

## **INHALTSVERZEICHNIS**

<b>1</b>	<b>DARSTELLUNG DER BAUMAßNAHME</b>	<b>2</b>
<b>1.1</b>	<b>VORBEMERKUNG</b>	<b>2</b>
<b>1.2</b>	<b>HEUTIGE SITUATION</b>	<b>3</b>
1.2.1	RÄUMLICHE SITUATION, FUNKTION, NUTZUNG	3
1.2.2	VERKEHRLICHE SITUATION	4
1.2.3	BAULICHER ZUSTAND	5
<b>1.3</b>	<b>PLANERISCHE BESCHREIBUNG</b>	<b>5</b>
1.3.1	ALLGEMEIN	5
1.3.2	FAHRBAHN	6
1.3.3	KNOTENPUNKTE	7
1.3.4	SEITENBEREICHE / GEHWEGBEREICHE	8
1.3.5	RUHENDER VERKEHR	9
1.3.6	STRABENBEGLEITGRÜN	9
1.3.7	STRABENBELEUCHTUNG	9
<b>1.4</b>	<b>VARIANTENUNTERSUCHUNG</b>	<b>9</b>
1.4.1	VARIANTE A	10
1.4.2	VARIANTE B	10
1.4.3	VARIANTE C	10
1.4.4	BEWERTUNG DER VARIANTEN	10
<b>2</b>	<b>TECHNISCHE GESTALTUNG DER BAUMAßNAHME</b>	<b>12</b>
<b>2.1</b>	<b>TRASSIERUNG</b>	<b>12</b>
<b>2.2</b>	<b>QUERSCHNITT</b>	<b>12</b>
<b>2.3</b>	<b>HÖHENPLANUNG</b>	<b>14</b>
<b>2.4</b>	<b>BAUGRUND / GRÜNDUNG</b>	<b>14</b>
<b>2.5</b>	<b>MATERIALWAHL, BEFESTIGUNGS-AUFBAU</b>	<b>14</b>
<b>2.6</b>	<b>ENTWÄSSERUNG</b>	<b>15</b>
<b>2.7</b>	<b>GRUNDSTÜCKSZUFahrTEN</b>	<b>16</b>
<b>2.8</b>	<b>MARKIERUNG UND BESCHILDERUNG</b>	<b>16</b>
<b>2.9</b>	<b>AUSSTATTUNG</b>	<b>16</b>
<b>2.10</b>	<b>BAUMBESTAND / BAUMPFLANZUNGEN</b>	<b>16</b>
<b>2.11</b>	<b>LEITUNGEN / EINBAUTEN</b>	<b>17</b>
<b>3</b>	<b>DURCHFÜHRUNG DER BAUMAßNAHME</b>	<b>18</b>
<b>4</b>	<b>ERLÄUTERUNG ZUR KOSTENBERECHNUNG</b>	<b>19</b>
<b>5</b>	<b>WIRTSCHAFTLICHKEITSBETRACHTUNG</b>	<b>20</b>
<b>5.1</b>	<b>ZIELSETZUNG FÜR DIE BAUMAßNAHME</b>	<b>20</b>
<b>5.2</b>	<b>BEGRÜNDUNG DER NOTWENDIGKEIT UND DRINGLICHKEIT</b>	<b>20</b>
<b>5.3</b>	<b>FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN</b>	<b>20</b>
<b>5.4</b>	<b>EINHALTUNG DER RICHTWERTE UND STANDARDS</b>	<b>21</b>
<b>5.5</b>	<b>RELEVANTE LÖSUNGSMÖGLICHKEITEN UND DEREN KOSTEN UND NUTZEN</b>	<b>21</b>
<b>6</b>	<b>VERFAHREN</b>	<b>22</b>

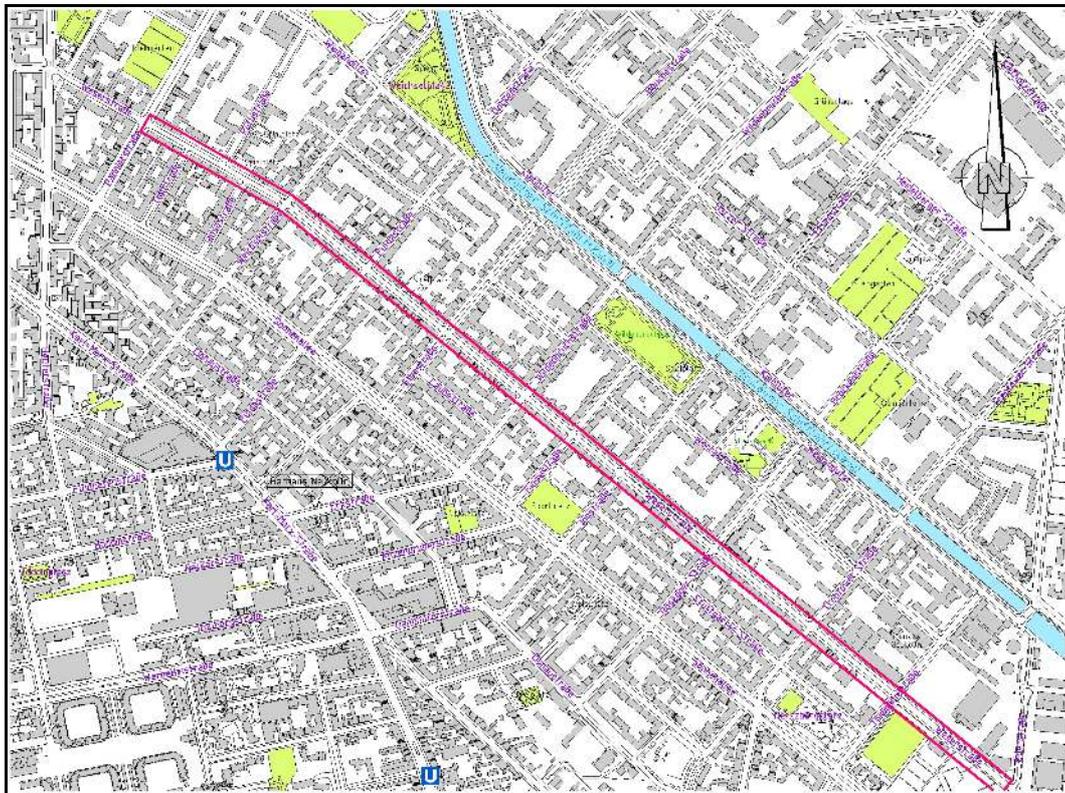
# 1 Darstellung der Baumaßnahme

## 1.1 Vorbemerkung

Im Rahmen des Radverkehrsprogramms der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz plant das Bezirksamt Neukölln die Asphaltierung der Weserstraße auf einem ca. 2.000 m langen Abschnitt zwischen Pannierstraße und Ederstraße zur Verbesserung des Fahrkomforts für den Radverkehr. Anschließend soll die bestehende Fahrradstraße in der Weserstraße zwischen Kottbusser Damm und Pannierstraße in Richtung Süden bis zur Ederstraße erweitert werden und damit eine attraktive Alternative zur Sonnenallee darstellen. In diesem Zusammenhang soll ebenfalls die Ederstraße als Fahrradstraße eingerichtet werden. Nach Abschluss dieser Maßnahme und dem Umbau des Knotenpunktes Sonnenallee / Braunschweiger Straße sind die beiden Quartiere optimal für den Radverkehr verbunden.

Ziel der Planung ist die Schaffung einer verkehrssicheren Radverkehrsanlage sowie die straßenräumliche Umgestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raumes. Dabei soll auch unter den Aspekten des barrierefreien Bauens die Aufenthaltsqualität für Fußgänger deutlich verbessert werden.

Die Finanzierung erfolgt aus verschiedenen Mitteln. Der Umbau der Fahrbahn einschließlich Markierungen, Verkehrszeichen und Sperrpfosten an den Diagonalsperren wird aus Mitteln des SIWANA (Sondervermögen Infrastruktur der wachsenden Stadt und Nachhaltigkeitsfonds), die Anpassung der Seitenbereiche inkl. Gehwegvorstreckungen wird durch Sanierungsmittel der Aktiven Zentren und die Anpassung der Entwässerung durch die Abteilung **XXX** der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz.



Übersichtsplan

## 1.2 Heutige Situation

### 1.2.1 Räumliche Situation, Funktion, Nutzung

Die Weserstraße ist eine Erschließungsstraße im Reuterkiez im Stadtbezirk Neukölln. Sie verläuft in etwa parallel zur Hauptverkehrsachse Sonnenallee in Nord-Süd-Richtung auf einer Länge von insgesamt ca. 2.475 m vom Kottbusser Damm (Nordwesten) bis zur Ederstraße im Südwesten. Die Ederstraße ist ca. 200 m lang und verbindet die Weserstraße mit der Sonnenallee.

Die Weserstraße ist eine traditionelle Berliner Wohnstraße und bildet neben der Hobrechtstraße das Zentrum des Reuterkiezes. In den letzten Jahren haben sich hier viele Bars und Restaurants, aber auch mondäne Boutiquen angesiedelt.

Der Abschnitt vom Kottbusser Damm bis zur Treptower Straße ist vorrangig durch beidseitige Wohnbebauung aus der Gründerzeit geprägt. Im weiteren Verlauf bis zur Ederstraße befinden sich Gewerbegebiete sowie Sportanlagen. Die Ederstraße ist durch Industrie- und Gewerbe sowie einer Kleingartenanlage geprägt.

Im Einzugsgebiet der Weserstraße befinden sich mehrere Schulen und Kitas.

Die Weserstraße und die Ederstraße sind von beidseitigen, relativ geschlossenen Baumreihen geprägt. Nur im Abschnitt von der Pannierstraße bis zur Weichselstraße

mussten vor einigen Jahren im Zugearbeiten der BWB beidseitig alle Bäume entfernt werden. Der vorhandene Baumbestand in den Seitenbereichen ist weitestgehend erhaltenswert.

Bestandteil der vorliegenden Planung ist der Abschnitt der Weserstraße von der Pannierstraße bis zur Ederstraße mit einer Gesamtlänge von ca. 1.990 m sowie der Ederstraße mit einer Gesamtlänge von ca. 200 m. Die Straßenraumbreite von Weserstraße und Ederstraße beträgt i.M. 19,00 m.

## 1.2.2 Verkehrliche Situation

Die Weserstraße ist eine Quartiersstraße und befindet sich innerhalb einer Tempo-30-Zone. Durch die Parallellage zur Hauptverkehrsstraße Sonnenallee wird die Weserstraße jedoch häufig als Umleitungsstrecke durch den MIV genutzt.

Im Planungsraum sind insgesamt 9 Knotenpunkte und 3 Einmündungen vorhanden. Die Knotenpunkte mit der Pannierstraße und der Wildenbruchstraße sind lichtsinalgeregelt. Der Knotenpunkt mit der Treptower Straße ist vorfahrtgeregelt, wobei die Weserstraße untergeordnet ist. Alle anderen Knotenpunkte und Einmündungen sind gleichrangig.

Die Fahrbahnbreite im Abschnitt Pannierstraße bis Innstraße beträgt i.M. 8,30 m, im Abschnitt bis zur Treptower Straße i.M. 8,60 m, im Abschnitt bis zur Thiemannstraße i.M. 8,40 m und im Abschnitt bis zur Ederstraße i.M. 11,00 m. Die Breiten der Seitenräume variieren zwischen 4,00 und ca. 5,50 m.

Im gesamten Planungsabschnitt ist beidseitig Längsparken am Fahrbahnrand möglich. Es besteht besonders im nördlichen Abschnitt auf Grund der dichten Wohnbebauung ein hoher Parkdruck.

In der Weserstraße verkehren keine Linien des ÖPNV. An der Pannierstraße, der Wildenbruchstraße sowie der Treptower Straße queren Buslinien der BVG die Weserstraße.

Der Abschnitt der Weserstraße zwischen Kottbusser Damm und Pannierstraße wurde im Jahr 2017 zu Neuköllns erster Fahrradstraße umgewandelt.

Im Planungsraum der Weserstraße sind beidseitig straßenbegleitende Radwege in den Seitenräumen vorhanden. Diese entsprechen bei Breiten von maximal 1,50 m und einem schlechten baulichen Zustand durch diverse Wurzelschäden keineswegs den heutigen Ansprüchen und dem hohen Verkehrsaufkommen an Radfahrern. Zudem sind die vorhandenen Radwege auf Grund des hohen Parkdrucks häufig zugeparkt. Eine Verbreiterung der Radwege ist auf Grund des dichten Baumbestandes nicht möglich. Aktuell bietet die Fahrbahn im Mischverkehr auch keine Alternative für den Radfahrer dar, auf Grund der Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahn (Großsteinpflaster).

In den vergangenen Jahren wurden zur Verkehrsberuhigung an einigen Knotenpunkten Fahrradabstellanlagen im Straßenraum eingerichtet. Diese vorhandenen Fahrradbügel sind jedoch bei weitem nicht ausreichend.

Die Weserstraße besitzt eine besondere Bedeutung für den Fußgänger- und Fahrradverkehr. Mit den anliegenden Schulen und Kitas wird die wichtige Funktion der Schulwegsicherung deutlich.

Die Ederstraße ist ebenfalls als Tempo-30-Zone beschildert und dient hauptsächlich als Erschließungsstraße für die anliegenden Industrie- und Gewerbestandorte.

### **1.2.3 Baulicher Zustand**

Die Fahrbahn der Weserstraße ist im Abschnitt von der Pannierstraße bis zur Thiemannstraße mit Großpflaster befestigt und befindet sich in einem stark erneuerungsbedürftigen Zustand. Der Abschnitt von der Thiemannstraße bis zur Ederstraße (einschließlich Ederstraße) ist mit Asphalt befestigt und befindet sich in einem guten Zustand.

Die vorhandenen Seitenbereiche / Gehwege haben eine Breite von 4,00 bis 5,50 m und bestehen aus den in Berlin üblichen Materialien. In den Oberstreifen ist Mosaikpflaster vorhanden. Die Gehbahnen bestehen im gesamten Planungsabschnitt aus klassischen Berliner Gehwegplatten (Beton). Die Unterstreifen und Radwege sind weitestgehend mit Betonsteinpflaster befestigt. Insgesamt befinden sich die Seitenbereiche in einem schlechten baulichen Zustand und sind erneuerungsbedürftig.

Die Gehwegüberfahrten sind überwiegend mit Kleinsteinpflaster und Gehwegplatten befestigt.

Als Randeinfassungen sind im Abschnitt Pannierstraße bis zur Innstraße B6- Borde und im weiteren Verlauf bis zur Ederstraße weitestgehend A1- Granitborde vorzufinden. Die Baumscheiben sind mit Großpflastersteinen bzw. Kupferschlackesteinen einreihig eingefasst.

## **1.3 Planerische Beschreibung**

### **1.3.1 Allgemein**

Grundlegendes Ziel der vorliegenden Planung ist die Umgestaltung der Fahrbahn der Weserstraße und die Einrichtung einer Fahrradstraße. Für Radfahrer werden Attraktivität und Verkehrssicherheit in der Weserstraße und der Ederstraße durch die Schaffung einer asphaltierten Fahrgasse deutlich verbessert. Durch die Anordnung von Diagonalsperren und weiterer verkehrslenkenden Maßnahmen soll die Nutzung der Weserstraße für den MIV als Durchgangsstrecke unterbunden werden.

Ein weiteres Grundanliegen der Planung ist die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Seitenräumen im Hinblick auf die Aspekte des barrierefreien Bauens. Durch den Bau von Gehwegvorstreckungen in den Kreuzungsbereichen sowie die Schaffung von weiteren sicheren Querungsstellen soll die Verkehrssicherheit für Fußgänger deutlich verbessert werden.

Durch die Ausweisung als Fahrradstraße können die vorhandenen Radwege teilweise zurückgebaut und teilweise als Parkstreifen umgenutzt werden. Dadurch entsteht Platz für die Vergrößerung der vorhandenen Baumscheiben. Im Abschnitt zwischen Pannierstraße und Weichselstraße sollen die im Zuge der Kanalbaumaßnahme entfernten Bäume durch Neupflanzungen ersetzt werden.

Vorgesehene Maßnahmen:

- Durchgängige Asphaltierung der Fahrgasse in Fahrbahnmitte;
- Markierung und Beschilderung der Fahrradstraße Weserstraße;
- Markierung und Beschilderung der Fahrradstraße Ederstraße;
- Anpassung der Beschilderung in der Elbestraße;
- Einrichtung von Diagonalsperren an den Knotenpunkten Weichselstraße und Roseggerstraße
- Errichtung einer Quersperre an der Elbestraße
- Erneuerung der Fahrbahnrandbereiche mit vorh. Großpflaster;
- Umbau der der nichtsignalgeregelten Knotenpunkte durch Schaffung von Gehwegvorstreckungen;
- Schaffung von zusätzlichen gesicherten Querungsmöglichkeiten für Fußgänger
- Schaffung von zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten;
- Aufarbeitung und Vergrößerung der vorhandenen Baumscheiben;
- Baumpflanzungen im Abschnitt Pannierstraße bis Weichselstraße

### 1.3.2 Fahrbahn

Die Fahrbahn der Weserstraße wird im Abschnitt von der Pannierstraße bis zur Thiemannstraße durchgängig in einer Breite von 5,75 m in Asphaltbauweise grundhaft neu hergestellt.

Dadurch kommt die Anforderung der Feuerwehr zum Tragen, eine Fahrgassenbreite von 5,50 m zu gewährleisten. Die zusätzlichen 0,25 m Asphaltfahrbahn werden erforderlich, um die notwendige Markierung der Parkstreifen dauerhaft auf dem Asphalt aufbringen zu können.

Der Fahrbahnaufbau in den Randbereichen wird mit dem vorhandenen Großpflaster grundhaft erneuert, wobei die Höhenlage so angepasst wird, dass das Parken auf dem bisherigen Radweg mit zwei Rädern erleichtert wird. Dabei werden Setzungen des Pflasters ausgeglichen und ein durchgehendes Gefälle zu den Straßenabläufen zur Flächenentwässerung erreicht.

Die Fahrbahnrandachsen bleiben unverändert, die vorhandenen Borde werden außerhalb der neuzugestaltenden Knotenpunkte nur in Einzelfällen bei dringendem Bedarf neu verlegt.

Im Abschnitt von der Thiemannstraße bis zur Ederstraße ist die Fahrbahn bereits asphaltiert, hier sind keine baulichen Maßnahmen geplant.

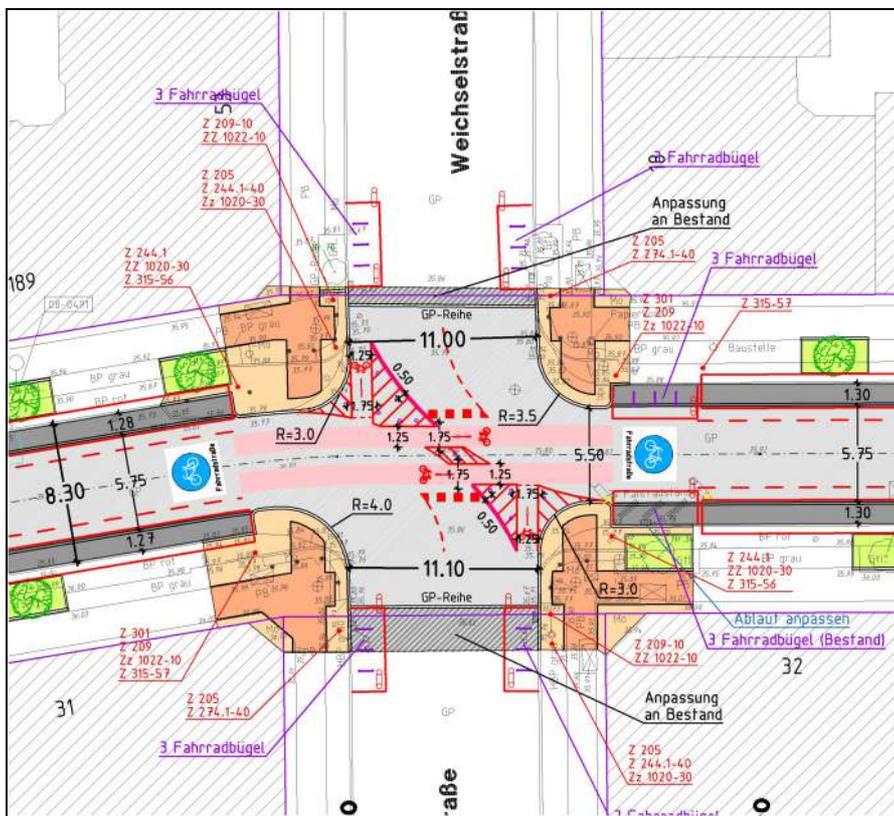
Die Ederstraße zwischen Sonnenallee und Weserstraße wird ebenfalls als Fahrradstraße ausgewiesen. Hier sind keine baulichen Maßnahmen erforderlich. Es erfolgt eine Anpassung der Markierung und Beschilderung.

### 1.3.3 Knotenpunkte

In den nichtsignalgeregelten Kreuzungsbereichen werden die Fahrbahnbreiten durch Vorziehen der Köpfe verringert. Die Vorstreckungen ermöglichen den Fußgängern eine freie Sicht auf die Fahrbahn ohne Einschränkungen durch parkende Fahrzeuge. Durch die verbleibenden Fahrbahnbreiten und Bordradien der Köpfe wird dem Schleppkurvenverlauf des 3-achsigen Müllfahrzeuges Rechnung getragen.

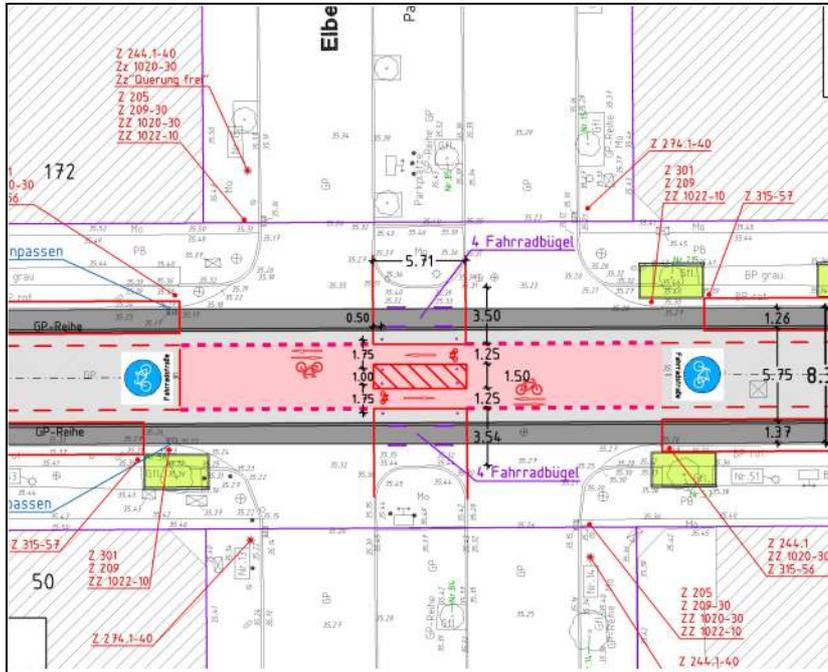
Die Fahrbahnen der einmündenden Straßen werden angepasst.

Zur Reduzierung des Durchgangs- und Schleichverkehrs durch den MIV werden an den Knotenpunkten Weichselstraße und Roseggerstraße Diagonalsperren eingerichtet. Dabei handelt es sich um bauliche Maßnahmen, die den Durchgangsverkehr für den MIV auf der Weserstraße unterbinden und die durchlaufenden Straßenzüge in Stich- und Schleifstraßen umwandeln. Durch die Anordnung von Pollern auf der Fahrbahn wird der von Osten kommende Fahrzeugverkehr Richtung Norden und der aus Richtung Westen kommende Fahrzeugverkehr Richtung Süden geleitet. Ein Passieren der Kreuzung in alle Richtungen ist nur für Fahrräder und Fußgänger möglich. Durch herausnehmbare oder umklappbare Poller wird die Passierbarkeit für Rettungsfahrzeuge gewährleistet.



Diagonalsperre

Am Knotenpunkt Elbestraße wird die Durchfahrtsmöglichkeit für den MIV durch eine Quersperre unterbunden. Auf dem Mittelstreifen der Elbestraße werden Poller und Fahrradbügel angeordnet. Ein Passieren des Knotenpunktes in Ost-West-Richtung ist dadurch nur noch für Fahrräder und Fußgänger möglich.



### Quersperre

An den Quer- und Diagonalsperren beträgt der lichte Abstand zwischen den Pollern 1,75 m und die Sicherheitsabstände zum Radverkehr mind. 0,25 m und zum Kfz- Bereich mind. 0,50 m.

An den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten (Pannierstraße und Wildenbruchstraße) wird der Radverkehr von der Fahrbahn auf die vorhandenen Radwege gelenkt. Dadurch sind keine Umbauten an den LSA erforderlich.

### 1.3.4 Seitenbereiche / Gehwegbereiche

Grundlegend sind die Seitenbereiche von der Baumaßnahme nicht betroffen. Nur in den Knotenpunkten und im Bereich von Fußgängerquerungsstellen werden die Seitenbereiche grundhaft erneuert.

Die Seitenbereiche werden entsprechend dem typischen Berliner Straßenbild in Oberstreifen, Gehbahn und Unterstreifen aufgeteilt.

An den geplanten Querungsstellen für Fußgänger werden die Borde abgesenkt und die Seitenbereiche an die neue Höhenlage angepasst. Durch eine Asphaltierung der Aufstellbereiche für Fußgänger auf der Fahrbahn wird die Barrierefreiheit optimiert. Im Bereich der Fahrbahn wird durch Markierungen und die Anordnung von Fahrradbügeln die Fahrbahn eingeengt. Die Anlehnbügel bieten gleichzeitig Schutz vor Falschparkern und halten die Sichtachsen frei.

Die Gehwegüberfahrten sind von der Baumaßnahme nicht betroffen.

### 1.3.5 Ruhender Verkehr

Durch die Asphaltierung der Fahrgasse reduzieren sich die verbleibenden Fahrbahnrandbereiche auf Breiten von ca. 1,28 m. Da die vorhandenen Radwege im Seitenraum nicht mehr vom Radverkehr genutzt werden, können diese Bereiche den Parkstreifen zugeordnet werden. In den Abschnitten Pannierstraße bis Innstraße und Treptower Straße bis Thiemannstraße werden beidseitig Parkstreifen für Längsparker „Parken halb auf dem Gehweg“ eingerichtet. Bauliche Veränderungen an den ehemaligen Radwegen sind nicht geplant. Die Bordhöhen sollen im Bereich der Parkstreifen durch den etwas höheren Wiedereinbau des Pflasters nach Möglichkeit reduziert werden.

Im Abschnitt Innstraße bis Treptower Straße befindet sich der Parkstreifen auf der Ostseite vollständig auf der Fahrbahn. Auf der Westseite wird ein Parkstreifen „Parken halb auf dem Gehweg“ eingerichtet.

In der Ederstraße entstehen auf beiden Fahrbahnseiten Parkstreifen „Parken halb auf dem Gehweg“.

### 1.3.6 Straßenbegleitgrün

Durch Tiefbaumaßnahmen (Kanalerneuerung) der Berliner Wasserbetriebe mussten im Abschnitt zwischen Pannierstraße und Weichselstraße die Baumreihen vor wenigen Jahren entfernt werden. Im Zuge der Asphaltierung und der Ausschilderung als Fahrradstraße können die Baumscheiben vergrößert werden. Die gewonnene Fläche stammt aus den angrenzenden baulichen Radwegen. Es wird eine spezielle Bauweise zum Wurzelschutz vorgesehen. Die Bäume sollen soweit wie möglich von den Fassaden entfernt gepflanzt werden.

Auch im weiteren Verlauf der Weserstraße werden die Baumscheiben der vorhandenen Bäume vergrößert und aufgearbeitet.

### 1.3.7 Straßenbeleuchtung

Die vorhandene Straßenbeleuchtung bleibt unverändert.

## 1.4 Variantenuntersuchung

Im Zuge der Vorplanung (2018) wurden insgesamt drei Varianten untersucht:

- a) Asphaltierung der Fahrgasse (5,50 m) und die Parkhäfen in Kopfsteinpflaster belassen.
- b) Asphaltierung der gesamten Fahrbahn bis zum Bordstein (8,30 bis 8,50 m).
- c) Rückbau des baulichen Radweges und Verbreiterung der Fahrbahn auf mindestens 9,50 m (Versetzung der Borde).

In allen Fällen kommt die Anforderung der Feuerwehr, eine Fahrgassenbreite von 5,50 m, zum Tragen, da es sich um eine Neuausrichtung der vorhandenen Straße handelt. Das bedeutet, dass die Längsparkstreifen zur Gewährleistung der Aufstellflächen der Feuerwehr halbseitig auf dem Gehweg angeordnet werden müssen. Bei einem beidseitigen Gehwegparken beträgt der Parkstreifen auf der Fahrbahn ca. 1,40 m (Variante A+B) und 0,60 m auf dem Unterstreifen.

#### **1.4.1 Variante A**

Auf Grund der Fahrbahnbreite von 8,30 bis 8,50 m und den Anforderungen der Feuerwehraufstellflächen würde lediglich ein Parkstreifen von max. 1,50 m in Kopfsteinpflasterbauweise je Straßenseite bestehen bleiben. Da das Kopfsteinpflaster teils in einem desolaten Zustand ist, müsste es auch in diesem Bereich ausgebaut und anschließend wieder neu verlegt werden.

#### **1.4.2 Variante B**

In dieser Variante wird neben der Fahrgasse auch der Parkstreifen asphaltiert. Diese Variante ist zeitsparender, da auf einen Handeinbau des Kopfsteinpflasters verzichtet wird. Ein Nachteil ist, dass hier durch keine optische Trennung zwischen Fahrbahn und Parkstreifen entsteht.

#### **1.4.3 Variante C**

Die optimalste Umbaulösung wäre der gleichzeitige Rückbau des baulichen Radweges und die Versetzung der Bordsteine um ca. 50 – 60 cm. Bei dieser Variante wäre ein fahrbahnseitiges Parken möglich und die Ausgestaltung des Parkstreifens mit Kopfsteinpflaster denkbar. Diese Variante ist sehr kosten- und zeitintensiv, da neben der Versetzung der Borde auch die Entwässerung angepasst werden muss.

#### **1.4.4 Bewertung der Varianten**

Die Variante B mit einem kompletten Asphaltband ist die kostengünstigere und voraussichtlich die schneller umsetzbare Variante als die anderen Zwei.

Allerdings hat die Variante A einen klaren Vorteil gegenüber der Variante B, denn durch die Mischung der Materialien (Kopfsteinpflaster im Parkhafen und Asphaltband auf der Fahrbahn) ist eine deutliche Trennung zwischen Parken und Fahrbahn hergestellt. Darüber hinaus wird weniger Fläche versiegelt.

Sowohl bei Variante A und B wird ein seitliches Gehwegparken eingerichtet, das bedeutet in Folge, dass der Unterstreifen ständig befahren wird und in den jetzigen Aufbauweise voraussichtlich zeitnahen Schäden davontragen wird. Hier müssen eventuelle Instandhaltungskosten einkalkuliert werden.

Bei der Variante C, die weitaus teurer und zeitintensiver ist, ergeben sich dieselben Vorteile wie bei der Variante A. Hinzukommt, dass durch den Rückbau des Unterstreifens, die Autos auf Fahrbahnniveau parken können und somit den

Unterstreifen nicht kaputfahren können. Durch die Änderung der Borde muss die Entwässerung auf gesamter Länge angepasst werden, hinzukommt, dass sich in den Unterstreifen einige Leitungen von Trägern Öffentlicher Belange befinden.

Auf Grundlage dieser Bewertung wird die Variante A präferiert.

Hinzu kommen neue Anforderungen (2018/2019) an die Einleitung des Regenwassers in die Kanalisation. Bei Asphaltierungen ist das Bauvorhaben bei der Obersten Wasserbehörde anzumelden, wo zumindest ein kurzer Prüfbericht zu erstellen ist. Eine der Auflagen, um das verkürzte Prüfverfahren nutzen zu können, ist, dass die Bordlage weitgehend erhalten bleiben dass die Breite des asphaltierten Streifens ein Maß von in der Regel 5,50 m und – wie im Falle der Weserstraße und Parkstands-Randmarkierungen aufzubringen sind - maximal 5,75 m nicht überschreiten soll. Andererseits würde ein ausführliches Prüfverfahren mit dem Ziel der Außerbetriebnahme der Regenentwässerungskanalisation und der Herstellung zusätzlicher Versickerungsflächen erforderlich werden.

Dies ist ein weiterer Grund weshalb nur die Variante A zum Tragen kommt, siehe hierzu auch Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden..**

## 2 Technische Gestaltung der Baumaßnahme

### 2.1 Trassierung

Die Trassierung der Fahrbahnachsen bleibt unverändert.

Die durch die Bebauung / Grundstücksgrenzen und die Baumreihen vorgegebenen Hauptachsen werden beibehalten.

### 2.2 Querschnitt

Der vorhandene Verkehrsraum der Weserstraße im Abschnitt Pannierstraße bis Innstraße mit einer Gesamtbreite von i. M. 19,00 m wird wie folgt gegliedert:

- Fahrbahn: 8,30 m
- Seitenbereiche: beidseitig je ca. 5,35 m

Die Fahrbahn teilt sich wie folgt auf:

- Parkstreifen (Anteil Fahrbahn): 1,28 m
- Zu asphaltierende Fahrgasse: 5,75 m
- Parkstreifen (Anteil Fahrbahn): 1,28 m

Die Seitenbereiche unterteilen sich wie folgt:

- Parkstreifen (Anteil Gehweg): 0,60 m
- Unterstreifstreifen mit Baumscheiben: 2,20 m
- Gehbahn: 2,00 m
- Oberstreifen: ca. 0,55 m

Der vorhandene Verkehrsraum der Weserstraße im Abschnitt Innstraße bis Treptower Straße mit einer Gesamtbreite von i. M. 19,50 m wird wie folgt gegliedert:

- Fahrbahn: 8,60 m
- Seitenbereiche: ca. 5,05 m / 5,85 m

Die Fahrbahn teilt sich wie folgt auf:

- Parkstreifen Ost: 1,88 m
- Zu asphaltierende Fahrgasse: 5,75 m
- Parkstreifen West (Anteil Fahrbahn): 0,98 m

Der Seitenbereich Ostseite unterteilt sich wie folgt:

- Unterstreifstreifen mit Baumscheiben: 2,30 m
- Gehbahn: 2,00 m
- Oberstreifen: ca. 0,75 m

Der Seitenbereich Westseite unterteilt sich wie folgt:

- Parkstreifen (Anteil Gehweg): 0,90 m
- Unterstreifstreifen mit Baumscheiben: 2,20 m
- Gehbahn: 2,00 m
- Oberstreifen: ca. 0,75 m

Der vorhandene Verkehrsraum der Weserstraße im Abschnitt Treptower Straße bis Thiemannstraße mit einer Gesamtbreite von i. M. 19,00 m wird wie folgt gegliedert:

- Fahrbahn: 8,40 m
- Seitenbereiche: beidseitig je ca. 5,30 m

Die Fahrbahn teilt sich wie folgt auf:

- Parkstreifen (Anteil Fahrbahn): 1,45 m
- Zu asphaltierende Fahrgasse: 5,50 m
- Parkstreifen (Anteil Fahrbahn): 1,45 m

Die Seitenbereiche unterteilen sich wie folgt:

- Parkstreifen (Anteil Gehweg): 0,55 m
- Unterstreifstreifen mit Baumscheiben: 2,20 m
- Gehbahn: 2,00 m
- Oberstreifen: ca. 0,55 m

Im Abschnitt Thiemannstraße bis Ederstraße sind keine baulichen Maßnahmen geplant. Der vorhandene Fahrbahnquerschnitt (Fahrbahnbreite 11,00m) wird durch Markierung wie folgt gegliedert:

- Parkstreifen 2,00 m
- Fahrbahn 7,00 m
- Parkstreifen 2,00 m

In der Ederstraße sind ebenfalls keine baulichen Maßnahmen erforderlich. Der vorhandene Fahrbahnquerschnitt (Fahrbahnbreite 8,50m) wird durch Markierung wie folgt gegliedert:

- Parkstreifen (Anteil Fahrbahn) 1,15 m
- Fahrbahn 6,20 m
- Parkstreifen (Anteil Fahrbahn) 1,15 m

Im gesamten Planungsraum von Weserstraße und Ederstraße werden beidseitig zwischen Fahrgasse und Parkstreifen 0,75 m breite Sicherheitsstreifen markiert.

## 2.3 Höhenplanung

Im gesamten Planungsabschnitt werden die Planungshöhen von den vorhandenen Zwangspunkten (Eingänge, Zufahrten, Kellerlichtschächte, Baumwurzeln) weitgehend vorgegeben.

Die Gradienten der Straße sowie die Querneigungen sollen weitestgehend erhalten bleiben.

Die Querneigung der Seitenbereiche wird in Anpassung an die örtlichen Gegebenheiten 2,5 – 4 % betragen, wobei nach Möglichkeit (die Borde sollen in der Regel nicht herausgenommen werden) dafür gesorgt werden soll, dass die Bordhöhen in den Bereichen mit Parkstreifen im Seitenraum nicht zu hoch werden (Optimum: 6 cm).

## 2.4 Baugrund / Gründung

Die ausführlichen Ergebnisse der Bodenuntersuchungen sind dem Gutachten – BOLAB vom 17.09.2019 zu entnehmen. Ein Auszug aus dem Gutachten ist dieser Unterlage als Anlage beigefügt. Das vollständige Gutachten kann beim Straßen- und Grünflächenamt Neukölln eingesehen werden.

Im Bereich zwischen Pannierstraße und Fuldastraße sind oberflächlich oberhalb der Talsande organische Böden in Form von Torf und Mudde mit Tiefen von 2,00 bis 5,00 m zu erwarten. In den restlichen Bereichen sind oberflächlich organische Böden (humose Sande, Torf oder Mudde) mit < 2,00 m Mächtigkeit sowie teilweise Talsande verzeichnet.

Der Baugrund im Abschnitt Pannierstraße bis Innstraße wird als nichtfrostempfindlich (F1 –Boden) eingestuft, im weiteren Verlauf erfolgt eine Einstufung in die Frostempfindlichkeitsklasse F2.

Die Fugensandproben im Abschnitt Pannierstraße bis Roseggerstraße wiesen keine nennenswerten Belastungen auf. Die Proben im Abschnitt Roseggerstraße bis Thiemannstraße ergaben Zuordnungswerte > Z2 (PAK). Es handelt sich um gefährlichen Abfall.

Die Untersuchung des auszubauenden Bodens im Abschnitt Pannierstraße bis Innstraße ergab nach LAGA Zuordnungswerte zwischen Z0 und Z2. Im weiteren Verlauf können auch Böden mit einem Zuordnungswert > Z2 vorkommen.

## 2.5 Materialwahl, Befestigungsaufbau

Für die neu herzustellenden Flächen sind folgende Aufbauten vorgesehen:

### Fahrgasse in Asphaltbauweise (F1- Boden):

RStO 2012, Tafel 1, Zeile 5 – Belastungsklasse 3,2

4 cm Asphaltdeckschicht

6 cm Asphaltbinderschicht

10 cm Asphalttragschicht

30 cm Schottertragschicht aus Recyclingmaterial  $E_{v2} \geq 120 \text{ MN/m}^2$

---

50 cm Gesamtdicke

**Fahrgasse in Asphaltbauweise (F2- Boden):**

RStO 2012, Tafel 1, Zeile 3 – Belastungsklasse 3,2

4 cm	Asphaltdeckschicht
6 cm	Asphaltbinderschicht
10 cm	Asphalttragschicht
15 cm	Schottertragschicht aus Recyclingmaterial $E_{v2} \geq 150 \text{ MN/m}^2$
15 cm	Frostschutzschicht aus Recyclingmaterial $E_{v2} \geq 120 \text{ MN/m}^2$
<hr/>	
50 cm	Gesamtdicke

**Fahrbahn in Pflasterbauweise:**

17 cm	Großsteinpflaster, altbrauchbar
5 cm	Splitt- Brechsand Gemisch
28 cm	Schottertragschicht aus Recyclingmaterial $E_{v2} \geq 150 \text{ MN/m}^2$
<hr/>	
50 cm	Gesamtdicke

**Gehbahn - Betonplatten:**

5 cm	Betonplatten
2 cm	Kalkmörtel
3 cm	Pflastersand
15 cm	Frostschutzschicht aus Recyclingmaterial $E_{v2} \geq 80 \text{ MN/m}^2$
<hr/>	
25 cm	Gesamtdicke

**Unterstreifen / Oberstreifen:**

5 cm	Mosaikpflaster
5 cm	Pflastersand
15 cm	Frostschutzschicht aus Recyclingmaterial $E_{v2} \geq 80 \text{ MN/m}^2$
<hr/>	
25 cm	Gesamtdicke

## 2.6 Entwässerung

Die Entwässerung erfolgt wie zurzeit bestehend über ein geschlossenes System mit Straßenabläufen und Einleitung in die vorhandenen Kanäle der Berliner Wasserbetriebe. Das Wasser wird über die entsprechende Querneigung und Längsneigung zu den Abläufen geführt. Die vorhandenen Abläufe werden an die geänderten Höhenverhältnisse angepasst.

Der Antrag zum Umbau der Weserstraße ohne Errichtung einer Versickerungsentwässerung wurde bei der Oberen Wasserbehörde eingereicht und genehmigt. (Siehe Anlage)

Im Zuge des Neubaus der Gehwege an den Knotenpunkten müssen insgesamt 3 Straßenabläufe abgebrochen und 5 Abläufe neu hergestellt werden.

## **2.7 Grundstückszufahrten**

Die Grundstückszufahrten sind von der Baumaßnahme nicht betroffen.

## **2.8 Markierung und Beschilderung**

Der gesamte Planungsabschnitt der Weserstraße und der Ederstraße wird als Fahrradstraße markiert und beschildert. Derzeit wird durch Sen UVK eine Arbeitshilfe zur Umsetzung von Fahrradstraßen in Berlin erarbeitet, die Umsetzung der Markierung und Beschilderung erfolgt gemäß einem Vorentwurf (08/2019) dieser Arbeitshilfe.

An Beginn und Ende sowie an allen Knotenpunkten wird Z 244 auf der Fahrbahn markiert. An allen nichtsignalgeregelten Einmündungen und Kreuzungen wird die Fahrgasse der Fahrradstraße rot eingefärbt.

An den Knotenpunkten Weichselstraße und Roseggerstraße werden Diagonalsperren markiert.

Die Kennzeichnung der geplanten Querungsstellen (Höhe Rütlistraße; vor Haus- Nr. 184; am Spielplatz vor Nr. 176; vor Haus- Nr. 146 und am REWE- Markt) erfolgt gemäß RP 200.

Die Beschilderung für den ruhenden Verkehr wird an die geänderten Verhältnisse angepasst und erneuert.

## **2.9 Ausstattung**

Zur Verbesserung der Sichtbeziehungen und zur Schaffung von Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern werden im Bereich der Knotenpunkte gemäß Regelplan 371 VLB Fahrradbügel angeordnet. Zur Sicherung der Fußgängerquerungsstellen werden dort ebenfalls Fahrradbügel auf der Fahrbahn eingebaut. Weitere Fahrradabstellanlagen sind in den Unterstreifen sowie im Bereich von Gehwegvorstreckungen geplant.

An den Diagonalsperren sowie an der Elbestraße werden zur Verkehrslenkung Poller im Bereich der Fahrbahn eingebaut. Um ein Durchfahren für PKW zu verhindern, beträgt der lichte Abstand zwischen den Pollern 1,75 m.

Die Anordnung von weiteren Pollern wird aufgrund des hohen Parkdruckes an den Gehwegvorstreckungen notwendig sein.

## **2.10 Baumbestand / Baumpflanzungen**

Im Planungsbereich sind insgesamt 144 Bäume vorhanden. Baumfällungen sind nicht geplant. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass in den Seitenbereichen weitere Bäume wegen problematischer Wurzellagen gefällt werden müssen.

Im Abschnitt Pannierstraße – Weichselstraße werden durch den Fachbereich Grün 30 Bäume gepflanzt, die Finanzierung erfolgt durch die BWB.

Die Baumscheibenbereiche der neuen und vorhandenen Bäume in den Seitenbereichen werden mit ca. 8 m<sup>2</sup> bemessen. Die vorhandenen Baumscheiben werden aufgearbeitet.

Die Einfassung der Baumscheiben erfolgt zum Gehweg mit einer Großpflasterreihe und an den anderen Seiten mit Kantensteinen. Der Kantenstein zum Parkstreifen wird dabei als Hochbord ausgeführt, um ein Überfahren durch parkende PKW zu verhindern.

Die vorhandenen Bäume müssen während der Bauzeit im Stamm- und Wurzelbereich geschützt werden. Beim Bau der Baumscheibeneinfassungen muss darauf geachtet werden, die Wurzelbereiche der Bäume nicht zu stören.

## **2.11 Leitungen / Einbauten**

Im Zuge der Baumaßnahme sind nach derzeitigen Angaben der Leitungsträger keine Änderungen an den Anlagen des unterirdischen Raumes (Eigeninvestitionen) geplant.

Bedingt durch die Baumaßnahmen ist davon auszugehen, dass zahlreiche Einbauten höhenmäßig an die neue Situation angepasst werden.

### **3 Durchführung der Baumaßnahme**

Ein Beginn der Baumaßnahme erfolgt nach Bewilligung der Mittel. Ein frühester Beginn der Baumaßnahme kann im Frühjahr 2020 erfolgen. Es wird mit einer Gesamtbauzeit von ca. 18 Monaten gerechnet. Die Baumaßnahme sollte in Teilabschnitten realisiert werden, um die Einschränkungen für die Anlieger zu verringern.

Die Zugänglichkeit der Grundstücke für Anwohner und Lieferfahrzeuge ist während der Bauzeit zu gewährleisten.

Während der Bauzeit wird es abschnittsweise zu Einschränkungen für den ruhenden Verkehr kommen.

## 4 Erläuterung zur Kostenberechnung

Die Baukosten wurden auf der Basis der beiliegenden Genehmigungsplanung ermittelt.

Die Herstellkosten betragen danach:

Baukosten, brutto (gerundet)	3.480.000 €
Baunebenkosten, brutto (gerundet)	270.000 €
<b>Gesamtkosten, brutto gerundet</b>	<b>3.750.000 €</b>

Die Gesamtkosten (brutto, gerundet) unterteilen sich dabei wie folgt:

- Teil A – Fahrradstraße (Kap.9810, Titel 73038): 3.070.000 €
- Teil B – Seitenräume (AZ-Mittel:Kap.1240, Titel 89371,  
O-Mittel:Kap.4200, Titel 89331): 580.000 €
- Teil C – Entwässerung (Kap.0730, Titel 89101): 100.000 €

## **5 Wirtschaftlichkeitsbetrachtung**

### **5.1 Zielsetzung für die Baumaßnahme**

Die Maßnahme dient der Verbesserung der Radverkehrssituation und der Verkehrssicherheit für Radfahrer. Derzeit gibt es eine separate Radverkehrsanlage in Form eines baulichen Radweges mit einer Breite von 1,20 m. Dieser befindet sich in einem teils sehr schlechten Zustand und entspricht nicht den aktuellen Regelbreiten der Richtlinien für Radwege.

Ein weiteres Ziel der Planung ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger in den Seitenräumen auch im Hinblick auf die Aspekte des barrierefreien Bauens. An den Knotenpunkten werden Vorstreckungen geplant, die Querungsstellen für Fußgänger werden barrierefrei gestaltet.

### **5.2 Begründung der Notwendigkeit und Dringlichkeit**

Die Weserstraße ist bereits jetzt und trotz des schlechten baulichen Zustandes eine stark frequentierte Radverkehrsverbindung. Da sich zukünftig der Anteil des Radverkehrs noch deutlich erhöhen wird, stellt die Asphaltierung der Fahrgasse und die Ausweisung der Weserstraße als Fahrradstraße eine erhebliche Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer dar. Da ein Ziel des Berliner Mobilitätsgesetzes die Reduzierung des Kfz-Verkehres ist, soll die Fahrradstraße so gestaltet werden, dass der motorisierte Individualverkehr, außer Quell- und Zielverkehren unterbunden wird. Daher sind umfangreiche bauliche Maßnahmen, wie die Einrichtung von Quer- und Diagonalsperren, zur Eindämmung des Durchgangsverkehrs erforderlich.

### **5.3 Finanzielle Auswirkungen**

Die Finanzierung des Umbaus der Weserstraße zu einer Fahrradstraße erfolgt aus Mitteln der SIWANA und der Umbau der Seitenräume aus Sanierungsmitteln der Aktiven Zentren. Die Kostenschätzung im Zuge der Vorplanung ergab unter Berücksichtigung der derzeit gesetzlichen Mehrwertsteuer von 19% und Nebenkosten von 3% Kosten von 2.146.500 € für die Gesamtmaßnahme.

Die im Zuge der Entwurfsplanung ermittelten Bruttogesamtkosten (einschl. MwSt. und Nebenkosten) betragen insgesamt ca. 3.700.000 €. Die Kostensteigerung ist auf die ständig steigenden Bau- und Entsorgungskosten (Boden Z2, Fugensand >Z2) zurückzuführen. Die umzubauenden Straßenverkehrsflächen werden mit durchschnittlichen Kosten von ca. 150 € pro m<sup>2</sup> hergestellt. Finanzielle Aufwendungen für eine Grundstücksbeschaffung sind nicht erforderlich, da sich die Flächen (öffentlich gewidmetes Straßenland) bereits im Fachvermögen des Straßen- und Grünflächenamtes befinden. Die Durchführung von Wettbewerben ist nicht vorgesehen. Planungs- und Bauüberwachungsleistungen sollen durch Ingenieurbüros erfolgen, sodass hierfür ca. 10 % der Baukosten veranschlagt werden müssen.

#### **5.4 Einhaltung der Richtwerte und Standards**

Es werden die Ausführungsvorschriften zum Berliner Straßengesetz, insbesondere die AV Geh- und Radwege zu § 7 BerlStrG, die Richtlinie für die Standardisierung des Oberbaus (RStO 12) und die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) berücksichtigt und soweit erforderlich eingehalten.

Aus Kostengründen werden nur dort Natursteinmaterialien verwendet, wo es von den Richtlinien oder aus städtebaulichen Gestaltungsgründen ausdrücklich gefordert wird oder es sich um mitzuverarbeitende Bausubstanz handelt.

#### **5.5 Relevante Lösungsmöglichkeiten und deren Kosten und Nutzen**

Im Zuge der Vorplanung wurden mehrere Varianten zum Umbau der Weserstraße untersucht. Im Zuge dieser Baumaßnahme wird die optimalste Variante (siehe Variantenuntersuchung) umgesetzt.

## **6 Verfahren**

Der gesamte Baubereich ist als öffentlicher Straßenraum gewidmet. Ein besonderes Rechtsverfahren für den Ausbau ist nicht erforderlich.