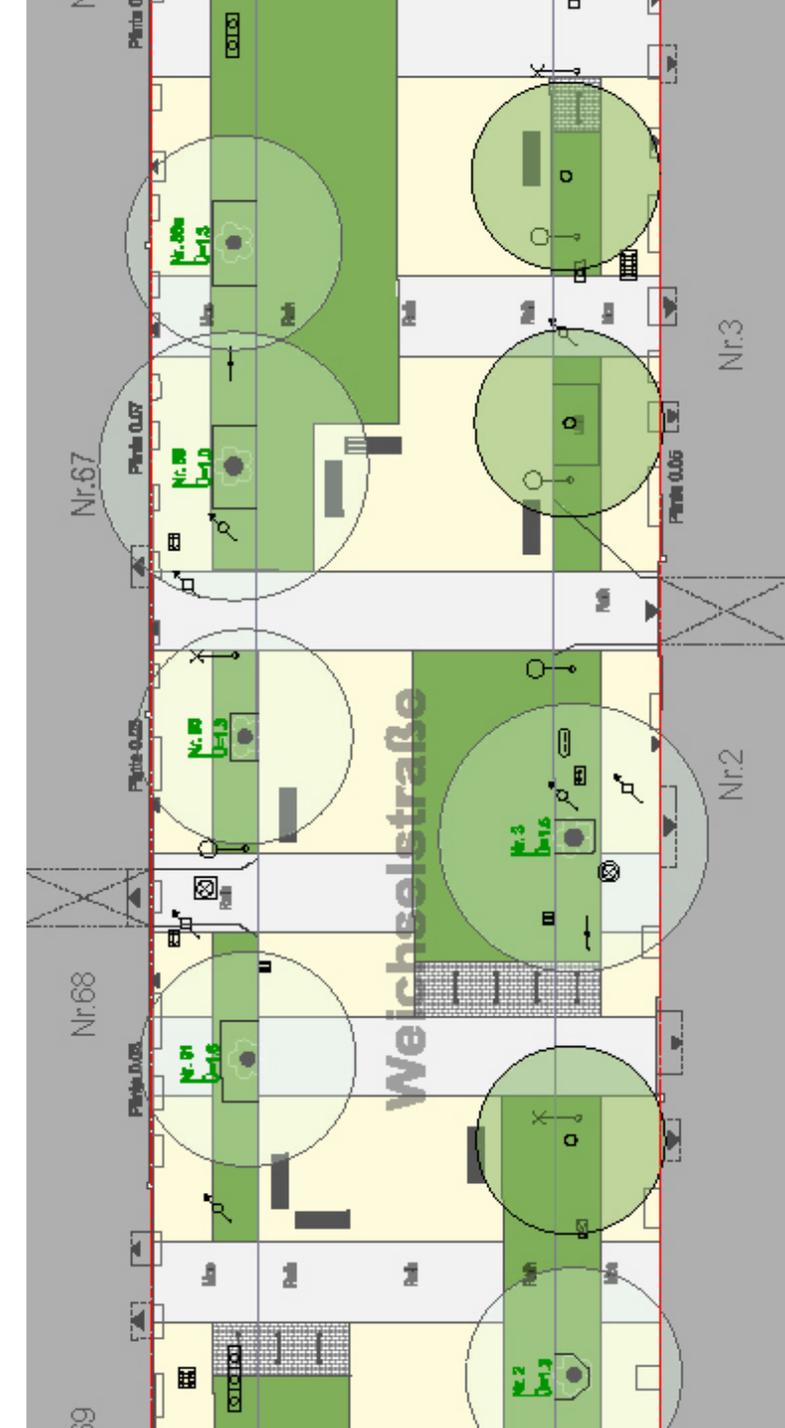
# Variante 2 – Prinzip Fahrradstraße und Fußgängerzone

## Gestaltungskonzept

Das Gestaltungskonzept der Fußgängerzone sieht vor besonders den Grünanteil zu maximieren. Damit wird einerseits den hohen Umwelt-Mehrfachbelastungen begegnet, andererseits soll mit diesem Fokus der Etablierung einer „Partymeile“ vorgebeugt werden, in der sich große Gruppen lautstark aufhalten würden.

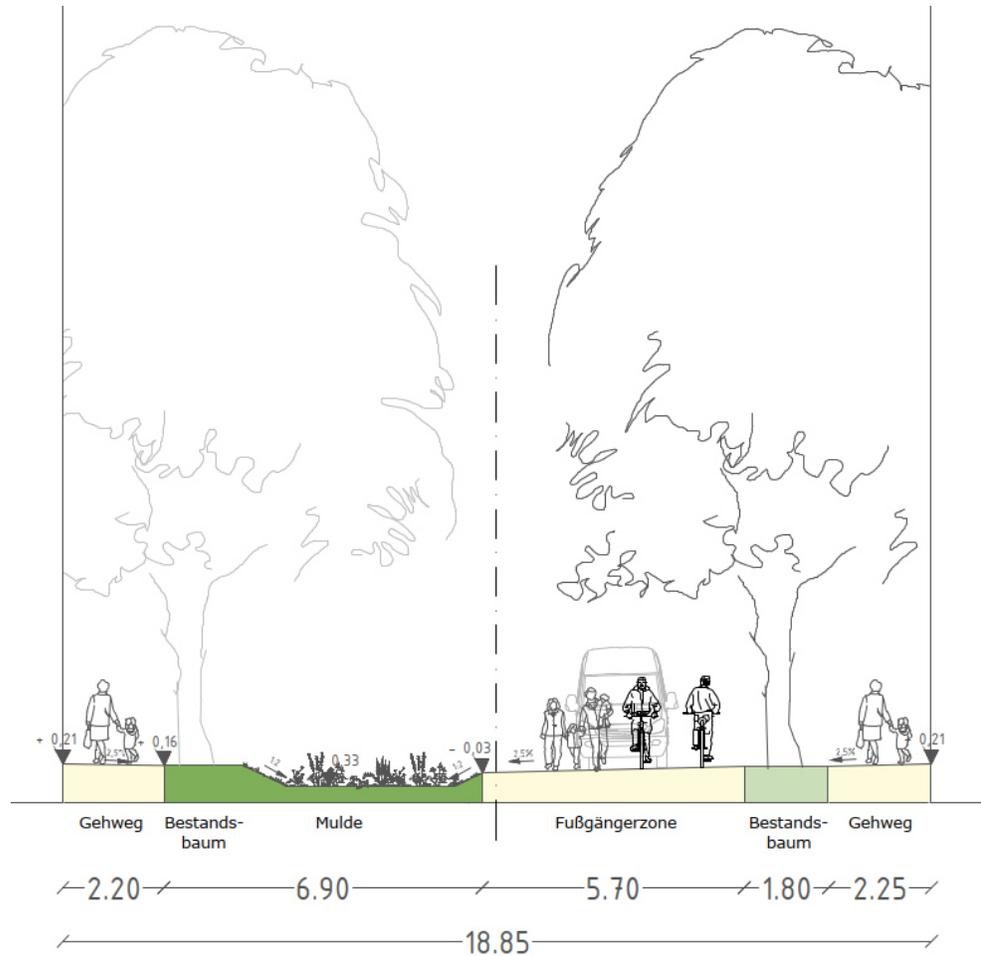
Regelmäßige Belagswechsel und der Einsatz von Pflaster statt Asphalt sorgen für einen Stadtplatzcharakter und vermeiden den Eindruck einer „Fahrgasse“, obwohl dennoch durchgehend ein Bereich von 5,50 Meter Breite für die Feuerwehraufstellung im Brandfall zur Verfügung steht. Es wird empfohlen Pflasterbeläge in der Fußgängerzone zu verwenden und insb. aus historischen und Umweltgesichtspunkten das Großpflaster aus dem Bestand aufzunehmen, zu schneiden, aufzurauen und wiederzuverwenden.

Um zu vermeiden, dass der Liefer- und Ladeverkehr, der es grundsätzlich sehr eilig hat, durch die Fußgängerzone (während der zugelassenen Zeiten) mit überhöhtem Tempo fährt und Menschen gefährdet, wurden die Grünflächen versetzt angeordnet, so dass der Lieferverkehr mäandrieren muss und damit langsam fährt. Die Befahrbarkeit durch das größte im Nebennetz anzunehmende Fahrzeug (dreiaxsiges Müllfahrzeug) wurde dabei geprüft. Zur weiteren Geschwindigkeitsreduzierung wurden Sitzbänke taktisch zur weiteren Einengung platziert (punktuell auf 3,50 m Breite). Diese punktuellen Einengungen verhindern nicht die Aufstellung einer Drehleiter im Brandfall, haben aber eine gute temporeduzierende Wirkung. Intuitiv würde der Radverkehr ebenfalls die breite Gasse in der Straßenmitte befahren, so dass Fußverkehr, der sich nach besonders viel Ruhe und Rückzug sehnt, diese besonders in den äußeren Bereichen entlang der Häuser findet.

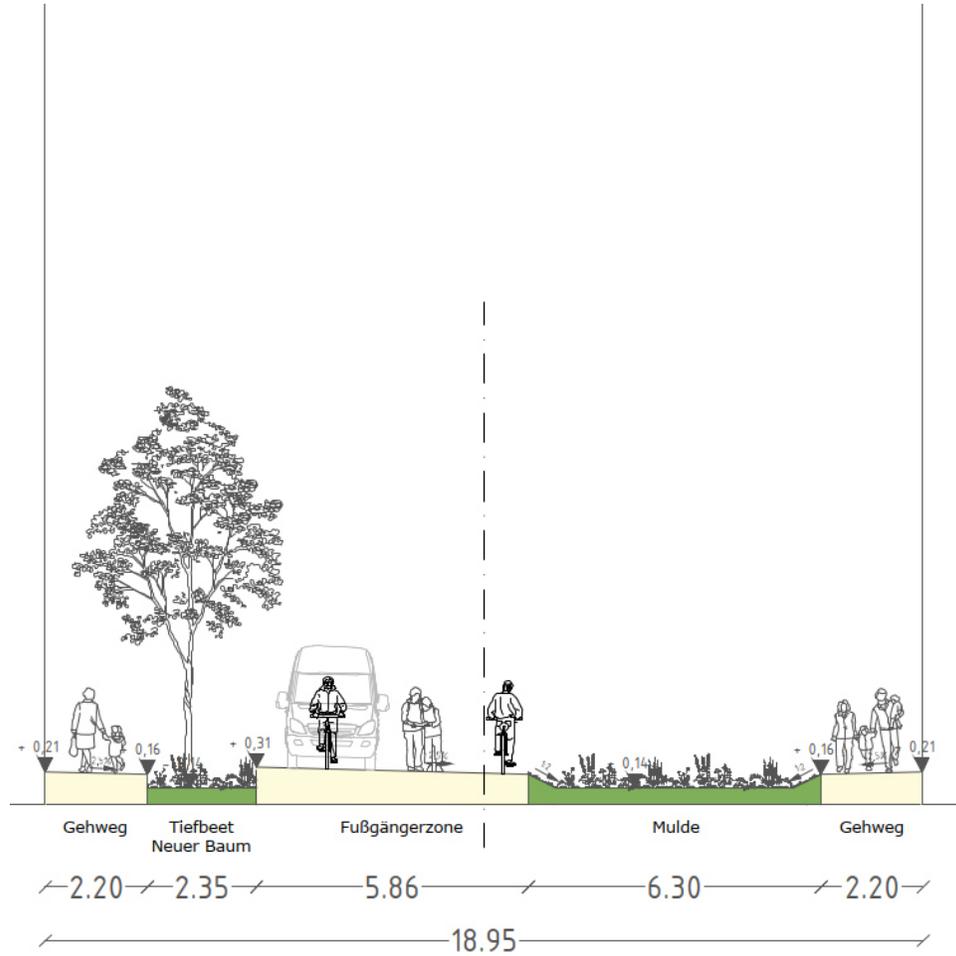


# Variante 2 – Prinzip Fahrradstraße und Fußgängerzone

## Schnitt



Querschnitt - Südlicher Bereich



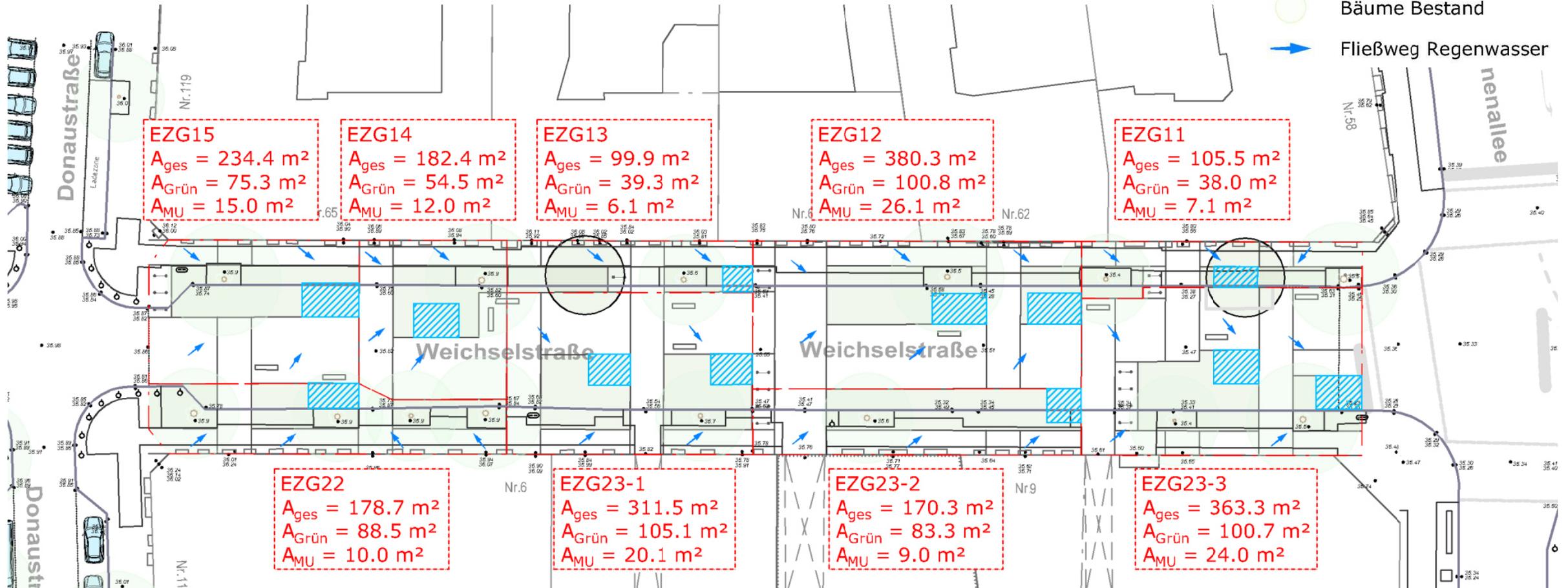
Querschnitt - Südlicher Bereich

# Variante 2 – Prinzip Fahrradstraße und Fußgängerzone

## Entwässerungslageplan

### Legende

-  Versickerungsfläche
-  Bäume Neupflanzung
-  Bäume Bestand
-  Fließweg Regenwasser



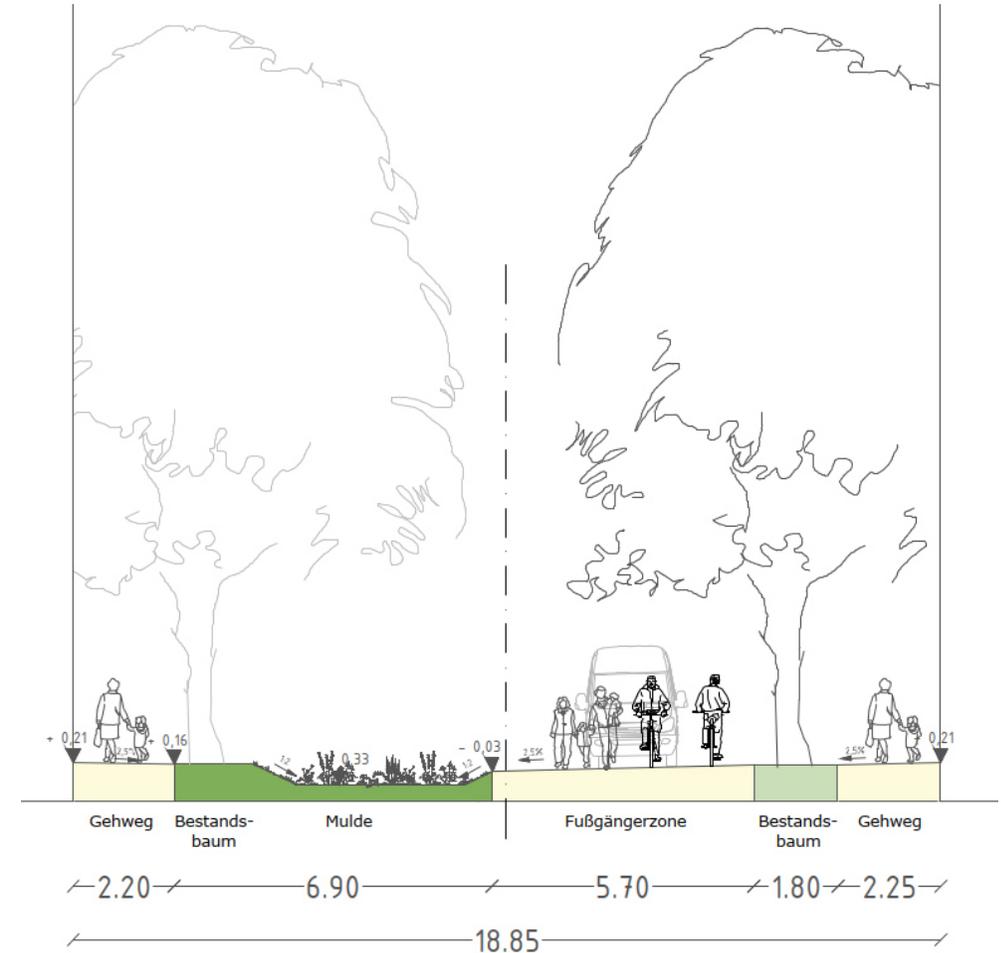
# Variante 2 – Prinzip Fahrradstraße und Fußgängerzone

## Entwässerungskonzept

Das Entwässerungskonzept der nördlichen Fahrradstraße entspricht dem Konzept der Variante 1. Im südlichen Teil, der Fußgängerzone, wird das oberflächlich abfließende Regenwasser auch in Mulden geleitet. Dafür werden alle Belagsflächen mit 2,5 % Gefälle in Richtung Grünflächen geneigt. Zum einen entstehen dadurch flach geböschte Mulden in den größeren Grünbereichen, zum anderen sogenannte Tiefbeete in den schmalen Bereichen, die mit einer steilen Kante ausgebildet werden, um ausreichend Volumen vorzuhalten.

Die Oberflächen werden weitestgehend mit teildurchlässigen Belägen geplant, bis auf die Fahrbahn der Fahrradstraße, die mit einem farbigen Asphalt ausgeführt werden soll. Durch die aus der DIN 1986-100 zugeordneten Abflussbeiwerte, also der Anteil der Flächen, der am Anfang eines Regenereignisses zum Abfluss kommt, ergibt sich eine abflusswirksame Fläche von 7.161 m<sup>2</sup>. Das sind 63% der Gesamtfläche.

Insgesamt entstehen aufgrund des bestehenden Gefälles und des vorhandenen Platzes 38 Mulden, die insg. 934 m<sup>2</sup> der Gesamtfläche einnehmen. Somit machen die Mulden nur 8% der Gesamtfläche aus.



## Variante 2 – Prinzip Fahrradstraße und Fußgängerzone

# Unterschiede im Vergleich zum Bestand



Neupflanzungen

**+ 13**

Insg: 83 Bäume



Grünflächen

**+ 1025 m<sup>2</sup>**

Insg: 1025 m<sup>2</sup>



Mulden-  
flächen

**+ 935 m<sup>2</sup>**

Insg: 935 m<sup>2</sup>



(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

# Variante 2 – Prinzip Fahrradstraße und Fußgängerzone

## Unterschiede im Vergleich zum Bestand

Im Unterschied zum Bestand werden 13 weitere Straßenbäume in Variante 2 gesetzt, so dass insgesamt im Bearbeitungsgebiet 83 Bäume vorhanden sind. Die vorhandenen Grünflächen, welche keine Versickerungsfunktion haben, erweitern sich um 1.025 m<sup>2</sup>. Hinzu kommen 935 m<sup>2</sup> begrünte Fläche zur Versickerung von Regenwasser.

Während im Bestand keine Sitzmöglichkeiten vorhanden sind, sieht der Entwurf von Variante 2 den Einbau von 51 Parkbänken vor. Da für die Versickerungsfunktion ein erheblicher Flächenanteil benötigt wird und auch die Umsetzung der übrigen Projektziele (Verbesserung Fußverkehr, Verbesserung Radverkehr) nicht ohne Flächeninanspruchnahme auskommt, muss der Anteil des ruhenden Kraftverkehrs deutlich reduziert werden. Hinzu kommt, dass grundsätzlich in einer Fußgängerzone nicht mit motorisierten Fahrzeugen geparkt werden darf. Im Vergleich zum Bestand fallen in Variante 2 tagsüber und nachts 130 Stellplätze weg. Insgesamt können damit tagsüber 20 und nachts 32 parkende Kraftfahrzeuge abgestellt werden.

Die Anzahl der Fahrradabstellbügel wird um 51 Stück erweitert, so dass insgesamt 121 Abstellbügel für maximal 242 Fahrräder zur Verfügung stehen.

Das Konzept für den Liefer- und Ladeverkehr ändert sich zum Bestand dahingehend, dass es zu bestimmten Zeiten erlaubt ist, die Fußgängerzone zum Zwecke des Liefer- und Ladens zu befahren und darin zu Halten. Im übrigen Bearbeitungsgebiet, im Bereich der Fahrradstraße, werden die Liefer- und Ladezonen um 11 Meter Länge im Vergleich zu den kumulierten Bestandszonen erweitert.



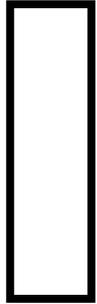


# Variante 3: Fußgängerzone & verkehrsberuhigter Bereich

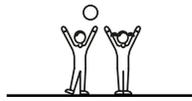
# Variante 3

## Neue Verkehrsführung – Option A

Pflügerstraße

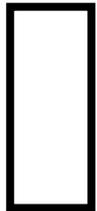


Nord



Verkehrsberuhigt

Weserstraße

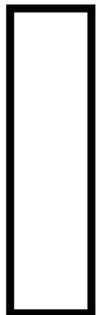


Mitte



Fußgängerzone

Sonnenallee



Süd



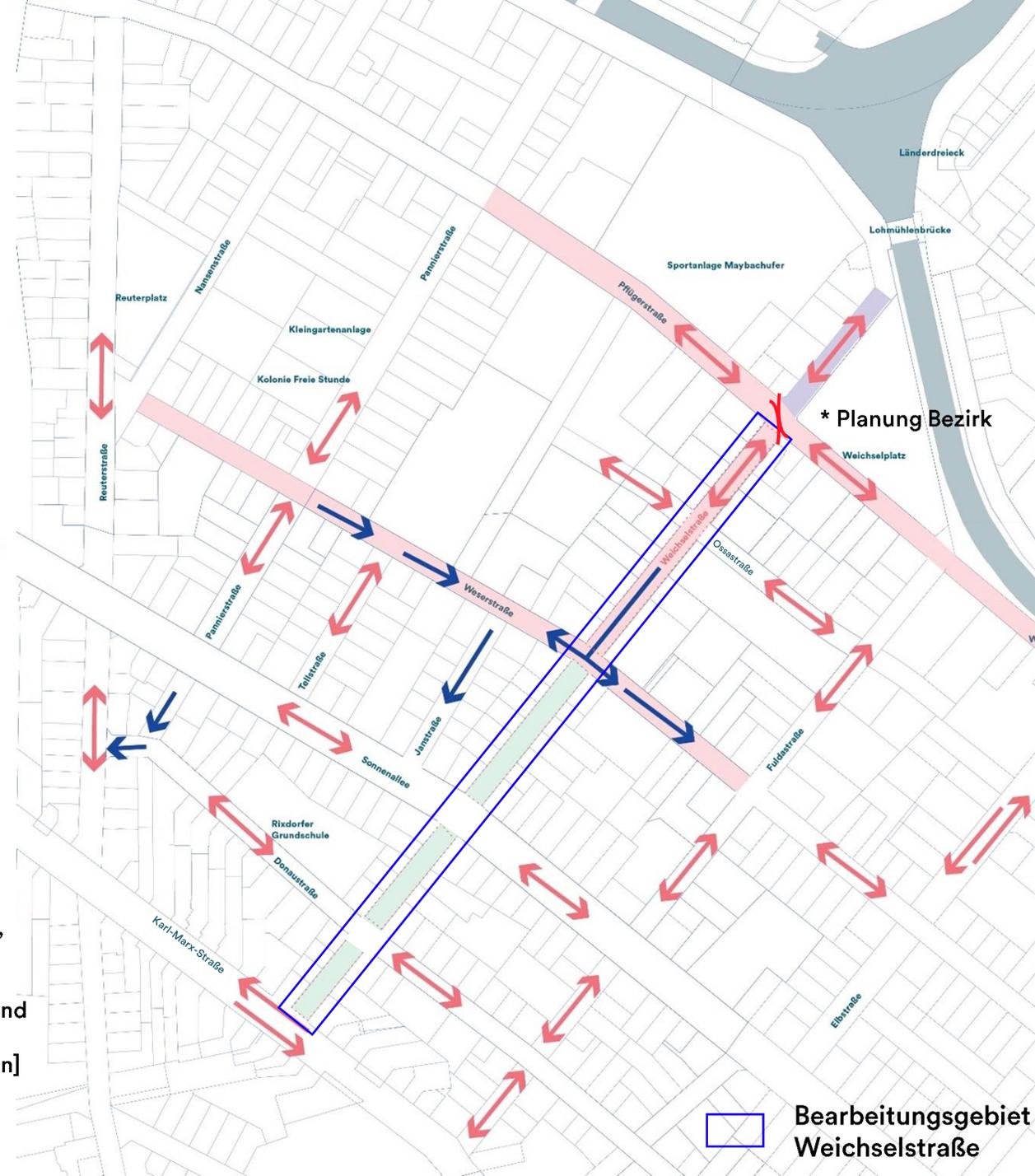
Fußgängerzone

Karl-Marx-Straße

### Legende

- Flurstücke
- Planungsgrenze
- Fahrradstraße
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Fußgängerzone
- Verkehr in beidseitiger Richtung
- Einbahnstraße
- Modalfilter

Quelle: Eigene Darstellung,  
Kartengrundlage:  
Senatsverwaltung für  
Stadtentwicklung, Bauen und  
Wohnen Berlin, Abt. II /  
[digitaler 2D-Innenstadtplan]

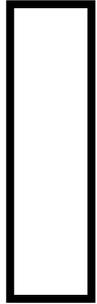


Bearbeitungsgebiet  
Weichselstraße

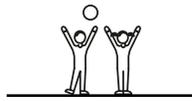
# Variante 3

## Neue Verkehrsführung – Option B

Pflügerstraße

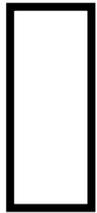


Nord



Verkehrsberuhigt

Weserstraße

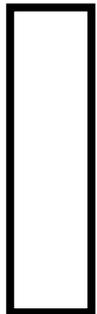


Mitte



Fußgängerzone

Sonnenallee



Süd



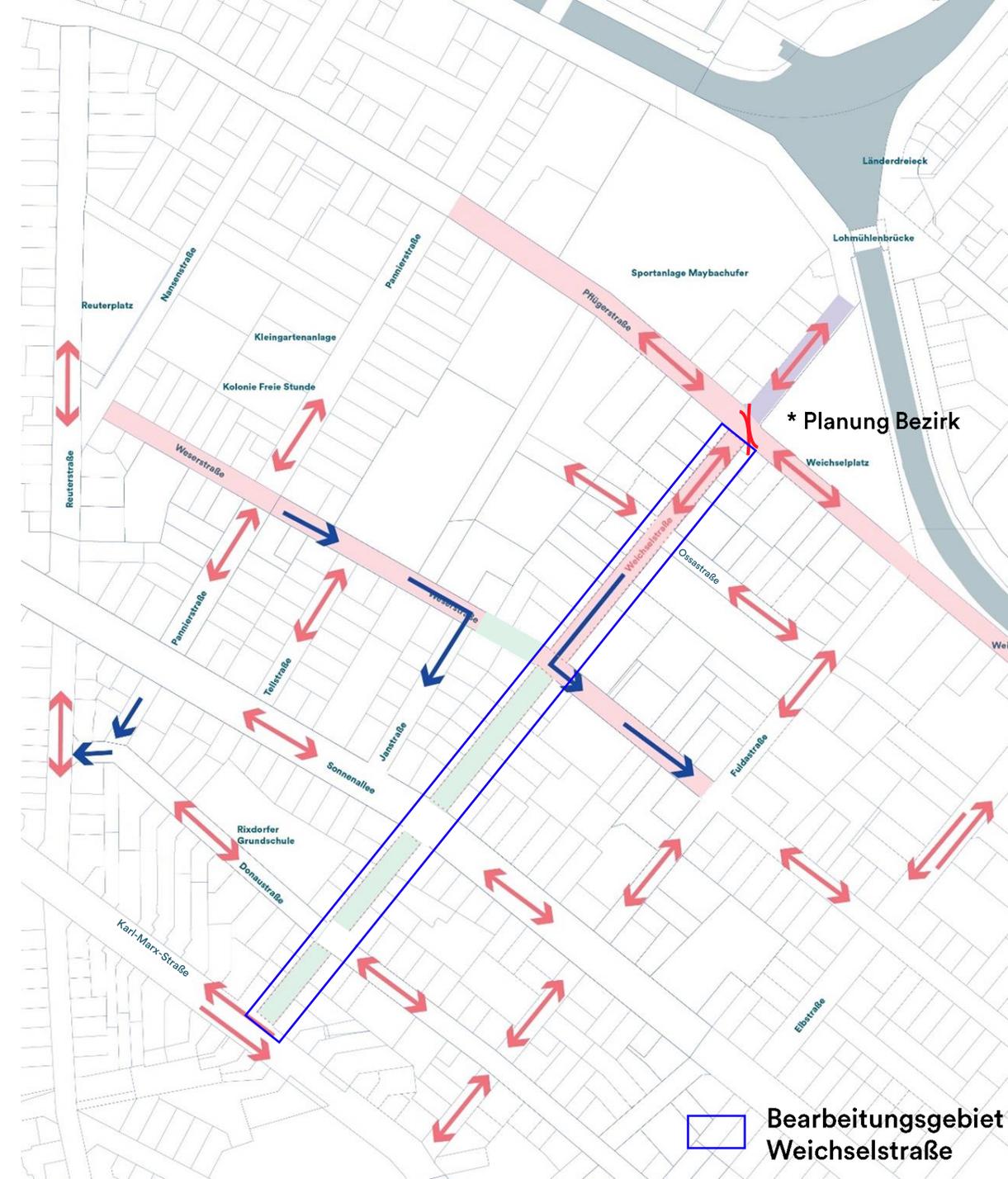
Fußgängerzone

Karl-Marx-Straße

### Legende

- Flurstücke
- Planungsgrenze
- Fahrradstraße
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Fußgängerzone
- Verkehr in beidseitiger Richtung
- Einbahnstraße
- Modalfilter

Quelle: Eigene Darstellung,  
Kartengrundlage:  
Senatsverwaltung für  
Stadtentwicklung, Bauen und  
Wohnen Berlin, Abt. II /  
[digitaler 2D-Innenstadtplan]



Bearbeitungsgebiet Weichselstraße

## Variante 3

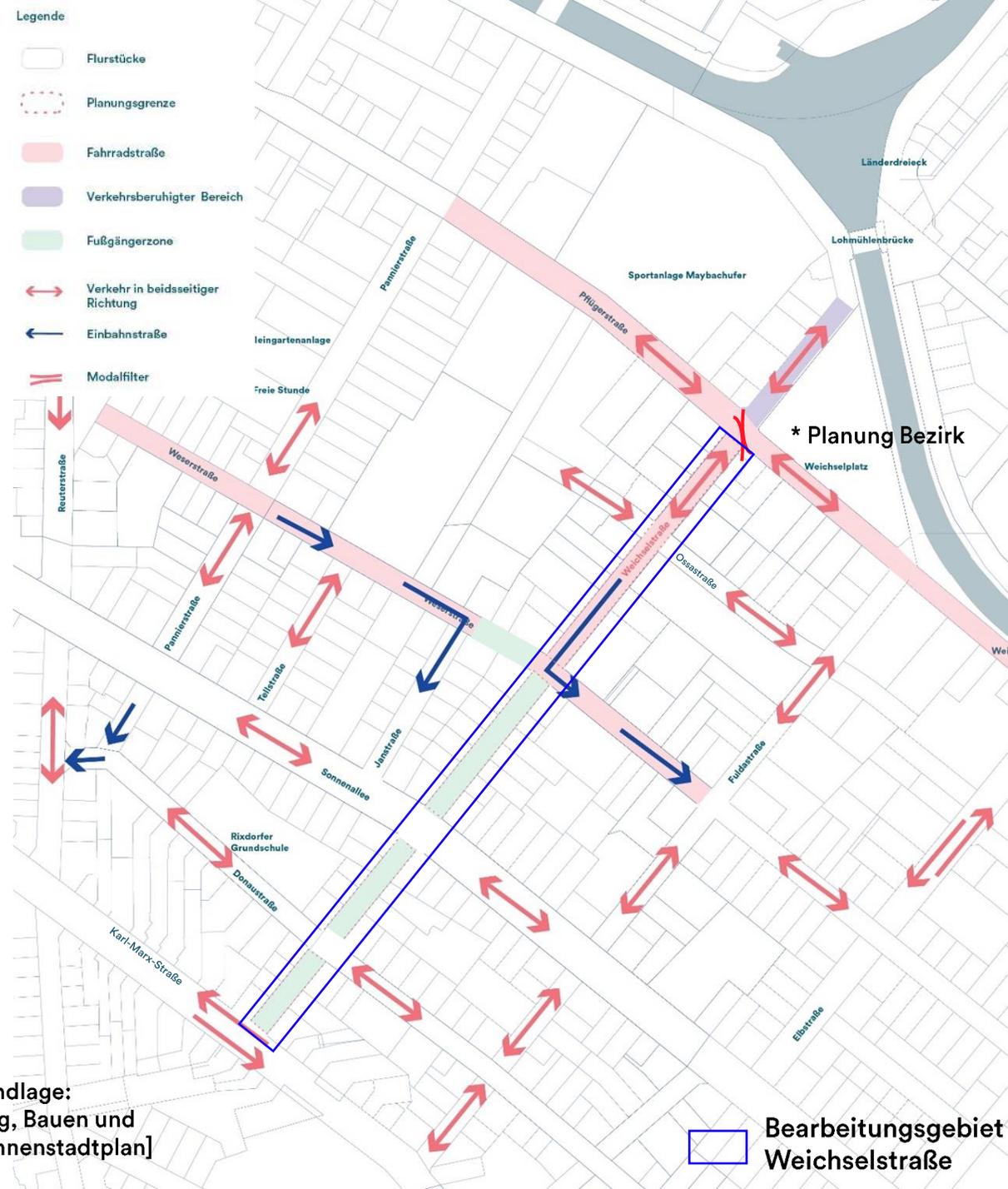
# Neue Verkehrsführung

In Variante 3 soll der südliche und mittlere Bereich der Weichselstraße als Fußgängerzone, wie in Variante 2 beschrieben, ausgeführt werden. Nur noch im nördlichen Bereich zwischen Pflüger- und Weserstraße darf motorisierter Individualverkehr stattfinden. Dazu ist es notwendig, die Diagonalsperre auf Höhe Weserstraße und die umgebende Verkehrsführung anzupassen, um Verkehr so zu organisieren, dass er ohne (gefährliche) Wendemanöver stattfinden kann.

Option A sieht vor, die Diagonalsperre abzubauen, die Weichselstraße zwischen Ossa- und Weserstraße zu einer Einbahnstraße zu machen (Fahrtrichtung von Nord nach Süd) und den von Norden kommenden Verkehr auf Höhe Weserstraße nach Osten und Westen zu leiten. Damit würde auch ein kleines Stück der Weserstraße zur Einbahnstraße werden (zwischen Weichselstraße und Jansastraße). Auch die Jansastraße selbst würde zur Einbahnstraße werden (Fahrtrichtung von Nord nach Süd).

Option B sähe eine vollständige Herausnahme des motorisierten Verkehrs in der Weserstraße zwischen Weichsel- und Jansastraße vor (siehe Abbildung rechts).

Beide Varianten wären geeignet, unerwünschten Durchgangsverkehr sowie unerwünschte Wendemanöver zu vermeiden.



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage:  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und  
Wohnen Berlin, Abt. II / [digitaler 2D-Innenstadtplan]

 Bearbeitungsgebiet  
Weichselstraße

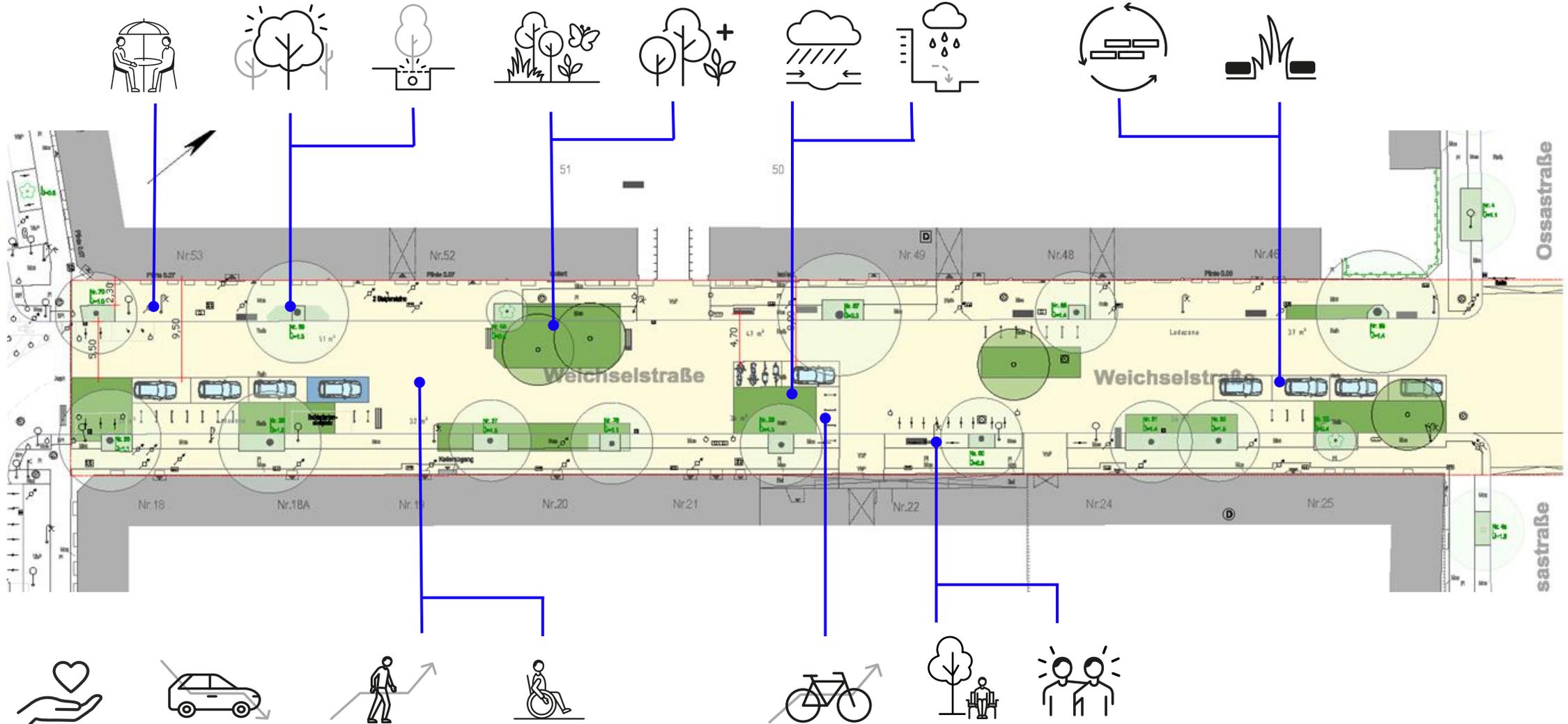
## Variante 3

# Prinzip eines verkehrsberuhigten Bereichs

- Niveaugleich
- Misch-Prinzip (Kfz-, Rad- u. Fußverkehr teilen sich die Straße)
- Beruhigung des Verkehrs durch Versätze der Fahrgasse und Einbau von Fahrbahnanhebungen,
- Schrittgeschwindigkeit ist vorgeschrieben (Rechtsprechung: bis max. 15 Km/h)
- Parken nur in gekennzeichneten Flächen
- Durchgangsverkehr sollte durch physische Maßnahmen unterbunden werden
- Ver- und Entsorgung kann das Durchfahren (bspw. über Steckpfosten) ermöglicht werden (auch Pfosten mit Gasdruckfeder/ Unterflur-Versenkung möglich mit geringem Aufwand)
- Kinderspiel auf gesamter Fläche erlaubt, wird in der Praxis jedoch nur dort stattfinden, wo physisch das Befahren mit Kfz ausgeschlossen ist
- Nur geringer Einsatz von Verkehrszeichen notwendig und erlaubt (Gute Stadtbildverträglichkeit)
- Empfehlung Materialien: Pflasterbeläge, Fahrgasse mit geschnittenem Großpflaster

# Variante 3 – Prinzip Verkehrsberuhigt und Fußgängerzone

## Verkehrsberuhigter Bereich





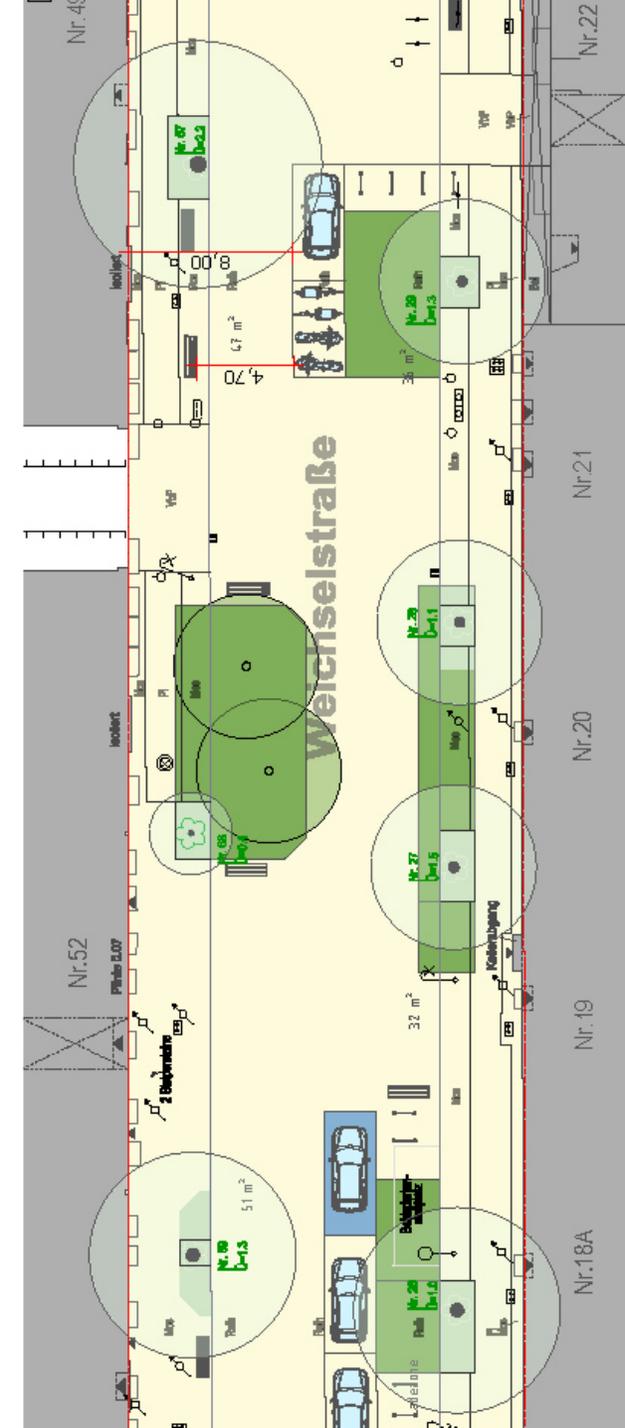
# Variante 3 – Prinzip Verkehrsberuhigt und Fußgängerzone

## Gestaltungskonzept

Das Gestaltungskonzept des verkehrsberuhigten Bereichs im Abschnitt „Nord“ sieht vor, einen „echten“ verkehrsberuhigten Bereich zu realisieren, der niveaugleich ausgestaltet ist und dazu einlädt, die gesamte Fläche zu Fuß zu begehen. Ähnlich wie in der Fußgängerzone mischen sich hier alle Verkehrsarten auf einer Fläche, mit dem Unterschied, dass Kfz-Verkehr dauerhaft zugelassen ist. Um so wichtiger ist es daher, durch eine entsprechende Gestaltung für die Einhaltung der vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit zu sorgen. Dem wurde Rechnung getragen durch besonders starke Versätze und Engstellen, die ein schnelles Durchfahren unmöglich machen. Dadurch wird gleichzeitig das Durchfahren weniger attraktiv, sodass Durchgangsverkehr sich alternative Routen sucht und sich der Kfz-Verkehr auf Ziel- und Quellverkehr beschränkt.

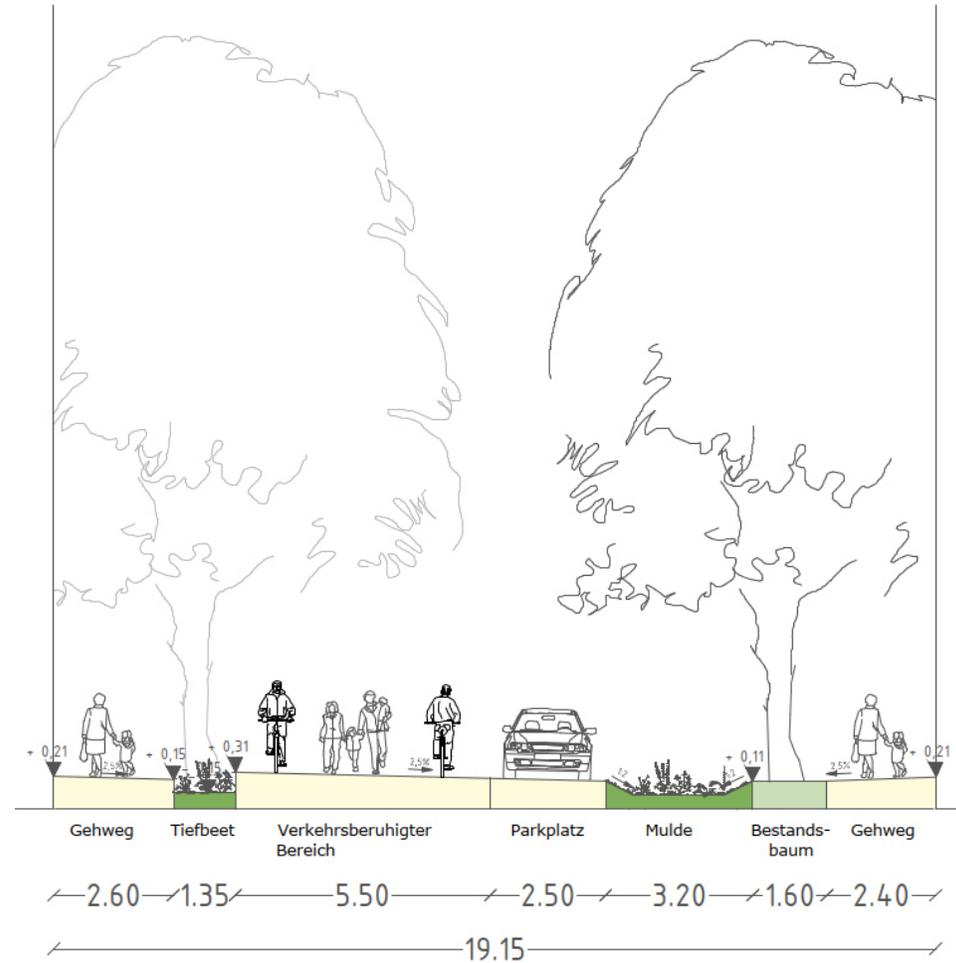
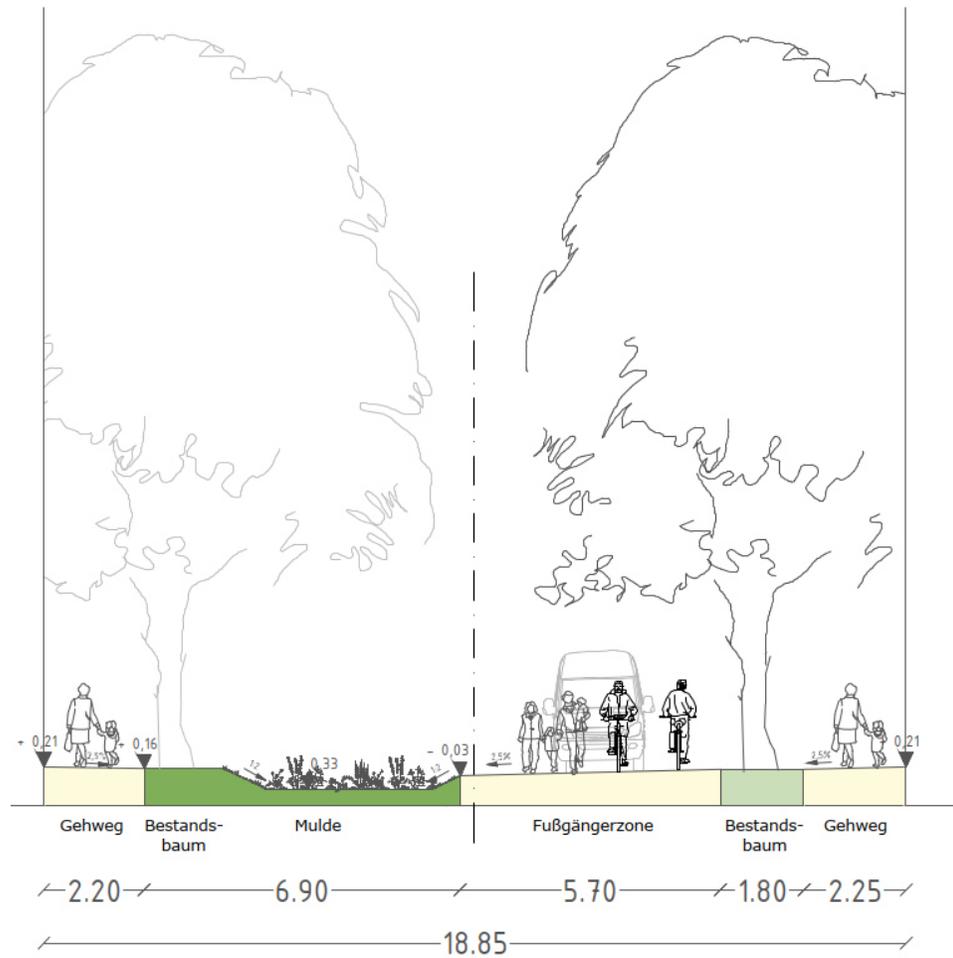
Parken ist nur in dafür gekennzeichneten Flächen erlaubt. Die übrige befestigte Fläche soll dem Fußverkehr und dem fließenden übrigen Verkehr zur Verfügung stehen. Daher ist die Kontrolle und Entfernung von regelwidrig abgestellten Fahrzeugen sehr wichtig. Die Aufenthaltsqualität wird durch den Einbau von Sitzmöglichkeiten, durch eine intensive Begrünung und beispielsweise das Aufbringen von Markierungen für Kinder-Hüpfspiele gesteigert. Es wird empfohlen, Pflasterbeläge für den verkehrsberuhigten Bereich zu verwenden, um die Aufenthaltsqualität weiter zu steigern.

Der Abschnitt „Süd“ und „Mitte“ wird als Fußgängerzone ausgebildet und entspricht der unter Variante 2 dargestellten Prinzipien.



# Variante 3 – Prinzip Verkehrsberuhigt und Fußgängerzone

## Schnitt



Querschnitt - Südlicher Bereich

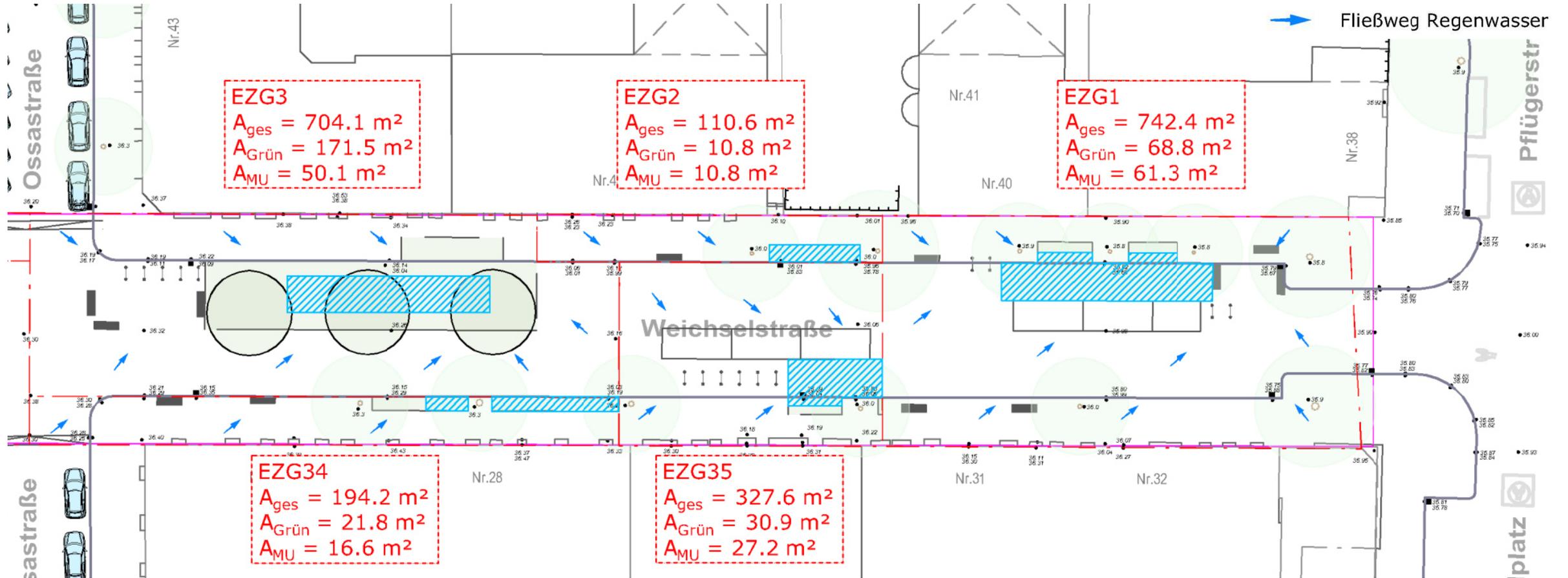
Querschnitt - Nördlicher Bereich

# Variante 3 – Prinzip Verkehrsberuhigt und Fußgängerzone

## Entwässerungslageplan

### Legende

-  Versickerungsfläche
-  Bäume Neupflanzung
-  Bäume Bestand
-  Fließweg Regenwasser



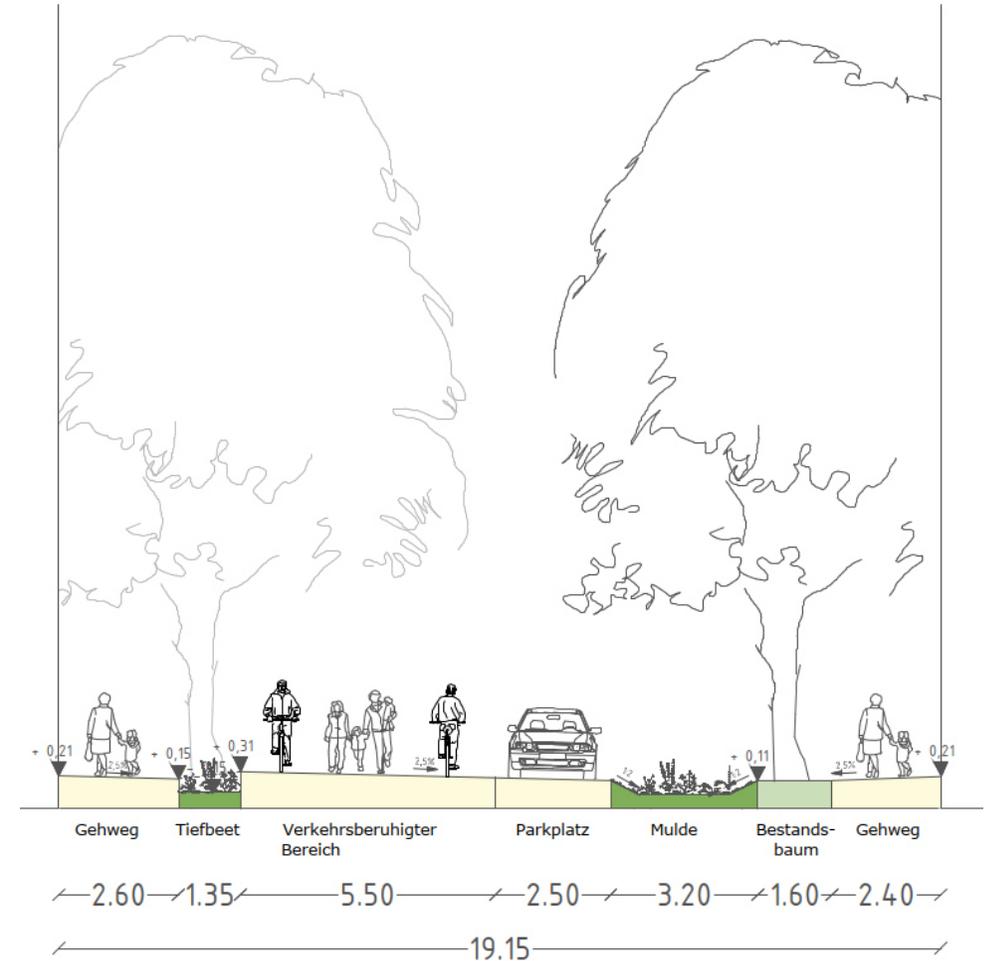
# Variante 3 – Prinzip Verkehrsberuhigt und Fußgängerzone

## Entwässerungskonzept

Das Entwässerungskonzept in Variante 3 sieht entlang der gesamten Straßenlänge eine Neigung der Belagsflächen in Richtung Grünflächen mit einem Gefälle von 2,5 % vor. Das oberflächlich abfließende Wasser sammelt sich dann zum einen in flach geböschten Mulden in den größeren Grünbereichen. Zum anderen in den Tiefbeete in den schmaleren Bereichen. Gemäß des Berliner Wassergesetzes (BWG) wird das anfallende Regenwasser vollständig vor Ort versickert.

Die Oberflächen werden zum Großteil mit teildurchlässigen Belägen geplant, bis auf die Fahrbahn des nördlichen Straßenabschnitts zwischen Pflügerstr. und Ossastr. Dort soll der erst kürzlich eingebaute Asphalt erhalten bleiben. Durch die aus der DIN 1986-100 zugeordneten Abflussbeiwerte, also der Anteil der Flächen, der am Anfang eines Regenereignisses zum Abfluss kommt, ergibt sich eine abflusswirksame Fläche von 6.228 m<sup>2</sup>. Das sind 55% der Gesamtfläche.

Insgesamt entstehen aufgrund des bestehenden Gefälles und des vorhandenen Platzes 38 Mulden, die insg. 823 m<sup>2</sup> der Gesamtfläche einnehmen. Somit machen die Mulden nur 7% der Gesamtfläche aus.



# Variante 3 – Prinzip Verkehrsberuhigt und Fußgängerzone

## Unterschiede im Vergleich zum Bestand



Neupflanzungen

**+ 19**

Insg: 89 Bäume



Grünflächen

**+ 2090 m<sup>2</sup>**

Insg: 2090 m<sup>2</sup>



Mulden-  
flächen

**+ 825 m<sup>2</sup>**

Insg: 825 m<sup>2</sup>



(Verschattete)  
Sitzmöglichkeiten

**+ 63**

Insg: 63 Stk



PKW Stellplätze  
(Tag/Nacht)

**- 148 nachts**  
**- 136 tags**

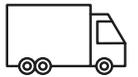
Insg: 14 nachts  
14 tags



Fahrrad-  
abstellbügel

**+ 38**

Insg: 88 Stk



Ladezonen

neues Lade-  
/Lieferkonzept  
Fußgängerzone

# Variante 3 – Prinzip Verkehrsberuhigt und Fußgängerzone

## Unterschiede im Vergleich zum Bestand

Im Unterschied zum Bestand werde 19 weitere Straßenbäume in Variante 3 geplant, so dass insgesamt im Bearbeitungsgebiet 89 Bäume vorhanden sind. Die vorhandenen Grünflächen, welche keine Versickerungsfunktion haben, erweitern sich um 2.090 m<sup>2</sup>. Hinzu kommen 825 m<sup>2</sup> begrünte Fläche zur Versickerung von Regenwasser.

Während im Bestand keine Sitzmöglichkeiten vorhanden sind, sieht der Entwurf von Variante 3 den Einbau von 63 Parkbänken vor. Da für die Versickerungsfunktion ein erheblicher Flächenanteil benötigt wird und auch die Umsetzung der übrigen Projektziele (Verbesserung Fußverkehr, Verbesserung Radverkehr) nicht ohne Flächeninanspruchnahme auskommt, muss der Anteil des ruhenden Kraftverkehrs deutlich reduziert werden. Hinzu kommt, dass grundsätzlich in einer Fußgängerzone nicht mit motorisierten Fahrzeugen geparkt werden darf. Im Vergleich zum Bestand fallen in Variante 3 tagsüber 136 Stellplätze und 148 nachts weg. Insgesamt können damit tagsüber 14 und nachts ebenfalls 14 parkende Kraftfahrzeuge abgestellt werden.

Die Anzahl der Fahrradabstellbügel wird um 38 Stück erweitert, so dass insgesamt 88 Abstellbügel für maximal 176 Fahrräder zur Verfügung stehen.

Das Konzept für den Liefer- und Ladeverkehr ändert sich zum Bestand dahingehend, dass es zu bestimmten Zeiten erlaubt ist, die Fußgängerzone zum Zwecke des Liefern- und Ladens zu befahren und darin zu halten. Im übrigen verkehrsberuhigten Bereich darf grundsätzlich gehalten werden, ohne dass dies ausgewiesen werden muss (sofern der übrige Verkehr nicht behindert wird).



Neupflanzungen



Grünflächen



Muldenflächen



(Verschattete)  
Sitzmöglichkeiten



PKW Stellplätze  
(Tag/Nacht)



Fahrrad-  
abstellbügel



Ladezonen



# Variantenvergleich und Bewertungsmatrix

# Variantenvergleich

## Unterschiede im Bestand



Neupflanzungen



Grünflächen



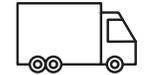
Mulden-  
flächen



(Verschattete)  
Sitzmöglichkeiten



PKW Stellplätze  
(Tag/Nacht)



Ladezonen

**V1**

**+ 10**

Insg: 80 Bäume

**+ 75 m<sup>2</sup>**

Insg: 75 m<sup>2</sup>

**+ 1030 m<sup>2</sup>**

Insg: 1030 m<sup>2</sup>

**+ 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 m<sup>2</sup>**

Insg: 1025 m<sup>2</sup>

**+ 935 m<sup>2</sup>**

Insg: 935 m<sup>2</sup>

**+ 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 m<sup>2</sup>**

Insg: 2090 m<sup>2</sup>

**+ 825 m<sup>2</sup>**

Insg: 825 m<sup>2</sup>

**+ 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
<b>Blau-Grüne Infrastruktur</b>					
<b>1</b>	Anteil Grünfläche mit Versickerungsfunktion	9%	8%	7%	0%
	Grünfläche mit Versickerungsfunktion in m <sup>2</sup>	1030	935	825	0
<b>2</b>	Anteil Grünfläche ohne Versickerungsfunktion	1%	9%	18%	3%
	Grünfläche ohne Versickerungsfunktion in m <sup>2</sup>	75	1025	2090	370
<b>3</b>	Anteil Gesamtgrünfläche	10%	17%	26%	3%
	Fläche Gesamtgrünfläche in m <sup>2</sup>	1105	1960	2915	370
<b>4</b>	Anteil teilentsiegelte Fläche	65%	66%	73%	91%
	Teilentsiegelte Fläche in m <sup>2</sup>	7435	7473	8300	10351
<b>5</b>	Anteil abflusswirksame Fläche (entspr. Abflussbeiwert)	70%	63%	55%	60%
	Abflusswirksame Fläche in m <sup>2</sup>	7910	7161	6228	6873
<b>6</b>	Anz. Erhalt Bestandsbäume	70	70	70	70
<b>7</b>	Anz. Verbesserung Baumquartiere	36	47	66	-
<b>8</b>	Anz. Baumpflanzungen	10	13	19	-
<b>9</b>	Trinkbrunnen	1	1	1	0
<b>Verkehr</b>					
<b>1</b>	Maximalgeschwindigkeit liegt bei 30 Km/h	100%	66%	0%	100%
<b>2</b>	Maximalgeschwindigkeit liegt bei Schrittgeschwindigkeit	0%	34%	100%	0%
<b>3</b>	Anzahl Motorrad/Lastenrad Stellplätze	18	9	7	4
<b>4</b>	Bewegungsflächen Fußverkehr [m <sup>2</sup> ]	6205	6378	7885	3335
<b>5</b>	Länge der Liefer- und Ladebereiche [m]	140	84*	0*	73
<b>6</b>	Anz. Fahrrad-Abstellbügel	132	121	88	50
<b>7</b>	Anz. Stellplätze PKW tagsüber	22	20	14	150
<b>8</b>	Anz. Stellplätze PKW nachts	42	32	14	162
<b>9</b>	Anz. Stellplätze für Menschen mit Behinderung	2	2	2	2
<b>10</b>	Anz. (verschattete) Sitzelemente	38	51	63	0
<b>Kosten</b>					
<b>1</b>	Investitionskosten € (brutto)	3,36 Mio €	3,34 Mio €	3,62 Mio €	-
<b>2</b>	Investitionskosten €/m <sup>2</sup> (brutto)	295	294	318	-

\* 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.

# 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 €	9,94	1,49	10,00	1,50	9,23	1,38
100	<b>Summe</b>			<b>6,89</b>		<b>6,20</b>		<b>6,28</b>

# Erläuterung

## Bewertung

Um anhand einer Bewertung eine (vorläufige) Vorzugsvariante zu identifizieren, wurden die quantitativen Merkmale der Varianten in eine qualitative Bewertungsmatrix überführt. Kriterien wurden entwickelt und je Variante mit Punkten bewertet. Pro Kriterium konnten 0 bis 10 Punkte vergeben werden, wobei eine hohe Punktzahl eine eher gute Performance widerspiegelt und eine niedrige Punktzahl eine eher schlechte Performance. Die Haupt-Kriterien (Stärkung Fahrradverkehr, Stärkung Fußverkehr, Anpassung an die Folgen des Klimawandels), welche sich aus den Projekt-Zielstellungen ergaben, wurden gleichwertig mit jeweils 15 % Gewichtung berücksichtigt und erreichten damit einen Anteil von insgesamt 45 % an der Bewertung. Somit sind die wichtigsten Ziele des Projekts auch die maßgeblichen für die Bewertung.

Finanzielle Aspekte (Investitionskosten sowie Kosten für Unterhaltung) wurden mit insgesamt 25 % berücksichtigt und sind damit nach den Haupt-Kriterien die wichtigsten weiteren Aspekte. Dies ist plausibel, denn die öffentliche Hand ist gemäß Berliner Haushaltsgesetz zu einer sparsamen und wirtschaftlichen Verwendung von Mitteln verpflichtet. Die übrigen 30 % der Gewichtung teilen sich auf das Kriterium Verkehrssicherheit (10 %) sowie jeweils mit 5 % auf die Kriterien Optimierung des Liefer- und Ladeverkehrs, Kinderspiel im öffentlichen Raum, motorisierter Verkehr sowie Lärmvermeidung auf. Die Verkehrssicherheit wurde etwas höher als die übrigen Nebenkriterien gewichtet, da die Vision Zero als Maxime in der Verkehrsplanung über die Verwaltungsvorschrift zur StVO festgesetzt wurde. Die Punktvergabe, sowie die Gewichtung der Kriterien, erfolgte im konsensualen Verfahren zwischen den Projektbeteiligten (Ramboll, Straßen- und Grünflächenamt sowie Stadtentwicklungsamt).

Für die Stärkung des Fahrradverkehrs hat Variante 1 die höchste Bewertung mit neun Punkten, gefolgt von Variante 2 mit vier Punkten und Variante 3 mit drei Punkten erhalten. Grund dafür ist, dass in Variante 2 und 3 die Fußgängerzone und der verkehrsberuhigte Bereich einen höheren Fokus auf den Fußverkehr legen und der Fahrradverkehr in diesen Bereichen weniger gestärkt wird als in Variante 1. Hinsichtlich der Verbesserung des Fußverkehrs und der Klimaanpassung erhält Variante 3 die höchsten Bewertungen, wobei Variante 1 die niedrigste Bewertung erhält. In beiden Kriterien ist ein erhöhter Grünflächenanteil, wie auch eine verbesserte Aufenthaltsmöglichkeit für den Fußverkehr ausschlaggebend, die von Variante 1 bis Variante 3 immer stärker priorisiert werden. In Bezug auf die Verkehrssicherheit und Kinderspiel im öffentlichen Raum erhält Variante 3 die höchste Bewertung, gefolgt von Variante 2 und Variante 1. Grund dafür ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und dessen Geschwindigkeit, sowie die Stärkung des Fußverkehrs – auch flächenbezogen - in den Varianten 2 und 3. Bei der Optimierung des Liefer- und Ladeverkehrs erhält Variante 1 die höchste Bewertung, gefolgt von Variante 2 und 3, da in Variante 1 der Lieferverkehr zu jeder Tageszeit und in jedem Straßenabschnitt beidseitig eine Liefer- und Ladezone vorfindet, in Variante 2 und 3 ist er zunehmend zeitlich beschränkt und muss sich auf diese Beschränkung organisatorisch einstellen.

Die Kosten beziehen sich auf die Bereiche Planung, Bau und Unterhaltung. Hierbei erhält Variante 2 die höchste Bewertung, dicht gefolgt von Variante 1 und mit etwas Abstand Variante 3. Dies begründet sich darin, dass Variante 2 die Variante mit den geringsten Umbaukosten ist, während der bauliche Aufwand bei Variante 1 geringfügig höher und bei Variante 3 am höchsten ist. Die Unterhaltungskosten steigen von Variante 1 zu 3 an, da begrünte Bereiche, Bereiche mit vielen Einbauten und Bereiche mit ggf. beweglicher Verkehrstechnik besonders pflegeintensiv sind. Bei den Investitionskosten erhält die kostengünstigste Variante (gemäß der durchgeführten Grobkostenschätzung) die maximale Punktzahl und die kostenintensiveren Varianten erhalten dazu im Verhältnis entsprechend weniger Punkte.

Die gewichtete Gesamtpunktzahl zeigt, dass alle drei Varianten in der Bewertung eng beieinander liegen. Variante 1 erhält mit 6,89 Punkten die höchste Bewertung, gefolgt von Variante 3 mit 6,28 Punkten und Variante 2 mit 6,20 Punkten. Somit ist Variante 1 (vorläufig) gemäß der zu Grunde gelegten Gewichtung die zu bevorzugende Variante.

## Impressum

**Ramboll Deutschland GmbH / Henning Larsen Architects**  
**Kopenhagener Str. 60-68**  
**Haus D**  
**13407 Berlin**  
**[www.ramboll.com/de-de](http://www.ramboll.com/de-de)**