

Vorstudie Weigandufer / Wildenbruchplatz

Berlin-Neukölln

Grobkonzept zur Konkretisierung weiterer Aufgabenstellungen

August 2016

Im Rahmen der Sanierungsmaßnahme
Karl-Marx-Straße - Sonnenallee



INHALT

1. Einführung	3
2. Rahmenbedingungen	3
2.1 Entwicklung des Quartiers	3
2.2 Straßenverkehrsflächen	4
2.3 Stadtgrün	7
2.4 Fußgängerverkehr	7
2.5 Radverkehr	8
2.6 Kfz-Verkehr und ÖPNV	9
2.7 Straßenverkehrsunfälle	10
2.8 Ansprüche der Randnutzungen an den öffentlichen Raum	10
3. Bisherige Planungen	10
3.1 Stadterneuerung	10
3.2 Fahrradstraße Weigandufer	11
3.3 Entlastung der Wildenbruchstraße durch die A 100	11
4. Bürgerbeteiligung	12
4.1 Beteiligungsgremium Sonnenallee	12
4.2 Informationsveranstaltung	12
5. Zusammenfassung: Handlungsbedarf	13
6. Konzept	16
6.1 Weigandufer Nordwest	16
6.2 Kreuzungsbereich Weigandufer/ Wildenbruchstraße/ -brücke	22
6.3 Weigandufer Südost	28
6.4 Wildenbruchplatz	31
6.5 Innstraße / Eisensteg / Eisenstraße	31
6.6 Gehwegabsenkungen	33
7. Verkehrliche Auswirkungen der Massnahmen	33
7.1 Abwicklung des Kfz-Verkehrs	33
7.2 Stellplatzangebot	34
8. Die Massnahmevorschläge in Kürze	34
8.1 Weigandufer Nordwest	34
8.2 Kreuzungsbereich Weigandufer/ Wildenbruchstraße/ -brücke	34
8.3 Weigandufer Südost	35
8.4 Parkanlage Wildenbruchplatz	35
8.5 Eisensteg	35
9. Kostenschätzung	36

1. EINFÜHRUNG

Das Südufer des Neuköllner Schifffahrtskanals westlich der Innstraße ist Teil des Sanierungsgebiets Karl-Marx-Straße / Sonnenallee. Ziele der Sanierungsmaßnahme sind u.a. die Aufwertung der Uferzone, die gestalterische und funktionale Aufwertung von Stadtplätzen und Parkanlagen sowie die Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr. Die Bezirksverordnetenversammlung beschloss im Januar 2016 die Ausweisung des Weigandufer als Fahrradstraße. Das „Beteiligungsgremium Sonnenallee“ als Vertreter der Anwohner und Eigentümer im Sanierungsgebiet hat eine Reihe von Konfliktpunkten und Potenzialen im Uferbereich benannt. In diesem Rahmen entstand auch der Vorschlag, das Weigandufer am Wildenbruchplatz für den Kfz-Verkehr zu sperren und den Platz stärker zum Ufer hin zu öffnen.

Aufgabe der vorliegenden Untersuchung ist es, für ein Bearbeitungsgebiet, das das Weigandufer zwischen Weichselplatz und Innstraße sowie den Wildenbruchplatz umfasst, unter Berücksichtigung der Belange der einzelnen Verkehrsarten Vorschläge für eine Umgestaltung der Uferstraße, insbesondere des Uferwegs zu erarbeiten, um die Erlebbarkeit der Wasserfläche des Kanals und die Vernetzung mit den anliegenden Wohnquartieren sowie mit der Parkanlage des Wildenbruchplatzes zu verbessern. Dabei sind die Auswirkungen einer Ausweisung des Weigandufer als Fahrradstraße bzw. – entlang des Wildenbruchplatzes – als Radweg auf den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr zu prüfen.

Der verkehrsplanerische Teil der Untersuchung wurde zusammen mit dem Verkehrsplanungsbüro LK Argus bearbeitet. Die Untersuchung wurde durch das Stadtentwicklungsamt und das Straßen- und Grünflächenamt des Bezirksamts Neukölln sowie durch den Sanierungsbeauftragten BSG begleitet.

Nach der Erarbeitung und Diskussion von Zwischenergebnissen wurden mögliche Maßnahmen in einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 12.7.2016 zur Diskussion gestellt. Unter Berücksichtigung der Diskussionsbeiträge wurden die Problemdarstellung und die Maßnahmevorschläge in dem vorliegenden Schlussbericht ergänzt und präzisiert.

2. RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 Entwicklung des Quartiers

Mit dem Neuköllner Schifffahrtskanal und dem Bau des Pumpwerks in der Schandauer Straße 13 wurde 1902-04 die Voraussetzung für die – durch Bebauungspläne bereits vorbereitete – Entwässerung, Erschließung, und Bebauung der Flächen beiderseits des früheren Wiesengrabens geschaffen. Im Zusammenhang mit dem Kanalbau wurde auch das nach dem verantwortlichen Ingenieur benannte Weigandufer angelegt. Bis zum ersten Weltkrieg wurde das übrige Straßennetz südlich des Kanals nach und nach reguliert und mit Granitsteinen in der Fahrbahn und Mosaikpflaster in den Gehwegen befestigt, der Wildenbruchplatz gärtnerisch angelegt und mit der Wohnbebauung südwestlich und südöstlich des Platzes sowie an der Ecke zur Elbestraße begonnen. Die Pumpstation wurde 1912 durch das Wohn- und Geschäftshaus Wildenbruchstraße 79-80 mit seinen markanten Rundbogenfenstern überbaut, das heute u.a. durch den Guttempler-Orden genutzt wird. 1912 wurde auch die Wildenbruchbrücke nach einer Entwurfsskizze von Reinhold Kiehl fertig gestellt.

Verbliebene Lücken wurden in den 1920er Jahren geschlossen, u.a. durch die weiträumige Wohnanlage der GEHAG an der Ecke Weigandufer / Wildenbruchstraße nach einem Entwurf von Bruno Taut (1925).

Große Teile der 20er-Jahre-Bebauung, insbesondere am nördlichen Weigandufer, wurden nach Kriegsschäden bis 1960 wiederhergestellt bzw. ergänzt (Weigandufer/ Fuldastraße). In die frühen Nachkriegsjahre fällt auch die Um-

Ausgangsbedingungen

Aufgabenstellung

Bearbeitung

Bürgerbeteiligung

Anfänge der Bebauung 1900-1925



Wildenbruchplatz 1928

Wiederaufbau und Ufergestaltung nach 1945

gestaltung der Uferzone durch Anlage eines Uferweges und einer begleitenden Grünfläche mit (zunächst niedrigen) Gehölzpflanzungen; im Zusammenhang damit wurde die die Fahrbahn von 10 m (wie im östlichen Straßenabschnitt noch vorhanden) auf 6 m Breite reduziert und mit einer Asphaltdecke versehen. Auch die Wildenbruchstraße erhielt anstelle der Pflasterdecke mit eingepflasterter Straßenbahn eine Asphaltfahrbahn. Die Parkanlage auf dem Wildenbruchplatz wurde unter Erhalt einiger historischer Elemente, jedoch starker Vereinfachung des Wegenetzes (u.a. Fortfall der Diagonalwege) neu gestaltet, der Spielplatzbereich und die Brunnenanlage erneuert; am südwestlichen Platzrand wurde ein Teil der Straßenverkehrsfläche zugunsten einer begrünten Randzone des Parks umgestaltet.

Von der historischen Bebauung des Bereichs stehen die Wohnbebauung Weigandufer 12-16/ Wildenbruchstraße 76-78 sowie das Wohn- und Verwaltungsgebäude Wildenbruchstraße 79-80A unter Denkmalschutz. Die Wildenbruchbrücke ist der Umgebung dieser Denkmale zuzurechnen, steht selbst jedoch ebensowenig unter Denkmalschutz wie der Elsensteg oder die Parkanlage. Aus historischen und städtebaulichen Gründen sind auch diese jedoch als erhaltenswert anzusehen.



Wildenbruchplatz 1953

Denkmalschutz

2.2 Straßenverkehrsflächen

Die Fahrbahnen des Weigandufers und der Wildenbruchstraße sind asphaltiert und in überwiegend gutem Zustand. Die Fuldastraße, die Elbestraße, die Fahrbahn am Südrand des Wildenbruchplatzes und die Innstraße weisen ein Großsteinpflaster auf, das teilweise kleinere Schäden zeigt (Wildenbruchplatz Süd). Die Pflasterung prägt in ihrer handwerklich soliden Ausführung die historische Identität des angrenzenden Quartiers. Andererseits schränkt sie die Nutzungsqualität für den Radverkehr ein. Die Lärmbelastung erscheint angesichts der geringen Kfz-Verkehrsstärke in den genannten Straßen dagegen weniger problematisch. Eine Asphaltierung der Innstraße ist für 2017 geplant.

Asphalt- und Pflasterdecken in den Fahrbahnen

Der Uferweg entlang des Neuköllner Schifffahrtskanals ist in etwa 3,5 m Breite mit einer wassergebundenen Decke befestigt, die einen schlechten Erhaltungszustand aufweist und zur Pfützenbildung neigt, die den Weg nach Regenfällen fast unpassierbar macht. Lediglich beiderseits der Wildenbruchbrücke sind kurze, deutlich breitere Abschnitte mit Mosaikpflaster befestigt. Westlich der Brücke wird der Befestigungswechsel durch eine provisorische Asphaltrampe vermittelt.

Uferweg schadhaft

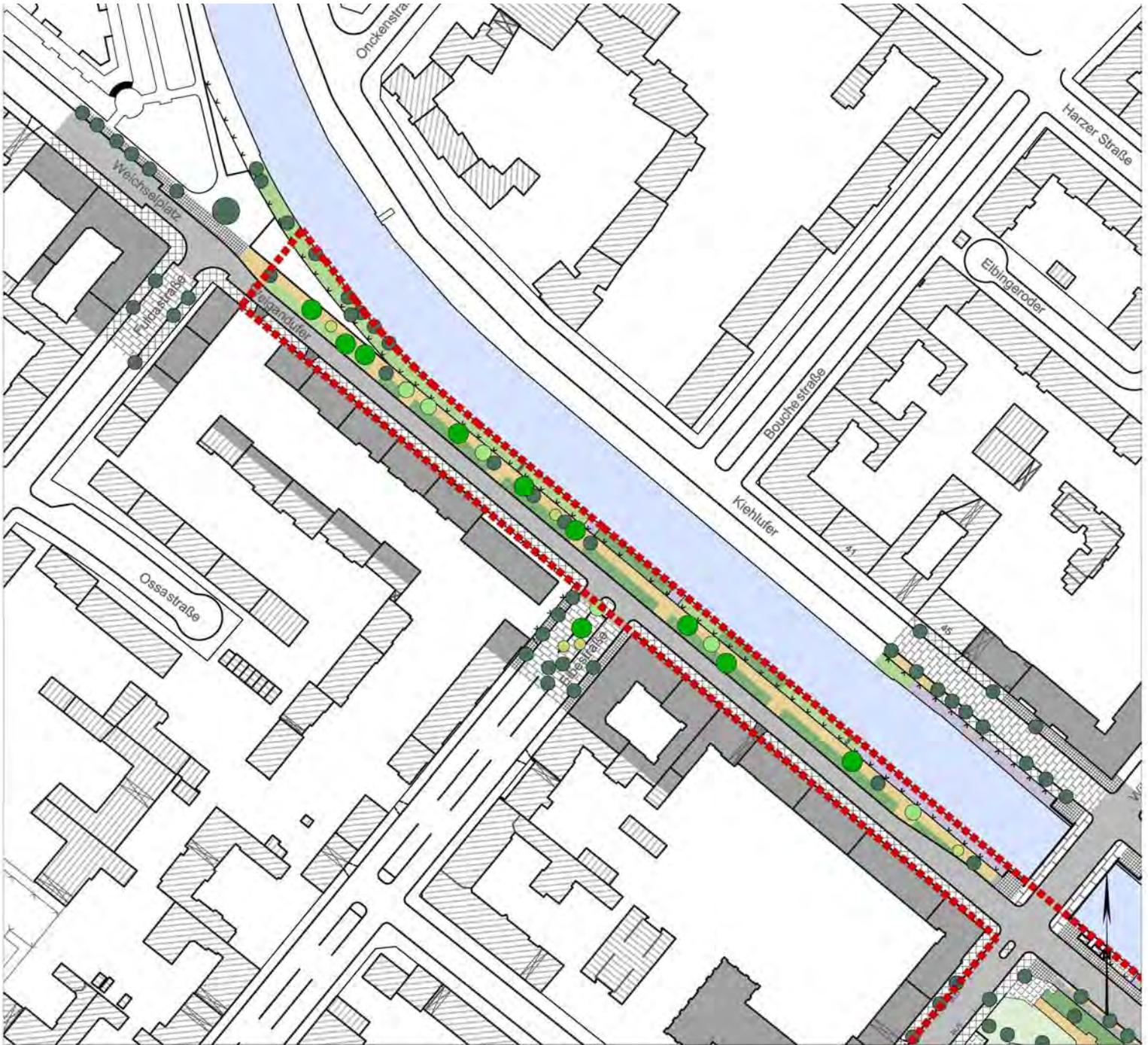
Der Gehweg am Nordostrand des Wildenbruchplatzes hat eine schmale Asphaltdecke, der Unterstreifen ist hier unbefestigt, teilweise ‚spontanbegrünt‘ und im Bereich des hier zulässigen Gehwegparkens abschnittsweise schadhaft.



Die übrigen Gehwege weisen überwiegend die typische Berliner Befestigung auf, mit einer Gehbahn aus diagonal verlegten Betonsteinplatten (auf der Wildenbruchbrücke großen Granitplatten) und begleitenden Ober- und Unterstreifen, die mit Bernburger Mosaikpflaster befestigt sind. Im südlich angrenzenden Quartier haben die meisten Gehwege in ganzer Breite ein Mosaikpflaster. Zwischen Elbestraße und Wildenbruchstraße ist der Unterstreifen, auf dem geparkt wird auf, ortsuntypisch mit Betonverbundsteinen befestigt. Zwischen Fuldastraße und Elbestraße weist das Mosaikpflaster im Unterstreifen, auf dem auch hier geparkt wird, punktuelle Schäden auf.

Leitungsbestand

Der gegenwärtige Leitungsbestand im Untersuchungsbereich ist der Kartendarstellung im Anhang zu entnehmen (gem. Abfrage über die Fa. InfreSt). Hinzuweisen ist insbesondere auf die Anlagen der Berliner Wasserbetriebe (Stauraumkanal, Dükerbauwerk) unterhalb der aufgeweiteten Fahrbahn des Weigandufers südöstlich der Wildenbruchbrücke, für die eine hindernisfreie Zugänglichkeit für Wartungsfahrzeuge gegeben sein muss.



Weigandufer - Oberflächen

M.: 1:2000

- | | | | |
|--|----------------------------|---|---|
|  | Asphalt (Fahrbahn) |  | Grünbestand (überwiegend einsehbar) |
|  | Reihensteinpflaster |  | Grünbestand (überwiegend nicht einsehbar) |
|  | Asphalt (Gehweg) |  | Baum <60 cm Stammumfang |
|  | Berliner Gehwegbefestigung |  | Baum 60-160 cm Stammumfang |
|  | Granitgehwegplatten |  | Baum >160 cm Stammumfang |
|  | Mosaikpflaster |  | Baum, Stammumfang nicht erfasst |
|  | Betonsteinpflaster |  | Wassergebundene Decke / unbefestigt |
|  | versiegelte Uferböschung | | |



Wildenbruchplatz - Oberflächen

M.: 1:2000

- | | | | |
|--|----------------------------|---|---|
|  | Asphalt (Fahrbahn) |  | Grünbestand (überwiegend einsehbar) |
|  | Reihensteinpflaster |  | Grünbestand (überwiegend nicht einsehbar) |
|  | Asphalt (Gehweg) |  | Baum <60 cm Stammumfang |
|  | Berliner Gehwegbefestigung |  | Baum 60-160 cm Stammumfang |
|  | Granitgehwegplatten |  | Baum >160 cm Stammumfang |
|  | Mosaikpflaster |  | Baum, Stammumfang nicht erfasst |
|  | Betonsteinpflaster |  | Wassergebundene Decke / unbefestigt |
|  | versiegelte Uferböschung | | |

2.3 Stadtgrün

Die den öffentlichen Stadtraum prägenden Grünstrukturen sind in der Karte „Oberflächen und Stadtgrün - Bestand“ dargestellt. Für die vorliegende Analyse sind daraus folgende Aussagen festzuhalten:

- Zwischen dem Uferweg am Neuköllner Schifffahrtskanal und der Fahrbahn der Straße Weigandufer befindet sich fast durchgehend ein etwa 4 m breiter, hoher und dichter Gehölzstreifen, der bis unmittelbar an den Fahrbahnrand heran- und teilweise darüber hinausreicht, das Profil des Uferweges einengt und nur wenige Fußgängerdurchlässe aufweist. Die fehlende Einsehbarkeit des – unbeleuchteten – Uferweges wird insbesondere zur Nachtzeit als Einschränkung der subjektiven Sicherheit wahrgenommen. Eine Sichtverbindung auf den Schifffahrtskanal ist fast durchweg nicht mehr gegeben.
- Zwischen dem Uferweg und der Wasserfläche des Kanals sind im Böschungsbereich abschnittsweise Gehölze herangewachsen, die den ‚Tunnelleffekt‘ noch verstärken und den Bezug zum Wasser beeinträchtigen.
- Innerhalb der wassergebundenen Decke des Uferweges sind randlich Straßenbäume eingeordnet (nördlich der Wildenbruchbrücke am gebäudeseitigen, südlich der Brücke am uferseitigen Wegrand). Die Baumreihe wurde in den letzten Jahren durch Nachpflanzungen ergänzt, vereinzelt gibt es jedoch noch Lücken.
- Gebäudeseitig sind nördlich der Wildenbruchbrücke keine Straßenbäume vorhanden. Entlang des Wildenbruchplatzes wird dagegen auch die südwestliche Straßenseite von einer Straßenbaumreihe begleitet, die trotz einzelner Lücken einen geschlossenen Eindruck vermittelt. Am Wildenbruchplatz weisen auch die Wildenbruchstraße und die Innstraße mehr oder weniger geschlossene Straßenbaumreihen auf, die Straße am südwestlichen Platzrand dagegen nicht.
- Die Parkanlage des Wildenbruchplatzes wird zu drei Seiten von dichten Gehölzpflanzungen eingerahmt, die zusammen mit den randlichen Wegen den introvertierten Charakter des Parks bestimmen, der durch eine hohe Einzäunung noch verstärkt wird. Lediglich an wenigen Stellen sowie von der Wildenbruchstraße aus ist eine Sichtverbindung in den Park hinein gegeben, auch in Verlängerung der Finowstraße ist der Wege- und Blickbezug blockiert. Park und Ufer treten nicht in Beziehung zueinander. Das Innere der Parkanlage wird durch offene Rasenflächen geprägt, in die einzelne Großbäume eingestreut sind. Nahe der Wildenbruchstraße befindet sich ein Brunnen, umgeben von Staudenbeeten und Sitzgelegenheiten, nahe der Innstraße ein großer Kinderspielplatz mit Bolzplatz.

2.4 Fußgängerverkehr

Das Fußverkehrsaufkommen am Knoten Wildenbruchstraße / Weigandufer wurde durch LK Argus an einem Werktag in der nachmittäglichen Spitzenstunde von 16 Uhr bis 17 Uhr erfasst (s. nebensehende Skizze). Der stärkste Fußgängerstrom (einschließlich der durch die Gastronomienutzung bedingten Wege) war danach entlang der Nordwestseite der Wildenbruchstraße über das Weigandufer zu verzeichnen, gefolgt von der Beziehung entlang der Südwestseite des Weigandufers über die Mittelinsel. Eine wichtige Rolle spielt hier die Lage der stark frequentierten Bushaltestellen unmittelbar südlich dieses Übergangs. Vergleichsweise wenige Fußgänger setzen ihren Weg entlang des Wildenbruchplatzes fort, und dann häufiger auf dem Parallelweg in der Parkanlage als auf dem unattraktiven straßenbegleitenden Gehweg.

Entlang des Uferweges wurden nur wenige direkte Querungen über die Wildenbruchstraße gezählt. Dies dürfte auch durch die ungünstigen Querungsbedingungen an dieser Stelle bedingt sein. Da der Uferweg vor allem für Freizeitwege (Spaziergänger, Jogger) attraktiv ist, wird diese Querung außerhalb der Spitzenstunde jedoch häufiger genutzt.

Ufergrünzug

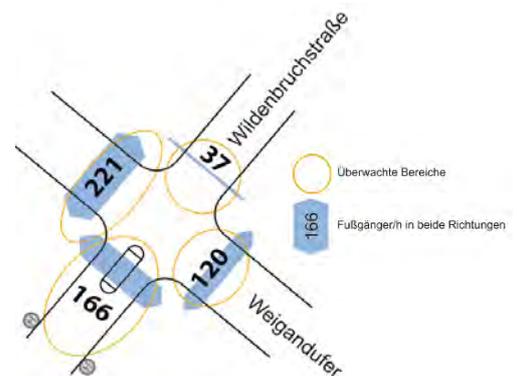


Straßenbäume

Parkanlage Wildenbruchplatz



Ergebnisse der Fußgängerzählung



Fußverkehr in beide Richtungen, Verkehrsmengen im Bestand Werktags 16-17 Uhr (LK Argus)

rung der Innstraße die Nutzungsbedingungen dort verbessern werden, bleibt die Querung des Eisenstegs, der nur über sechs Stufen – mit einer seitlichen Schieberinne – erreichbar ist, ein Problem. Die Radfahrer nutzen daher zzt. vor allem die parallel verlaufende, aufgrund der hohen Kfz-Verkehrsbelastung jedoch eher radfahrunfreundliche Wildenbruchstraße.

Abstellplätze für Fahrräder sind im öffentlichen Straßenraum des Untersuchungsbereichs – mit Ausnahme der neu aufgestellten Fahrradbügel gegenüber der Fuldastraße – nicht vorhanden. Zwar bietet die anliegende Bebauung mit ihren überwiegend relativ großen Hofräumen im Grundsatz ausreichend Platz für Abstellmöglichkeiten auf den privaten Grundstücken, jedoch fehlt es z.T. an entsprechenden Angeboten, zumal eine direkte Zugänglichkeit von der Straße nicht überall gegeben ist. Viele Fahrräder werden deshalb auf den Gehwegen abgestellt und behindern punktuell den Fußgängerverkehr. Ein Abstellbedarf ist auch durch den Gastronomiebetrieb an der Ecke Weigandufer / Wildenbruchstraße gegeben. Am Südrand des Wildenbruchplatzes wird der Holzzaun der Grünanlage zum Anschließen von Fahrrädern genutzt.

2.6 Kfz-Verkehr und ÖPNV

Durch LK Argus wurde die Kfz-Verkehrsstärke an den Knoten Weigandufer / Elbestraße, Weigandufer / Wildenbruchstraße und Weigandufer / Innstraße an einem Werktag in der morgendlichen (9.30 bis 10.30 Uhr) und in der nachmittäglichen Spitzenstunde des Kfz-Verkehrs (15.45 bis 16.45 Uhr) sowie ganztags (24 h) ermittelt (s. Abb. rechts und Dokumentation im Anhang).

Die Wildenbruchstraße ist als wichtige Verbindung zwischen Neukölln, Treptow und Friedrichshain klassifiziert als übergeordnete Straßenverbindung (Stufe II) in der Verantwortung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Die Fahrbahn ist 11 m breit und erlaubt beidseitiges Parken; es gilt Tempo 50. Auf der Wildenbruchbrücke wurden in der nachmittäglichen Spitzenstunde (15.45 bis 16.45 Uhr) 1.050, in 24 Stunden 15.360 Kraftfahrzeuge gezählt (jeweils beide Richtungen).

Bei den abbiegenden Verkehrsbeziehungen am Knoten Wildenbruchstraße / Weigandufer dominiert die Relation Weigandufer Nordwest – Wildenbruchbrücke mit 130 Fahrten in der nachmittäglichen Spitzenstunde (beide Richtungen, darunter 75 Linksabbieger aus dem Weigandufer). Die anderen abbiegenden Verkehrsbeziehungen sind vergleichsweise gering.

Das Weigandufer ist nicht Bestandteil des übergeordneten Netzes, sondern Teil einer Tempo-30-Zone. Die Fahrbahnbreite von 6 m wird durch halb auf dem Gehweg parkende Fahrzeuge eingeengt, so dass Begegnungsverkehr von größeren Fahrzeugen nur bei verminderter Geschwindigkeit möglich ist.

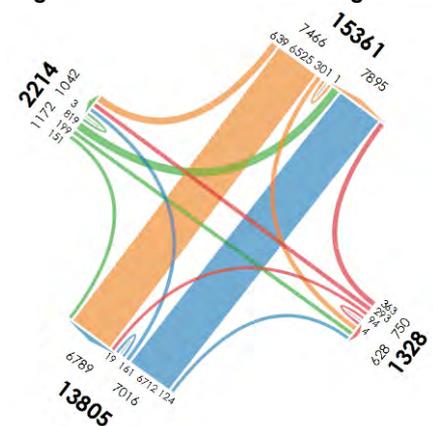
Die Kfz-Verkehrsstärke ist unmittelbar nordwestlich der Wildenbruchstraße mit rund 200 Fahrzeugen in der nachmittäglichen Spitzenstunde und 2.210 Fahrzeugen in 24 Stunden vergleichsweise gering. Nordwestlich der Einmündung der Elbestraße reduziert sich die Anzahl der Kfz-Fahrten im Weigandufer auf 1.790 Fahrzeuge in 24 Stunden. Die Verkehrszählung deutet darauf hin, dass die Übereckverbindung Elbestraße – Weigandufer – Wildenbruchbrücke durch einen „Schleichverkehr“ zur Umfahrung von Lichtsignalanlagen genutzt wird.

Südöstlich der Wildenbruchstraße wurden nur 108 Fahrzeuge in der Spitzenstunde bzw. 1.330 Fahrzeuge in 24 Stunden gezählt (jeweils beide Richtungen).

In der Wildenbruchstraße verkehren die Buslinien 104 und 166 der BVG. Die Haltestellen am Wildenbruchplatz werden werktags tagsüber alle 5 Minuten bedient. Es kommt daher vor, dass die einander gegenüber liegenden Haltestellen gleichzeitig durch Busse besetzt sind. Querende Fußgänger werden verunsichert, da sie keine freie Sicht auf an den Bussen vorbeifahrende Kraftfahrzeuge haben und eine insgesamt für sie unübersichtliche Verkehrssituation entsteht.

Abstellmöglichkeiten

Ergebnisse der Verkehrszählung



Kfz-Verkehr Wildenbruchstraße / Weigandufer, Werktags 24h (der Knoten Wildenbruchstraße / Weichselstraße war zum Zählzeitpunkt gesperrt) (LK Argus)

Weigandufer Nordwest

Weigandufer Südost

Linienbusverkehr, Bushaltestellen

Die Lärmkarten des Berliner Umweltatlas zeigen für die Wildenbruchstraße an der Wohnbebauung gegenüber dem Wildenbruchpark Werte nahe 70 dB(A) tagsüber und zwischen 64 und 66 dB(A) nachts. Die Lärmbelastung liegt damit erheblich über den Orientierungswerten der DIN 18005 für Mischgebiete (60/ 50 db(A)).

In der Wildenbruchstraße gilt Tempo 50; lediglich nördlich der Wildenbruchbrücke ist die Höchstgeschwindigkeit temporär auf 30 km/h beschränkt. Im Bereich der Brücke, der Mittelinsel und der Bushaltestellen wurden vereinzelt nicht angepasste Geschwindigkeiten beobachtet, was insbesondere das sichere Überqueren der Straße in diesem Bereich beeinträchtigt. Das Weigandufer ist beiderseits der Wildenbruchstraße Teil einer Tempo-30-Zone. Bedingt durch die geradlinige Führung und seltenen Gegenverkehr wurden in Einzelfällen auch höhere Fahrgeschwindigkeiten eingeschätzt, was insbesondere an unübersichtlichen Querungsstellen zu Gefahrensituationen führen kann.

Stellplätze für Kraftfahrzeuge sind auf den an das Weigandufer und den Wildenbruchplatz angrenzenden Grundstücken nur in geringem Umfang vorhanden. Die Auslastung der Stellplätze in den öffentlichen Straßenräumen wurde zu zwei Erhebungszeiten (10.30-11.30 Uhr vormittags und 22.30-23.30 abends) erhoben (s. Abb. im Anhang). Während zum Vormittagszeitpunkt in allen Straßenabschnitten noch freie Stellplätze vorhanden waren, war dies spätabends nur noch im Abschnitt des Weigandufers am Wildenbruchplatz der Fall, wo die Stellplatzkapazität nicht ausgenutzt wird. Spätabends waren in diesem Bereich 40 Parkmöglichkeiten belegt, davon einige durch offenbar sehr selten genutzte Fahrzeuge, Anhänger u.ä. Es wurden nur wenige Falschparker festgestellt, insbesondere an Straßenecken und anderen Querungsstellen für Fußgänger.

2.7 Straßenverkehrsunfälle

Die Polizeistatistik der Verkehrsunfälle mit Fußgänger- oder Radfahrerbeteiligung wurde für die Jahre 2011-2015 ausgewertet. Am Knoten Wildenbruchstraße / Weigandufer wurden in diesem Fünfjahreszeitraum elf Unfälle und im weiteren Straßenverlauf des Weigandufers weitere sieben Unfälle mit Radfahrerbeteiligung polizeilich erfasst, dagegen nur ein einziger Unfall mit Fußgängerbeteiligung (s. Abb. im Anhang). Die Unfallbelastung ist somit eher gering, eine Verbesserung der Sicherheit für den Radverkehr insbesondere am zentralen Knoten erscheint jedoch wünschenswert. Da für eine Häufung von reinen Kfz-Unfällen keine Anhaltspunkte vorlagen, wurde diesbezüglich auf weitere Ermittlungen verzichtet.

2.8 Ansprüche der Randnutzungen an den öffentlichen Raum

Unterschiedliche Grundstücksnutzungen stellen jeweils spezifische Anforderungen an den Straßenraum. Das Weigandufer ist zunächst und vor allem eine Wohnstraße, mit den aus dieser Funktion resultierenden Anforderungen an Wohnruhe, Fußgänger- und Radverkehr, Aufenthalt, Kinderspiel, Parkplätze im Straßenraum usw. Die Kartierung der Erdgeschossnutzungen zeigt darüber hinaus zwei Gastronomiebetriebe, die mit ihrer Außengastronomie Teile des öffentlichen Straßenraums nutzen.

3. BISHERIGE PLANUNGEN

3.1 Stadterneuerung

Der Untersuchungsbereich liegt im 2011 förmlich festgesetzten Sanierungsgebiet Neukölln Karl-Marx-Straße / Sonnenallee, und hier im Teilgebiet A, für das eine Sanierung im vereinfachten Verfahren vorgesehen ist. In der zugehörigen Rechtsverordnung wird als Entwicklungsziel die Aktivierung und Vernetzung von Orten am Kanal für Naherholung, Freizeit und Sport genannt

Lärmbelastung durch Straßenverkehr

Nicht angepasste Geschwindigkeiten

Auslastung der Kfz-Stellplätze



Geringe Unfallbelastung

Dominanz der Wohnnutzung

Sanierungsziele

(„Grünes Band am Kanal“). Als Maßnahmen in den Handlungsfeldern Öffentlicher Raum und Verkehr werden u.a. die Aufwertung der Uferzonen entlang der Kanäle, die gestalterische und funktionale Aufwertung von Stadtplätzen und Parkanlagen sowie die Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr benannt. Schlüsselprojekte sind u.a. die Aufwertung des Wildenbruchplatzes mit seinen Eingangsbereichen, die Aufwertung und Neugestaltung des südlichen Ufers des Neuköllner Schifffahrtskanals mit der Unterbringung von Fuß- und Radwegen, die Anlage einer Mittelpromenade in der Elbestraße sowie die Sanierung/Neugestaltung der Straße Weigandufer.

Im Bericht zu den Vorbereitenden Untersuchungen werden mögliche Maßnahmen in diesem Bereich weiter präzisiert:

„Bei der Aufwertung des Wildenbruchplatzes sind neben der Neugestaltung der Grünbereiche, der Wege und des Mobiliars die Eingangsbereiche attraktiver zu gestalten, der umgebende Maschendrahtzaun sollte in diesem Zuge durch einen attraktiven Zaun ergänzt werden... Auf Höhe der Finowstraße kann ein zusätzlicher Eingang die Erreichbarkeit deutlich erhöhen. Die Uferpromenade als wichtiges Erholungspotenzial und verbindendes Grünelement ist auf beiden Seiten des Neuköllner Schifffahrtskanals neu zu gestalten. Wichtig ist die Aufwertung der Grünbestände. Diese sollten vor allem entlang des Südufers an einigen Stellen etwas gelichtet werden, um den Kanal sicht- und erlebbar zu machen. Kleine Podeste, wie am Maybachufer, von denen aus man den Blick auf das Wasser hat, sind sinnvoll. Bei der Gestaltung ist ein begleitender Rad- und Fußweg zu integrieren. Die Neugestaltung des Weichsel- und Wildenbruchplatzes ist mit dieser Maßnahme zu koordinieren. Hinzu kommt, dass die Straßenräume des Weigand- bzw. Kiehlufers ebenfalls betrachtet werden müssen, da evtl. eine Verbreiterung der Promenade zulasten der Fahrbahn sinnvoll sein kann.“¹

Weiterhin wird eine Rad- und Fußgängerbrücke zwischen Elbestraße und Bouchéstraße angeregt, um deren Mittelpromenaden miteinander zu verbinden und das Rad- und Fußwegenetz zu verdichten. Für fast alle Straßen, die noch eine Pflasterdecke haben, wird eine Sanierung empfohlen.

Für den Bereich Weichselstraße/ Weichselplatz liegt eine Maßnahmeplanung liegt vor, mit der Umsetzung wurde begonnen, im Bereich der Einmündung der Fuldastraße wurden Gehwegvorstreckungen angelegt und Fahrradbügel eingeordnet. Die damit getroffenen Vorentscheidungen sind auch für die Weiterführung der Maßnahme entlang des Weigandufer relevant. Für 2017 geplant ist weiterhin die Asphaltierung der Innstraße als Teil einer bezirklichen Fahrradroute, deren Weiterführung über den Eisensteg Gegenstand der vorliegenden Untersuchung ist. Weiterhin sind Maßnahmen zur Teilerneuerung der Parkanlage Wildenbruchplatz in die Investitionsplanung 2017 eingestellt (Erneuerung von Wegedecken und des Bolzplatzes).

3.2 Fahrradstraße Weigandufer

Auf Anregung u.a. der Initiative Fahrradfreundliches Neukölln hat der Ausschuss für Tiefbau und Verkehr der BVV Neukölln am 7.1.2016 die Ausweisung des Weigandufer als Fahrradstraße empfohlen; die BVV ist dieser Empfehlung gefolgt.

3.3 Entlastung der Wildenbruchstraße durch die A 100

Durch die im Bau befindliche Verlängerung des Autobahn-Stadtrings vom Dreieck Neukölln zur Anschlussstelle Treptower Park soll sich ein Teil des Kfz-Verkehrs von der Wildenbruchstraße auf diese neue Verbindung verlagern. Die Verkehrsprognose 2025 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt geht von einem Rückgang von 14.500 Kfz/Tag im Planungsnullfall (ohne Verlängerung der A100) auf 11.000 Kfz/Tag bei Verlängerung bis Treptower Park (16. BA), bzw. auf 14.000 Kfz/Tag bei Verlängerung bis

Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen

Bisher geplante Maßnahmen



Planung Weichselplatz/ Fuldastraße - Ausschnitt (Gruppe Planwerk)

Ergebnisse der Verkehrsprognose 2025

¹ Büro für Stadtplanung, -forschung und -erneuerung: Vorbereitende Untersuchungen zur Stadterneuerung Maybachufer / Elbestraße, Neukölln. Berlin, März 2010

Frankfurter Allee (17. BA) aus. Wodurch der letztgenannte Anstieg der Prognosezahlen bedingt ist, ist unklar. Derzeit wird eine neue Prognose 2030 erstellt, die aber nicht die Änderungen durch den 17. BA betrachtet.

Im Stadtentwicklungsplan Verkehr wird die Wildenbruchstraße aktuell als überörtliche Straßenverbindung (Stufe II) dargestellt, im Zielzustand 2025 dagegen zu einer örtlichen Straßenverbindung (Stufe III) abgestuft.

Rückstufung der Wildenbruchstraße im StEP Verkehr für 2025

4. BÜRGERBETEILIGUNG

4.1 Beteiligungsgremium Sonnenallee

Das im Rahmen des Stadterneuerungsprozesses eingerichtete „Beteiligungsgremium Sonnenallee“ hat sich mehrfach mit Maßnahmen im Bereich Weigandufer / Wildenbruchplatz auseinandergesetzt, u.a. im Rahmen einer Gebietsbegehung am 22.6.2015. Dabei wurden folgende Handlungserfordernisse identifiziert:

Ergebnisse der Gebietsbegehung

- Mehr und sichere Übergänge über die Uferstraße, Herstellung von Sichtbeziehungen auf den Uferweg und den Kanal, Pflanzenrückschnitt
- Durchsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30)
- Verhinderung des Zuparkens von Querungsstellen
- Trennung von Rad- und Fußverkehr
- Stärkere Verknüpfung des Wildenbruchplatzes mit den umliegenden Straßen und mit dem Uferbereich, Wegfall der hohen Einzäunung
- Herstellung von Sichtbeziehungen auf die/ aus der Parkanlage, Pflanzenrückschnitt
- Neugestaltung der Knoten Wildenbruchstraße und Elbestraße
- Barrierefreiheit Eisensteg.

Potenziale werden u.a. in der Funktion des Uferwegs als Teil einer überbezirklichen Fußwegeroute, in der Parkanlage Wildenbruchplatz und in der Schiffsanlegestelle an der Wildenbruchbrücke gesehen.

4.2 Informationsveranstaltung

Zur Vorstellung von Zwischenergebnissen der vorliegenden Untersuchung wurde zum 12.7.2016 zu einer öffentlichen Veranstaltung eingeladen. Anwesend waren etwa 30 Bürgerinnen und Bürger. Als Gesprächspartner standen neben den Gutachtern der Stadtrat für Bauwesen, der Leiter des Tiefbauamtes sowie Vertreter des Beteiligungsgremiums Sonnenallee und des Sanierungsbeauftragten zur Verfügung. Insgesamt gab es breite Zustimmung zu den vorgeschlagenen Maßnahmen, jedoch war der Umfang der vorgeschlagenen Auslichtungsmaßnahmen im straßenbegleitenden Gehölzgürtel umstritten. In der Diskussion wurden ergänzend folgende Anregungen gegeben bzw. Fragen aufgeworfen:

Ergebnisse der Informationsveranstaltung

- Vorfahrt für Radfahrer am Weigandufer gegenüber der Elbestraße?
- Sicherheit für Radfahrer an Ausweichstellen?
- Parken auf der Wildenbruchbrücke ermöglichen?
- Mehr Elektro-Ladestellen
- Probleme durch Verkehrsverlagerung in die Innstraße?
- Verlagerung einer/ beider Bushaltestellen in der Wildenbruchstraße oder Haltestellenkaps zur Vermeidung unübersichtlicher/ gefährlicher Situationen?
- Sichere Trennung von Radweg und Bewegungsflächen am Wildenbruchplatz
- Berücksichtigung BWB-Anlagen, dort keine Begrünung
- Bankstandorte im Wildenbruchpark überprüfen
- Mehr Abfallbehälter.

5. ZUSAMMENFASSUNG: HANDLUNGSBEDARF

Aus der Analyse der Ausgangsbedingungen, der Bürgerbeteiligung sowie vorliegender Planungen und Konzepte lassen sich zusammenfassend die folgenden Punkte festhalten, die im Planungskonzept zu bearbeiten sind:

- Schlechter baulicher Zustand des Uferwegs, Pfützenbildung, Unebenheiten. **Weigandufer Nordwest**
- Fehlende Sichtbeziehungen vom Uferweg, vom gebäudeseitigen Gehweg und von der Randbebauung auf den Kanal.
- Defizite bei den Sichtbeziehungen an (potenziellen) Querungsstellen durch dichten Bewuchs, insbesondere gegenüber der Einmündung der Elbestraße, sowie durch gebäudeseitig eng geparkte Kfz,.
- Punktuell schadhafte Ufergeländer zwischen Weichselplatz und Wildenbruchbrücke, abschnittsweise schadhafte Sicherung durch Maschendraht. Teilweise schadhafte Bänke.
- Radfahrer auf dem Uferweg.
- Nicht angepasste Fahrgeschwindigkeiten entlang des Weigandufers und auf der Wildenbruchbrücke.
- Hindernisse im gebäudeseitigen Gehweg (Gehwegparken, abgestellte Fahrräder, Gastronomie).
- Fehlende Fahrradabstellmöglichkeiten auf den Grundstücken und im öffentlichen Raum.
- Querungsprobleme für Fußgänger und Radfahrer im Bereich des Knotens Wildenbruchstraßenstraße / Weigandufer, insbesondere im Zuge des Uferwegs. **Kreuzungsbereich Weigandufer / Wildenbruchstraße / -brücke**
- Fehlende Radverkehrsanlagen in der Wildenbruchstraße bei hohem Radverkehrsaufkommen.
- Unübersichtliche Situation bei beidseitig haltenden Bussen.
- Fehlende Flächen für Außengastronomie, Behinderung des Fußgängerverkehrs.
- Potenzial des Schiffsanlegers mit Nebenflächen (WC) nicht genutzt.
- Fehlende Sicht- und Querungsbezüge entlang der Nordostseite des Wildenbruchplatzes vom Platzraum zum Weigandufer und zum Kanal durch Einzäunung und dichte Gehölzstreifen. **Weigandufer Südost, Wildenbruchplatz**
- Fehlen einer Sichtverbindung und eines direkten Zugangs von der Finowstraße zum Platzraum durch dichte Eingrünung und Einzäunung
- Punktuell fehlende Bordabsenkungen an Querungsstellen.
- Unbefriedigende Gestaltung des öffentlichen Straßenraums Weigandufer am Wildenbruchplatz: überbreite Fahrbahn, untypischer Asphalt-Gehweg, durch Gehwegparken beschädigter unbefestigter Unterstreifen, „Tunnelleffekt“ durch beidseitige dichte Eingrünung.
- Qualitätsminderung der bezirklichen Radroute durch Stufen am Zugang zum Eisensteg. **Eisensteg**



M.: 1:2000

Weigandufer - Handlungserfordernisse

- | | |
|--|--|
|  Querungshindernis |  teilweise schadhafte Oberflächen |
|  schlechte Einsehbarkeit |  teilweise schadhaftes Ufergeländer |
|  fehlende Bordsteinabsenkung |  Abzäunung Wildenbruchplatz |
|  Sichtbarriere durch Pflanzenwuchs | |

Quelle: eigene Erhebung



M.: 1:2000

Wildenbruchplatz - Handlungserfordernisse

- | | | | |
|--|-----------------------------------|---|------------------------------------|
|  | Querungshindernis |  | teilweise schadhafte Oberflächen |
|  | schlechte Einsehbarkeit |  | teilweise schadhaftes Ufergeländer |
|  | fehlende Bordsteinabsenkung |  | Abzäunung Wildenbruchplatz |
|  | Sichtbarriere durch Pflanzenwuchs | | |

Quelle: eigene Erhebung

6. KONZEPT

Auf Grundlage der Problemanalyse und der von Bürgerinnen und Bürgern vorgetragenen Probleme werden – bereichsweise differenziert – die im Folgenden aufgeführten Maßnahmen vorgeschlagen, von denen in der Summe ein wesentlicher Beitrag zur Lösung der identifizierten Probleme erwartet wird:

6.1 Weigandufer Nordwest

Für den Abschnitt des Weigandufers zwischen Fuldastraße und Wildenbruchstraße wird zunächst die Beschlusslage zur Anordnung einer Fahrradstraße aufgegriffen. Da nach den für diese Untersuchung durchgeführten Zählungen (LK Argus) der Kfz-Verkehrstärke im Weigandufer nordwestlich der Elbestraße erheblich, südöstlich der Elbestraße immer noch deutlich geringer ist, als die Radverkehrsstärke, Radverkehr also die vorherrschende Verkehrsart ist und nach Fertigstellung des Weichselplatzes und als Folge einer Ausweisung als Fahrradstraße weiter zunehmen dürfte, sind die Einsatzkriterien nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) erfüllt. Um die Erreichbarkeit der anliegenden Grundstücke sowie das Parken weiterhin zu ermöglichen, muss durch Zusatzzeichen Anliegerverkehr gestattet werden. Da eine Umfahrung des Abschnitts, z.B. über Harzer Straße, Kiehlufer oder auch Sonnenallee problemlos möglich ist, sind die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs damit ausreichend berücksichtigt.

Mit der Anordnung einer Fahrradstraße ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h verbunden, anderer Verkehr als der durch Zusatzzeichen gestattete Anliegerverkehr darf die Straße nicht benutzen, Radfahrenden ist das Nebeneinanderfahren gestattet.

Zur Unterstützung dieser Maßnahme und zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußgängerverkehr wird vorgeschlagen, die Gestattung des halbseitigen Gehwegparkens zurückzunehmen und das Parken vollständig auf die Fahrbahn zu verlagern. Dadurch verringert sich die freie Fahrgasse auf rund 4 m, so dass eine Begegnung von Pkw nur mit stark verminderter Geschwindigkeit möglich ist, während eine Begegnung Fahrrad – Pkw i.d.R. unproblematisch ist. Zur Erleichterung einer Begegnung auch von größeren Kraftfahrzeugen sollen zwischen Fulda- und Elbestraße sowie zwischen Elbe- und Wildenbruchstraße durch absolutes Halteverbot auf kurzen Abschnitten jeweils zwei Ausweichmöglichkeiten geschaffen werden. Eine weitere Ausweichmöglichkeit ergibt sich an der Einmündung der Elbestraße. Es sollte geprüft werden, ob auch eine Ausweichmöglichkeit pro Abschnitt ausreicht.

Die Ausweichstellen sind so anzuordnen, dass sie den geplanten Durchlässen durch den straßenbegleitenden Gehölzgürtel (s.u.) gegenüber liegen, und somit querenden Fußgängern einen guten Überblick über die Fahrbahn gewähren. Dem gleichen Ziel dient der Vorschlag, an der Einmündung der Elbestraße Gehwegvorstreckungen nach dem Vorbild der Einmündung der Fuldastraße anzulegen.

Weiterhin wird vorgeschlagen, am Beginn und am Ende der Ausweichstellen und Gehwegvorstreckungen jeweils 3-4 Fahrradbügel einzuordnen und gemäß Regelplan der VLB abzusichern, um die Parkdisziplin zu verbessern und zugleich das Defizit an Fahrradabstellmöglichkeiten zu verringern.

Die Alternative, zur Geschwindigkeitsdämpfung die Parkmöglichkeiten zwischen den Ausweichstellen alternierend auf der rechten und linken Fahrbahnseite anzuordnen, wurde geprüft, jedoch nicht weiter verfolgt, da uferseitig keine Möglichkeit zum Ein- und Aussteigen besteht und zur Entlastung des Knotens an der Wildenbruchbrücke die Stellplätze – wie bisher – vorrangig aus nordwestlicher Richtung angefahren werden sollen.

Es wird nicht verkannt, dass die Beschränkung auf den Anliegerverkehr nicht einfach zu überwachen und durchzusetzen ist. Dennoch kann erwartet werden, dass in Verbindung mit der vorgeschlagenen effektiven Fahrbahnverengung

Fahrradstraße



Anlieger frei

Parken vom Gehweg auf die Fahrbahn

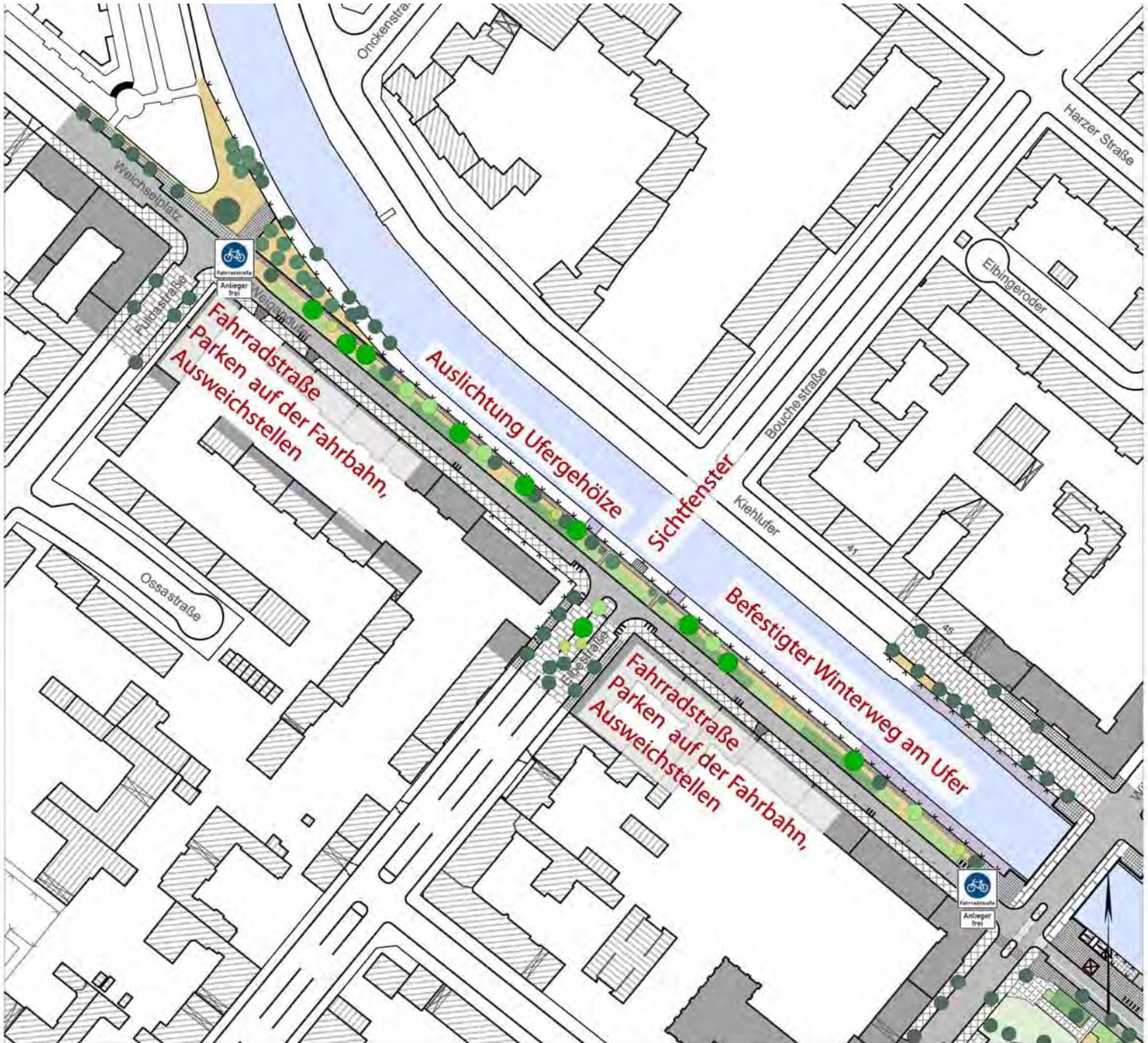
Anmerkung SGA Neukölln: Der Vorschlag, die parkenden Fahrzeuge vom Gehweg auf die Fahrbahn zu verlagern, wird kritisch bewertet, da die verbleibende Fahrgasse von 4 m als zu gering eingeschätzt wird.

Ausweichstellen für Kfz-Begegnungen

Fahrradbügel zur Begrenzung der Parkstände

Alternierendes Parken als Alternative?

Reduzierung des nicht gebietsbezogenen Kfz-Verkehrs

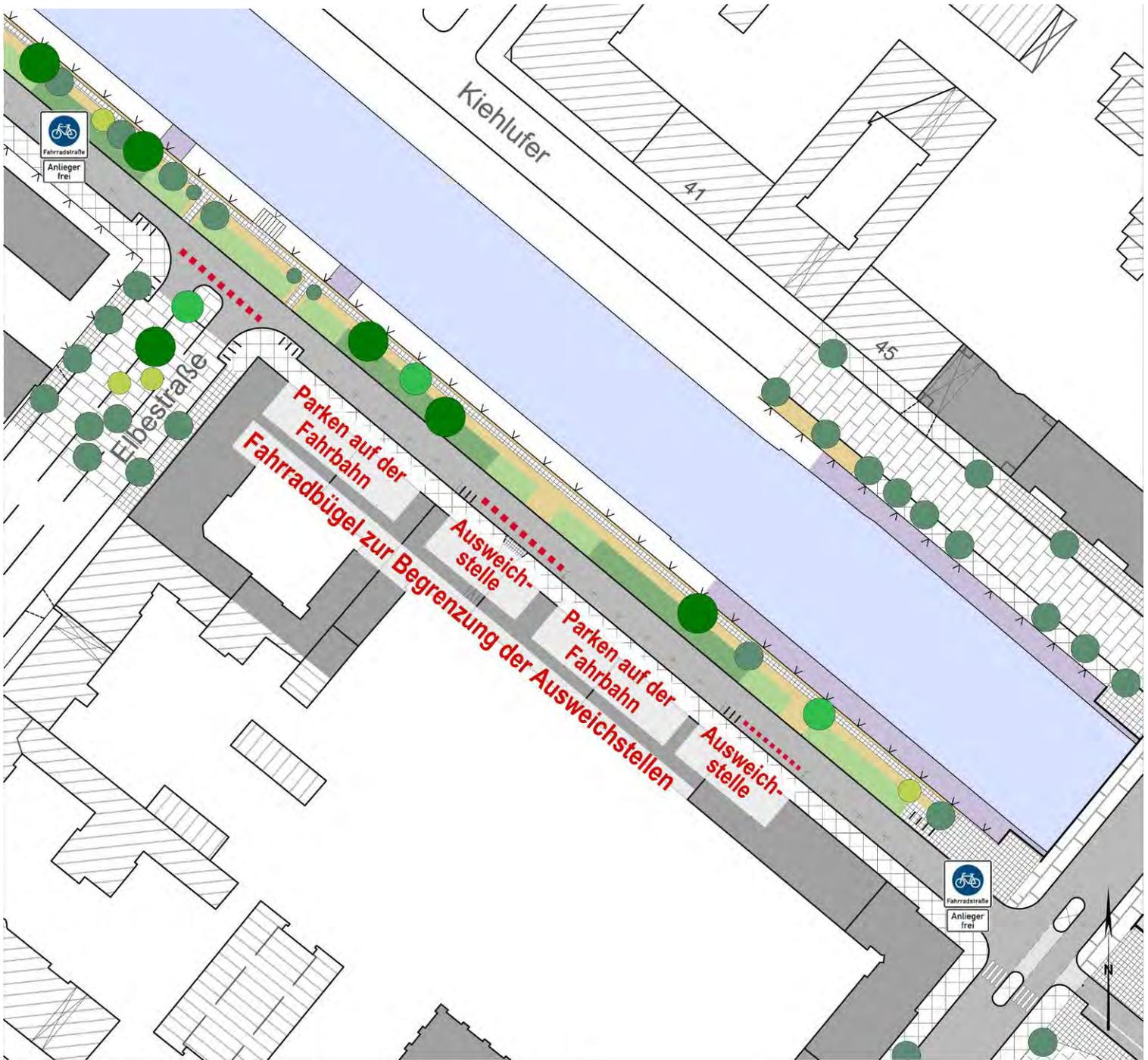


Weigandufer - Planung

M.: 1:2000

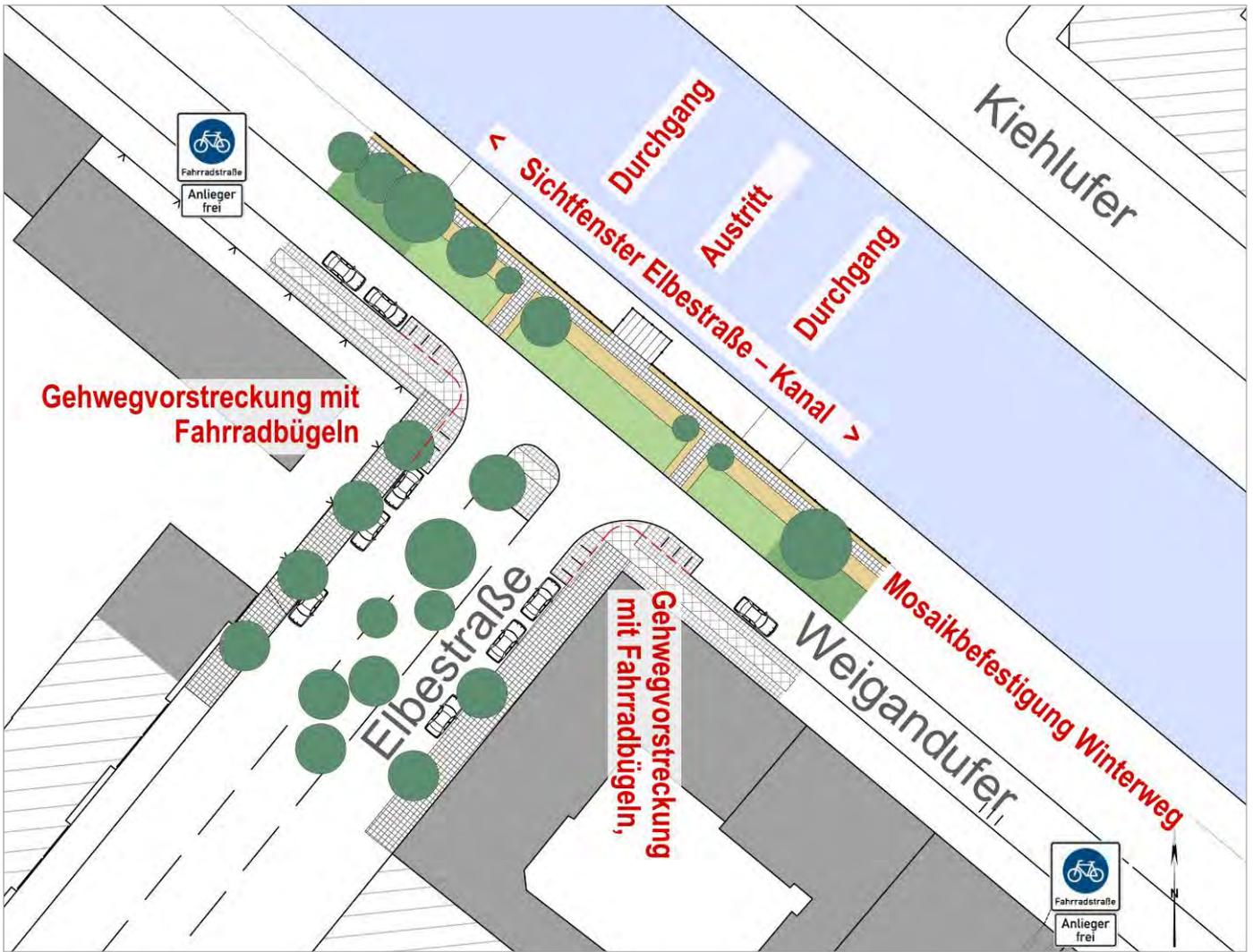
- | | | | |
|--|----------------------------|---|---------------------------------|
|  | Asphalt (Fahrbahn) |  | einsehbare Grünfläche |
|  | Reihensteinpflaster |  | blickdichte Pflanzung |
|  | Asphalt (Gehweg) |  | Baum <60 cm Stammumfang |
|  | Berliner Gehwegbefestigung |  | Baum 60-160 cm Stammumfang |
|  | Granitgehwegplatten |  | Baum >160 cm Stammumfang |
|  | Mosaikpflaster |  | Baum, Stammumfang nicht erfasst |
|  | Betonsteinpflaster |  | Wassergebundene Decke |
|  | versiegelte Uferböschung | | |

Weigandufer Northwest - Planung



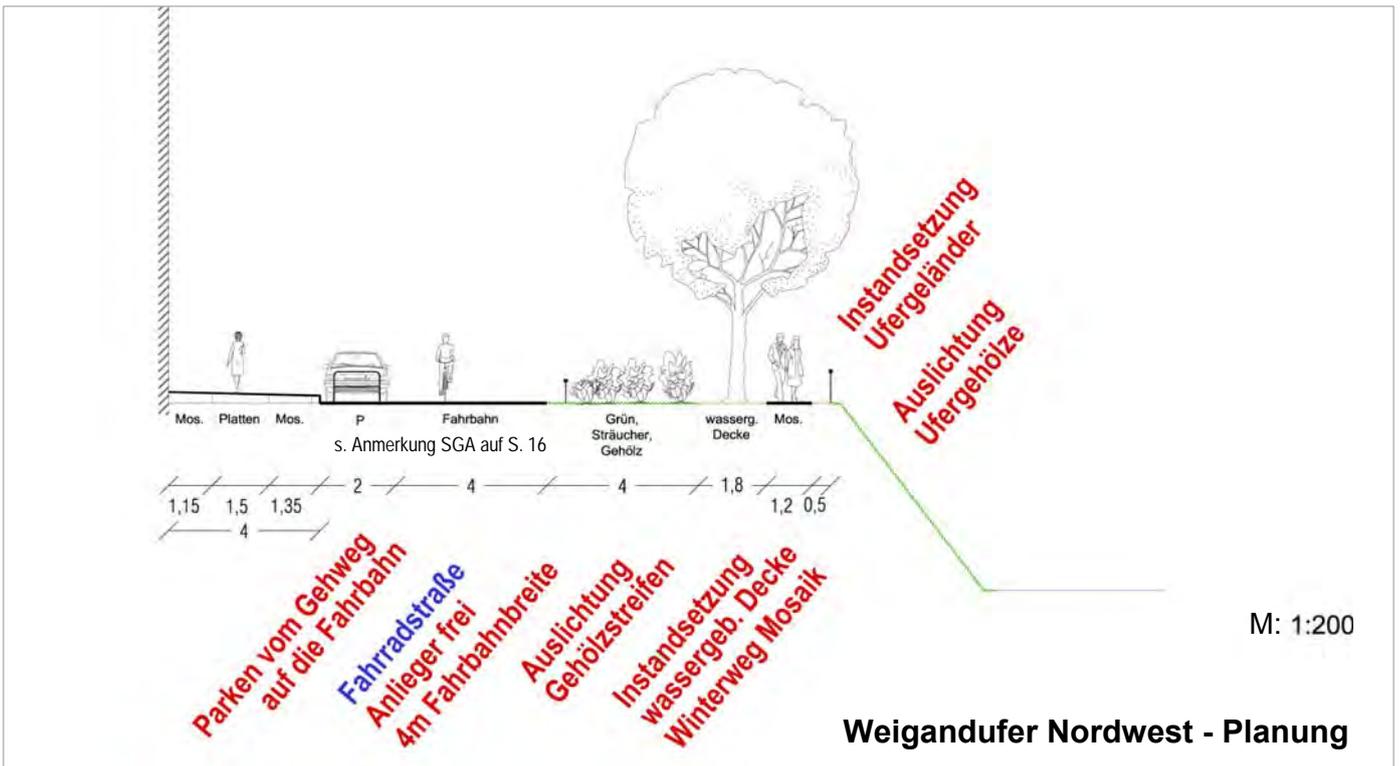
Weigandufer Northwest – Neuaufteilung des Straßenraums

M: 1:1000



Weigandufer / Elbestraße, Planung

M: 1:750



M: 1:200

Weigandufer Northwest - Planung

und der Unterbrechung der weiterführenden Verbindung am Wildenbruchplatz der Kfz-Verkehr entlang des Weigandufers deutlich zurückgehen wird. Insbesondere dürfte die Übereck-Verbindung Elbstraße – Weigandufer – Wildenbruchbrücke an Attraktivität verlieren. Aufgrund der relativ geringen Kfz-Verkehrsstärke sowie einer Mehrzahl von Umfahrungsmöglichkeiten ist nicht damit zu rechnen, dass dadurch der Kfz-Verkehr in anderen Straßen signifikant ansteigt.

Die wassergebundene Decke des Uferweges ist in großen Teilen so stark abgenutzt, dass eine grundlegende Instandsetzung erforderlich ist. Es wird vorgeschlagen, dabei – ähnlich wie am Maybachufer – mittig einen ‚Winterweg‘ einzuordnen, der mit Mosaiksteinen befestigt und beidseitig von einer Reihe Großsteinpflaster eingefasst wird. Dieser soll jedoch eine etwas größere Breite (1,25 m) als am Maybachufer erhalten, um ein Nebeneinandergehen und eine Rollstuhlnutzung ohne Ausweichen auf die wassergebundene Decke zu ermöglichen.

Eine Bewertung der Instandsetzungsfähigkeit des vorhandenen alten Ufergeländers konnte im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nicht durchgeführt werden. Da offensichtliche größere Schäden auf kurze Teilabschnitte begrenzt sind und die aufsteigenden Pfosten fast durchweg in gutem Zustand sind, erscheint eine Instandsetzung im Grundsatz jedenfalls nicht ausgeschlossen. Die Absicherung der Zwischenräume durch Maschendraht wäre dann punktuell zu reparieren, es sei denn, sie ist rechtlich und sachlich nicht erforderlich und kann – wie auf Teilabschnitten am Maybachufer – ganz entfallen. Falls sich eine solche Lösung als nicht umsetzbar erweisen sollte, wird vorgeschlagen, auf Lösungen für benachbarte Abschnitte zurückzugreifen, um die Anzahl unterschiedlicher Geländertypen entlang des Kanalufers zu begrenzen. Zur Auswahl stehen insofern (s. Abb. umseitig):

- Der südlich zwischen Wildenbruchbrücke und Eisensteg vorhandene Geländertyp, oder
- Der deutlich aufwändigere, am Lohmühlenplatz neu hergestellte Geländertyp, der auch für den Bereich des Weichselplatzes ins Auge gefasst wird.

Der Gehölzbestand in der Uferböschung sollte so ausgerichteter werden, dass die Sichtbeziehung auf die Wasseroberfläche wiederhergestellt bzw. nur noch punktuell unterbrochen wird. In diesem Abschnitt geht es insbesondere um den dichten, noch relativ jungen Gehölzaufwuchs in Verlängerung der Elbstraße, der die Sicht über den Kanal zur Bouchéstraße vollständig blockiert.

Der hohe und dichte Gehölzgürtel entlang der Fahrbahn, der den Bezug zur Wasseroberfläche des Kanals, die Einsehbarkeit des Uferweges und dort auch die Wirkung der Straßenbeleuchtung einschränkt und damit ein Gefühl der sozialen Unsicherheit aufkommen lässt, sollte in seiner Ausdehnung deutlich reduziert werden. Dabei sind ein breites Sichtfenster in Verlängerung der Elbstraße zu schaffen sowie ‚Sichtdreiecke‘ beiderseits der vorgeschlagenen Durch- und Übergänge im Straßenverlauf von sichtbehindernder Begrünung freizuhalten, um die Einsehbarkeit der Fahrbahn für querende Fußgänger gewährleisten und zugleich Sichtbeziehungen zwischen Bebauungs- und Uferseite zu öffnen. Auf Teilabschnitten zwischen den Übergängen kann der vorhandene Gehölzbestand erhalten werden. Die genaue Abgrenzung der zu erhaltenden Abschnitte ist in Abhängigkeit von einer Bestandsbewertung, auch unter ökologischen Gesichtspunkten, im weiteren Verfahren festzulegen. Auf den gerodeten Teilen des Grünstreifens sollte eine niedrigere Bepflanzung, z.B. mit Bodendeckern oder niedrig wachsenden Sträuchern und/oder Stauden neu angelegt werden.

Die neu angelegten Pflanzstreifen sollten gegen Überfahren und Beparken geschützt werden. Die Art der Abschirmung ist mit der Neugestaltung des Weichselplatzes abzustimmen, die im zeitlichen Vorlauf realisiert wird. Dabei sollten sowohl ein unstädtisch-rustikaler Eindruck als auch eine visuelle Separierung und Barrierewirkung vermieden werden. Zweckentsprechend wären sowohl die Anlage eines Hochbordes als auch ein niedriges Gelände.

Instandsetzung/ Neubefestigung des Uferwegs

Instandsetzung/ Ergänzung/ Neuanlage des Ufergeländers

Auslichtung der Gehölzstreifen in der Uferböschung ...

...und zwischen Uferweg und Fahrbahn

Schutz der Pflanzstreifen

(links) Instandsetzung oder Erneuerung der Ufergeländer - Varianten



(oben) Beispiel für einen kleinen „Austritt“ im Uferbereich, vorgeschlagen in Verlängerung der Elbestraße und der Finowstraße.

(hier: Pekinger Platz, Wedding)



6.2 Kreuzungsbereich Weigandufer/ Wildenbruchstraße/ -brücke

Der Vorschlag, in Verlängerung der Fahrradstraße das Weigandufer zwischen Wildenbruchstraße und Innstraße für den Kfz-Verkehr zu entwidmen und als Radweg auszuweisen, wird aufgegriffen. Für den Radweg, der in beiden Richtungen nutzbar sein soll, wird eine Breite von 4,0 m angenommen. Aus verkehrlicher Sicht ist bei werktäglich gezählten 2.157 Fahrrädern/ 24h und nur 1.328 Kfz in diesem Abschnitt eine solche Lösung sinnvoll und gerechtfertigt. Ein Erschließungserfordernis besteht hier nicht. Die Einfahrt für Kfz (ausgenommen Wartungsfahrzeuge) ist durch umlegbare Poller oder ähnliche mit der Sicherheit des Radverkehrs vereinbare Maßnahmen zu verhindern. Im Einfahrtsbereich wird ergänzend ein Materialwechsel in Breite des Gehwegs vorgeschlagen.

Die Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr im Knoten und in umliegenden Straßen sowie auf die Parkraumsituation werden am Schluss dieses Kapitels zusammengefasst dargestellt.

Mit der Ausweisung des Weigandufers nordwestlich der Wildenbruchbrücke als Fahrradstraße besteht dort keine Notwendigkeit, die vorhandene Fahrbahnaufweitung beizubehalten; die Fahrbahn kann vielmehr in einer Breite von 6 m bis an den Knoten herangeführt werden, wobei im Zulauf auf den Knoten durch absolutes Halteverbot die gesamte Fahrbahnbreite für den fließenden Verkehr freizuhalten ist. Ein ähnlicher Rückbau, dort jedoch auf Radwegbreite (4,0 m), wird südöstlich der Wildenbruchbrücke vorgeschlagen. Hier ist jedoch zu beachten, dass die Zufahrt zu den Anlagen der Berliner Wasserbetriebe, auch mit schweren Fahrzeugen, zu ihren unterirdischen Anlagen gesichert bleiben muss. Die durch den Rückbau der Fahrbahn gewonnenen Flächen werden den Seitenräumen zugeschlagen.

Südwestlich des Knotens sollte die Anordnung eines Fußgängerüberweges (Zebrastreifens) über die vorhandene Mittelinsel der Wildenbruchstraße geprüft werden. Nach der vorliegenden Kfz- und Fußgängerzählung werden die in der R-FGÜ (2001) und dem Berliner Einführungserlass dazu (2008) spezifizierten Einsatzgrenzen für die Anlage von Fußgängerüberwegen hier eingehalten, die Sichtverhältnisse sind gut. Die Anordnung würde die Querungssituation deutlich verbessern, eine Finanzierung aus dem Querungshilfen-Programm der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt ist denkbar. Die Notwendigkeit für die Anordnung einer Lichtsignalanlage ist nach den Einsatzkriterien für Querungsanlagen gemäß RASt nicht gegeben.

Nordöstlich des Knotens sind nach den Zählungen die Einsatzgrenzen für einen Fußgängerüberweg nicht gegeben; zudem wäre das nahe Nebeneinander zweier Zebrastreifen nach R-FGÜ nicht zulässig. Dem dennoch erkennbaren Bedarf nach einer sicheren Querungsmöglichkeit im Zuge des Uferwegs sollte hier durch Anlage einer Mittelinsel entgegengekommen werden. Die Platzverhältnisse lassen dies zu, wie eine Analyse der Schleppkurven für hier abbiegende Fahrzeuge zeigt. Der Raum zwischen den Mittelinseln bietet zugleich einen Schutzraum für Radfahrer, die an dieser Stelle queren und ebenfalls ihre Aufmerksamkeit jeweils nur auf einen Kfz-Verkehrsstrom richten müssen und entsprechende Zeitlücken nutzen können. Diese Funktion sollte durch eine abweichende, jedoch gut überfahrbare Oberflächenbefestigung zwischen den Mittelinseln verdeutlicht werden, z.B. durch ein ebenflächiges Betonsteinpflaster. Durch den vorgeschlagenen parallelen Fußgängerüberweg entstehen zusätzliche Zeitlücken im Kfz-Verkehr, die zum Queren genutzt werden können.

Zur durch Anwohner problematisierten und auch aus fachlicher Sicht nicht sicher gestalteten Verkehrssituation im Bereich der Bushaltestelle am Wildenbruchplatz (hoher Querungsbedarf, Fahrgastwechsel, überholende Kfz, keine Radverkehrsanlage) werden in Anlehnung an die „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ 2013)“ der FGSV drei Planungsvarianten zur Diskussion gestellt, die ein Überholen haltender Busse verhindern und dadurch die Querungssituation sicherer machen:

1. Versetzte Anordnung der Haltestellen mit einer Mittelinsel hinter den jeweiligen Haltestellen (s. Prinzipskizze).

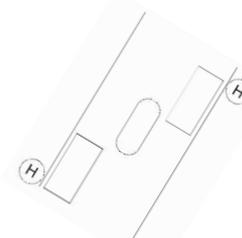
Weigandufer am Wildenbruchpark als Radweg

Rückbau der Fahrbahnaufweitungen am Weigandufer

Fußgängerüberweg über die Wildenbruchstraße südlich des Knotens

Mittelinsel nördlich des Knotens

Anpassung der Bushaltestellen



2. Mittelinsel in der Länge der dort eingesetzten Busse zwischen einander gegenüberliegenden Haltestellen.

3. Haltestellenkaps in leicht versetzter Lage, zur Verbesserung der Haltemöglichkeit für Busse und der Aufenthaltsbereiche für wartende Fahrgäste.

Damit der Knotenpunkt Weigandufer und die dortigen Querungsstellen für Fußgänger und Radfahrer nicht zugestaut werden, müsste die Haltestelle in Richtung Sonnenallee bei allen drei Lösungsvarianten zum südwestlichen Rand des Wildenbruchplatzes hin verschoben werden. Die Erreichbarkeit aus den Wohngebieten, auch in Relation zur Entfernung der benachbarten Haltestellen, würde sich dadurch leicht verbessern. Die vorhandenen Grundstückszufahrten sowie die einmündende südwestliche Platzrandstraße Wildenbruchplatz, die bei Schließung des Weigandufers zusätzlichen Verkehr aufnehmen muss, erschweren jedoch eine Umsetzung der o.g. Varianten 2 und 3.

Als Voraussetzung für Maßnahmen an dieser Stelle sollte durch längere Beobachtung und Konfliktanalyse geprüft werden, ob die berichteten Probleme tatsächlich in signifikanter Häufigkeit auftreten, um dann ggf. in die notwendige Abstimmung mit BVG und VLB einzutreten.

Die räumliche Umsetzung der Vorschläge für den Knotenbereich Wildenbruchstraße – Weigandufer wurde in drei Konzeptvarianten überprüft und bewertet:

Variante 1 – Geradlinige Führung des Weigandufers, Rückbau der Fahrbahn zugunsten der nordöstlichen Seitenräume (s. Planskizze auf S. 24):

Die Radverkehrsverbindung wird geradlinig über den Knoten geführt; der gebäudeseitige Bord bleibt unverändert, jedoch ist die Eckausrundung anzupassen, um dem Bemessungsfahrzeug (dreiachsiges Müllfahrzeug) das Abbiegen zu ermöglichen. Die Mittelinsel auf der Brücke kann in direkter Verlängerung des Uferweges angelegt werden.

Die zusätzlichen Aufenthaltsflächen in den nordöstlichen Seitenräumen können auf der Nordwestseite des Knotens für eine Erweiterung der vorhandenen Außengastronomie („Zimt und Mehl“) genutzt werden; das für den Betrieb notwendige Überqueren der Fahrbahn des Weigandufers wird durch deren Teilrückbau (von 9 m auf 6 m Breite) erheblich erleichtert. Auf der Südostseite entsteht eine großzügig dimensionierte Aufenthaltsfläche im Seitenraum, die bei gegebener Nachfrage für ein zusätzliches gastronomisches Angebot genutzt werden kann. Der Raum reicht aus für einen kleinen Pavillon als Stützpunkt, von dem aus über die vorhandene Treppenanlage auch die untere Ebene des selten genutzten Schiffsanlegers als attraktives Zusatzangebot unmittelbar am Wasser versorgt werden kann. Die genaue Lage des Pavillons wäre mit den unterirdischen Anlagen der Berliner Wasserbetriebe und deren Zugangsanforderungen abzustimmen.

Variante 2 – Verschwenkte Führung des Weigandufers, Rückbau der Fahrbahn zugunsten der südwestlichen Seitenräume (s. Planskizze auf S. 25):

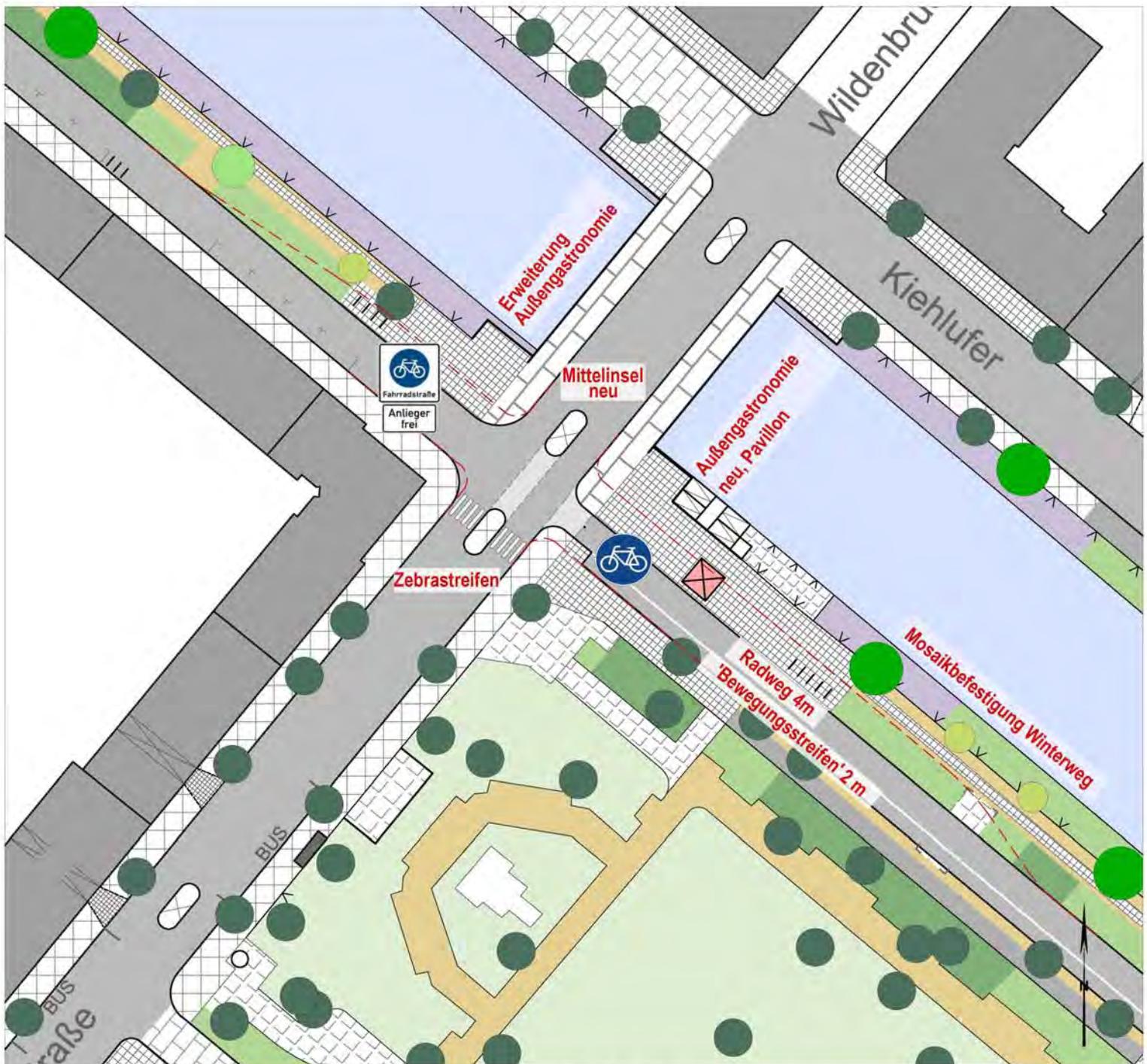
Die Radverkehrsverbindung wird in auf 6 m bzw. 4 m verringerter Breite mit einem beidseitigen Verschwenk über den Knoten geführt; die uferseitigen Borde bleiben dabei unverändert. Die Mittelinsel auf der Brücke muss aus der direkten Gehlinie des Uferweges heraus weiter auf die Brücke verlagert werden, um die Befahrbarkeit durch das Bemessungsfahrzeug auch in der Relation Weigandufer – Wildenbruchbrücke zu ermöglichen. Gebäudeseitig entstehen durch Rückbau der Fahrbahnaufweitung zusätzliche Flächen im Seitenraum, die durch den vorhandenen Gastronomiebetrieb genutzt werden können. Die Zusatzfläche am Eingang des Wildenbruchparks könnte als „konsumfreier“ Aufenthaltsbereich ausgestaltet werden, oder ebenfalls mit einem kleinen Pavillon als Stützpunkt für eine Gastronomie genutzt werden. Uferseitig bliebe die gegenwärtige Situation unverändert, zusätzliche Potenziale für eine attraktive Nutzung der Fläche des Schiffsanlegers entstehen somit nicht.



Lang gezogene Mittelinsel, Beispiel Harzer Straße/ Brockenstraße
(Bildquelle: SenStadtUm)

Variante 1

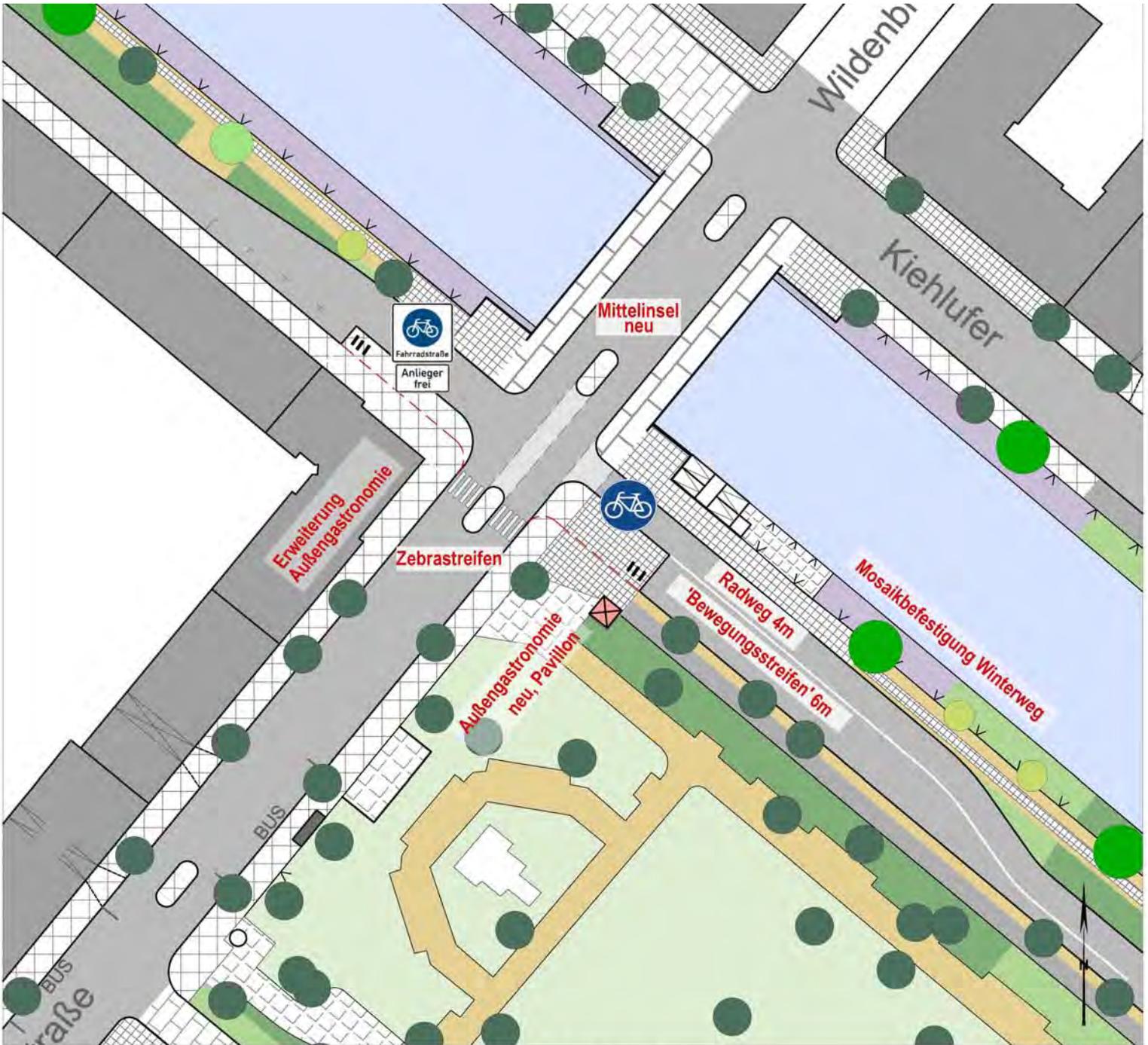
Variante 2



Kreuzungsbereich Wildenbruchbrücke Variante 1

M: 1:750

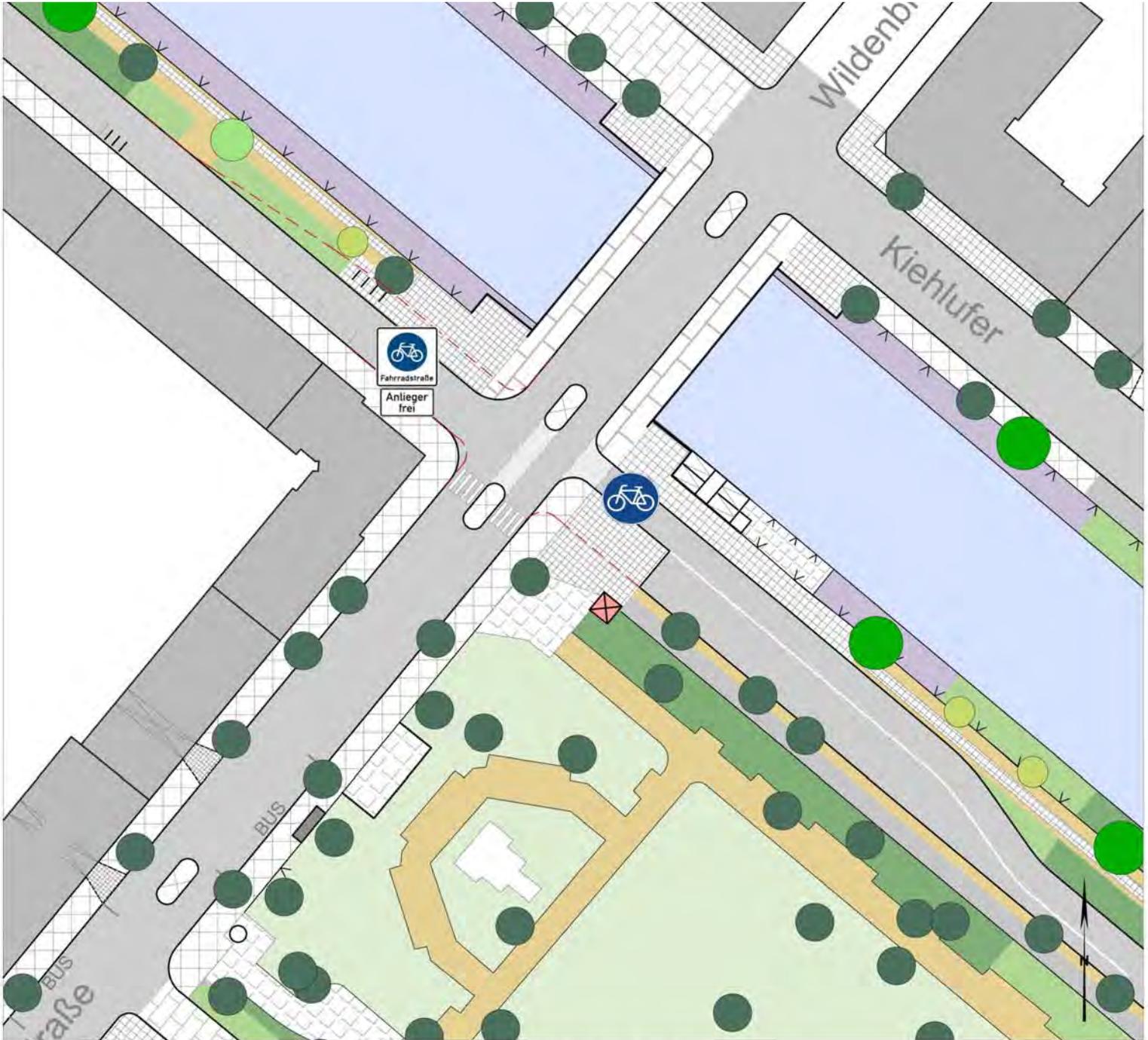
- | | | | |
|--|----------------------------|---|---------------------------------|
|  | Asphalt (Fahrbahn) |  | Neuanlage als Grünfläche |
|  | Reihensteinpflaster |  | Erhalt Gehölzbestand |
|  | Asphalt (Gehweg) |  | Baum <60 cm Stammumfang |
|  | Berliner Gehwegbefestigung |  | Baum 60-160 cm Stammumfang |
|  | Granitgehwegplatten |  | Baum >160 cm Stammumfang |
|  | Mosaikpflaster |  | Baum, Stammumfang nicht erfasst |
|  | Betonsteinpflaster |  | Wassergebundene Decke |
|  | versiegelte Uferböschung | | |



Kreuzungsbereich Wildenbruchbrücke Variante 2

M: 1:750

- | | | | |
|--|----------------------------|---|---------------------------------|
|  | Asphalt (Fahrbahn) |  | Neuanlage als Grünfläche |
|  | Reihensteinpflaster |  | Erhalt Gehölzbestand |
|  | Asphalt (Gehweg) |  | Baum <60 cm Stammumfang |
|  | Berliner Gehwegbefestigung |  | Baum 60-160 cm Stammumfang |
|  | Granitgehwegplatten |  | Baum >160 cm Stammumfang |
|  | Mosaikpflaster |  | Baum, Stammumfang nicht erfasst |
|  | Betonsteinpflaster |  | Wassergebundene Decke |
|  | versiegelte Uferböschung | | |



Kreuzungsbereich Wildenbruchbrücke Variante 3

M: 1:750

- | | | | |
|--|----------------------------|---|---------------------------------|
|  | Asphalt (Fahrbahn) |  | Neuanlage als Grünfläche |
|  | Reihensteinpflaster |  | Erhalt Gehölzbestand |
|  | Asphalt (Gehweg) |  | Baum <60 cm Stammumfang |
|  | Berliner Gehwegbefestigung |  | Baum 60-160 cm Stammumfang |
|  | Granitgehwegplatten |  | Baum >160 cm Stammumfang |
|  | Mosaikpflaster |  | Baum, Stammumfang nicht erfasst |
|  | Betonsteinpflaster |  | Wassergebundene Decke |
|  | versiegelte Uferböschung | | |

Variante 3 (Seite 26) kombiniert Elemente der Varianten 1 und 2, indem sie den zusätzlich gewonnenen Seitenraum nordwestlich des Knotens dem Uferbereich (Erweiterung der vorhandenen Außengastronomie) südwestlich dagegen dem Eingangsbereich des Wildenbruchparks zuordnet. Für den querenden Radverkehr entsteht dadurch ein Versatz, der aber hinnehmbar ist.

Entlang des Wildenbruchparks wird nicht die gesamte Fläche der gegenwärtig 6-10 m breiten Fahrbahn für den künftigen Radweg benötigt. Es wird vorgeschlagen, einen 2 m breiten Streifen abzumarkieren, der sich in Variante 2 auf 6 m aufweitet, und als ‚Bewegungsfläche‘ nutzbar zu machen, als offenes Angebot z.B. für Skater, radfahrende Kinder... Die Abgrenzung gegenüber dem Radweg sollte eindeutig und physisch spürbar sein (z.B. durch eine durchgezogene weiße Linie in Verbindung mit Boden-Markierungsnägeln), jedoch den Lichtraum des Radweges und der ‚Bewegungsfläche‘ nicht einschränken.

In allen Varianten werden auf den durch Rückbau der Straßenaufweitungen entstehenden Seitenraumerweiterungen beiderseits der Brücke sowie am Wildenbruchpark Flächen für Fahrradbügel verfügbar.

Die Vorteile der Variante 1 liegen in der attraktiven uferseitigen Lage der zusätzlichen Aufenthalts- und Gastronomieflächen, die insbesondere dann von Vorteil ist, wenn es gelingt, den Schiffsanleger in ein Gastronomie- und ggf. Veranstaltungskonzept einzubeziehen (s.u.). Die geradlinige Führung der Verkehrsbeziehungen ist übersichtlich und eindeutig, eine Querungshilfe am Brückenkopf kann in gerader Verlängerung des Uferweges eingeordnet werden. Nachteile sind die geringe Breite und damit eingeschränkte Nutzbarkeit der vorgeschlagenen Bewegungsfläche sowie die im Nordwestabschnitt des Weigandufers gegebene weiträumige Übersicht, die trotz eingeschränkter Fahrbahnbreite zu Geschwindigkeitsüberschreitungen verleiten kann.

Variante 2 weist demgegenüber die Vorteile einer im Einmündungsbereich breiteren und damit besser nutzbaren Bewegungsfläche am Park sowie der geschwindigkeitsdämpfenden Verschwenkung der Fahrbahn des nordwestlichen Weigandufers auf. Nachteilig bewertet werden die ungünstigere Lage der Mittelinsel auf der Wildenbruchbrücke sowie die stärker verkehrsbeeinträchtigte Lage der zusätzlichen Aufenthalts- und Gastronomieflächen, die eine Nachnutzung des früheren Schiffsanlegers in Kombination mit einer Aufenthaltsnutzung auf Gehwegniveau erschweren würde. Im Falle, dass dies aus anderen Gründen nicht gelingt, ist der Flächengewinn auf der Parkseite dagegen günstiger zu bewerten.

Variante 3 bedingt einen Versatz der Radverkehrsbeziehung, der unter Sicherheitsaspekten durchaus positiv sein kann (erhöhte Aufmerksamkeit, stärkere Verdeutlichung der Sperrung des südöstlichen Abschnitts des Weigandufers für die Weiterfahrt von Kfz aus Richtung Nordwesten. Im Übrigen gelten zu den Varianten 1 und 2 für die jeweilige Straßenseite aufgeführten Vor- und Nachteile.

In der Abwägung der Vor- und Nachteile wird der Variante 1 wegen der damit erreichbaren stärkeren Aufwertung des Uferbereichs der Vorzug gegeben. Mit zweiter Priorität folgt Variante 3, die eine solche Aufwertung zumindest im besonders beengten nordwestlichen Bereich und zugleich einen attraktiven Eingangsbereich für den Wildenbruchpark ermöglicht.

Aufgrund der deutlichen Überschreitung der Lärmgrenzwerte in der Wildenbruchstraße sollte geprüft werden, diese in die Liste der Straßen aufzunehmen, auf denen nachts aus Lärmschutzgründen Tempo 30 anzuordnen ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in einem nördlich anschließenden Abschnitt der Eisenstraße bereits heute Tempo-30 nachts gilt. Weiterhin sollte eine Änderung der Lage und Einordnung der Bushaltestellen gemäß dem oben erläuterten Vorschlag geprüft werden.

Sämtliche Vorschläge, die die Wildenbruchstraße als übergeordnete Hauptverkehrsstraße betreffen, sind mit SenStadtUm Abt. VII und der VLB abzustimmen.

Teilfläche der (unveränderten) Fahrbahn als ‚Bewegungsfläche‘

Zusätzliche Fahrradbügel

Vergleichende Bewertung der Konzeptvarianten

Planungsempfehlung

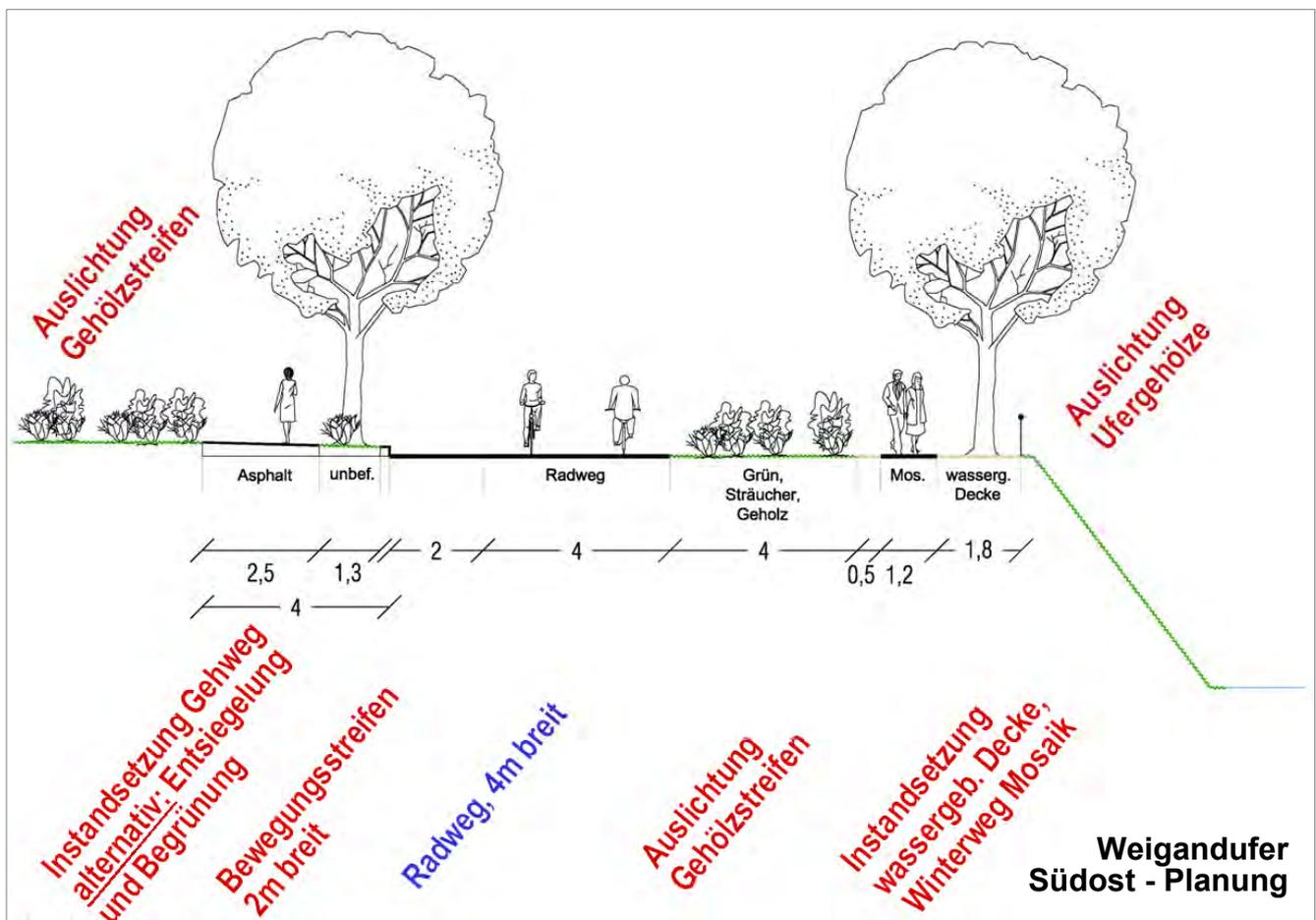
Lärminderung Wildenbruchstraße

Die Schiffsanlegestelle an der Wildenbruchbrücke wird zurzeit nach Auskunft der nutzungsberechtigten Reederei Riedel gelegentlich für Sonderfahrten genutzt. Eine regelmäßige Nutzung „nach Fahrplan“ ist zzt. nicht beabsichtigt und wird auch nicht als wirtschaftlich vertretbar angesehen. Die Zugangstrepfen und die Stegfläche selbst sind dem Augenschein nach in verkehrssicherem Zustand. Die Lage unmittelbar am Wasser ist attraktiv für eine gastronomische Nutzung, die jedoch nur im Zusammenhang mit einer entsprechenden Nutzung auf Gehwegniveau und einem dort anzuordnenden kleinen Schankpavillon tragfähig erscheint, dies setzt eine Aufweitung des Seitenraums entsprechend Konzeptvariante 1 oder 3 voraus.

Die aufgegebene Toilettenanlage neben dem Schiffsanleger ist integrierter Bestandteil der Wildenbruchbrücke und liegt als solcher in der Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Aufgrund der Lage unterhalb des Gehwegs erscheint ein baulicher Erhalt auch längerfristig erforderlich. Zwischen 2006 bis 2012 wurden die durch Oberlichter bzw. seitliche Glasbausteine belichteten Räume noch durch Kunstprojekte im Rahmen der Aktion „48 Stunden Neukölln“ genutzt. Zum gegenwärtigen baulichen Zustand liegen keine Informationen vor. Die Möglichkeiten einer Wiederherstellung als Toilettenanlage in privater Verantwortung für den vorgeschlagenen Gastronomiebetrieb oder für Nebenflächen ohne Publikumsverkehr (z.B. zum Unterstellen von Tischen und Stühlen außerhalb der Nutzungszeit) sollte geprüft werden.

zu ergänzen nach Rücklauf von SenStadtUm X (angefragt und nachgehakt)

Nachnutzung Schiffsanleger und Toilettenanlage



6.3 Weigandufer Südost

Zwischen der Fahrbahnaufweitung zur Wildenbruchstraße und der Einmündung in die Innstraße wird die vorhandene Fahrbahn, die sich in gutem Zustand befindet, beibehalten und darauf ein 4 m breiter Radweg abmarkiert; die Restbreite von 2 m kann als ‚Bewegungsfläche‘ zur Nutzung durch Skater, radfahrende Kinder... freigegeben werden (s. Kap. 6.2). Das Parken entfällt, ein Ersatzangebot ist am südwestlichen Rand des Wildenbruchplatzes möglich.

Als Variante wurde ebenfalls geprüft, das Weigandufer Südost wie im Nordwestabschnitt als Fahrradstraße (Anlieger frei) auszuweisen und das Kfz-Parken auf einer Straßenseite beizubehalten. Angesichts der Schwierigkeit, zu definieren, wer hier das Anliegervorrecht genießen soll, und dies dann auch zu durchzusetzen, dürfte die Straße dann jedoch fast unverändert auch für einen zügigen durchlaufenden Verkehr entlang des südlichen Kanalufers genutzt werden. Damit verringern sich gegenüber der Lösung „Radweg“ die Möglichkeiten, einen stärkeren Bezug zwischen Parkanlage und Uferbereich herzustellen, da weiterhin mit einer Gefährdung durch den fließenden Kfz-Verkehr und unübersichtlich geparkte Autos zu rechnen ist. Diese Variante wird deshalb hier nicht weiter verfolgt.

Für den Uferbereich werden die gleichen Maßnahmen vorgeschlagen, wie im nordwestlichen Abschnitt des Weigandufers: Grundhafte Instandsetzung der wassergebundenen Decke mit einem mosaikgepflasterten, 1,25 m breiten ‚Winterweg‘ sowie Auslichtung des Gehölzbestandes in der Uferböschung zur Verbesserung der Sichtbeziehungen auf das Wasser, insbesondere in einem Sichtfenster in Verlängerung der Finowstraße. Das Ufergeländer weist in diesem Abschnitt keine größeren Schäden auf.

Der hohe und dichte Gehölzgürtel entlang der Fahrbahn sollte auch in diesem Abschnitt in seiner Ausdehnung deutlich reduziert werden. Dabei sind ein breites Sichtfenster in Verlängerung der Finowstraße sowie weitere Sichtverbindungen und übersichtliche Querungsbeziehungen in Verlängerung der parkinternen Wege und am Elsensteg zu öffnen. Zwischen diesen Auslichtungen können in Abhängigkeit von einer Bestandsbewertung im weiteren Verfahren geeignete Einzelgehölze erhalten werden. Auf den gerodeten Teilen des Grünstreifens sollte eine niedrigere Bepflanzung, z.B. mit Bodendeckern oder niedrig wachsenden Sträuchern und/oder Stauden neu angelegt werden.

Für die künftige Funktion der Straße ist die vorhandene Beleuchtung mit Langfeldleuchten an ‚Peitschenmasten‘ nicht angemessen. Sinnvoller ist eine Erneuerung mit Aufsatzleuchten im Grünstreifen zwischen zukünftigem Radweg und Uferweg, die beide Wege ausleuchten; die Auslichtung der Gehölze in diesem Streifen wäre darauf auszurichten.

Der parkseitige Gehweg des Weigandufers wird im Konzept nicht mehr zwingend benötigt, wenn der attraktivere parallele Weg innerhalb des Parks sowie der Uferweg instandgesetzt sind. Anstelle der notwendigen Beseitigung von Schäden im zurzeit als Parkstreifen genutzten Unterstreifen wird deshalb eine Entsiegelung und mit dem unterirdischen Leitungsbestand vereinbare Begrünung des Seitenraums vorgeschlagen, zur besseren Verknüpfung von Park und Uferbereich, aber auch als Ausgleich für die vorgeschlagene Neuversiegelung des Seitenstreifens am südwestlichen Rand des Parks (s. Kap. 6.4). Probleme können sich jedoch ergeben, wenn nur auf dem vorhandenen Gehweg Beleuchtung und Winterdienst sichergestellt werden können; in diesem Fall wäre der asphaltierte Gehweg beizubehalten und lediglich der Unterstreifen zwischen den Straßenbäumen zu begrünen.

Beibehaltung der Fahrbahn als Radweg und Bewegungsfläche

Beibehaltung der Fahrbahn als Fahrradstraße für Anlieger und einseitiges Parken als Alternative nicht empfohlen

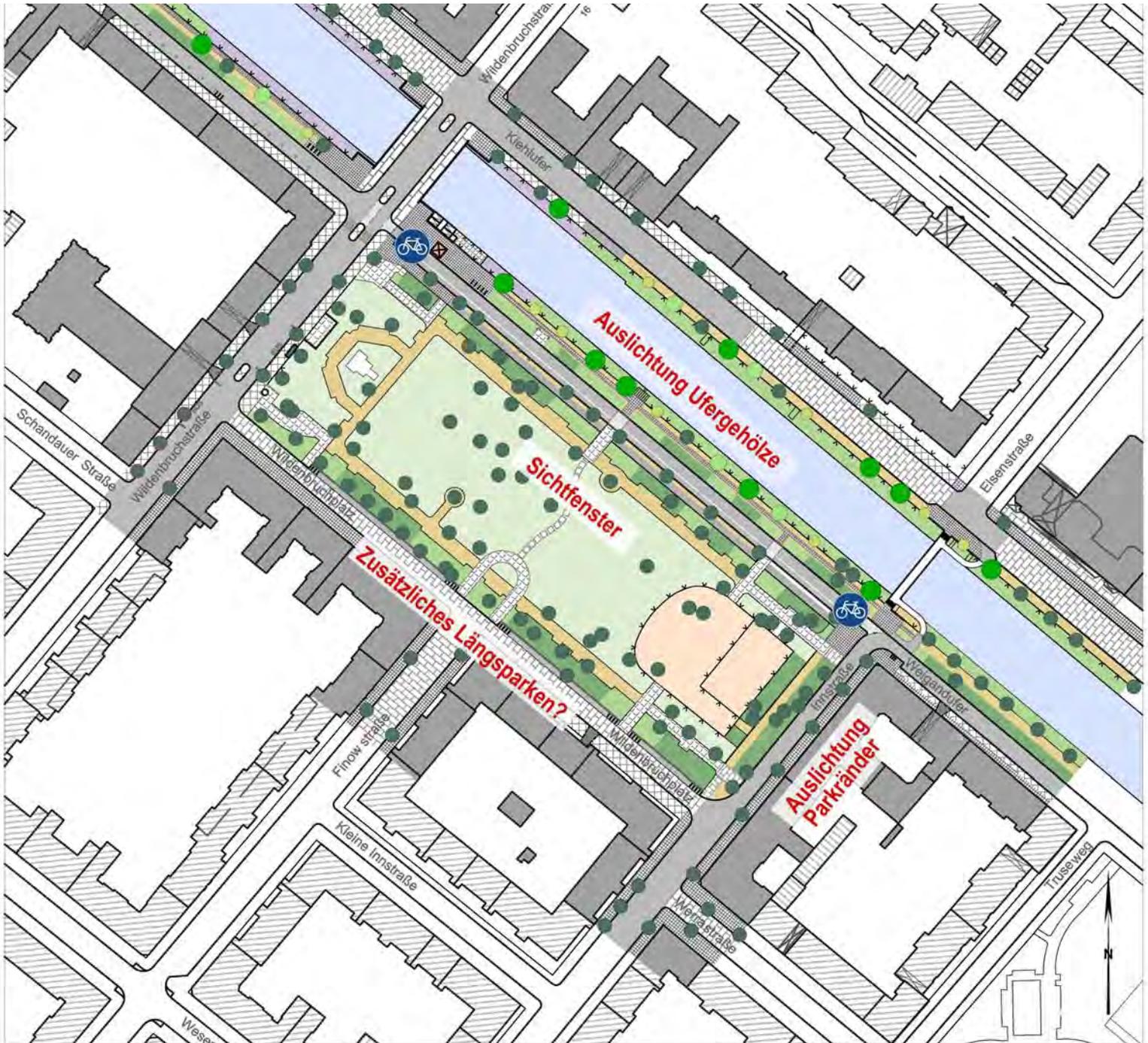
Instandsetzung/ Neubefestigung des Uferwegs, Auslichtung der Gehölze entlang des Uferweges



Erneuerung der Straßenbeleuchtung

Begrünung des parkseitigen Seitenraums





Wildenbruchplatz - Planung

M.: 1:2000

- | | | | |
|--|----------------------------|---|---------------------------------|
|  | Asphalt (Fahrbahn) |  | einsehbare Grünfläche |
|  | Reihensteinpflaster |  | blickdichte Pflanzung |
|  | Asphalt (Gehweg) |  | Baum <60 cm Stammumfang |
|  | Berliner Gehwegbefestigung |  | Baum 60-160 cm Stammumfang |
|  | Granitgehwegplatten |  | Baum >160 cm Stammumfang |
|  | Mosaikpflaster |  | Baum, Stammumfang nicht erfasst |
|  | Betonsteinpflaster |  | Wassergebundene Decke |
|  | versiegelte Uferböschung | | |

6.4 Wildenbruchplatz

Die Gestaltung der Parkanlage Wildenbruchplatz ist nur insoweit Gegenstand der vorliegenden Untersuchung, als eine stärkere Verknüpfung mit dem Uferbereich und mit der umliegenden Bebauung angestrebt wird.

Die Einzäunung der Parkanlage ist aus stadtgestalterischen und funktionalen Gründen kritisch zu sehen. Ihre Notwendigkeit sollte unter Berücksichtigung der Planung, das Weigandufer für den Kfz-Verkehr zu sperren, überprüft werden. Der Spielplatz ist durch eine eigene Einzäunung gesichert. Der dichte Gehölzgürtel, der die Parkanlage im Nordosten, im Südosten und im Südwesten gegen seine Umgebung abschottet, sollte in Teilabschnitten ausgelichtet bzw. durch niedrigere Bepflanzungen ersetzt werden, um Sichtbezüge und Wegeverbindungen zu den umliegenden Straßen und zum Uferbereich herzustellen. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Schaffung breiter Sichtfenster in Verlängerung der Finowstraße, die einen Durchblick bis zum Kanalufer erlauben. In dieser Relation wird auch die Herstellung einer zurückhaltend in das Rasenparterre des Parks eingefügten Wegeverbindung vorgeschlagen, die den künftigen Radweg am Weigandufer quert und ihren Endpunkt in einer kleinen Aussichtsplattform über der Kanalböschung findet. Weitere Auslichtungen der Randgehölze werden in Verlängerung der vorhandenen Parkwege vor der Brunnenanlage und am Spielplatz vorgeschlagen. Auf Teilabschnitten zwischen diesen Auslichtungen sollte der vorhandene Gehölzbestand erhalten werden, damit die gestalterisch prägende Rahmung des Platzinnenbereichs erkennbar bleibt. Die genaue Abgrenzung der zu erhaltenden Abschnitte ist in Abhängigkeit von einer Bestandsbewertung im weiteren Verfahren festzulegen.

Am südwestlichen Platzrand können auf dem vorhandenen, nachträglich auf vorher öffentlichem Straßenland angelegten Grünstreifen etwa 25 Stellplätze in Großsteinpflaster entsprechend der Fahrbahn hergestellt und ergänzend Fahrradbügel eingeordnet werden. Der Fortfall von etwa 38 maximal tatsächlich durch Anwohner genutzten Stellplätzen infolge der Ausweisung eines Radwegs am nordöstlichen Parkrand wird damit zumindest teilweise ausgeglichen. Der damit verbundenen Flächenversiegelung steht die vorgeschlagene Entsiegelung des Gehwegs am Nordostrand der Parkanlage gegenüber.

6.5 Innstraße / Eisensteg / Eisenstraße

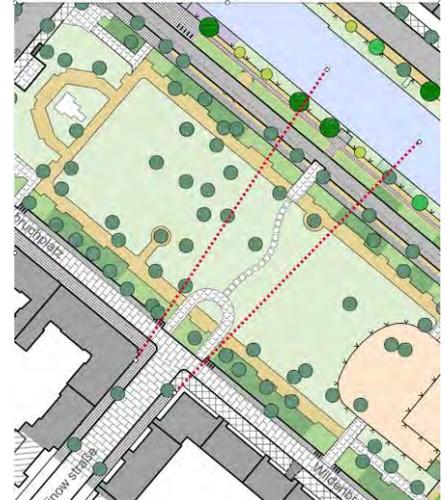
Mit der für 2017 geplanten Asphaltierung der Innstraße wird eine Aufwertung der bezirklichen Fahrradroute Nr. 1 erreicht. Wünschenswert ist darüber hinaus eine Verbesserung der Nutzbarkeit des nur über Treppen erreichbaren Eisenstegs, nicht nur als Teil dieser Route, sondern auch für den Fußgängerverkehr. Abgesehen von einem kompletten Brückenneubau werden hierfür zwei Varianten zur Diskussion gestellt:

1. Zusätzliche Schieberinnen auf jeweils einer Hälfte der Treppe, die so gestaltet und angeordnet sind, dass sie das Schieben von Fahrrädern und von Kinderwagen mit üblichem Radabstand aufwärts und abwärts sowohl rechts- als auch linksseitig erleichtern (s. Skizze). Die andere Treppenhälfte bliebe unverändert, zur Vermeidung von Stolpergefahr sollte zusätzlich ein mittlerer Handlauf eingeordnet werden, der zugleich die Nutzbarkeit für Menschen, die diese Hilfestellung benötigen, verbessert. Barrierefreiheit wird mit dieser Lösung jedoch nicht erreicht, die Nutzbarkeit für Rollstühle, mehrspurige Fahrräder oder dreirädrige Kinderwagen wäre weiterhin nicht gegeben. Die Alternative der barrierefreien Verbindung über die Wildenbruchbrücke erfordert einen Umweg von bis zu 450 m.

2. Seitlich an den oberen Treppenanstritten ansetzende Rampen mit maximal 6% Steigung. Bei einem Höhenunterschied von knapp einem Meter müssten die Rampen etwa 16 m lang werden. Barrierefreiheit wäre damit gegeben, die Nutzungsbedingungen für Radfahrende wären wegen der engen Kurvenradien jedoch kaum attraktiver, als bei Variante 1. Ob eine technisch und gestalterisch zufriedenstellende, finanziell verhältnismäßige Lösung dafür möglich ist, wäre in einer Machbarkeitsstudie zu prüfen.

Öffnung der Parkanlage zur Umgebung

Anmerkung SGA: Die Einzäunung dient dem Schutz der Parkanlage vor illegalen Müllentsorgungen insbesondere auf der Seite zum Weigandufer. Eine Reduzierung der Einzäunung wäre zu begrüßen und sollte vom Straßen- und Grünflächenamt in den folgenden Planungsschritten geprüft werden.



Zusätzliche Kfz-Stellplätze und Fahrradbügel am südwestlichen Platzrand



Schieberinnen

Rampen



Variante 1: Mittelhandlauf, zusätzliche Schieberinnen für Kinderwagen und rechtshändige Radfahrer

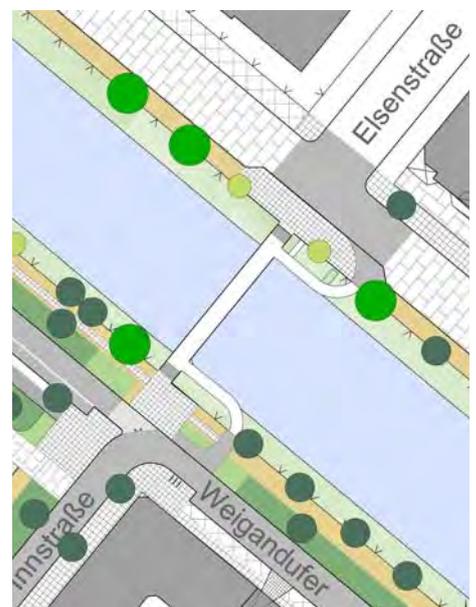
Verbesserung der Nutzungsbedingungen, aber nicht barrierefrei



Variante 2: Seitliche Rampen, 6% Steigung, ca. 15 m lang

Barrierefrei, aber für Radverkehr nur unwesentlich attraktiver als Var. 1.

Machbarkeitsuntersuchung erforderlich



Die Konzipierung und Umsetzung der genannten Maßnahmen fällt in die Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Eine Lösung gemäß Variante 2 erscheint – abhängig von Ergebnis einer Machbarkeitsstudie – allenfalls langfristig umsetzbar.

Unabhängig von der Brückenlösung sollten vor der Brücke am Kiehlufer und an der Innstraße Gehwegvorstreckungen angelegt werden, um querenden Fußgängern und Radfahrern eine bessere Übersicht und einen kürzeren Querungsweg zu gewähren. Bei der Rampenlösung müssten diese bis an den Fußpunkt der Rampen verlängert werden.

Gehwegvorstreckungen vor der Brücke

6.6 Gehwegabsenkungen

Hochborde sollten an allen vorhandenen und geplanten Querungsstellen abgesenkt werden. Dies gilt u.a. für die neu vorgeschlagenen Querungsstellen im nordwestlichen Abschnitt des Weigandufers, für die Führung des Uferwegs über die Wildenbruchbrücke sowie für den Gehweg entlang der südlichen Randstraße des Wildenbruchplatzes (s. Plan „Handlungserfordernisse“).

Barrierefreie Querungen ermöglichen

7. VERKEHRLICHE AUSWIRKUNGEN DER MASSNAHMEN

7.1 Abwicklung des Kfz-Verkehrs

Durch Ausweisung als Fahrradstraße mit Freigabe für Anlieger-Kfz, Reduzierung der freien Fahrgasse und Entfall der Fortsetzung jenseits der Wildenbruchstraße wird der Kfz-Verkehr im nordwestlichen Abschnitt des Weigandufers voraussichtlich abnehmen. Insbesondere die Attraktivität für den Übereckverkehr Elbestraße – Weigandufer – Wildenbruchbrücke dürfte abnehmen. Da die Akzeptanz und Durchsetzbarkeit von Anliegerbeschränkungen schwer einzuschätzen sind, lässt sich dieser Effekt jedoch nicht quantifizieren. Unter der hypothetischen (durch LK Argus nicht geprüften) Annahme, dass der Kfz-Verkehr im Weigandufer um 50% abnimmt, würden sich knapp 100 Kfz-Fahrten in der nachmittäglichen Spitzenstunde auf mehrere Umfahrungsmöglichkeiten verteilen (Harzer Straße, Kiehlufer, Schandauer Straße, Weserstraße, Sonnenallee). Eine mögliche Mehrbelastung der einzelnen Straßen würde sich damit in engen Grenzen halten.

Weigandufer Nordwest

Durch das Büro LK Argus wurde auf Grundlage der durchgeführten Zählungen ein Leistungsfähigkeitsnachweis für den Knoten Wildenbruchstraße/Weigandufer nach HBS 2001 Ausgabe 2009 erstellt. Danach ergibt sich für die Bestandssituation die Qualitätsstufe C des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt, für den Planungsfall die Qualitätsstufe B.² Die Verbesserung des Verkehrsablaufs für den Kfz-Verkehr entsteht sich insbesondere dadurch, dass Kfz-Abbiegebeziehungen aus dem und in den südöstlichen Abschnitt des Weigandufers bei dessen Ausweisung als Radweg entfallen. Ein möglicher Rückgang des Kfz-Verkehrs im Nordwestabschnitt des Weigandufers (s.o.) ist in der Berechnung noch nicht berücksichtigt und dürfte zu einer weiteren Verbesserung des Verkehrsablaufs am Knoten führen.

Knoten Wildenbruchstraße/Weigandufer

Von der Sperrung des Weigandufers zwischen Wildenbruchstraße und Innstraße wären in der Spitzenstunde 108 Kfz-Fahrten betroffen. Wenn diese Fahrten sich sämtlich auf die enge Umfahrungsstrecke Wildenbruchstraße – Südrand Wildenbruchplatz – Innstraße verlagern, würde das Verkehrsaufkommen dort entsprechend um rund 100 Kfz-Fahrten in der Spitzenstunde zunehmen (s. Abb. im Anhang). Selbst in diesem Worst-Case-Szenario bliebe die Kfz-Verkehrsstärke in einem Belastungsbereich, der nach RASt für Wohnstraßen

Weigandufer Südost

² Stufe B: Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

Stufe C: Die Fahrzeugführer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.

üblich ist. Da jedoch davon auszugehen ist, dass sich der vom Weigandufer Nordwest zulaufende Kfz-Verkehr reduzieren wird, und die verbleibenden Fahrten sich großräumig auch auf andere Routen verlagern können (s.o.), dürfte die tatsächliche Zunahme des Kfz-Verkehrs am Wildenbruchplatz deutlich geringer ausfallen, wobei sich die Mehrbelastung anderer Ausweichstrecken jedoch in engen Grenzen hält. Eine Quantifizierung dieser Effekte war aufgrund der relativ geringen Anzahl von betroffenen Fahrten sowie der im Berliner Verkehrsmodell überwiegend nicht abgebildeten Ausweichstrecken nicht möglich.

7.2 Stellplatzangebot

Zum Zeitpunkt der spätabendlichen Zählung waren im Nordwestabschnitt des Weigandufers 43 Fahrzeuge legal abgestellt. Bei Realisierung der in Abschnitt 5 dargestellten Konzeptvorschläge vermindert sich die Anzahl der Abstellmöglichkeiten in diesem Abschnitt (unter Berücksichtigung von Ausfahrten, Ausweichstellen und Fahrradbügeln) auf etwa 32. In geringem Umfang waren in den umliegenden Straßen zum Zählzeitpunkt noch freie Stellplätze verfügbar (z.B. am Kiehlufer), so dass dieser Rückgang unter Abwägung mit den Belangen des Rad- und Fußverkehrs hinnehmbar erscheint.

Im Südwestabschnitt des Weigandufers wurden spätabends 40 abgestellte Fahrzeuge gezählt, darunter mindestens drei Anhänger, Wohnwagen o.ä., die dem Augenschein nach nur sehr selten bewegt werden. Bei Umwidmung dieses Abschnitts als Radweg würden die Abstellmöglichkeiten in diesem Bereich vollständig entfallen. Als teilweiser Ersatz wird vorgeschlagen, am südwestlichen Platzrand etwa 25 Stellplätze neu herzustellen. Auch hier wurden im näheren Umfeld noch einzelne Parklücken erfasst, so dass die Rücknahme des Stellplatzangebotes in der Abwägung mit den Vorteilen einer Aufwertung des Bereichs gerechtfertigt ist.

Weigandufer Nordwest

Weigandufer Südost

8. DIE MASSNAHMEVORSCHLÄGE IN KÜRZE

8.1 Weigandufer Nordwest

- Anordnung einer Fahrradstraße, frei für Anlieger.
- Verlagerung des Parkens vollständig auf die Fahrbahn, dadurch Reduzierung der freien Fahrgasse auf etwa 4 m.
- Kurze Abschnitte mit absolutem Halteverbot zur Schaffung von Ausweichstellen bei Gegenverkehr und zugleich zur Schaffung guter Sichtbeziehungen an je zwei zusätzlichen Querungsstellen zwischen Fulda- und Elbestraße sowie zwischen Elbe- und Wildenbruchstraße.
- Gehwegvorstreckungen an der Einmündung der Elbestraße.
- Rückbau der Fahrbahnaufweitung an der Einmündung in die Wildenbruchstraße.
- Neubefestigung des Uferwegs (Instandsetzung der wassergebundenen Decke, Einfügung eines mit Mosaikpflaster befestigten, 1,25 m breiten „Winterweges“, ähnlich wie am Maybachufer.
- Reduzierung des Gehölzbestandes in der Uferböschung, insbesondere im Bereich der Einmündung der Elbestraße.
- Auslichtung/ Rodung des Gehölzstreifens zwischen Uferweg und Fahrbahn zur Schaffung breiter Sichtfenster an den vorgesehenen Querungsstellen; Ersatz durch Neuanlage einer niedrigen Bepflanzung, einschließlich Schutzmaßnahmen gegen Überfahren durch Kfz.
- Reparatur schadhafter Geländerabschnitte.

Fahrbahn, Parken

Uferweg und Gehölzstreifen

8.2 Kreuzungsbereich Weigandufer/ Wildenbruchstraße/ - brücke

- Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) über die Wildenbruchstraße südwestlich des Knotens, über die vorhandene Mittelinsel.

Verbesserung der Querungsbedingungen

- Mittelinsel im Zuge des Weigandufer am Brückenkopf nördlich des Knotens.
- Verbindung der Mittelinseln durch andersfarbige Fahrbahnbefestigung (z.B. ebenflächiges Betonsteinpflaster), jedoch komfortabel überfahrbar.
- Prüfung einer versetzten Anordnung der Bushaltestellen in der Wildenbruchstraße.
- Aufweitung der Gehwegbereiche am Weigandufer beiderseits der Brücke um die durch Verzicht auf die Fahrbahnaufweitungen gewonnenen Flächen; Nutzungsmöglichkeit für Außengastronomie, in Verbindung mit einem Pavillon am Zugang zum Schiffsanleger und Einbeziehung des Schiffsanlegers; ggf. Nutzung der Nebenflächen unter dem Brückenkopf (ehem. WC-Anlage) als Nebenflächen für die Gastronomie (z.B. WC, Lager für Bestuhlung).
- Anlage einer Mittelinsel auf der Wildenbruchbrücke in Höhe Kiehlufer, da dort von zusätzlichem Verkehr auszugehen ist.

Aufweitung der Seitenräume, Flächen für Außengastronomie

8.3 Weigandufer Südost

- Ausschluss von Kfz-Verkehr (Teilentwidmung) zwischen Wildenbruchstraße und Innstraße; Materialwechsel an den Eingangsbereichen und für den Radverkehr sichere bauliche Verhinderung der Durchfahrt von Kfz.
- Beibehaltung der Fahrbahn, Ausweisung einer 4 m breiten Teilfläche als Radweg; Abmarkierung der Restbreite von 2 m als ‚Bewegungsfläche‘ zur Nutzung durch Skater, radfahrende Kinder...
- Rückbau der Fahrbahnaufweitung an der Einmündung in die Wildenbruchstraße.
- Neubefestigung des Uferwegs (Instandsetzung der wassergebundenen Decke, Einfügung eines mit Mosaikpflaster befestigten, 1,25 m breiten „Winterweges“, ähnlich wie am Maybachufer.
- Reduzierung des Gehölzbestandes in der Uferböschung, insbesondere in geradliniger Verlängerung der Finowstraße.
- Auslichtung/ Rodung der Gehölze zwischen Uferweg und Fahrbahn zur Schaffung breiter Sichtfenster, insbesondere in geradliniger Verlängerung der Finowstraße und des Zuwegs zum Kinderspielplatz sowie seitlich des Eisenstegs; Neuanlage einer niedrigeren Bepflanzung.

Fahrbahn als Radweg und Bewegungsfläche

Uferweg und Gehölzstreifen

8.4 Parkanlage Wildenbruchplatz

- Auslichtung der Gehölze an den Platzrändern, Schaffung von breiten Sichtfenstern, Verdeutlichung der Querbeziehungen von der Südseite des Wildenbruchplatzes über die Parkanlage bis zum Kanalufer, insbesondere in Verlängerung der Finowstraße).
- Gestalterische Verdeutlichung der Querbeziehung in Verlängerung der Finowstraße von der Südseite des Wildenbruchplatzes über die Parkanlage bis zum Kanalufer, Einfügung einer zurückhaltend gestalteten Wegeverbindung über die Grünfläche in dieser Relation.
- Rückbau der vorhandenen Einzäunung (ausgenommen Bolzplatz), wo nach Überprüfung nicht mehr erforderlich.
- Einordnung von etwa 30 zusätzlichen Stellplätzen in Längsaufstellung anstelle des Grünstreifens entlang der Fahrbahn am südwestlichen Platzrand, als Ersatz für entfallende Stellplätze am nordöstlichen Platzrand.

Stärkere Öffnung des Parks zur Umgebung

Ersatzstellplätze am südwestlichen Platzrand

8.5 Eisensteg

- Einfügung eines mittleren Handlaufs sowie zusätzlicher Schieberinnen zur Erleichterung der Nutzung mit Fahrrädern und Kinderwagen.
- Realisierung einer Gehwegvorstreckung am Kiehlufer vor der Brücke.
- Alternativ/ langfristig: Prüfung von seitlich an den oberen Treppenantritten ansetzenden Rampen mit maximal 6% Steigung.

9. KOSTENSCHÄTZUNG

Für die Kostenschätzung wurden die Kosten für vergleichbare Maßnahmen in den letzten 5 Jahren herangezogen, insbesondere die kalkulierten Kosten für die Umgestaltung des unmittelbar angrenzenden Weichselplatzes. Auf der Ebene der vorliegenden Vorstudie sind jedoch noch nicht alle notwendigen Maßnahmen im Detail absehbar, so dass die Kostenschätzung hier nur eine erste grobe Annäherung darstellen kann.

In der Kostenschätzung enthalten sind die Kosten des Straßen- und Wegebau und der Auslichtung bzw. Neuanlage der straßenbegleitenden Gehölzstreifen (s. detaillierte Aufstellung im Anhang). Weitere möglicherweise sinnvolle Maßnahmen in der Parkanlage Wildenbruchplatz sind nicht Gegenstand des vorliegenden Gutachtens und daher nicht in die Kostenkalkulation aufgenommen. Die Neuanlage eines Zebrastreifens wird nach Berliner Durchschnittswerten mit 30.000 € eingestellt. Für bauvorbereitende Maßnahmen, Baustellen- und Verkehrssicherung werden pauschal 5 % der Baukosten angesetzt, für Unvorhergesehenes 10 %, für Planungskosten 15 %.

Damit ergeben sich die folgenden Gesamtkosten (brutto, einschl MwSt) für die im Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen:

Weigandufer Nordwest:	507.800 €
Weigandufer Südost mit Wildenbruchstraße:	460.000 €
Parkanlage Wildenbruchplatz (Randbereiche)	224.300 €
Zusammen	1.192.200 €

Darin nicht enthalten sind Kosten, die für eine Verlegung der Bushaltestelle, für die Nachnutzung des Schiffsanlegers und der Toilettenanlage sowie für einen Umbau des Eisenstegs anfallen würden.

In die Kalkulation einbezogen sind dagegen die optionalen Maßnahmen „Erneuerung der Straßenbeleuchtung am Weigandufer zwischen Wildenbruchstraße und Innstraße“ (ca. 30.000 €) und die „Entsiegelung und Begrünung des Asphaltgehwegs zwischen Wildenbruchstraße und Innstraße“ (ca. 20.000 €).

Die Kosten für die Konzeptvarianten 2 und 3 werden um rund 29.000 € günstiger eingeschätzt, da der Fahrbahnrückbau südöstlich der Wildenbruchbrücke hier eine erheblich geringere Fläche betrifft (Erhalt von größeren Teilen der Fahrbahn als ‚Bewegungsfläche‘).

10. ANHANG

Kostenschätzung differenziert

Leitungsbestand

Straßenverkehrsunfälle

Ergebnisse der Verkehrszählungen

Prüfung der Schleppkurven am Knoten Wildenbruchstraße/Weigandufer

Verkehrsverlagerung nach Schließung Weigandufer für Kfz

Stellplatzangebot und –auslastung